

Bílar

ÞRIÐJUDAGUR 2. MAÍ 2017



Golf R er úlfur í sauðargæru

Volkswagen Golf R var tekinn til kostanna á braut á Mallorca og fjölmargar aðrar gerðir Golf reyndar á hinni fögru Miðjarðarhafseyju. ➔10



BETRA START

MEÐ EXIDE RAFGEYMUM

Endingargóðir og sterkbyggðir rafgeymar fyrir flestar gerðir mótorkjóra. Veldu þaulreynda vöru frá gæðaframleiðanda.



EXIDE
TECHNOLOGIES
TRANSPORTATION

Exide rafgeymarnir
fást hjá:

MAX1
BÍLAVAKTIN

olis



Tesla Model S.

Tesla lækkar Model S 75 um 5.000 dali

Þegar Tesla lækkar verð á sínum bílum er það gert án upphrópana, lækkanirnar sjást einungis á heimasíðu Tesla. Fyrir skömmu lækkaði einmitt Tesla verð um 5.000 dollara á ódýrasta gerð Model S bílsins, sem er með 75 kWh rafhlöðu. Hann kostar nú 69.500 og lækkaði úr 74.500 dollurum. Því má nú fá þennan lúxusbíl á 7,7 milljónir króna og er í leiðinni ódýrasta gerð hans eftir að Tesla hætti að bjóða Model S með 60 kWh rafhlöðu. Tesla lækkaði í leiðinni verð á Model S 75D og 90D og kostar hinn síðastnefndi nú 87.500 dollara. Auk lækkunarinnar hefur Tesla bætt við búnaði í Model S 75 bílinn sem ekki var að finna í eldri gerð hans.

Lika hækkun á öflugustu gerðunum

Það eru þó ekki bara verðlækkanir í kortunum hjá Tesla því fyrirtækið mun hækka verðið á næstunni á bæði Model S og Model X bílunum með 100 kWh rafhlöður og mun Model S 100D kosta 97.500 dollara og hækka um 2.500 dollara, en Model X bíllinn hækkar um 1.000 dollara. Model X P100D mun hins vegar hækka meira, eða úr 135.500 í 145.000 dollara. Ef til vill eru þessar verðbreytingar hjá Tesla til að bregðast við minni eftirspurn eftir þeim bílum Tesla sem eru með aflminni rafhlöðurnar, en flestir kaupendur kjósa sér frekar þá bíla sem eru með aflmeiri rafhlöðum og í því ljósi hætti Tesla t.d. framleiðslu Model S 60 bílsins með minnstu rafhlöðunni.

Bílum Fiat troðði upp á söluumboð

Söluumboðum á Ítalíu voru send ríflega 5.000 eintök af bílum sem þau aldrei pöntuðu. Grunur um að Fiat sé að fegra sölutölur sínar á fyrsta ársfjórðungi með gjörningnum.

Nokkur söluumboð á Ítalíu hafa kvartað undan því að þeim hafi verið sendir Fiat-bílar sem þau aldrei pöntuðu og rúkuð fyrir pantanir á bílunum. Umboðin vilja ekki gefa upp nöfn sín af hræðslu við viðbrögð frá FCA Fiat Chrysler. Fiat virðist með þessu hafa reynt að koma út hægseljandi Fiat Tipo fólksbílum og Ducato sendibílum.

Alls er um að ræða 5.000 bíla, en Fiat Tipo selst aðeins í um 4.000 eintökum á mánuði, svo þessar viðbótarbirgðir eru langt umfram það sem þessi umboð þurfa á að halda og í raun óseljanlegar pantanir. Þessi umboð eiga nú þegar of mikið af Fiat Tipo bílum, um 8-9 mánaða birgðir, og þurftu alls ekki neina viðbót af þeim. FCA Fiat Chrysler fyrirtækið hefur ekki brugðist við fyrirspurnum í þessu máli sem komu frá Automotive News Europe, en þar vænta menn svars frá fyrirtækinu.

Til að fegra sölutölur FCA

Mjög undarlegt andrúmsloft hefur myndast á milli 150 söluumboða Fiat á Ítalíu og FCA Fiat Chrysler eftir þennan gjörning, en hann kom fyrst upp í febrúar á þessu ári. Samtök söluumboðanna hafa mótmælt þessum gjörningi Fiat með bréfi til FCA þar sem greint er frá því að þetta sé brot á samningi milli söluumboðanna og FCA



Fiat Tipo.

Fiat Chrysler. Grunur leikur á að þessi gjörningur Fiat sé til þess gerður að hækka sölutölur FCA Fiat Chrysler og fegra sölutölur og hagnað fyrirtækisins á fyrsta ársfjórðungi þessa árs, en víst er að hann var ekki gjöfull FCA og salan dræm. Fiat mun greina frá

Umboðin vilja ekki gefa upp nöfn sín af hræðslu við viðbrögð frá FCA Fiat Chrysler.

niðurstöðum rekstrar frá fyrsta ársfjórðungi þann 26. apríl. Sala bíla Fiat á Ítalíu er afar mikilvæg FCA, en 44% bíla Fiat seljast í heimalandinu og salan þar í landi er um 59% af heildarsölu Fiat bíla í Evrópu. Þeir eru því ekki ýkja vinsælir utan heimalandsins.

JEPPADEKK

fyrir íslenskar aðstæður



VÖNDUÐ OG HLJÓÐLÁT
DEKK UNDIR FLESTAR GERÐIR
JEPPA OG JEPPLINGA.

DEKKJAPJÓNUSTA
TÍMABÓKANIR Í SÍMA 540 4900

Dick
CEPEK
TIRES & WHEELS

ARCTIC TRUCKS ÍSLAND EHF.
KLETTHÁLSI 3
110 REYKJAVÍK

SÍMI: 540 4900
NETFANG: info@arctictrucks.is
www.arctictrucks.com

ARCTIC
TRUCKS
EXPLORE WITHOUT LIMITS

Ford ætlar að nota bambus í innréttingar

Eitt af sterkustu náttúrulega efnum heims er bambus. Bambus gegnir margþættum notum aðallega í Asíu og er þar notaður í byggingaframkvæmdum, sem hrávara í margs konar vörur og auðvitað sem fæða. Bambus er úr svo sterku efni að hann er sterkari en viður, múrsteinar og jafnvel steypa. Þetta gera þeir sér grein fyrir hjá bílaframleiðandanum Ford og ætla að framleiða ýmsa ihluti í innréttingar bíla sinna úr bambus og blanda honum við plast svo úr verði mjög sterkt efni. Bambus er fremur ódýrt hráefni og hraðsprottið og bambus getur orðið fullsprottinn á tveimur til fimm árum. Það á almennt ekki við um annan trjágróður.

Mesta magn bambuss í heiminum er að finna í Kína. Verkfræðingar Ford hafa komist að því að bambus er á flestan hátt betra hráefni en þau gerviefni sem notuð hafa verið mest í innréttingum bíla, hefur mikinn



Verkfræðingar Ford hafa komist að því að bambus er á flestan hátt betra hráefni en þau gerviefni sem notuð hafa verið mest í innréttingum bíla.

styrk, er afar sveigjanlegur, er endurnýjanlegur, þolir mikinn hita og er til í miklu magni. Ekki er ljóst hvenær bambusihlutir fara að sjást í bílum Ford, en Ford notar nú þegar algerlega náttúruleg efni í smíði innréttinga í bílum fyrirtækisins. Stefnan er þó ljós, bambus verður notaður við smíði Ford bíla.

BÍLAR
www.visir.is/bilar

Umsjón blaðsins
Finnur Thorlacius
finnurth@365.is



Auglýsingar: Atli Bergmann atlib@365.is, Sími 512 5457
Útgáfufélag: 365 miðlar ehf. Skaftahlíð 24, 105 Reykjavík, sími 512 5000



7 ára ábyrgð á öllum
nújum Kia bílum

www.kia.com

Við frumsýnum nýjan Kia Rio

Laugardaginn 6. maí frá 11-17



RIO



The Power to Surprise

Pinn tími, þínar reglur

Kia Rio er hinn fullkomni ferðafélagi fyrir hversdagslífið í borginni. Hann er gjörbreyttur í útliti og hönnun og eyðir aðeins frá 3,8 l á hundraðið sem gerir hann að einum sparneytnasta bíl í heimi. Kia Rio er stútfullur af snjöllum tækninújungum, en meðal staðalbúnaðar eru bakkmyndavél og bakkskynjarar, hiti í stýri og sætum, litaskjár í mælaborði, bluetooth, AUX og USB tengi.

Nýr Kia Rio er frumsýndur í Öskju og hjá umboðsaðilum um allt land á laugardaginn. Komdu og reynsluaktu.

Verð frá **2.290.777 kr.**



ASKJA · Krókhálsi 11 · 110 Reykjavík · 590 2100 · askja.is
Viðurkenndur sölu- og þjónustuaðili Kia á Íslandi.



Fylgdu okkur á Facebook.
facebook.com/kiamotorsisland



IONIQ Electric er bill ársins 2017 í Svíþjóð, Noregi og Frakklandi. Myndin er af fulltrúum Teknikens Världs þegar IONIQ var kjörinn bill ársins í Svíþjóð.

Hyundai í Garðabæ kynnir rafbílinn IONIQ 6. maí

Rafmagnsbílinn Hyundai IONIQ verður kynntur hjá Hyundai við Kaupþún í Garðabæ nk. laugardag, 6. maí, milli kl. 12 og 16. Þessi bill, ásamt systurbílinum; IONIQ Hybrid og IONIQ Plug in Hybrid, hefur hlotið afar góðar viðtökur á mörkuðunum, en IONIQ er fyrsti billinn og enn sem komið er sá eini í boði þar sem neytendur geta valið um þrjár mismunandi útgáfur. Rafknúna útgáfa bílsins sem BL kynnir á laugardaginn milli 12 og 16 er nú handhafi titilsins „bill ársins 2017“ í Svíþjóð, Noregi og Frakklandi auk þess sem IONIQ hefur hlotið fjölda annarra verðlauna, m.a. 2016 Red Dot Design Award, GOOD DESIGN® Award

» IONIQ er fyrsti billinn og enn sem komið er sá eini í boði þar sem neytendur geta valið um þrjár mismunandi útgáfur.

2015 og 2016 auk þess sem Euro NCAP segir hann á meðal öruggustu bílanna sem völ sé á á Evrópu-markaði og útnefndi hann bestan í flokki minni fjölskyldubíla 2016.

Rafmagnsbill fyrir fólk
Thomas A. Schmid, rekstrarstjóri

Hyundai Motor Europe, segir að verðlaunin sem IONIQ hafi hlotið séu til vitnis um getu og metnað Hyundai fyrir því að bjóða neytendum upp á umhverfismilda bíla. „IONIQ er einn hagkvæmasti græni billinn á Evrópumarkaði um þessar mundir vegna mikillar ábyrgðar framleiðanda, langdrægni rafhlöðunnar sem spannar um 280 km, mikils búnaðar og mjög samkeppnishæfs verðs. Þessa kosti getur Hyundai boðið án þess að gera málamiðlanir í hönnun, aksturseginnleikum eða tengi- og tæknimöguleikum bílsins. Í niðurstöðum dómnefndar Teknikens Världs sagði að IONIQ væri rafmagnsbill fyrir fólk.



Volkswagen Phideon verður eingöngu seldur í Kína.

VW Phaeton verður Phideon GTE

Volkswagen hætti við að framleiða og selja flaggskipið Phaeton í Evrópu en það þýddi ekki að bíllinn væri dauður úr öllum æðum. Ákveðið var að bjóða hann eingöngu í Kína, en þar hafa kaupendur mikla lyst fyrir stóra fólkubíla og láta gjarnan bílstjóra aka sér í þeim. Volkswagen hafði lokið við hönnun á næstu kynslóð Phaeton þegar ákvörðunin um að hætta framleiðslu hans í Evrópu var tekin. Það hefði því verið mikil synd af sú hönnun hefði ekki nýst fyrirtækinu og farið fullkláruð í tunnuna. Volkswagen ákvað þó að breyta nafninu úr Phaeton í Phideon GTE. Fyrirtækið sýnir nú þessa fullgerðu útfærslu bílsins á bílasýningunni í Sjanghai, en þessi bíll var líka sýndur í frumgerð á bílasýningunni í Genf í fyrra.

Stærsti tengiltvinnbíllinn
VW Phideon hefur þó breyst frá frumgerðinni, hann er orðinn

tengiltvinnbíll sem komast má á fyrstu 50 kílómetrana á rafmagn eingöngu og fær því stafina GTE í enda nafnsins. Er þarna því kominn stærsti tengiltvinnbíll sem Volkswagen hefur framleitt. Rafmagnsdrifrásin í bílunum er sú sama og finna má í Audi A6 L E-Tron bílunum sem líka fæst eingöngu í Kína. Sá bíll hefur verið til sölu í Kína í nokkur ár og selst vel. VW Phideon er eingöngu framleiddur í Kína. Hann má fá með 2,0 lítra TFSI bensínvél sem er 245 hestöfl og togar 500 Nm. Að auki er í bílunum 14,1 kWh rafhlada sem tryggir 50 km akstur á rafmagninu einu saman og 850 km heildardrægni. Bíllinn má einnig fá með 3,0 lítra V6 bensínvél sem er 300 hestöfl og fjórhjóladrifinn. Líkur eru á því að Phaeton sé þó ekki alveg horfinn frá Evrópu, en búist er við því að hann verði boðinn innan fárra ára sem hreinræktaður rafmagnsbíll og þá framleiddur í Þýskalandi.

Við viljum hafa pláss fyrir allt

Lífið tekur breytingum með tímanum. Börnin stækka, þeim fjölga, áhugamálin breytast, ferðalögin lengjast. Það sem ekki breytist er að við þurfum pláss fyrir alla og allt sem þeim fylgir.

Þegar þörf er á brúar Arion bílafjármögnun bílið í bílakaupunum.

Kynntu þér kjörin og ólíkar leiðir á arionbanki.is



Arion banki
– fyrir framtíðina



OKKAR SÝN Á LÚXUS

Volvo XC90 AWD er skandínávískur lúxus.
Rómaður snertiskjárninn, mögnuð sætin,
há sætisstaðan og einstök veghæðin
endurspeglar sænska natni við smáatriði.
Aflið og mýktin ásamt einstöku öryggi,
Volvo öryggi, sýna vel sænska snilli
bílahönnuða Volvo.

RAFDRIFIN FRAMSÆTI MEÐ MINNI
BAKKMYNDAVÉL
LEIÐSÖGUKERFI MEÐ ÍSLANDSKORTI
NÁLÆGDARSKYNJARI AÐ FRAMAN OG AFTAN
NETTENDUR 9 TOMMU SNERTISKJÁR
VERÐ FRÁ 9.990.000 KR

KOMDU Í BRIMBORG OG REYNSLUAKTU
VOLVO XC90 AWD



Menning Svíþjóðar og samfélagsleg vitund hefur mótað gjörðir okkar frá stofnun Volvo árið 1927. Frá upphafi hefur megináherla verið lögð á fólk sem hefur leitt af sér einstakar öryggisupppfningar og áhrifaríkar umhverfisáherslur. Uppfingar okkar hafa sett Volvo bíla fremsta í öryggi og leitt til lágmarksáhrifa á umhverfið. Við höfum nú sett okkur enn eitt krefjandi markmiðið. Frá árinu 2020 muni enginn slasast alvarlega eða láta lífið í nýjum Volvo. Vertu í fararbroddi og veldu öryggi í fremstu röð og bíl þar sem allt hefur verið gert til að lágmarka neikvæð áhrif á umhverfið.

Brimborg

Brimborg Reykjavík
Bíldshöfða 6 · Sími 515 7000

Brimborg Akureyri
Tryggvabraut 5 · Sími 515 7050

volvocars.is

Aron Jarl konungur driftsins

Aron Jarl hefur verið viðloðandi driftið frá upphafsdögum þess, var kjörinn akstursíþróttamaður ársins 2016 og er margfaldur Íslandsmeistari.

Aron Jarl Hillers er akstursíþróttamaður ársins 2016. Aron hefur verið viðloðinn drift á Íslandi síðan á upphafsdögum þess. Hann er margfaldur Íslandsmeistari í íþróttinni og þykir með eindæmum góður talsmaður íþróttarinnar. Hann er Íslandsmeistari 2016 og hafði sigur í 3 af 6 keppnum sumarsins. Í tveimur þeirra vann hann til silfurverðlauna og í einni lenti hann í 4. sæti. Aron hefur lagt sig allan fram við uppbyggingu sportsins undanfarin ár, með því að koma vel fram bæði innan brautar sem utan. Keppnislið hans Team Jarlinn hefur undir styrki stjórn Arons unnið að því að færa driftið á Íslandi á hærri stall hvað útbúnað bíla og frammistöðu í keppnum varðar. Auk þess að vera Íslandsmeistari í drifti 2016 tókst Aroni að vinna til gullverðlauna í öllum þeim keppnisgreinum sem hann skræði sig í á Biladögum á Akureyri, það er Drift, Götuspyrnu og Auto-X, en það verður að teljast bærilægur árangur.

Biladellan hófst snemma hjá Aroni sem var mikið fyrir hraða sem barn. Dellan jókst og áhuginn á að verða góður að keyra yfirtók allt á bilprófsárunum. „Ég byrjaði á Toyota Corollu GTI af 1988 árgæro, sem var ekki mikill akstursbíl, eignaðist svo Peugeot 205 GTI sem var og er einn skemmtilegasti framdriftsbíl sem ég hef ekið. Ég lærði mikið að aka framdriftsbíl á honum og var snöggur að finna hvar mörkin voru í beygjum, en sá bíll yfirstýrði mikið og lærði ég að höndla þennan bíl afar vel. Þegar ég var 19 ára eignaðist ég fyrsta BMW-inn, 325i e30 með læstu drifi, bíl sem ég mátti ekki kaupa þegar ég var 17 ára. Þá byrjaði ég að drifta og læra eins vel og ég gat á hann.“

Hefur átt tíu BMW e30 bíla

„Ég fann strax að ég hafði hæfileika fram yfir vini mína, áhuginn jókst alltaf meira og meira. Ég hef átt yfir tíu svona e30 bíla og þekki þá orðið mjög vel. Ástríðan fyrir því að vera góður að keyra jókst með árunum og kunnáttan með. Það var byrjað að keppa í drifti á þessum tíma og að sjálfsgöðu vildi maður vera með, það gekk mjög vel alveg frá fyrstu keppni. Árið 2008 varð ég fyrst Íslandsmeistari og ástríðan varð alltaf meiri. Árið eftir vann ég allar 5 keppnirnar sem haldnar voru á Íslandsmótinu og sýndi yfirburði og efni í framtíðar öikumann í þessu sporti. Var meðal annars tilnefndur sem akstursíþróttamaður ársins 2009. Erfitt var að koma sér á framfæri þar sem sportið var nýtt og ekki mikil umfjöllun um það.“

Hvað er svona erfitt og sérstakt við drift?

Drift er sú akstursíþrótt sem er hvað mest stækkandi í mótorsporti í dag, það sem heillaði mig mest við drift er að þú þarft að finna hvar mörkin eru, leyfir bílnum að fara úr því að liggja á veginum yfir í að vera nánast stjórnlaus en ert samt með fulla stjórn á bílnum. Þessi upplifun er sérstök og kallar fram smá adrenalin hjá flestum. Þetta er töluverð æfing og skilningur á hvernig bíllinn hegðar sér, en bílar eru líka mjög mismunandi.

Að ná tökum á keppnistækni er mikil list. Hvernig undirbýr þú þig fyrir keppni? Ég fer alltaf



Aron Jarl fagnar einum af fjölmörgum titlum sínum í driftinu.



Aron Jarl státar af mjölgum titlum og bikarasafnið er eftir því.

yfir bílinn svoltið áður en keppni byrjar og sé til þess að allt sé í lagi og standist skoðun. Ég er búinn að velja mér dekk nokkrum dögum áður, en dekkjaval spilar stóran þátt í þessu. Dagsformið skiptir miklu máli, hugsa jákvætt og það mikilvægasta er að hafa trú á sjálfum þér. Ef eitthvað neikvætt kemur upp er best að loka á það strax. Ég hitti mikinn meistara fyrir nokkrum árum sem heitir Reynir Þór Reynisson, hann kenndi mér að þjálfa undirmeðvitundina sem grípur inn í ef eitthvað fer úrskeiðis

í miðjum akstri. Það hefur hjálpað mér mikið að ná langt. Hausinn er mesti óvinur manns ef eitthvað kemur upp á.

Hvað er mikilvægast í smiðinni og hvernig vinnur þú að markmiðunum? Billinn er af gerðinni BMW e30 og árgæro 1990. Ég keppti á þessum bíl árið 2010 og varð Íslandsmeistari, ég seldi svo vini mínum bílinn en keypti hann aftur 2015. Fyrir sumarið fór veturinn í að breyta bílnum í fullsmíðaðan keppnisbíl með vel-tibúri og því sem þarf til að keyra í



GamliFeitiBitriGaurinn 2016

Á myljandi skriði í driftinu í sumar.

„Ég fann strax að ég hafði hæfileika fram yfir vini mína, áhuginn jókst alltaf meira og meira. Ég hef átt yfir tíu svona BMW e30 bíla og þekki þá orðið mjög vel.“

BMW hefur náð á Íslandi sem er 11.005 á 128,9 mílum. Billinn hentar líka vel í kappakstri og keppti ég einnig í honum í sumar. Mikilvægast til að ná markmiðum er að trúa á það sem þú ert að gera, breyta rétt. Vera ekki alltaf að breyta, vinna frekar með það sem þú ert með í höndunum og kunna frekar á tækið. Áreiðanleiki skilar sér ef menn halda sig við þetta.

Getur þú gefið þeim sem eru að byrja einhver góð ráð? Ég hef gaman af því ráðleggja mönnum sem vilja læra og taka mark á því sem sagt er. Aðalatriði er að vera með traustan bíl og ekki fúska, það eru því miður of margir sem fúska í þessu sporti. Góður driftbíl þarf að geta beygt vel, hafa driflæsing og höndla vel. Besti grunnurinn er að byrja á ekki of kraftmiklum bíl því menn læra mikið meira á bílinn og grunnatriðunum ef bíllinn þarf að hafa fyrir því að drifta. Ég var sjálfur í 5 ár aðeins með 200 hestöfl undir húddinu og lærði mest á því.

opnum flokki. Eftir pásu í mótorsporti hafði ég ákveðið að setja það markmið að gera eins vel og ég gæti sumarið 2016 með þessum bíl. Móturinn setti ég upp sjálfur árið 2010 en hann er upphaflega 2,5 l 24v en ég stækkaði rúmtakið upp í 3 lítra með sveifarás úr nýrri BMW. Ég smíðaði á hann túrbínu úr Mercedes 6,4 l dísil sendibíl sem þótti stór á þeim tíma. Billinn skilar um 500 hestöflum við 1,6 bar blástur og vigtar ekki nema 1.140 kg tilbúinn í keppni. Ég náði í sumar besta kvartmilutíma sem

Lægra lántökugjald við kaup á vistvænum bílum

Viðskiptavinir Landsbankans greiða ekkert lántökugjald við fjármögnun rafbíla og fá 50% afslátt af lántökugjaldi við fjármögnun bíla sem skilgreindir eru sem vistvænir. Nánari upplýsingar á landsbankinn.is/bilalan.

50% afsláttur af lántökugjaldi við fjármögnun vistvænna bíla

Ekkert lántökugjald við fjármögnun rafbíla



Fimari og flottari Rio

Fjórða kynslóð Kia Rio er mætt troðin af tækninýjungum og nú boðin með skemmtilegri 1,0 lítra bensínvél. Hefur stækkað örlítið og innanrými aukist.

Reynsluakstur
Finnur
Thorlacius
finnurth@365.is



Kia Rio er söluhæsta einstaka bílgerð Kia og má því teljast mikilvægasti bíll suðurkóreska bílaframleiðandans. Það er því mikið í mun að vel til heppnist þegar ný kynslóð hans er kynnt og við reynsluakstur hans í Sintra í Portúgal á dögnum kom í ljós að vel hefur heppnast. Hér fer fjórða kynslóð Rio en Rio var fyrst kynntur árið 2000, önnur kynslóð árið 2005 og þriðja 2011.

Ekki þarf að fjölyrða um velgengi Kia í Evrópu og ekki sist á Íslandi, en á síðasta ári var Kia

næstsöluhæsta bílamerkið hér á eftir Toyota. Kia seldi 225.000 bíla árið 2008 í Evrópu en 436.000 í fyrra og ætlar að selja 500.000 bíla á næsta ári.

Kia Rio stækkar örlítið á milli kynslóða, lengist um 15 mm, er örlítið breiðari en lægri. Farangursrýmið stækkar um 37 lítra og er nú 325 lítrar, en 980 lítrar með aftursætin niðri. Útlitsbreytingin á Rio er ekki mjög mikil og sést hæglega að þar fer Rio, en billinn er samt fegurri og með sterkari línunum. Hann er með lengra húdd en styttri afturenda, hrikalega flott ný afturljós sem lesa má töluna 777 úr og sportlegan svartan afturstudara. Allt gerir þetta sig vel og þarna fer sportlegur og nýtiskulegur smár bíll sem fellur í B-stærðarflokk.

KOSTIR OG GALLAR

KIA RIO



• 1,0 LÍTRA BENSÍNVEL

• 100 HESTÖFL

• FRAMHJÓLADRIF

Eyðsla frá: 4,5 l/100 km í bl. akstri

Mengun: 99 g/km CO2

Hröðun: 10,3 sek.

Hámarkshraði: 185 km/klst.

Verð frá: 2.290.777 kr.

Umboð: Askja



Kia Rio í sinu rétta umhverfi í þröngum götunum í Lissabon.

Framúrskarandi evrópsk gæðadekk

Dekkin frá **GOODYEAR** og **Sava** eru framleidd eftir ströngustu gæðakröfum Goodyear.

Ekki gera málamiðlanir þegar kemur að öryggi



KLETTUR

BÍLAR



- Útlit
- Aksturseiginleikar
- Sparneytni
- Pláss



- Afl í millihróðun



Sýndi fimi í fjölmörgum akstursbrautum

Það sem Kia menn eru greinilega stoltastir af með þessa nýju kynslóð Rio eru aksturseiginleikarnir og þess vegna var sett upp mjög skemmtileg braut fyrir reynsluakstur bílsins þar sem þræddar voru keilur af mikilli fimi og á annarri braut var hann settur upp í 70 km hraða og þá bæði bremsað og beygt í einu frá hættu. Þarna sýndi bíllinn mikla hæfni og stöðugleika og það fyllti öku-mann öryggi við aksturinn. Þá var einnig sett upp braut sem var sú þrengsta sem greinarritari hefur reynt, eða nánast öngstræti þar sem oft þurfti að setja í bakkgír og henda bílnum fram og til baka án þess að rekast á keilur. Þarna var gaman að glíma við klukkuna og keppnisskapið gegn öðrum öku-mönnum. Kia virðist hafa lukkast vel við bæði fjöðrun og stýris-búnað nýs Rio. Stýringin er hárnákvæm og gefur öku-manni mikla tilfinningu fyrir veginum. Bíllinn er í senn stífur og étur ójöfnur vel og aldrei virðist skorta veggrip eða stöðugleika. Þessum gæðum þarf þó að fylgja eftir með góðum drifbúnaði og það er helst þar sem Kia klikkar í framboðinu á hinum ýmsu gerðum Rio.

Mikið vélarframboð en meira afls óskað

Þó nokkurt vélaframboð er til staðar, ný 1,0 lítra og 100



FIGURÐ

Fjórða kynslóð Rio slær þeim fyrri við í feegurð og skartar sterkari línur.

AKSTURSEIGINLEIKAR

Það sem Kia-menn eru stoltastir af með nýjum Rio eru stórbættir aksturseiginleikar.

INNRETTING

Mikil uppfærsla hefur orðið á innréttingu og búnaði og vel hugað að öllum tengingum.

hestafla bensínvél, 1,4 lítra gamla 100 hestafla bensínvél, 90 hestafla og 1,4 lítra dísilvél og 84 hestafla 1,25 lítra dísilvél. Skemmtilegust af þessum vélum er nýja 1,0 lítra vél og hún er býsna aflmikil þrátt fyrir lítið sprengirými. Stærri dísil-

vél in togar líka skemmtilega upp brekkurnar. Það á þó við þær allar að meira afls er saknað og á það einkum við þegar nota á millihróðun þeirra. Uptakið frá núllpunkti er nægilegt en þegar nota skal millihróðunina, t.d. við framúrakstur, er engin

þeirra nógu snörp og það eykur ekki á öryggi við aksturinn því hraður framúrakstur er öruggari en hægur. Vélarnar eru allar sparneytnar sem sást vel í reynsluakstrinum og lág mengunartala þeirra hjálpar til að halda verðinu niðri. Kia-menn segja að stífni Rio hafi aukist um 30% á milli kynslóða og mikið aukin notkun hástyrktarstáls á þátt í því. Það minnkaði líka vigt bílsins um 17 kíló, þrátt fyrir mikið aukinn búnað.

Troðinn af tækniþúnaði og sniðugheitum

Mikil uppfærsla hefur orðið á innréttingu og búnaði í Rio. Vel er hugað að tengingum og tilkoma Apple CarPlay og Android Auto sem stjórnad er frá nýjum 7 tommu aðgerðaskjá er eitthvað sem nýir kaupendur munu fagna, sem og USB-tengi fyrir aftursætisfarþega. Innanrymið í Rio hefur aukist talsvert milli kynslóða, ekki síst með því að lengja á milli öxla bílsins. Það verður að segjast að ekki þrenji að neinum farþega bílsins, þó svo sem breiddin aftur í leyfi tæplega 3 fulloröna, en bæði höfuð- og fótarymi er gott. Gaman er að sjá staðalbúnað eins og hita í stýri, brekkuaðstöð, blindpunkt-sviðvörðun, „highbeam assist“ og þá tækni að bíllinn bremsar sjálfur við aðstöðjandi hættu ef öku-maður hefur ekki brugðist við í tæka tíð. Einn af stóru kostunum við nýjan Rio er hversu hljóðlátur hann er orðinn. Loftmótsstuðullinn hefur minnkað um 4% og vart vindgnaud að heyra, sem og veghljóð. Rio er afar góður kostur í B-stærðarflokki bíla. Kia-bílar einfaldlega bíla lítið, eru vel smíðaðir og ekki sakar að þeir eru allir með 7 ára ábyrgð.



SUZUKI

NOTAÐIR BÍLAR



HONDA Jazz Elegance. Skr. 05.2014, ekinn 42 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. **Verð 2.250.000.** Rnr.101430.



SUZUKI Swift GL 4x4. Skr. 06.2015, ekinn 43 Þ.KM, bensín, 5 girar. **Verð 2.190.000.** Rnr.101440.



SUZUKI SX4 S-Cross GL 2wd. Skr. 12.2015, ekinn 6 Þ.KM, bensín, 5 girar. **Verð 3.150.000.** Rnr.101422.



SUZUKI SX4 S-Cross GL 4x4. Skr. 10.2016, ekinn 7 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur. **Verð 3.890.000.** Rnr.101606.



SUZUKI Grand Vitara Limited. Skr. 01.2013, ekinn 68 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur, dráttarbeisli. **Verð 3.380.000.** Rnr.101478.



SKODA Octavia Ambiente Combi 4x4. Skr. 03.2013, ekinn 89 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur, dráttarbeisli. **Verð 3.250.000.** Rnr.101542.



NISSAN X-Trail Elegance. Skr. 05.2006, ekinn 168 Þ.KM, bensín, sjálfskiptur, dráttarbeisli. **Verð 990.000.** Rnr.101613.



FORD Mondeo Titanium. Skr. 06.2012, ekinn 68 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur. **Verð 2.980.000.** Rnr.101384.



CHEVROLET Cruze. Skr. 12.2014, ekinn 18 Þ.KM, dísel, sjálfskiptur. **Verð 2.980.000.** Rnr.101404.



SUZUKI

Suzuki bílar hf • Skeifan 17 • 108 Reykjavík • Sími 568 5100 • www.suzuki.is

Komdu og skoðaðu úrvalið

Golf í öllum myndum

Volkswagen Golf R er æðstur og grimmastur í stórrí fjölskyldu Golf-bíla. Hann var tekinn út með öll sín 310 hestöfl á braut á Mallorca um daginn.

Síðustu 40 ár hefur eintak af Volkswagen Golf selst á 40 sekúnda fresti í heiminum og á síðustu árum hafa selst yfir 1 milljón eintök af Golf á ári. Það gerir hann næstsöluhæstu eintöku bílgerð heims á eftir Toyota Corolla. Golf er orðinn miklu söluhærri bíll en Volkswagen-bjallan og hefur selst í um 34 milljón eintökum, en bjallan hefur selst í um 22 milljónum eintökum. Volkswagen Golf hefur frá upphafi höfðað til fjöldans og hann hefur ávallt verið fallega teiknaður bíll. Annað sem gerir Golf að svo vinsælum bíl er í hve mörgum útgáfum má fá hann og þeim hefur fjölgað mjög á síðustu árum.

Villidýr í felubúningi

Volkswagen Golf fæst nú sem rafmagnsbíll, tengiltvinnbíll, sportbíll og nánast ofursportbíll í R-gerðinni, auk hefðbundinna aflminni bensín- og dísilknúinna gerða hans. Það voru einmitt þessar 4 gerðir bílsins sem blaðamönnum gafst tækifæri á að prófa á Miðjarðarhafseyjunni Mallorca á dögunum. Til taks voru Golf GTE tengiltvinnbíllinn, e-Golf rafmagnsbíllinn, Golf GTI sportbíllinn og svo hinn 310 hestafla Golf R, sem er ekkert annað en villidýr í felubúningi. Honum fengum við að kynna á frábærri akstursbraut sem finna má á eyjunni fögru. Það er eitthvað svo dásamlegt við það að aka Volkswagen Golf, sem í útliti er lítt frábrugðinn hefðbundnum Golf, en er samt 310 öskrandi hestöfl og því lík spyrnukerra sem þessi bíll er. Þessi R-gerð hans er lítlar 4,6 sekúndur í hundradíð og hljóðið sem úr honum kemur minnir hreinlega á fagurt hljóðið úr Porsche 911 Turbo S, þ.e. við inngjöf. Svona bíl er náttúrulega skemmtilegast að aka í braut og það var einmitt það sem þeir Volkswagen-menn buðu mannskapnum upp á.

Lærdómskúrfa og mjúkt

Það skemmdi ekki gleðina að veðrið lék við hvurn sinn fingur, 20 stiga hiti og sól skein í heiði, kjörið veður fyrir kappakstur ef sólgleraugun voru til taks. Fyrirkomulagið við brautaraksturinn var á þá lund að fyrir lest þriggja bíla fór undanfari á sams konar bíl en í bílstjórasetinu



Volkswagen Golf GTE og e-Golf í röðum fyrir utan gististaðinn eftir fjöruna brautaraksturinn.



Brautarakstursins notið í botn og undanfarið í bakgrunni.

þar var þáur reyndur kappakstur-maður sem kenndi þeim sem á eftir fóru aksturslínuna, hvar átti að byrja að bremsa og hvernig ekki átti að slást við bílinn, heldur taka eins mjúkt á stýringunni og kostur var. Þegar allar hans upplýsingar höfðu síast inn rann það upp fyrir flestum

hvernig best er að aka öflugum bíl í braut, fá sem mest úr honum og ná sem mestum hraða og það án þess að eyðileggja dekkinn eða ofbjóða bremsunum. Í lok nokkurra hringja hrinu var ávallt farinn einn og hálfur

hringur til að kæla bremsurnar og veitti vist ekki af.

Gleði með Finnunum

Ákveðin heppni var fölginn í því að lenda með finnskum öikumönnum í hópi, en Finnar eru almennt mjög góðir öikumenn og því engir dragbítar í hópi. Það sanna finnskir öikumenn svo oft í rallakstri og Formúlu 1 keppnum og ófáir öikumenn þaðan hafa slegið í gegn í akstursípróttum. Verra er að lenda í hópi t.d. með kinverskum öikumönnum sem hæglega, eða eiginlega alltaf, eyðileggja slíka annars frábæra akstursdaga með því að líkja eftir akstrinum í myndinni Driving miss Daisy. Þá fylkur stundum í suma. Þarna voru líka góðir öikumenn frá Danmörku og því sannkölluð Norðurlandgleði í brautinni góðu. Golf R fer hæglega í 250 km hraða en slíkur hraði næst ekki í þessari braut þó svo á lengsta kaflanum megi ná í hátt í 200 km hraða, en þá skal bremsað með öflugum hætti með þeim frábæru bremsum sem í þessum bíl er, auðvitað frá Brembo.

Fyrir þá sem vilja ekki sýnast

Bílamir voru búnir hinni frábæru DSG sjálfskiptingu frá Volkswagen-bílafjölskyldunni. Þvílík upptaka sem í þessum bíl er, sem og milli-hröðun. Hann skortir aldrei afl og það er hreint fánlegt að hugsa til þess að vera að aka Golf. Þvílíkur bíll. Þeir sem geta hugsað sér að aka brjáluðu aksturstæki án þess að það sjáist svo vel í ytra útliti bílsins ættu að fá sér Golf R og það sem ennþá betra er, hann er ekki svo dýr bíll, kostar rétt ríflega 7 milljónir króna og er leit að öðrum bíl með slíku afli fyrir minna fé. Alls ekki verri kostur er að velja hann í langbaksútgáfu sem nú býðst hjá Volkswagen í R-útgáfu og þá lítur hann enn sakleysilegri út og með honum fæst að auki afar gott flutningsrými. Hann er að auki ekki síður falllegur bíll.

» Til taks voru Golf GTE tengiltvinnbíllinn, e-Golf rafmagnsbíllinn, Golf GTI sportbíllinn og svo hinn 310 hestafla Golf R, sem er ekkert annað en villidýr í felubúningi.



Flott ljós

Felgur.is

AXARHÖFÐA 16

5673322

LED Perur

Gæðavottaðar álfelgur sérfræðingar í felgum

FOLIATEC



HONDA
The Power of Dreams

Sjáumst.

Frumstýnum 6. maí.



CIVIC

Vertu meira til.



www.honda.is

Frumstýnum nýjan og algjörlega endurhannaðan Honda Civic um helgina í glæsilegum sýningarsal okkar í Vatnagörðum. Hafðu hraðann á, komdu og reynsluaktu flottum bíl.



Vatnagörðum 24-26 • 104 Reykjavík • Sími 520 1100 • www.bernhard.is

Umboðsaðilar: Bernhard, Reykjanesbæ • Bílver, Akranesi • Höldur, Akureyri • Bragginn, Vestmannaeyjum

KOSTIR OG GALLAR

JAGUAR F-PACE



- 3,0 lítra dísilvél
- 300 hestöfl
- Fjór hjóladrif

Eyðsla 6,0 l/100 km í bl. akstri
Mengun 159 g/km CO2
Hröðun 6,2 sek.
Hámarkshraði 241 km/klst.
Verð frá 9.790.000 kr.
Umboð BL



- Vél
- Aksturseginnleikar
- Rými
- Verð



- Stíf fjöðrun á hraðahindrunum
- Innrétting

Öskrandi villiköttur mættur

BL hefur hafið sölu á Jaguar-bílum og ber því að fagna. Jaguar F-Pace er fyrsti jeppi Jaguar og þar hefur lukkast vel enda þegar margverðlaunaður.

Reynsluakstur

Finnur

Thorlacius

finnurth@365.is



Það er ekki slæmt þegar bíla-merkjunum fylgja hér á landi að fá viðbót eins og Jaguar í flórana, en nú hefur BL hafið innflutning á Jaguar-bílum. Þetta teljast frábærar fréttir en í leiðinni rökrétt viðbót við bíla Land Rover þar sem Jaguar Land Rover er jú eini og sami bílaframleiðandinn. Í upphafi býður BL fólksbilana Jaguar XE og XF og jeppann F-Pace og má búast við því að jeppinn verði þeirra vinsælastur, en bílar í stærðarflokki XE og XF eru ekki söluháir hér um þessar mundir, en jeppar seljast eins og heitar lummur. Það var því rökrétt að taka út jeppann F-Pace en þessi nýi bíll rakar nú til sín verðlaunum og var t.d. nýverið kosinn bíll ársins á bilaverðlaunahátíðinni World Car Award í New York, auk þess að vera valinn best hannaði bíllinn á árinu. Það er ekki slæm viðurkenning fyrir frumraun Jaguar-manna í smíði jeppa. Fyrir það fyrsta eru fáir mjög ósammála þeim sem völdu hann fallegasta bíllinn, en ytra útlit F-Pace gleður mjög augað og fríðar og sveigðar línur hans ljá honum bæði virðulegan og sportlegan svip í senn. Hann sver sig svo sannarlega í ætt við aðra Jaguar-bíla hvað gríllíð varðar og sjá má fleiri ættarsvipi, svo sem í afturljósunum.

Gegguð vél

Það að Jaguar skuli koma fram með jeppa loks núna má bæði telja tímabært en þó seint. Jaguar er alveg áratug á eftir að taka þátt í veislunni hvað sölu lúxusjeppa varðar, en þar hafa Porsche, BMW, Audi, Benz og Lexus makoð krókinn lengi og fleiri lúxusbílaframleiðendur eru að bætast í hópinn. Það jákvæða er þó að jeppapartíið stendur enn og enginn að lækka tónlistina í því partíi ennþá. Það endurspeglar í góðri sölu á Jaguar F-Pace nú strax er hann aðeins slítur barnsskónum. Það hefur þó með þær staðreyndir að gera að hann er ógnarfallgur og hefur fengið góða dóma hvað akstursgetu varðar. Það var staðfest í þessum reynsluakstri. Undir vélarhlífinni á reynsluakstur bílnum, sem reyndar taldi tvær útfærslur bílsins, var í báðum tilfellum 3,0 lítra dísilvél, 300 hestöfl og sú sprækasta slíka dísilvéla sem greinarritari hefur prófað. Þvílíkt afl. Hún togar eins og enginn sé morgundagurinn, en það gerist þó ekki alveg strax því talsvert hik er á því að allt afl hennar skili sér til hjólanna og fyrsta sekúndan, jafnvel á þá aðra er býsna róleg frá kyrrstöðu en svo byrjar fjörið og þá er sko gaman. Best er að vera á lullinu og gefa honum svo hressilega inn, þá er þessi bíll hrikalega snöggur og í ætt við hreinræktaða sportbíla. BL býður F-Pace aðeins með þessari vél í fyrstu en einnig



Jaguar F-Pace var valinn bíll ársins á bíla-sýningunni í New York um daginn og hann hlaut einnig verðlaunin fegursti bíllinn.

FRÉTTABLAÐIÐ/GVA

FALLEGUR

F-Pace er einn fallegasti jeppi sem sést hefur.

SÆTI

Gegguð sæti eru í bílnum, hvort sem er fram í eða aftur í.

SKIPTING

Sjálfskiptingunni er stjórnað með snúningsnúð líkt og í Land Rover.



má fá hann með 180 eða 240 hestafllu útgáfum með 2,0 lítra dísilvél, sem og 380 hestafllu bensínvél.

Stíf og sportleg fjöðrun

Það er ekki bara þessi þrusuvél sem gerir aksturinn skemmtilegan á F-Pace. Stíf og sportleg fjöðrun hans leyfir öðrum að fara svipuðum höndum um hann og sportbíl, það er hægt að svinkeyra hann í beygjum og hringtorgum og þess var notið í hvívetna. Hliðarhallinn í beygjum er svo litill að vart er hægt að trú þá að um jeppa sé að ræða. Einn er þó ókosturinn, en hann er sá að stíf fjöðrunin gerir hann að smá skopparakringlu þegar farið er yfir mýrargar hraðahindranir höfuðborgarsvæðisins. Þar nýtur hann sín ekki, en svo til alls staðar annars staðar. Stýringin er létt

og nákvæm og það gerir bílinn aðeins meðfærligri og betri þó sumir myndu kannski kjósa meiri stífni þar. Það hjálpar aksturs-hæfninni að þyngdar-dreifingin er jöfn á milli öxla og úr verður svakalegt aksturstaði. F-Pace má fá í fjórum útfærslum, Pure, Portfolio, Prestige og R-Sport og voru Prestige og R-Sport útfærslurnar prófaðar. Ekki fannst tilfinnanlegur munur á bílunum þó svo sætin í R-Sport hafi verið fallegri og með flottara áklæði. Í þeim báðum má stilla fjöðrunina og skemmtilegast er þá að stilla á Dynamic Mode, en síður í rólegum akstri og ef farið er yfir hraðahindranir.



Það er ekki bara þrusuvél sem gerir aksturinn skemmtilegan. Stíf og sportleg fjöðrun hans leyfir öðrum að fara svipuðum höndum um hann og sportbíl.

Innréttingin slær úr lúxustilfinningunni

Annað sem hjálpar vel upp á aksturshæfnina er hve léttur F-Pace er, enda yfirbyggingin smíðuð að 80% hluta úr áli. Enn einn kosturinn við F-Pace er hve rúmt er í aftursætum hans og lítið mál fyrir stærri einstaklinga að koma sér þar vel fyrir og auk þess er skotrymi ágætt. Það kemur hins vegar á óvart að efnisvalið í innréttingu F-Pace er alls ekki af vönduðustu gerð og kemur mikil plastnotkun nokkuð á óvart, sem og hönnunin, sem erfið er að setja í efstu hillu hvað innréttingar í lúxusbílum áhrærir. Allt litur þó smekklega út og er skilvirkt en hönnunin og efnisvalið er ekki efni til húrrahrópa og lúxustilfinninguna skortir aðeins og á nokkuð land í samanburði við t.d. innréttinguna í Porsche Cayenne. Hafa skal þó í huga að verð F-Pace er afar samkeppnisfært, en hann fæst frá 7.490.000 krónum, en þá með 2,0 lítra dísilvél, 180 hestafllu. Öðrastur er F-Pace með 3,0 lítra og 300 hestafllu dísilvélinni á 9.790.000 krónum og er hann aðeins 6,2 sekúndur í hundruði. Með F-Pace er kominn frábær valkostur fyrir þá sem velja sér lúxusjeppa og ekki ætti verðið að hræða og það þó um sé að ræða bíl frá Jaguar.



RENAULT
Passion for life

Renault Clio

ÍSLANDSMEISTARINN Í SPARAKSTRI



KOMDU OG REYNSLUAKTU RENAULT CLIO
Í NÝRRI OG SPENNANDI ÚTFÆRSLU

DÍSIL, ELDSNEYTISNOTKUN FRÁ 3,4 L/100 KM*

Það er kominn nýr Renault Clio með vandaðri innréttingu og nýju, spennandi útliti. Komdu og reynsluaktu Íslandsmeistarannum í sparakstri 2017 í nýrri spennandi útgáfu og þú kemst að raun um að þú kemst víðar og tankar sjaldnar á nýjum Renault Clio.

VERÐ FRÁ: 2.090.000 KR.



„ÞÚ TANKAR SJALDNAR
Á RENAULT“

GE bílar
Reykjanesbæ
www.gebilar.is
420 0400

Bilasalan Bílás
Akranesi
www.bilas.is
431 2622

Bilasala Akureyrar
Akureyri
www.bilak.is
461 2533

Bilaverkstæði Austurlands
Egilsstöðum
www.bva.is
470 5070

IB ehf.
Selfossi
www.ib.is
480 8080

BL söluumboð
Vestmannaeyjum
481 1313
862 2516

BL ehf
Sævarhöfða 2 / 110 Reykjavík
525 8000 / www.bl.is



KOSTIR OG GALLAR
FORD KUGA

- 2,0 lítra dísilvél
- 150 hestöfl
- Fjór hjóladrif

Eyðsla 5,4 l/100 km í bl. akstri
Mengun 134 g/km CO2
Hröðun 10,1 sek.
Hámarkshraði 195 km/klst.
Verð frá 4.790.000 kr.
Umboð Brimborg

- ▲ Vél
- Staðalbúnaður
- Útsýni
- Þægileg fjöðrun

- ▼ Skottrými
- Innrétting
- Skortir sportlega eiginleika

Vel búin og öflug Ford Kuga

Önnur kynslóð Ford Kuga hefur fengið andlitslyftingu og er hreinlega troðin af búnaði. Bíllinn er með spræka dísilvél og fágaða aksturseiginleika.

Reynsluakstur

Finnur
Thorlacius
finnurth@365.is



Nú eru tímar jepplinganna og eins gott fyrir bílaframleiðendur að tefla fram góðu útspili, helst í fleirtölu, í þeim söluháa flokki bíla. Ford Kuga af núverandi kynslóð kom fyrst á markað árið 2012 en er nú kominn með andlitslyftingu. Kuga kom fyrst á markað árið 2008 og er því af annarri kynslóð. Ford Kuga hefur það með sér að vera torfæruháefari bíll en margir af þeim jepplingum sem streymt hafa nýir á markað að undanförunu og er það vel fyrir íslenskar aðstæður. Brimborg selur Kuga aðallega með dísilvélum, 120, 150 og 180 hestafla, og var reynsluakstursbíllinn með 150 hestafla vélinni, fjór hjóladrifinn og með sjálfskiptingu. Þannig búinn kostar hann 5.690.000 kr. en ódýrastan má fá Kuga á 4.790.000 kr. með aflminnstu dísilvélinni og beinskiptan í Trend-útgáfu. Kuga hefur útlitslega staðist tímans tönn og telst hinn laglegasti bíll þó svo hönnun hans teljist seint djörf, en nokkuð klassísk.

Hlaðinn bíll

Það telst Kuga til mikilla tekna hversu vel hann er búinn staðalbúnaði. Má þar nefna skynvætt tölvustýrt fjór hjóladrif sem lagar sig að undirlagi og ástandi vega, Ford SYNC 3 raddstýrt samskiptakerfi hannað af Microsoft með Bluetooth og neyðarhringingu í 112, íslenskt leiðsögukerfi, 8" snertiskjá í miðjustokk, 4,2" TFT litaskjá í mælaborði, tvískipta tölvustýrða miðstöð með loftkælingu og 17" álfelgur. Þá er einnig í bílnum hraðastillir, aksturstólva, brekkuaðstoð, LED-lýsing í farþegarými, leðurklætt stýrishjól og gírstangarhnúður, rafstillanlegir og upphitanlegir útspeglar og þokuljós. Kuga skartar líka framúrskarandi öryggisbúnaði og hefur fengið 5 stjörnur í öryggisprófunum Euro NCAP. Hann er með árekstrarvörn, veglínuskynjara, umferðarskiptalesara, öikumannsvaka og sjálfvirka lækun háa geisla ef bíll kemur á móti. Í staðalbúnaði Kuga er einnig Ford SYNC3 samskiptakerfið með Bluetooth og neyðarhringingu og með raddstýringu getur ökumaður hringt símtöl og stjórnað tónlistinni. Það verður því ekki kvartað undan tæknihliðinni í þessum bíl.

Sprækari vél en hestaflafjöldinn segir

Það verður að segjast að akstur Ford Kuga er einkar ánægjulegur og ljúfur og einhvern veginn fer bíllinn mjög vel með mann. Mjög snörp 150 hestafla dísilvél virkaði mun sprækari en hestaflatalan bendir til. Reyndar hélt ég í fyrstu að sá sem afhenti mér bílnn hefði ruglast á vélarbúnaðinn og þarna færi sá með öflugustu dísilvélina. Hvernig skyldi þá vera að aka honum ef þessi er svona sprækur? Í



Ford Kuga má fá á 4.790.000 kr. í sinni ódýraru útgáfu.

FRÉTTABLAÐIÐ/GVA



ANDLITSLYFTING

Núverandi kynslóð Kuga er frá árinu 2012 en hann hefur nú fengið góða andlitslyftingu.

FRAMFARIR

Innréttingin í Kuga hefur tekið talsverðum framförum.

SKOTTRÝMI

Skottrými er ágætt en þó stærra í mörgum samkeppnisbílum hans.

» Mjög snörp 150 hestafla dísilvél virkaði mun sprækari en hestaflatalan bendir til. Kuga má fá með 120, 150 og 180 hestafla dísilvélum og allar eru þær furðu sprækur.



reynsluakstrinum reyndist bíllinn vera með 8,9 lítra á hverja 100 km, en uppgefin eyðsla hans er 5,4 lítrar. Ekki mjög nærri þeirri tölu en hafa verður í huga að svo til allur reynsluaksturinn fór fram innan bæjarmarkanna og ekki var bíllinn heldur sparaður til átakanna. Alveg viðunandi eyðsla miðað við aðstæður. Sérstaklega var tekið eftir hve öikumannssætið var gott og auðvelt að koma sér vel fyrir og stuðningur góður. Aksturs-eiginleikar Kuga eru alveg með ágætum þó það finnst nýrri gerðir

af jepplingum sem teljast meiri fimleikabílar í átakaakstri, með sportlegri fjöðrun og minni hliðarhalla. Fjöðrun bilsins er greinilega sett upp fyrir þægilegan akstur, en ekki mikil átök og fyrir flesta telst það kostur. Slaglengd fjöðrunar er góð og hann étur vel upp allar ójöfnur og það kunna flestir að meta umfram minni hliðarhalla og sportlega stífni.

Mikið verðbil

Hljóðeinangrun bilsins er með hreinum ágætum og lítið heyrst

í dísilvélinni. Sjálfskiptingunni þarf líka að hrósa en með henni virðist bíllinn alltaf í réttum gir og hámarkar afl fráberrar vélarinnar. Gott útsýni er út um bílnn og rýmið fyrir aftursætisfarþega er gott, en flestir samkeppnisbílar Kuga slá honum við í skottrými. Innréttingin í Kuga hefur tekið talsverðum framförum með þessari andlitslyftingu, en er þó enn á eftir sumum nýrri samkeppnisbílum sínum. Full ástæða er til að mæla með þessari 150 hestafla dísilútgáfu bilsins og mun Kuga vafalaust seljast best

með henni, en ef klifrað er upp í 180 hestafla útgáfuna þarf að punga út hálfri milljón til viðbótar, þó svo fleira fáið með þeirri viðbót. Fyrir þá sem ekki sjá fyrir sér að nota mikið torfæru-eiginleika bilsins má líka spara sér hressilega með því að taka bílnn aðeins með framhjóladrifi og sætta sig við 120 hestafla 1,5 lítra dísilvél, en með því sparast 900.000 kr. Ford Kuga á nokkra erfiða samkeppnisbíla, t.d. Nissan Qashqai, Honda CR-V, Volkswagen Tiguan og Mazda CX-5, en stendur samt ágætlega í verðsamamburði.



TOYOTA

ALWAYS A
BETTER WAY

HLJÓMANDI GÓÐUR AURIS

á sérstöku tilboðsverði í apríl

Verðlistaverð frá:
Auris – 2.970.000 kr.
Auris Hybrid – 3.290.000 kr.

Einnig fylgja 40.000 Vildarpunktar Icelandair með öllum Auris út apríl.

NÚ ER LAG AÐ STÖKKVA Á AURIS

Við blásum í lúðra í tilefni af því að hinn sparneytni Auris er á sérstöku tilboðsverði í apríl. Jafnframt fylgja **fjórfaldir Vildarpunktar** með öllum Auris. Ef þú vilt finna gleðina í liprum akstri, skaltu bruna til næsta viðurkennda söluaðila og nýta þér þetta sértíloboð. Núna er tíminn.

Kynntu þér Toyota FLEX, nýja leið til að eignast Toyota bifreið, á www.toyota.is

VILDARPUNKTAR ICELANDAIR MEÐ ÖLLUM NÝJUM TOYOTUM



Toyota Kaupúni
Kaupúni 6
Garðabæ
Sími: 570-5070

Toyota Akureyri
Baldursnesi 1
Akureyri
Sími: 460-4300

Toyota Reykjanesbæ
Njarðarbraut 19
Reykjanesbæ
Sími: 420-6600

Toyota Selfossi
Fossnesi 14
Selfossi
Sími: 480-8000



Sjá nánar um Vildarpunktasöfnun á www.toyota.is
Bíllinn í þessari auglýsingu endurspeglar ekki endilega það verð og þann búnað sem tilgreindur er.
Allar upplýsingar eru birtar með fyrirvara um villur.



Innan Volkswagen Group bílasamstæðunnar leynast mörg merki.

Volkswagen með 28% aukinn hagnað

Volkswagen er aldeilis að rétta úr kútnum eftir vandræðin sem dísilvélasvindl fyrirtækisins sköp því. Það sést berlega með síðustu tölum frá fyrsta ársfjórðungi ársins en hann skilaði 28% meiri hagnaði en fyrir ári og skilaði VW 522 milljörðum króna í vasann. Þessi hagnaður nú er helst tilkominn vegna bættis rekstrar Volkswagen-merkisins sjálfs, mikillar sölu Volkswagen bíla í Vestur-Evrópu og mikillar sölu nýrrar kynslóðar VW Tiguan jepplingsins. Kostnaðurur við rekstur hefur einnig lækkað. Vel gekk einnig hjá systurmerkjunum Audi og Skoda og með góðu framlagi allra systurmerkjana er búist við milli 6 og 7% hagnaði af sölu í heild á þessu ári. Þessar góðu tölur frá Volkswagen eru talsvert betri en sérfræðingar höfðu spáð og líklegar til að hækka hlutabréfa-verð í Volkswagen Group bílasamstæðunni.



Bílasala er með ágætum á Spáni, sem og í öðrum Evrópulöndum.

Rífandi bílasala í Evrópu á fyrsta ársfjórðungi

Fyrsti ársfjórðungur ársins hefur verið bílaframleiðendum gjöfull í Evrópu, en salan hefur verið 8,4% meiri en í fyrra á þessum fyrstu 3 mánuðum ársins. Í mars var hún 11,2% meiri en í sama mánuði í fyrra, hún var 10,2% meiri í janúar og 2,2% meiri í febrúar. Mars í ár sló fyrra met í sölu bíla í þeim mánuði frá upphafi. Hafa verður í huga að vegna þess að páskarnir í ár voru í apríl var afar góð sala í mars nú með færri frídögum og að sama skapi má búast við minni vexti í bílasölu í apríl. Öll fimm stærstu bílakaupalönd álfunnar sáu ágætan vöxt í mars. Mestur var hann þó á Ítalíu en þar jókst salan um 18,2%, 12,6% á Spáni, 11,4% í Þýskalandi, 8,4% í Bretlandi og 7,0% í Frakklandi. Ef fyrstu 3 mánuðirnir eru skoðaðir saman hefur mestur vöxtur orðið á Ítalíu, eða 11,9%, en 7,9% á Spáni, 6,7% í Þýskalandi, 6,2% í Bretlandi og 4,8% í Frakklandi. Alls seldust 4.141.269 bílar á fyrstu 3 mánuðum ársins í álfunni. Þessar tölur sýna að vinda í öðrum löndum Evrópu er enn meiri vöxtur en á þessum lykilmörkuðum álfunna, meðal annars á Íslandi.

Volvo með smáa S20 og XC20 á þróunum

Nú þegar Volvo er að kynna nýja XC60 og XC40 bíla er Volvo einnig að huga að næstu nýju gerðum bíla fyrirtækisins. Líklegast er að þar muni fara tveir smáir bílar sem bæru stafina S20 og XC20, annar folksbíll og hinn jepplingur. Þessir bílar verða kynntir eftir fáein ár og hefur það verið staðfest hjá Volvo. Þessir S20 og XC20 bílar verða smæstu framleiðslubílar Volvo, en núna eru 40-bílar Volvo þær smæstu. Þessir S20 og XC20 bílar yrðu ætlaðir á alla helstu bílamerkaði heims, meðal annars í Bandaríkjunum. Volvo ætlar að minnsta kosti ekki í fyrstu að bjóða V20 langbaksgerð eða stall-

bak af 20-bílunum, hvað sem síðar verður. Helstu samkeppnisbílar S20 og XC20 yrðu bílar eins og BMW X1, Mercedes Benz GLA og Audi Q2 en allir falla þeir í lúxusbíla-flokk. Nær öruggt má telja að Volvo muni bjóða S20 og XC20 sem tengiltvinnbíla og jafnvel rafmagnsbíla, auk bíla með hefðbundnum brunavélum. Volvo hefur engin áform um að bjóða nýja coupé eða blæjubíla, líkt og fyrirtækið var þekkt fyrir áður, en sala slíkra bíla hefur verið á undanhaldi í heiminum á síðustu misserum og Volvo ætlar ekki að leggja í fjárfestingar á þróun þess háttar bíla og tapa á því.



Líða fer einnig að komu nýs Volvo 40.

FAGMENNSKA Í FYRIRRÚMI.

RÉTTU SUMARDEKKIN!

Dekkin eru eini snertiflötur bílsins við veginn og öryggisatriði sem getur skipt sköpum á öllum árstímum. Nú er réttur tími til að láta fagmenn smella sumardekkjum undir bílinn.

Tangarhöfði 15
110 Reykjavík
590 2045

Fiskislóð 30
101 Reykjavík
561 4110

Grjótháls 10
110 Reykjavík
561 4210

Lyngási 8
210 Garðabæ
565 8600

Njarðarbraut 9
260 Reykjanesbæ
420 3333

NESDEKK
nesdekk.is | 561 4200