



# Biðin eftir fyrsta rafbíl Porsche á enda

Porsche Taycan er fyrsti rafmagnsbíll Porsche og hefur verið í þróun í fimm ár. Taycan er í senn fjögurra sæta fjölskyldubíll og sportbíll sem kemst í 100 km hraða á svo litlu sem 2,8 sekúndum. ➔6

## ÖRUGGT START

### MEÐ EXIDE RAFGEYMUM

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



# Opna nýtt Honda umboð á Fosshálsi

Honda umboðið hefur flutt sig um set og verður opnað með pompi og prakt á Fosshálsi 1 þann 8. nóvember

**H**onda umboðið hefur flutt sig um set og verður opnað með pompi og prakt á Fosshálsi 1 þann 8. nóvember. Merkið er nú komið í hendur nýrra aðila en Askja bílaumboð hefur nú tryggt sér sölu á vörum frá Honda á Íslandi, eftir samninga við Honda í Evrópu. „Þetta er búinn að vera langur aðdragandi og við gengum frá samningi við Bernhard í mars,“ segir Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdastjóri Öskju, í samtali við Bílablað Fréttablaðsins.

„Við höfðum verið í samræðum í meira en tvö ár um að Askja tæki við Honda umboðinu. Í júní fengum við samþykki Samkeppniseftirlitsins, og samhliða því vorum við að semja við Honda erlendis sem lauk með því að þeir samþykktu okkur formlega sem söluaðila sína á Íslandi í september.“

## Horfa langt fram á veginn

Jón Trausti segist horfa langt fram á veginn með Honda-merkið á Íslandi. „Við erum að horfa til áratuga sambands en Bernhard hafði verið söluaðili Honda á Íslandi í meira en fimm áratugi. Við viljum vanda umgjörðina og erum líka að taka við mikilli reynslu frá Bernhard. Þaðan koma 15 starfs-



Jón Trausti Ólafsson, framkvæmdastjóri Öskju, við hinn vinsæla Honda CRV. FRÉTTABLAÐIÐ/SIGTRYGGUR ARI



Forseti Honda, Takashi Hachigo, kynnrir Honda E á bílasýningu í Tokyo.

Við viljum vanda umgjörðina og erum líka að taka við mikilli reynslu frá Bernhard. Þaðan koma 15 starfsmenn, frá sölu- og þjónustudeild Bernhard.

Fyrsti bíllinn var Honda CRV sem kynntur var síðastliðið haust en hann hefur fengið frábæra dóma. Hann er fjórði hæsti sölubíll landsins. Svo kemur nýr Jazz sem var kynntur á bílasýningunni í Tókýó. Hann verður bara faánlegur sem tvinnbíll í Evrópu og kemur í tveimur útfærslum, annars vegar sem smábíll og svo framdrifinn borgarjeppingur sem er með 3 sm meiri veggæð.“

Að sögn Jóns Trausta koma bílarnir hingað næsta vor, en næsta haust kemur svo Honda E sem er hreinn rafbíll. „Askja hefur tryggt sér eintök í sölu og verður meðal þeirra fyrstu til að selja hann í Evrópu. Forsala á honum hefst strax í janúar.“

Loks segir Jón Trausti að Askja sé einnig í samningum við Honda varðandi sölu á mótörhjólum en Honda er stærsti framleiðandi mótörhjóna í heiminum. Mótörhjólun munu bætast við söluna seinna á árinu.

menn, frá sölu- og þjónustudeild Bernhard,“ segir Jón Trausti.

Honda er sjöundi stærsti bílaframleiðandi heims og selur fimm milljónir bíla á ári. „Þeir eru annar stærsti bílaframleiðandi Japans, öflugt og vel rekið fyrirtæki sem hefur alltaf skilað hagnaði. Þeir leggja mikið í verkfræðilega hönnun og smíða góða vöru. Þeir hafa nú tekið þá stefnu fyrir Evrópumarkað að vera eitt af þeim fyrirtækjum sem eru í fararbroddi varðandi rafbílavæðingu,“ segir Jón Trausti enn fremur.

„Á næstu 36 mánuðum koma sex nýir bílar sem eru ýmist 100% rafvæddir eða tvinnbílar.



## Maximus er 1000 hestafla orkubúnt

**B**ílabyrtingafyrirtækið Hennessey ætlar að frumsýna nýja útgáfu Jeep Gladiator á SEMA-bílasýningunni í Las Vegas í vikunni. Það dugir ekkert minna nafn en Maximus fyrir jeppann því að ofan í vélarsalinn er kominn 6,2 lítra Hellcat-vél sem skilar 1.000 hestöflum. Ekki nóg með það heldur er togid hrikalegt líka eða 1.265 newtonmetrar. Með átta þrepa sjálfskiptingu á þetta

godumlíka farartæki að ná 100 km hraða á aðeins 3,9 sekúndum sem gerir hann að öflugasta pallbil sem við höfum séð. Undir bíllinn fer svo fjöðrunarkerfi frá King sem hækkar bíllinn um sex tommur. Til að tryggja að ekkert snúist í sundur eru Dana 60 hásingar að framan og aftan. Bíllinn verður aðeins framleiddur í 24 eintökum og mun kosta 28.000.000 kr. í Bandaríkjunum.

## Ný bílabók um kraftabíla

**Ú**t er komin hjá Forlaginu bílabókin Kraftabílar eftir Örn Sigurðsson. Eins og nafnið ber með sér er umfjöllunar-efnið kraftmiklir bílar frá árinu 1964–1974, svokallaðir „muscle cars“ en á þessum árum stóð einmitt stríðið um hestöflin milli amerísku framleiðendanna. Tímabilinu lauk með bensínkreppunni tíu árum síðar sem hafði mikil áhrif á ameríska bílaframleiðslu.

Farið er yfir tímabilið og helstu kraftabílar merkja eins og General Motors, Ford, Chrysler og American Motors skodaðir. Hver kannast ekki við nöfn eins og Mustang, Trans Am, Camaro, Firebird eða Challenger? Yfir 500 ljósmyndir eru í bókinni og loks er sérstakur kafli helgaður íslenskum köggum.



Áskorandinn frá Chrysler, Dodge Challenger, kom ekki á markað fyrir en árið 1970, en hann var svar Chrysler-fyrirtækisins við Mustanginum, Camarónum og Firebirdinum.



Þegar Mach 1-bíllinn rann af færbandinu hjá Ford árið 1969 hafði Mustanginn öðlast sitt vigalegasta útlit.



Pontiac Firebird leit dagsins ljós í ársbyrjun 1967, en hann er með 400 kúbika (6,6 lítra) V8-vél sem afkastar 340 hestöflum, en þau skila bílnum upp í hundruðið á 5,5 sekúndum og kvartmiluna á 14,2 sekúndum.

BÍLAR

www.frettabladid.is

Umsjón blaðsins  
Njall Gunnlaugsson  
njall@frettabladid.is



Auglýsingar: Atli Bergmann atli@frettabladid.is, Sími 550 5657  
Útgáfufélag: Torg ehf. Kalkofnsvegur 2, 101 Reykjavík, sími 550 5000

FULLKOMIN  
TÆKNI ER  
SANNGJÖRN  
KRAFA

ハイブリッド  
HYBRID

Nýjasta tækni skapar ökumanni og farþegum umhverfi sem er í senn opið, frjálst og einstaklega öruggt. Sjálfhlaðandi Lexus UX færir þér akstur án takmarkana.

Þráðlaus japönsk tækni.

UX 250h SNJALLJEPI — FRÁ 6.850.000 KR



Lexus-Ísland  
Kaupúni 6, Garðabæ — [lexus.is](http://lexus.is)

 LEXUS  
EXPERIENCE AMAZING

# Ívilnanir tengiltvinnbíla falla niður

Lagt er til í nýju frumvarpi að virðisaukaskattsívilnun fyrir tengiltvinnbíla falli niður eftir 31. desember 2020.

Í nýju frumvarpi um breytingar á lögum um virðisaukaskatt er verulega aukið við fjárfestingu og innviði vegna rafvæðingar í samgöngum, en bæði er verið að horfa til þess að viðhalda ívilnunum sem hafa verið fyrir rafbíla og aðra vistvæna bíla en einnig að koma nýjum ívilnunum á vegna almenningsvagna, fyrir þyngri ökutæki og vegna kaupa og útleigu á ökutækjum í atvinnuskyni. Með þessum drögum er verið að leggja línurnar til loka ársins 2023 sem er mjög jákvætt því síðastliðin ár hafa breytingar verið gerðar á hverju ári.

Mikil aukning hefur orðið í nýskráningu nýorkubifreiða og sér í lagi á ökutækjum úr hópi tengiltvinnbifreiða sem njóta skattaívilnana sökum þess hve vel þær henta fyrir dreifbýlt land eins og Ísland. Fyrir hvern flokk, rafbíla, tengiltvinnbíla og vetnisbíla, var hámark 10.000 ökutæki, en sala



Líkt og á Íslandi eru skattaívilnanir á rafbíla í Noregi. Þar er rafbíllinn Audi e-tron mest seldi billinn í október með 8,3% markaðshlutdeild. Samtals voru hreinir rafbílar 35,7% seldra bíla í Noregi í síðastliðnum mánuð..

tengiltvinnbíla er komin vel yfir 8.000 ökutæki í dag. Bilgreinasambandið hefur bent á að bregðast þurfi við fjöldatakmörkunum sem settar voru fyrir hvern ökutækjaflokk fyrir sig.

## Áhyggjur bilgreinarinnar vegna tengiltvinnbíla

Í drögnum er lagt til að takmörkun á fjölda rafbíla og vetnisbíla verði 15.000 ökutæki og virðisaukaívilnun framlengist til 31. desember 2023. Á sama tíma er lagt til að takmörk á fjölda tengiltvinnbíla verði aðeins 12.500 ökutæki og að virðisaukaskattsívilnun fyrir þá

falli niður eftir 31. desember 2020.

„Í tillögunni segir að slíkar bifreiðar eigi að vera orðnar samkeppnishæfar í verði á þessum tíma og þurfi því ekki ívilnanir til lengri tíma en til loka ársins 2020. Þetta er ekki rétt því þessar bifreiðar eru enn dýrari í innkaupum og líklegt að svo verði áfram því mikil þróun er enn á tækni tengiltvinnbíla þar sem m.a. drægni á hreinu rafmagni er að aukast. Bilgreinasambandið telur því ráðlegra að ívilnanir tengiltvinnbíla verði áfram til staðar. Í þessu samhengi er rétt að nefna að íbúar landsbyggðarinnar eiga oft erfiðara með að kaupa sér



María Jóna Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri BGS.

hreina rafbíla þar sem drægni er enn ekki nægjanleg,” segir María Jóna Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri Bilgreinasambandsins.

## Stefnir í meiri samdrátt í sölu tengiltvinnbíla

Í október 2018 ákvað breska ríkisstjórnin að fella niður ívilnanir á tengiltvinnbíla í Bretlandi. Ef við berum saman sölu tengiltvinnbíla í Bretlandi fyrstu sex mánuði ársins 2018 við fyrstu sex mánuði ársins í ár má sjá samdrátt í sölu tengiltvinnbíla upp á 31% á meðan samdráttur í meðalsölu í löndum innan Evrópusambandsins var einungis upp á 6,9%. Norðmenn hófu að draga úr ívilnunum tengiltvinnbíla ári áður en Bretar. Á milli árána 2016-2017 jókst sala tengiltvinnbíla um 62,2% í Noregi en eftir breytingar á ívilnunum dróst sala á milli árána 2017 og 2018 um 9,2%.

„Þrátt fyrir að sala nýorkubíla gangi vel fyrir sig hér á Íslandi þá eru einungis 5,5% skráðra fólksbíla nýorkubílar samanborið við 15,4% skráðra fólksbíla í Noregi. Því þurfa stjórnvöld að stiga varlega til jarðar í að afnema ívilnanir sem þessar til að tryggja áframhaldandi jákvæða sölu tengiltvinnbíla og verja að við lendum í sambærilegum samdrætti í sölu og Noregur og Bretland,” segir María.

## Fleiri geta nýtt sér ívilnanir

Aðrar jákvæðar tillögur er að finna í drögnum. Fleiri aðilar munu geta nýtt sér ívilnanir á ökutækjum t.d. með niðurfellingu á virðisaukaskatti. Útleiga á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum hefur verið afar takmörkuð og eru í drögnum tillögur til að hvetja ökutækjaleigur og fjármögnunarleigur til að fjölga nýorkubílum í flotum sínum til útleigu. „Ferðaþjónusta hér á landi hefur mikil áhrif á þróun markaðar fyrir bifreiðar og er þáttur hennar því mikill þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum. Sem dæmi er sala til bílaleiga um 40% af heildarsölu hvers árs. Því er afar mikilvægt að liðka fyrir sölu á nýorkubílum til þeirra. Á sama tíma er fyrrisjáanleiki í rekstri það sem skiptir fyrirtæki í landinu einna mestu máli og með þessum drögum er verið að leggja línurnar til loka ársins 2023 sem er afar jákvætt,” segir María að lokum.

## 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.



# Rafmagnið hefur eignast Mercedes.

EQC – 100% rafmagnaður



EQC er 100% rafmagnaður sportjeppi frá Mercedes-Benz. Hann er kraftmikill, með allt að 417 km drægi og búinn hinu einstaka 4MATIC fjórhjóladrifi sem hentar vel fyrir íslenskar aðstæður. Hann hefur einnig hið margrómaða MBUX margmiðlunarkerfi, stórt stafrænt mælaborð og býr yfir allra nýjustu öryggis- og aksturskerfum frá Mercedes-Benz.

EQ

Verð frá 9.290.000 kr.



Komdu og reynsluaktu nýjum EQC. Við tökum vel á móti þér.

## KOSTIR OG GALLAR

PORSCHE  
TAYCAN

- **RAF MÓTORAR:**  
762 HESTÓFL
- **DRÆGNI:** 430 KM

**Eyðsla frá:** 0,0 l./100 km í bl. akstri  
**Mengun:** 0 g/km CO<sub>2</sub>  
**Hröðun:** 2,8 sek. í 100 km hraða  
**Hámarkshraði:** 260 km/klst.  
**Verð frá:** Ekki vitað  
**Umboð:** Bílabúð Benna



- Útlit
- Fádæma akstursgeta og afl
- Búnaður



- Lítið skottrými

# Framtíðin er mætt

Með Porsche Taycan er kominn hæfasti og skemmtilegasti rafmagnsbíll sem greinarritari hefur prófað.

**Reynsluakstur**  
Finnur  
Thorlacius



Porsche Taycan er fyrsti rafmagnsbíll Porsche og hefur verið í þróun í 5 ár. Með honum er kominn hæfasti og skemmtilegasti rafmagnsbíll sem greinarritari hefur prófað. Taycan er í senn fjögurra sæta fjölskyldubíll og sportbíll sem kemst í 100 km hraða á svo litlu sem 2,8 sekúndum.

Líklega er umtalaðasti bíll ársins á meðal bílaá hugamanna Porsche Taycan enda er hér um að ræða fyrsta hreinræktaða rafmagnsbílinn úr smíðju þessa magnaða sportbílaframleiðanda. Hans hefur verið beðið lengi og mikið um hann fjallað á undanförunum misserum. Það var því alls ekkert leiðinlegt að njóta þeirra forréttinda að prófa gripinn svo til á undan öllum í heiminum og fyrir vikið spennan næstum óbærileg.

Bílnum var ekið í Þýskalandi og Austurríki og það sem hluta af gríðarmiklum níu landa akstri bílaþaðamanna frá Ósló í Noregi til höfuðstöðva Porsche í Stuttgart. Hver blaðamaður ók í tvo daga. Íslenska „sendinefndin“ taldi fjóra öikumenn og hófst akstur okkar á sveitahótel í nágrenni Innsbruck.

Fegurðin sem við okkur blasti þar sem bílnum var raðað upp rennur líklega seint úr minni. Ekki

skemmdi fyrir hve flotta líti Porsche hafði valið á þessa reynsluakstursbíla og augun voru ekki lengi að finna uppáhaldslitinn, „Mamba-grænan“. Porsche hefur sjaldnast teiknað ófríða bíla en hugsanlega er þessi sá allra fallegasti úr þeirra smíðju, sportlegur eins og þeir allir, en með eitthvað svo ómótstæðilega flott hlutföll og línur. Ekki var mikil ástæða til að teyja brottför okkar þennan daginn, enda mikill akstur fram undan, en á þessum tveimur dögum voru alls eknir um 600 kílómetrar.

## Verkfræðileg fullkomnun

Fyrstu kynnin af Porsche Taycan þennan eftirminnilega dag er í senn lýst með orðunum fegurð, mýkt, virðuleika, fimi, íburður og ef til vill verkfræðileg fullkomnun. Allt er svo áreynslulaust við akstur bílsins og hann verður strax sem framlenging af puttum og heilabúi öikumanns.

Snilldin felst í endalausri aksturs-hæfni bílsins, frábæru umhverfi sem öikumanni er sniðið, tækni og upplýsingagjöf sem nýtist, lágum þyngdarpunkti bílsins og fleiri verkfræðiundrum sem þeir hjá Porsche virðast færastir um allra bílaframleiðenda.

Fyrst fer þó að færast fjör í leikinn þegar inngjafaróturinn fór að þyngjast og aðstaða var til þess að reyna bílinn til hins itrasta. Það er í raun vart hægt að lýsa því með



Á tveimur dögum ók íslenska sendinefndin um 600 kílómetra. Baksvipurinn var því algengt útsýni af þessum bíl.



Mælaborðið er framúrsteftnulegt með fjórum skjáum.

orðum hvernig það er að gefa þessu orkutrólli í botn. Þegar 762 hestöfl eru til taks frá fyrstu nanósekúndu er eins gott að vera búinn áður að leggja höfuðið að höfuðpúðanum því engin leið er að „halda haus“ við átökin að öðrum kosti.

## Hrikalega snöggur

Porsche hefur búið Taycan með „launch control“-búnaði þar sem

ökumaður stendur á bremsunni með vinstri og inngjöfinni með hægri. Síðan er inngjöfin sett í botn í skamma stund og bremsunni sleppt. Þá er fjandinn og bróðir hans líka laus og eins gott að halda vel í stýrið. Það tekur Porsche Taycan Turbo S nefnilega ekki nema 2,8 sekúndur að ná 100 km hraða og slíkan bíl höfðum við til afnota annan þrífudaginn.

» Þegar inngjöfin er sett í botn í skamma stund og bremsunni sleppt, þá er fjandinn laus og bróðir hans líka og eins gott að halda vel í stýrið.

Hinn daginn var það Turbo, án S, og er hann sko enginn letingi heldur. Porsche statar sig eðlilega af því að engu máli skiptir hve oft bílnum er spyrrt, snerpa hans minnkar ekkert, öndvert við margan annan rafmagnsbílinn, svo sem frá Tesla. Við tókum til dæmis a.m.k. 10 spretti í röð á miðjum akstursdegi og aldrei minnkaði aflíð og það sem meira er, kílómetrunum sem við áttum eftir á hleðslunni fækkaði óvenju lítið.

Þegar kemur að hámarkshraða Taycan kemur ekki á óvart með



**TIL SÖLU!**  
Í REYKJANESBÆ

## Flugvellir 20

Nýtt þjónustu- / iðnaðarhúsnæði nálægt Leifsstöð.  
(3ja mínútna akstur)

413,7 m<sup>2</sup> eining  
276,3 m<sup>2</sup> eining

Eða selt saman sem eitt húsnæði samtals 690m<sup>2</sup>. Stór lóð! Tilbúið til afhendingar, fullbúið að utan og tilbúið til innréttingar að innan með rafmagns- og hitalögnum.

Upplýsingar:  
Baldur s. 660 6470

Fasteignasalan  
**GARÐUR**  
562-1200

Halldór Freyr Sveinbjörnsson  
löggitur fasteignasali  
Sími: 693-2916  
halldor@fastgardur.is



MICKEY THOMPSON  
**M/T**  
TIRES & WHEELS

**The BOSS is here!**

BAJA BOSS - nýtt grófmynstrað  
jeppadekk frá Mickey Thompson  
Til að byrja með fánlegt í:  
37X12.50R17  
40X13.50R17

icetrack ehf 773-4334 [mtdekk@mtdekk.is](mailto:mtdekk@mtdekk.is) [www.mtdekk.is](http://www.mtdekk.is)



Ábendingahnappinn má  
finna á [www.barnaheill.is](http://www.barnaheill.is)





Aksturinn hófst á sveitahótelu í nágrenni Innsbruck.

bíl frá Porsche að hann sé í hærri kantinum. Svo öflugur er þessi bíll með sínar 93,4 kWh rafhlöður og gríðaröfluga rafmagnsmótora að hámarkshraðinn er rafrænt takmarkaður við 260 km/klst. Engu að síður náðum við á þýskri hraðbraut, með ótakmarkaðan hámarkshraða, að koma bílnum í 267 km hraða. Þá var gaman en sumir farþegar í bílnum þó ansi hræddir. Engin ástæða var þó til þess, billinn virtist fær um miklu meiri hraða og var afar stöðugur á vegi.

#### Fjölskyldubill og sportari

Innanrími Taycan er Porsche, sem við mátti búast, til mikils hróss. Mjög framúrsteftnulegt mælaborð og alls fjórir skjáir og svo til allt stafrænt og fáir takkar. Sætin fram í frábær og plássíð aftur í mjög gott og vel fer um farþega þar. Þetta er

því fjölskyldubill auk þess að vera sportbíl með hæsta skemmtanagildi sem hugsast getur.

Hönnun, efnisval og smíði er á þann veg að erfitt er að hugsa sér að gera megi betur. Billinn er þó ekki löðrandi af íburði heldur líklega naumhyggja höfð í huga og hönnuðir fremur haft sportleg skilaboð í huga en bullandi íburð.

Ef setja ætti eitthvað út á þennan bíl væri það helst vegna skottrýmis, en þó er þokkalegt skott aftur í og líka geymslurými undir húddinu. Taycan er með uppgefna 430 km drægni innanbæjar svo vart telst það hamlandi þáttur.

Porsche Taycan fer í sölu í desember og búast má við fyrstu bílnum hingað til lands fljótlega eftir það. Vænar forpantnir á bílnum hérlandis eru til staðar svo búast má við að Taycan verði tíð sjón á götunum hér á nýju ári.

## Konur í meiri hættu vegna karllægra árekstrarprófana

Það er staðreynd að líkamar karla og kvenna bregðast mismunandi við því að lenda í árekstri í bílum. Flestar árekstrarbrúður eru miðaðar við karllíkama og kvenbrúður aðeins sem farþegar í mörgum árekstrarprófunum segir í nýrri skýrslu frá ConsumerReports. Samkvæmt rannsókn háskólans í Virginíu eru konur 73% líklegri til að slasast í framanákeyrslum en karlmenn. Önnur könnun frá NHTSA-árekstrarprófunarstofnuninni í Bandaríkjunum sýndi að konur í beltum í framsætum bíla séu 17% líklegri til að látast en karlmenn.

Algengasta árekstrarbrúðan í notkun í dag er 175 sentimetrar og miðast við 78 kílóa þunga. Svokallaðar kvenkyns brúður eru aðeins minnkuð útgáfa karlkyns brúðanna og passa aðeins við um 5% kvenna. Stærð brúðanna var ákveðin á áttunda áratug síðustu aldar og hefur ekki verið breytt síðan þá. „Konur eru ekki minni útgáfa karla heldur eru líkamar þeirra öðruvísi í samsetningu og uppbygging þeirra öðruvísi,“ segir Kristý Arbogast sérfræðingur hjá slysarannsóknarmidstöðinni í Filadelfíu.

Að sögn Russ Rader hjá IIHS tryggingaöryggisstofnuninni í Bandaríkjunum eru kvenbrúður



Sérfræðingur hjá kóreskum bílaframleiðanda kemur dæmigerðri karlkyns árekstrarbrúðu fyrir í bílsæti. NORDICPHOTOS/GETTY

» Konur í beltum í framsætum bíla séu 17% líklegri til að látast en karlmenn.

aldrei notaðar í prófunum þeirra í framanárekstrum en alltaf í prófunum á hliðarárekstrum. „Höfuð kvenna er oftast við miðja hliðarbrúðuna í stað þess að vera varíð af B-bitu bílsins,“ sagði Rader en prófinu var breytt fyrir kvenbrúður til að auka vægi þess að bílaframleiðendur færu að nota stærri hliðarárekstrarbrúða.

reykjafell.is

## Hleðslustöðvar fyrir rafbílinn þinn

Reykjafell · Reykjavík og Akureyri

588 6000

ABL hleðslustöðvarnar eru margverðlaunaðar og meðal þeirra vinsælustu í Evrópu

eMH1 er hin fullkomna lausn fyrir heimilið. Hefur innbyggðann lekaliða og 6mA DC vörn. Afl frá einum fasa 3,6kW til þriggja fasa 22 kW. Fágað útlit sem prýðir hvert heimili, má nota innan sem og utandyra á vegg eða staur.

Nánari upplýsingar á [reykjafell.is/hledslustodvar](http://reykjafell.is/hledslustodvar)

– Leita skal til löggildra rafvertaka með uppsetningu og val á búnaði

Hæsta einkunn hleðslustöðva í Þýsku ADAC prófunum



## KOSTIR OG GALLAR MERCEDES- BENZ EQC

- FJÓRHJÓLAFDRIF
- FIMM SÆTA
- 402 HESTÖFL

Rafhlaða: 80 kWh  
 Drægni skv. WLTP: 417 km  
 Hámarksafli: 402 hestöfl  
 Hleðslutími 7kW: 11 klst.  
 Hröðun: 0-100 km: 5, 1 sek.  
 Hámarks hraði: 180 km  
 Verð frá: 9.290.000 kr.

- ↑ Framsæti
- Tog
- Hljóðlátur

- ↓ Endurspeglun
- Útsýni fram
- Fótarými í aftursæti



Mercedes-Benz EQC er fyrsti rafbíll Benz sem er hannaður sem slíkur frá grunni.

# Kraftur og fágún í einum pakka

Pótt nýr Mercedes-Benz EQC sé ekki fyrsti rafmagnsbíll Benz er hann sá fyrsti sem er hannaður frá grunni sem rafbíll, ólíkt B-línunni sem einnig er bensín- eða dísilbíll.

### Reynsluakstur

Njall  
 Gunnlaugsson  
 njall@frettabladid.is



Bíllinn er byggður á botnplötu GLC og er mjög svipaður honum í stærð fyrir utan að vera örlítið lengri. Hann er síðasta viðbótin við samkeppni á lúxusmarkaði rafjeppa eins og Jagúar I-Pace og Audi e-tron. Líkt og í báðum þessum bílum er upplifunin af að prófa þessa bíla sér á parti og því ekki skrytið að þeir hafi verið í efstu sætum í vali á Bíl ársins á þessu ári.

### Hátæknivæddur að innan

Óhætt er að segja að EQC-bíllinn sé flottur að innan með tvöföldum díóðuskjá og díóðulýsingu auk nýttiskulegs efnisvals. Þó var sumt sem truflaði upplifunina eins og hátalarinn og lofttúðan undir framrúðunni sem er með þannig lit og áferð að það speglast talsvert upp í framrúðuna.

Gott er að setjast upp í bíllinn fyrir utan stigbretti sem vill flækjast fyrir við útstig og virðist hafa engan tilgang nema fyrir útlitið. Útsýni er annars nokkuð gott fyrir utan A-bíta sem eru stórir og samvaxnir við hliðarspeglar og hindra því aðeins útsýni fram á við ásamt stórrum umgjörðum bakspýngispeglum. Plássíð fram í er gott og sætin þar eru sérstaklega þægileg. Aftursætin eru nógu breið til að vel fari um þrjá fullorðna en gólfíð er hærra og það er stór miðjustokkur í fótarými. Eins mátti höfuðrými vera aðeins meira.

Farangursrými er 500 lítrar og þótt það sé í hærra lagi er hluti þess undir gólfi sem eykur á notkunar-

EQC er einstaklega hljóðlátur og nánast alveg laus við vindhljóð sem er afrek í bil sem er hljóðlátur fyrir.

möguleika. Einnig er þægilegt að setja stærra hluti upp í rýmið þar sem það er engin sylja til að flækjast fyrir. Loks er auðvelt að fella niður þrískipt aftursætin til að búa til meira rými með flötu gólfi fram eftir bílnum.

### Tekur tíma að læra á hann

Það tekur nokkra stund að læra á EQC og venjast á að nota hann rétt. Fyrir það fyrsta er uppsetning í káetu í dæmigerðum Benz-stíl með girskiptinguna í stöng hægra megin við stýrið og sætisstillingar í hurðinni, ekkert sem kemur á óvart þar. Við þetta bætist stjórnkerfi fyrir upplýsingaskjá sem hægt er að stýra á marga vegu, til dæmis gegnum stýri eða með snertiplatta í miðjustokki. Hann er reyndar staðsettur akkúrat þar sem maður vill helst hvíla hægri höndina svo að stundum var maður að reka sig í hann.

Best er að nota raddstýringuna sem kveikt er á með því einu að

segja Mercedes, og hún er nokkuð dugleg að skilja mátulega þjagaða ensku dæmigerð Íslendinga sem hlýtur að vera kostur með slíkum búnaði.

Loks eru akstursstillingar hans sérkapítul, en þær eru fimm talsins, þæginda-, sport-, sparnaðar-, hámarksdrægni og þín eigin stilling. Við það bætast fimm hleðslustillingar sem stýrt er með blöðkum er líkjast blöðkum fyrir sjálfskiptingu í stýri, og nota má eins og niðurgirun til að hámarka mögulega hleðslu inn á rafhlöðuna.

### Gott tog og hljóðlátur

En hvernig er að keyra og nota þennan bíl? Kostir hans eru þægindi og hversu hljóðlátur hann er ásamt miklu tugi sem skilar sér vel í góðu upptaki á nánast hvaða hraða sem er. Til dæmis virkar millihróðun hans meiri en hjá öðrum bílum í hans flokki. Fjöðrunin er einnig með áherslu á þægindi sem þýðir að hún er ekkert sérlega sátt við að tekið sé á bílnum. Hann virkar undirstýrður efið er snögg í krappa beygju og betra er að fara ekki of hratt á verstu hraðahindranirnar svo það komi ekki bakslag í fjöðrunina.

Stýrið er létt og þægilegt innanbæjar en hann virkar örlítið laus í stýri í akstri á þjóðvegi. Bíllinn er búinn fjórhjóladrifi en keyrir nánast eingöngu á framdrifinu í hefðbundnum akstri.

Mótorarnir eru tveir og er sá aftari með meira tog en sá fremri. Efgefið er snögg inn færast átakið að miklu leyti á afturöxulinn og þá hefur bíllinn úr 402 hestöflum að spila og það sem er meira um vert, 765 Newtonmetra tugi. Það er talsvert meira en í helstu keppinautum



Mælaborð er með tvöföldum díóðuskjá og flottri díóðulýsingu.



Bíllinn er aðeins undirstýrður ef lagt er snögg á hann enda tæp 2,5 tonn að þyngd.



Undir húddinu er önnur hlíf fyrir framdrifsmótorinn og aðeins er hægt að sjá stúta fyrir rúðupiss og miðstöð, auk plústengis. MYNDIR/TRYGVI ÞORMÓÐSSON



Gólfíð í farangursrýminu er í hærra lagi en gólfíð er slétt og aðgengilegt.

hans héraendis, Jagúar I-Pace og Audi e-tron.

EQC er einstaklega hljóðlátur og nánast alveg laus við vindhljóð sem er afrek í bil sem er hljóðlátur fyrir. Það er ekkert verið að búa til hljóð eins og í Jagúar I-Pace heldur er hugsað um að gera aksturinn eins hljóðlátan og völ er á.

### Stendur sig vel í samanburði

Hægt er að hlada bíllinn við venjulega heimaíngöngu en þannig tekur um 11 klukkustundir að fullhlaða bíllinn sem er styttra en í Jagúar I-Pace. Bíllinn var hlaðinn tvisvar yfir nótt á meðan hann var í prófun og þótt hann sýndi fulla hleðslu eftir fyrra skiptið var áætluð drægni samkvæmt

upplýsingaskjá aðeins 264 km en tekið skal fram að það var kalt í veðri. Uppgefin drægni samkvæmt WLTP-staðli er þó nokkuð betri, eða 417 km sem er á pari við samkeppnina.

Bíllinn sem við prófuðum var svokölluð 1886 útfærsla sem kom aðeins í 20 eintökum hingað til lands og er ekki lengur fáanleg. Núna er hann í boði í þremur útfærslum, Pure sem kostar 9.290.000 kr., Progressive sem er á 10.450.000 kr. og loks Power sem kostar 11.690.000 kr. Ef horft er á grunnverðið kemur EQC vel út úr samanburðinum því að keppinautarnir eru um hálfri milljón dýrari. Audi e-tron 55 kostar frá 9.790.000 kr. og Jagúar I-Pace einnig.



# Keyrðu á örygginu í vetur

Pantaðu tíma fyrir dekkjaskiptin  
á n1.is



## Cooper Weather-Master WSC

Öflugt og gott grip við erfiðar aðstæður

Mikið skorið og stefnuvirk mýnstur  
fyrir jeppa og jepplinga

Flott dekk fyrir íslenskt veðurfar



## Cooper Discoverer M+S

Frábær neglanleg vetrardekk  
fyrir jeppa

Einstaklega endingargóð með  
mikið skorið snjómýnstur

Nákvæm röðun nagla eykur  
grip á ísilögðum vegum



## Cooper WM SA2+

Míkróskorin óneglanleg  
vetrardekk

Afburða veggrip og stutt  
hmlunarvegalegd

Mjúk í akstri með góða  
vatnslosun

Notaðu  
N1 kortið

### Hjólbarðapjónusta N1

Bíldshöfða 440 1318  
Fellsmúla 440 1322  
Réttarhálsi 440 1326  
Ægisíðu 440 1320

Langatanga Mosfellsbæ 440 1378  
Reykjavíkurvegi Hafnarfirði 440 1374  
Grænásbraut Reykjanesbæ 440 1372  
Dalbraut Akranesi 440 1394  
Réttarhvammi Akureyri 440 1433

Opið  
mán – fös kl. 08-18  
laugardaga kl. 09-13

Alltaf til staðar

**N1**

## KOSTIR OG GALLAR

## MAZDA CX-30

- 122 HESTÖFL
- 213 NM TOG
- 2.655 MM HJÓLHAF

**Eyðsla frá:** bl.ak. 5,1 lítrar  
**Mengun CO2:** 116 g/km  
**Hröðun:** 0-100 km 10,6 sek  
**Hámarks hraði:** 187 km/klst.  
**Verð frá:** 4.050.000 kr  
**Umboð:** Brimborg

- ↑ Útlit
- Hólf
- Framsæti

- ↓ Sjálfskipting
- Ekkert varadekk
- Útsýni aftur

# Sportlegir eiginleikar og útlit

Mazda CX-30 er nýr jepplingur frá japanska framleiðandanum sem kemur sem hrein viðbót við jepplingaflóru þeirra. Það eru óvenju rúmgóð hólf í öllum bílnum og gott að leggja frá sér hluti.

## Reynsluakstur

Njall  
Gunnlaugsson  
njall@frettabladid.is



Mazda CX-30 er nýr jepplingur frá japanska framleiðandanum sem kemur sem hrein viðbót við jepplingaflóru þeirra. Billinn byggir á sama undirvagni og nýr Mazda 3, ólíkt Mazda CX-3 sem er byggður á undirvagni Mazda 2. En af hverju heitir þessi bíll þá ekki einfaldlega Mazda CX-4? Jú, það mun víst vera til bíll með því nafni í Kína og eflaust hefur tæknimönnum Mazda þótt það geta valdið einhverjum ruglingi, þar sem kínverski billinn er allt annar bíll en CX-30. Kannski sýnir þetta hversu mikið Kínmarkaður er farinn að skipta máli fyrir bílaframleiðendur, en það er reyndar útdúring.

## Búinn mildri tvinntækni

Billinn er settur á markað með ungt fólk í huga, og það sést vel í sportlegum línunum hans. CX-30 er fyrsti CX-bíllinn með nýja Kodo-útlitinu sem óhætt er að segja að fer honum vel. Það fer ekkert á milli mála að billinn er þristur í grunninn því að innréttingin er að mestu leyti eins og báðir bílarnir og með sömu vélar og girkassa.

Brimborg gengur svo langt að kalla bílinn jeppa á heimasíðu sinni sem er auðvitað fjarri lagi. Hægt verður að fá CX-30 með fjórhjóladrifi í dýrustu útfærslum sínum svo að þannig smeygir hann sér inn í jepplingaflokk með herkjum.

Mazda CX-30 er í boði erlendis með þremur vélum, 2 lítra bensínvél og 1,8 lítra dísilvél. Einnig er hann fáanlegur með nýju Skyactiv-X vélinni sem skilar honum 180 hestöflum. Hérlandis er hann þó aðeins í boði með bensínvélunum enn sem komið er.

Við prófuðum einmitt bílinn með aflmeiri bensínvélinni sem er



Mazda CX-30 er sportlegur í útliti sem akstri og höfðar eflaust vel til yngri fjölskyldna. FRÉTTABLAÐIÐ/ANTON BRINK



180 hestafla Skyactive-vélin skilar sínu en liður fyrir sjálfskiptinguna.

ágæt þótt hún sé ekkert orkubúnt. Hún er búin mildri tvinntækni sem þýðir einfaldlega að í bílnum er 48V rafhláða tengd beltadrifnum startara sem hjálpar bílnum aðeins af stað með rafmagni. Sjálfskiptingin er hins vegar hefðbundin sex þrepa skipting sem virkar ekki

alltaf fullkomlega í sambandi við vélinu, sérstaklega undir álagi. Má maður þá frekar biðja um beinskíptinguna sem Mazda kann mun betur að smíða. Að öðru leyti er billinn skemmtilegur akstursbíll sem liggur mjög vel á vegi og er skemmtilegur í stýri.

## Pláss fyrir flesta hluti

Eins og áður sagði er billinn vel heppnaður útlitslega að mati undirritaðs og eflaust eru margir sammála þeirri fullyrðingu. Línurnar eru sportlegar og Kodo-útlitið enn ýktara en áður, sérstaklega að framan. Sportleg axlarlínan hækkar aftur og það hefur þann galla í för með sér að útsýni aftur versnar og einnig verður útsýni fyrir ungvíðid af skornum skammti. Fleira heftir útsýni aftur eins og breiður B-biti og litlir gluggar. Reynt er að bæta fyrir það með stórum hliðarspeglum en þar sem þeir eru frekar nálægt öikumanni þarf að færa fókus á þá þegar litid er í þá.

Billinn er vel heppnaður að innan og innrétting flott með þykku og góðu stýrishjólum úr leðri og leður á mörgum slitflötum. Líkt og í Mazda 3 er sama útfærsla á upplýsingaskjá og í Mazda 3 en skjárinn er ofan á mælaborð-

inu eins framarlega og hægt er. Kosturinn við þá uppsetningu er að það þarf ekki að taka augun mikið af veginum, en gallinn er sá að notast þarf við gamaldags skruntakka við að velja aðgerðir þar sem skjárinn er ekki snertiskjár.

Það eru óvenju rúmgóð hólf í öllum bílnum og gott að leggja frá sér hluti, sérstaklega er hanska-hólfid óvenjustórt af bil í þessum stærðarflokki. Sætin í bílnum eru þægileg þótt þau séu ekki stór og krakkahópurinn kvartaði ekki yfir plássleysi í aftursæti. Farangursrýmið er þokkalegt og gólfid nokkuð djúpt en varadekk er ekki til staðar.

## Stendur sig vel í samanburði

Samkeppisaðilar Mazda CX-30 eru þó nokkrir hér á landi og nægir þar að nefna bíla eins og Jeep Renegade, Mitsubishi ASX, Nissan Qashqai og Subaru VX. Allir þessi bílar eru nokkuð nálægt honum í stærð. Grunnverð Mazda CX-30 er 4.050.000 kr. og svo bætast 300.000 kr. við verðið fyrir sjálfskiptinguna. Grunnverð hans með fjórhjóladrifi er 5.090.000 kr.

Billinn er vel búinn í grunnútgáfu og nægir þar að nefna hraðastilli með fjarlægðarstillingu, leiðsögukerfi, umferðarmerkjalesara, lykklalaust aðgengi, framrúðuskjá, díóðu aðalljós, nálægðarskynjara og regnskynjara.

Grunnverð Nissan Qashqai er það sama, 4.050.000 kr., en grunnverð með fjórhjóladrifi er 100.000 kr. hærra, eða 5.190.000 kr. Annar sterkur keppinautur væri Mitsubishi ASX sem kostar 4.090.000 kr. í grunninn en aðeins 4.790.000 kr. með fjórhjóladrifi og sjálfskiptinguna. Grunnverð Jeep Renegade er gott eða 4.390.000 kr. og líkt og Subaru VX eru þeir aðeins fáanlegir með fjórhjóladrifi, en grunnverð VX er 5.490.000 kr.

PIRELLI

TOYO TIRES

MAXXIS

BFGoodrich

INTERSTATE TIRES

NORDEX - great tires

## Veturinn er kominn

Réttu dekkinn draga fram bestu eiginleika bílsins og veita hámarks öryggi. Fáðu ráðleggingar fagmanna við val á réttum dekkjum.



Breiðhöfði 13  
110 Reykjavík  
590 2080

Fiskislóð 30  
101 Reykjavík  
561 4110

Grjóthálsi 10  
110 Reykjavík  
561 4210

Lyngási 8  
210 Garðabæ  
565 8600

Njarðarbraut 9  
260 Reykjanesbæ  
420 3333

Njarðarnesi 1  
603 Akureyri  
460 4350

**NESDEKK**  
590 2000 / www.nesdekk.is

JAGUAR I-PACE

# BÍLL ÁRSINS 2020 ER RAFBÍLL



Uppgefin tala um drægi samkvæmt samráðgættum mælingum WTPL staðalsins

## FJÓRHJÓLADRIF, RAFMAGN, 470 KM\* DRÆGI, 400 HESTÖFL, LOFTPÚÐAFJÖÐRUN

Bandalag íslenskra bílblaðamanna (BÍBB) hefur tilkynnt niðurstöðu í vali á „Bíl ársins 2020 á Íslandi“. Þrjú efstu bílarnir sem kepptu um toppsætið eru allir í flokki sportjeppa. Jaguar I-Pace varð hlutskarpastur með 775 stig. Í öðru sæti var Audi e-Tron með 754 stig og þriðja sætið kom í hlut Mercedes-Benz EQC sem hlaut 714 stig. Það voru einkum framúrskarandi aksturseiginleikar, mikið afl og þægindi I-Pace sem heilluðu dómnefndina og skiluðu Jaguar sportjeppanum í toppsætið.

Verið velkomin að reynsluaka bíl ársins 2020!  
Verð frá 9.790.000 kr.

[jaguarisland.is](http://jaguarisland.is)

**JAGUAR**

HESTHÁLSI 6-8, 110 REYKJAVÍK  
SÍMI: 525 6500





Inngangur Mirafiori-verksmiðjunnar í Torino er skráddur merkjum FCA.

## Samruni PSA og FSA skoðaður

**S**tærsta frétt vikunnar sem leið í bílaheiminum var án efa samruni tveggja bílasamsteypa, PSA og FSA. Annars vegar höfum við PSA Peugeot Société Anonyme með Peugeot, Citroën, DS, Opel og Vauxhall, og hins vegar FCA eða Fiat Chrysler Automobiles sem einnig inniheldur Jeep, Chrysler, Dodge, Lancia og Alfa Romeo. Automotive News hefur fylgst vel með fréttum af þessu og þessi fréttaskýring byggir að miklu leyti á fréttum frá þeim.

FCA og PSA áætla að ná bindandi samkomulagi á næstu vikum sem felur í sér sameinað fyrirtæki sem er 45 milljarða evra virði. Samtals munu merki samsteypunnar selja 8,7 milljónir ökutækja á ársgrundvelli og miðað við árið 2018 skila 11 milljarða evra hagnaði. Stærsti einstaki hluthafinn verður Exor, sem er eignarhaldsfélag Agnelli-fjölskyldunnar sem átti 29,2% í FCA. Exor mun eignast 14,5% í nýja fyrirtækinu, sem verður í Hollandi en skráð í kauphöllum Parísar, Milanó og New York.

Framkvæmdastjóri PSA, Carlos Tavares verður forstjóri nýju samsteypunnar en stjórnarformaður FCA, John Elkann, verður stjórnarformaður. Samtals verða ellefu í stjórn, sex frá PSA og fimm frá FCA.

Áður en gengið verður frá samruninum mun FCA greiða hluthöfum sínum 5,5 milljarða evra arð. PSA mun aftur á móti dreifa 46% eignarhlut sínum í varahlutaframleiðandannum Faurecia á milli hluthafa sinna. Virði Faurecia er þó aðeins 2,6 milljarðar evra sem er innan við helmingur þess arðs sem hluthafar FCA greiða sér.

Þegar búið er að taka saman eignir fyrirtækjanna og draga frá útborgaðan arð og skiptingu eignahlutar fær FCA gróft áætlað 50% hlut í nýja fyrirtækinu fyrir um það bil 40% af heildareignum þess. Þess vegna hafa fréttaskýrændur sagt að samruninn sé í raun og veru yfirtaka PSA á FCA. Að vísu opnar samruninn dyr fyrir merki PSA í Norður-Ameríku en það er fleira sem kemur til. Samruninn mun hraða þróun á rafbílum merkjanna báðum megin Atlantshafsins. Áætlanir gera ráð fyrir 3,7 milljarða evra sparnaði á ársgrundvelli. Ekki stendur til að loka neinum verksmiðjum af hálfu samningsaðila.

Á tæknisviðinu hefur PSA þróað nýja gerð undirvagna sem við höfum þegar séð í bílum frá Peugeot, Citroën og Opel. Til að mynda eru Peugeot 3008 og Opel Grandland byggðir á sama undirvagni og nota sömu vélar. EMP-undirvagninn var kynntur til sögunnar árið 2013 og mun verða undir flestum bílum PSA. Smærri undirvagn heitir CMP og var kynntur nýlega en hann er til dæmis undir nýjum Peugeot 208 og Opel Mokka. Merki FCA munu njóta góðs af þessu í lækkuðum kostnaði í framleiðslu. Á móti munu stærri undirvagnar FCA fyrir pallbílana og jepplinga nýttast að einhverju leyti en þó ekki miklu. Þess vegna er ekki líklegt að við sjáum nýjan pallbil með Peugeot-merkinu til að mynda.

Líklegra er að við sjáum meiri samvinnu með atvinnubíla, en Fiat Chrysler var þegar með samvinnu við PSA í Evrópu um sendibíla.

## Evrópusambandið mótar stefnu um gömul ökutæki

**E**vrópusambandið hefur komið á fót nefnd sem sjá á um að móta stefnu varðandi gömul ökutæki, eða fornbíla og fornhjól. Fyrsti fundur nefndarinnar var haldinn í október og eiga fulltrúar hagsmunahópa aðgang að honum. Meðal þess sem rætt var um á fundinum var nauðsyn þess að styðja við framleiðslu á varahlutum fyrir gömul ökutæki, og að hægt verði að kaupa það eldsneyti sem ökutækið notar svo það haldist í góðu lagi. Mörg

eldri ökutæki nota til dæmis blýblandað bensín sem nýrri ökutæki þurfa ekki. Einnig var rætt um rétt eigenda þessara ökutækja til að nota þau, en víða hafa borgir í Evrópu sett reglur um svæði með minni mengun innan borgarmarkna. Loks var rætt um nauðsyn þess að hærri gjöld lentu ekki á eigendum slíkra ökutækja þegar þau hafa náð vissum aldri, en víða eru í gildi reglur um bifreiðagjöld út frá því hversu mikið ökutækið mengar.



Reglur ESB myndu ná til allra gamalla ökutækja, ekki aðeins bíla og mótörhjóla. NORDICPHOTOS/GETTY



## Veldu umhverfisvæn og öruggari

# dekk

Green Diamond harðkornadekk

eru einu umhverfisvænu dekkinn á markaðnum!



Öruggasti valkosturinn í stað nagladekkja\*

[ Björgunarfélagið Eyvindur á Flúðum notar Green Diamond undir forgangsbifreið sína ]



Við höfum nú notað Green Diamond Harðkornadekk undir forgangsbifreið okkar í sjó ár. Dekkin standast allar okkar kröfur s.s. um öryggi, mykt og endingu. Þau eru hljóðlát og ekki sjálfgæfið að dekk með þessa eiginleika séu á svo hagsstæðu verði. Auk þess eru þau umhverfisvæn.

Borgþór Vignisson, formaður Björgunarfélagsins Eyvindur, Flúðum.

## UMHVERFISMÁLIN OG SAMFÉLAGSLEG ÁBYRGÐ

Aukin sjálfbærni og betri loftgæði eru stærstu mál samfélagsins og varða okkur öll! Þar þurfum við öll að leggja okkar af mörkum. Þegar þú velur Green Diamond harðkornadekk stuðlar þú að bættum loftgæðum, endurvinnslu og sjálfbærni – Íslenskt hugvit og þróun.

Í Green Diamond heilsársdekkjum eru iðnaðardemantar sem:

\*[www.hardkornadekk.is/pages/profanir-dekk](http://www.hardkornadekk.is/pages/profanir-dekk)

- stóruka veggrip í hálfu
- má keyra á allt árið
- auka rásfestu
- valda hverfandi svifryki
- endast allan líftíma dekkisins

[ Ath. iðnaðardemanta er ekki að finna í neinum öðrum „korna“ dekkjum á Íslandi. ]

**PANTIÐ Á:**  
panta@hardkornadekk.is  
611 7799  
[www.hardkornadekk.is](http://www.hardkornadekk.is)

