

Sérfræðingar í bílum í 35 ár

Sérblað um Bílabúð Benna - Maí 2010

Sagan

Fólkið

Þjónustan

Tæknin

Framtíðin



Bílabúð
Benna

Stofnað 1975

Bílabúð Benna 35 ára

Úr mótorhjólaviðgerðum í alhliða bílafyrirtæki

Benedikt Eyjólfsson, stofnandi Bílabúðar Benna, hefur látið að sér kveða á sviði bílaviðskipta. Hann ólst upp í Brekkugerði í Reykjavík, sonur hjónanna Eyjólfss Konráðs Jónssonar, alþingismanns og ritstjóra Morgunblaðsins, og Guðbjargar Benediktsdóttur.

Æska Benna leið við leiki, dvöl í sveit og svo viðskipti. „Ég fór mjög snemma að vinna fyrir mér og sá víða tækifæri.“ segir Benedikt. Hann lagaði til í gördum nágretta sinna í Gerðunum og sá víða annars staðar tækifæri til að afla sér tekna. Heima í Brekkugerði var hann kominn með umfangsmikla kassabílaframleiðslu á heimili foreldra sinna komungur, jafnt torfærugerðir og sportlegri týpur. Það var enginn bílskúr í Brekkugerðinu svo Benedikt smíðaði líka bílskúr utan um kassabíla. Allan liðlangan daginn voru gripirnir svo prófaðir í gryfjum og pollum þar sem Kringlan stendur núna.

Flestir myndu líklega segja að hann hafi verið óknyttadregur en um leið einstaklingur með ríkari réttlætiskennnd en gerist og gengur. Sagt var að hann væri ábyrgur fyrir 99% allra óknytta í hverfinu. Þess vegna lá beinast við að ætla að hann hafi verið að verki þegar rúða var brotin í húsi í Brekkugerðinu þar sem hann ólst upp. Benedikt Eyjólfsson, þá nýorðinn níu ára gamall, var að sjálfsögðu settur í stofufangelsi af foreldrum sínum. Það var versta refsing sem hægt var að heita orkumikinn strák sem vildi leika sér úti frá morgni langt fram á kvöld.

En Benni var aldrei þessu vant saklaus. Og það sveið undan að vera hafður fyrir rangri sök. Þegar hann mátti aftur láta sjá sig með al manna hélt hann rakleiðis að umræddu húsi vopnaður steini og mólvaði rúðu í útidyrhurðinni. Að því búnu hringdi hann dyrabjöllunni. Húsfreyjan kom til dyra og Benni tilkynnti henni: „Nú er ég búinn að brjóta rúðuna.“ Honum fannst þetta hið eina rétta í stöðunni enda nýbúinn að taka út refsingu fyrir rúðu sem hann braut ekki. Hann átti því þessa inni.

Þrjá menn og eina konu nefnir hann sem sína mestu áhrifavalda. For-



Benni og Beta á umhverfissvænni rafmagnsskutlu á góðum degi.

eldra sína, Eyjólf Konráð, sem lést 1997, og Guðbjörgu Benediktsdóttur, Hauk Íseld kennara og Jón Haraldsson bónda í Gautsdal þar sem Benni var í sveit í fimm sumur.

Benedikt kynntist fyrst fyrir alvöru vélknúnu ökutæki þegar hann fjórtán ára keypti ósamsett Honda mótorhjól, módel 1963. Hann fékk aðstöðu hjá vini sínum í götunni til að setja það saman. Í framhaldi af fiktinu í kringum Honduna kviknaði á tæknilegum hæfileikum drengsins. Fyrir en varði var Benni farinn að gera við og betrubæta mótorhjól fyrir stráka út um allan bæ. Rífa til dæmis innsiglin úr til að auka aflið. Þegar þarna var komið sögu var hann í raun kominn í hörku business í bílskúr föður vinar síns. Sá var auðvitað ekki að endingu þar hrifinn af öllu umstanginu. Benni fann sér aðstöðu í Bolholti fyrir mótorhjólaviðgerðirnar. 1975, þá orðinn 17 ára gamall, hafði starfsemin undið upp á sig og kominn tími til að ráða menn. Benedikt leigði 200 fermetra, óupphitaðan skúr á Vagnhöfða 23 og þar er upphafið að ævintýrinu og velgengni hans í viðskiptum. Í framhaldi keypti Benedikt skúrinn og lóðina. Mótorhjólaverkstæðið verður að bílaverkstæðinu Vagnhjólinu og starfsmennirnir eru fjórir.

Benni var líka að mennta sig á þessum árum. Hann fór í Vélskólann og ástæðan fyrir því að hann varð fyrir valinu var ekki síst sú að þá þurfti hann ekki að fara á samning hjá meistara. Hann mátti ekki vera að því enda kominn sjálfur með menn í vinnu. Þar fékk hann réttindi eftir hvert ár. Benedikt er samt að mestu leyti sjálfmenntaður. „Mér leiddist í skóla. Hugurinn var annars staðar. Pabbi sagði mér að

Benedikt er samt að mestu leyti sjálfmenntaður.

„Mér leiddist í skóla. Hugurinn var annars staðar. Pabbi sagði mér að ég ætti að gera það sem ég vildi.“

Vatnskassa-heilkennið

Benni segir að starfseminni á þessum árum megi lýsa með einu orði: Vatnskassa-heilkenninu. Hann dregur upp mynd á blað. Þetta er línurit sem sýnir toppa og lægðir. Farið var út í innflutning eða þjónustu sem skilaði miklum tekjum á skömmum tíma en svo var eins og áhuginn vildi dofna. „Ég var t.d. með 80-90% allrar vatnskassasölu í ameríska bíla í landinu á þessum tíma“, segir Benedikt og teiknar í framhaldi línu á blaðið sem liggur lóðrétt niður á við. Hann hefði getað haldið yfirburða stöðu sinni í sölu á vatnskössum hefði hann viljað en hann sneri sér að öðru skemmtilegu. Hann fór í jeppabreytingar og varð stærstur í þeim. Hann hóf síðan innflutning á varahlutum og aukahlutum og varð umsvifamikill á því sviði.

Þáttur í vatnskassa-heilkenninu

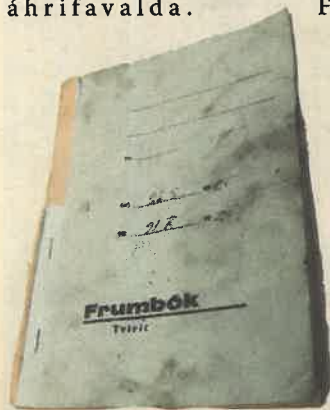
ég ætti að gera það sem ég vildi.“

Sem dæmi um verkefni á þessum tíma má nefna að Benni tók að sér að skipta um tannhjól sem áttu það til að brotna í gírkassa á Suzuki mótorhjólum. Hann tók tíu stundir fyrir að laga hvert hjól. Í dag myndi það leggja sig á um 90.000 kr. Einn laugardagsmorgun biðu inni í skúrnum 45 hjól sem

þurfti að gera við. Þennan dag lauk hann við annan mann að gera við 13 hjól. Afraksturinn var 1.170.000 kr. á núvirði eftir daginn. 1978 var byrjað að byggja húsið á Vagnhöfða 23 þar sem fyrirtækið er nú til húsa. Fyrstu árin var starfsemin þó eingöngu í kjallara hússins sem Benni múraði með hjálp félaga sinna.



Beta í Willys jeppa við Græna skúrinn.



Fyrsta frumbókin

Frumbók í tviríti geymir fyrstu reikningana sem Bílabúð Benna skrifaði út. Það er vandlega gætt upp á bókina enda tengist hún sögu fyrirtækisins á skemmtilegan hátt. Eins og sjá má á forsiðunni er hún dagsett 26. maí 1975. Upphæð fyrsta reiknings var 5,05 nýkrónur.

Bílabúð Benna í 35 ár.

Ritstjóri: Guðjón Guðmundsson.

Höfundar efni: Guðjón Guðmundsson nema annað sé tekið fram.

Hönnun og umbrot: Ingólfur Júlíusson

Ljósmyndir: Ingólfur Júlíusson, JAK, Gugu,

Morgunblaðið, úr einkasafni, Chevrolet

Europe, Porsche A.G., Toyo o.fl.

Prentun og dreifing: Árvakur.

Ábyrgðarmaður: Benedikt Eyjólfsson.



Margrét Beta í Pontiac Trans Am árgerð 1977. .

Margrét Beta Gunnarsdóttir, stjórnarmaður í Bílabúð Benna Fyrirtækið vaxið jafnt og þétt

Á skrifstofu Bílabúðar Benna starfa fjórar konur og þrír karlar. Þar uppfyllir kynjahlutfallið sem sagt ítrustu kröfur nútímans og þar er líka regla á hlutunum. Margrét Beta Gunnarsdóttir er ein þessara kvenna. Hún er einn af stofnendum Bílabúðar Benna og jafnframt eiginkona Benedikts Eyjólfssonar og helsta stoð og styttu í gegnum árin 35 sem fyrirtækið hefur verið starfrækt.

Margrét Beta segir að hún hafi ekki séð fyrir sér í byrjun að fyrirtækið myndi vaxa með þeim hætti sem það hefur gert. Vöxturinn hafi verið jafn og þéttur og starfsemin undið upp á sig.

„Ég hef unnið hjá fyrirtækinu frá stofnun, 1975, en ég kynntist Benna ári áður. Við hittumst fyrst á Hallærisplaninu,“ segir Beta, sem eins og Benni var með króníska bíladellu á þessum árum. Upp úr þessu fóru þau að vera saman og ári síðar byrjar fyrirtækið í litlum skúr á Vagnhöfða. Beta var þá í námi á viðskiptasviði í Fjölbautarskólunum í Breiðholti. Með starfi sínu hjá Bílabúð Benna aflaði hún sér reynslu á sviði viðskipta sem nýttist henni í náminu og öfugt. Hún tók að sér bókhald fyrirtækisins og allt utanumhald, t.d. að sjá um greiðslur í banka, gera tollskýrslur og annað sem tilheyrir því að reka fyrirtæki.

Fullur vinnudagur samhliða barnauppeldi

Benni var á þessum árum á kafi í akstursþróttum og landaði fjölmörgum Íslandsmeistarititlum í torfæru- og kvartmílukeppnum. Beta fylgdi honum á öll mót sem haldin voru, tók myndir, bjó til auglýsingar

á keppnisbílinn svo fátt eitt sé nefnt.

Síðan hefur hún unnið í bókhaldinu en á seinni árum hefur starfssvið hennar breyst og hún vasast meira í öðrum málum einnig. Auk þess situr hún í stjórn Bílabúðar Benna. „Það er gott að vinna með Benna. Það er alltaf nóg að gera en starfið er fjölbreytt. Hann er stundum mættur fyrir allar aldir en ég er farin að mæta seinna en áður.“

Beta hefur alltaf unnið fullan vinnudag en samhliða því hefur hún haldið heimili og alið upp þrjú börn; Ólaf Konráð, sem nú rekur nýtt dekkjaverkstæði Bílabúðar Benna á Tangarhöfðanum, Tryggva sem stundar nám í viðskiptafræði og vinnur á sumrin í fjölskyldufyrirtækinu, og Jónu Rós sem er lögfræðingur. Sonur Jónu Rósar er Benedikt Darius. Beta hefur því haft nóg á sinni könnu en segir að allt hafist þetta með góðu skipulagi. „Þetta er líka auðveldara þegar starfið er um leið áhugamálið.“

Um framtíðarhorfurnar segir Beta að markmiðið sé áfram að bjóða upp á góða bíla og góða þjónustu. Það verði helst gert með þeim frábæra hóp starfsmanna sem vinnur hjá Bílabúð Benna. Framundan sé síðan að hefja á ný framkvæmdir við ný-

„Ég hef unnið hjá fyrirtækinu frá stofnun, 1975, en ég kynntist Benna ári áður. Við hittumst fyrst á Hallærisplaninu,“ segir Beta, sem eins og Benni var með króníska bíladellu á þessum árum.“

byggingu fyrirtækisins á Krókhálsi því tímabært sé að allar deildir þess komist undir sama þak með aukinni samlegð og styttri boðleiðum.

var svokallað „hop-stop“. Um var að ræða festingu og dempara sem Kristján Sveinsson hannaði og settur var í á milli 500-700 Ford Bronco árgerð 1974, sem voru hættulega óstöðugir í akstri. „Ég var langt fram á nætur að sjóða þetta saman... þetta var alveg brjáláður bisness,“ segir Benedikt. Í framhaldi af þessu hófst skeið jeppabreytinga hjá Bílabúð Benna. Auk ýmissa breytinga fyrir stærri dekk þróaði fyrirtækið líka 100% driflæsingar fyrir Toyota Land Cruiser 90 sem seldust vel. Það sem einkenndi þessi viðskipti var að sett var upp fast verð fyrir tiltekna þjónustu eða vöru sem viðskiptavinurinn annað hvort gekk að eða hafnaði. Með sérhæfingu voru allir verkferlar slípaðir til svo færri stundir þurftu til að ljúka verkþáttum.

Blikur á lofti en bjartsýnn

1988 hófst bílannflutningur á vegum Bílabúðar Benna. Fluttur voru inn 80 nýir Jeep Cherokee frá Bandaríkjunum. Allir staðgreiddir og þeir ruku út. 1996 gerðist Bílabúð Benna umboðsaðili fyrir SsangYong og sala á Musso jeppanum fer fram úr björtustu vonum. 1998 seldust 450 Musso jeppar úr 50 fermetra sýningarsal á Vagnhöfða. Bílabúð Benna seldi fleiri jeppa en

Toyota, Hekla og Ingvar Helgason sem fram til þessa höfðu „átt markaðinn“. Ári síðar fékk Bílabúð Benna umboð fyrir Daewoo og seldi sömuleiðis 450 Daewoo fólksbíla fyrsta árið. Starfsmönnum hafði fjölgað úr fjórum í 60. Það var skammt stórra högga á milli á þessum árum því 1999 var kynnt með pomp og prakt að Bílabúð Benna væri orðin umboðsaðili fyrir Porsche á Íslandi. Þrátt fyrir stóraukin umsvif hefur yfirbygging fyrirtækisins haldist í algjöru lágmarki, starfsmannavelta verið lítil og reksturinn einkennst af varkárni og fjölgun á rekstrarstöðum. 2004 fær Bílabúð Benna umboð fyrir Chevrolet fyrir Evrópumarkað, ÁG-húsið á Tangarhöfða er keypt og byrjað er að leggja drög að nýbyggingu fyrirtækisins að Krókhálsi 9.

Benedikt segir vissulega blikur á lofti í fyrirtækjarekstri á Íslandi. Hann er þó bjartsýnn á framtíð fyrirtækisins. Góðir starfsmenn, sterk vörumerki, hátt þjónustustig og styrkar rekstrarstöðir á öðrum sviðum geri því kleift að standast áraunina. Bílabúð Benna hafi slitið barnsskónum og sé betur í stakk búið en áður til að veita viðskiptavinum sínum fyrirtaks þjónustu.

„Við erum sérfræðingar í bílum og ætlum að standa undir því áfram - annað er ekki í boði.“



Bræðurnir Jón og Benedikt taka upp vél í „Svarta torfærutröllinu“ á fyrstu árunum í Vagnhöfða 23.

Hann hefði getað haldið yfirburða stöðu sinni í sölu á vatnskössum hefði hann viljað en hann sneri sér að öðru skemmtilegu.

Hann fór í jeppabreytingar og varð stærstur í þeim.



Benni á kassabíl sem Ófeigur Björnsson gallerieigandi smíðaði. Kassabíllinn var knúinn lítum mótór úr vélhjól.



Fyrsta mótörhjól, 50 cc Honda sem Benni eignaðist í pörtum og setti saman.

Reynsluakstur:



Smár og knár Chevrolet Spark

Spark er kvikur borgarbill og sparneytinn.

Bílabúð Benna hefur hafið sölu á nýstárlegum, sparneytnum og þægilegum borgarbil sem heitir Chevrolet Spark. Þetta er fimm manna bill sem hentar ákaflega vel í allt borgarsnattið og til allra venjulegra nota og hann er léttur á fótum. Spark er minnsti billinn í framleiðslulínu Chevrolet í Evrópu en um leið líklega sá stærsti - og þá með það í huga að gangi markaðsáætlanir eftir verður hann söluhæsti bill Chevrolet í Evrópu.

Spark er nýkominn á markað í Evrópu þar sem viðtökurnar hafa verið vonum framar. Í Danmörku kom hann t.a.m. á markað í byrjun mars og hefur verið söluhæsti billinn þar í landi frá markaðssetningu.

Spark leysir af hólmi Matiz sem margir kannast við og er því einu númeri minni en Aveo. Framsvipur bílsins fangar strax athyglina. Grillið er stórt og áberandi brot í vélarlífinni. Framljósin eru völdug og teygja sig langt upp á brettin.

Við fyrstu sýn virðist um þrennra dyra bíl að ræða en afturhurðirnir falla svo snurðulaust inn í heildarmyndina með hurðarhúna sem falla inn í gluggaumgjörðina.

Spark er fáanlegur í þremur búnaðarútfærslum, þ.e. Spark, Spark LT og Spark LS. Minnst búna gerðin, Spark, er einkum ætluð fyrir fyrirtæki og bílaleigur. Hann er með 1.0 lítra, fjögurra strokka vél og kostar 1.999.000 kr. Hann er þó ekki snauðari að búnaði en svo að hann kemur með sex öryggisþúðum, rafmagni í rúðum að framan og ýmsum öðrum búnaði. Vélin skilar þó ekki nema 68 hestöflum en kosturinn er sá að hann losar ekki nema 113 gr/km af koltvísýringi. Það er því hægt að leggja honum ókeypis í stæði í Reykjavík.

Spark LS

Spark LS er sú gerð sem gert er ráð fyrir að verði söluhæsta gerðin hér á landi. Hann er talsvert betur búinn og með stærri, 1,2 lítra bensínvél sem skilar 81 hestafli. Hún skilar þessum léttu og lipra bíl skemmtilega áfram í borgarumferðinni en stóri kosturinn er sparneytnin og lítil koltvísýringslosun, eða 119 gr/km. Billinn var með gal-tóman bensíntank þegar hann var prófaður. Fyrsta verkið var því að fylla á hann. Tankurinn tekur 30 lítra og það kostaði um 6.500 kr. að fylla hann. Aksturs-tölvan í bílnum sýndi að miðað við fyrri akstur á bílnum kæmist hann um 600 km á tankfylling-



Jón Kr. Stefánsson, sölustjóri Chevrolet.

Fjölmargar nýjungar frá Chevrolet á 100 ára afmælinu

Chevrolet er vörumerki sem allir þekkja - ekki ósvipað Coca Cola. Chevrolet er stærsta vörumerki General Motors með sölu upp á 3,5 milljónir bíla á ári í yfir 130 löndum. Chevrolet er fjórða stærsta alþjóðlega vörumerkið innan bílaheimsins og jafnframt einn þeirra framleiðenda sem hvað hraðast vex. Fyrirtækið var stofnað í Bandaríkjunum árið 1911 af svissneska innflytjandanum Louis Chevrolet.

Fyrirtækið fagnar því eitt hundruð ára afmæli á næsta ári og hefur af því tilefni tilkynnt um fjölda nýrra og spennandi bíla á afmælisárinu. Til að forvitnast um starfsemina hér á landi var

leitað í smíðju hjá Jóni Kr. Stefánssyni, sölustjóra Chevrolet hjá Bílabúð Benna.

Árið 2005 keypti Bílabúð Benna ÁG-húsið á Tangarhöfða

8-12 og setti þar upp sýningarsvæði og söluaðstöðu fyrir SsangYong og Chevrolet sem áður höfðu verið í talsverðum þrengslum á Vagnhöfða þar sem er hin eiginlega Bílabúð Benna



Hönnun innanrýmisins er frískleg.

unni. Eyðslan er því um 5 lítrar á hundraðið.

Pótt Spark virki lítill að utan er hann hábyggður og furðu rúmgóður - á það ekki síst við um mikið fótarymi fyrir farþega í aftursæti. Til að sannreyna þetta settust þrír fullvaxnir karlmenn í aftursætin. Vissulega sátu þeir þétt en án þrengsla eða troðnings. Spark sómir sér þó betur sem fjögurra

manna farartæki með 170 lítra farangursrými sem tekur auðveldlega tvær ferðatöskur. Einfalt er að fella niður aftusætisbókin og stækka þannig farangursrýmið upp í 568 lítra. Að framan er fjöldi gagnlegra geymsluhólf og útlit innanrýmisins er í senn nútímalegt og notendavænt.

LS er með ýmsum þægindaþúnaði, eins og fjarstýrðum sam-



Stórar framlugtir og völdugt grill einkenna Spark.



Nútímalegar línur og lítill fyrirferð er aðall Spark

læsingum, rafstýrðum rúðum, loftkælingu, MP3-spilara, vindскеið að aftan og flottari mælum. Auk þess eru þakbogar staðalbúnaður.

LT-gerðin er síðan flaggskipið. Þetta er fullbúinn bíll, m.a. með rafstýrðri loftkælingu með staf-rænum skjá, Aqua-áferð á miðju-stokki, með vandaðri innréttingu, samlitum, rafstýrðum og upphituðum hliðarspeglum ásamt 15 tommu álfelgum. Auk þess er hann með þokuljósum að framan og sportlegri stuðrum að framan og aftan og samlitri vindskeið að aftan. Verulega sportlegur smábíll sem æpir á athygli.

Í takt við fremur djarfar línur bílsins er Spark boðin í óvenju glaðlegum litatónum. Reynsluakstursbíllinn er t.a.m. skærgrænn og vakti sannarlega athygli á götunum.

Umfram allt er Spark þægilegur í notkun og kvikur borgarbíll og um leið sparneytinn og umhverfisvænn. Stýrið er létt en frekar nákvæmt og fimm gíra handskiptingin ratvís og þægileg. Þetta er fyrirtaks borgarbíll. Kostir hans eru nýstárlegt og frísklegt útlit, mikil sparneytni og sniðugar lausnir í hönnun innanrýmis.

Chevrolet Spark LS

Verð: 2.290.000 kr.
Eldsneytiseyðsla:
5,1 lítri í blönduðum akstri.
Koltvísýringslosun: 119 gr/km
Ábyrgð: 3 ár/100.000 km
Farangursrými:
Minnst 170 l - mest 568 lítrar.
Vél: 1.2 l, 81 hestafl.
Umboð: Bílabúð Benna.

„Fyrstu Chevrolet bílana seldum við á árinu 2004. Flestir sem komnir eru á miðjan aldur tengja Chevrolet að sjálfsögðu við ameríska bíla, oft kraftmikla bíla sem sumir kalla bensínháka. En ég held að flestir geri sér núna grein fyrir því að GM framleiðir stóran hluta bíla sinna utan Bandaríkjanna. Framleiðslan fer fram út um allan heim og tekur mið af þörfum sérhvers markaðar“

ásamt skrifstofum, Porsche sal og varahlutaverslun.

Gerbreytt og betri aðstaða

Jón Kr. heldur utan um alla þræði í sölu á Chevrolet og SsangYong í björtum og smekklegum sölusalnum á Tangarhöfða ásamt Jóhanni Berg sölufull-



Chevrolet salurinn er bjartur og rúmgóður. Hann er á Tangarhöfða, gegnt Húsgagnahöllinni.

trúa. Chevrolet-salurinn er andspænis Húsgagnahöllinni, einni stærstu verslunarmiðstöðinni í borginni, og nýtur á margan hátt þeirrar nálægðar. Jón hefur starfað hjá Bílabúð Benna í þrettán ár og hefur á þessum tíma myndað gagnkvæmt trúnaðarsamband við fjölmarga dygga viðskiptavini Bílabúðar Benna sem eiga öll sín bílaviðskipti við fyrirtækið.

Aðstaða viðskiptavina og starfsmanna gerbreyttist við flutninginn. Grunnhæð hússins er um 2.000 fermetrar og undir því öllu er jafn stór kjallari þar sem er hjólbardalager fyrirtækisins og standsetning nýrra bíla. Sýningarsalur Chevrolet og SsangYong er á vestari helmingi hússins en á austari helmingnum hefur nú verið opnað nýtt og stórglæsilegt þjónustuverkstæði með 12 lyftum og öllum nýjasta tæknibúnaði til viðgerða.

„Fyrstu Chevrolet bílana seldum við á árinu 2004. Flestir sem komnir eru á miðjan aldur tengja Chevrolet að sjálfsögðu við ameríska bíla, oft kraftmikla bíla sem sumir kalla bensínháka. En

ég held að flestir geri sér núna grein fyrir því að GM framleiðir stóran hluta sinna bíla utan Bandaríkjanna. Framleiðslan fer fram út um allan heim og tekur mið af þörfum sérhvers markaðar,“ segir Jón.

Spennandi framtíð

Í Chevrolet-línunni eru fimm gerðir bíla, allt frá smábílum upp í borgarjeppa. Sá minnsti heitir Spark og er sala á honum rétt nýhafin hjá Bílabúð Benna. Þetta er nútímalega hannaður smábíll og töluvert stærri en Matiz, sem hann leysir af hólmi. Hann er byggður á sama undirvagni og Aveo. Þrátt fyrir smæð í ytri málum er Spark óvenju rúmgóður og tekur þrjá fullvaxna farþega í aftursæti. Aveo er fimm manna fjölskyldubíll í B-stærðarflokki og nýr Cruze er glæsilega hannaður og vel útbúinn fjölskyldubíll í C-stærðarflokki. Tosca er flaggskipið í fjölskyldubílunum - aflmikill og sérlega vel útbúinn lúxusbíll. Síðan er það sportjeppinn Captiva sem hlotið hefur sérlega góðar viðtökur á íslenskum bílamarkaði.

Hann fæst fimm og sjö manna og er búinn aflmikilli 150 hestafla dísilvél með 320 Nm tugi við 2.000 snúninga.

Jón getur ekki leynt því að hann er spenntur fyrir framtíðinni. „Chevrolet Camaro og Corvette eru framleiddir undir merkjum GM Europe og við ætlum okkur að kynna Camaro fyrir Íslendingum. Það er ekki

stór markaður fyrir þennan bíl hérna en við viljum engu að síður kynna hann eins og við höfum gert í gegnum tíðina með öðrum spennandi bílum.“

Auk þess er von í haust á nýjum Chevrolet Orlando, sjö manna fjölnotabíl með afar fersklegri hönnun og rúsinan í pylsuendnum er auðvitað Chevrolet Volt rafbíllinn.



Bílaleigan Sixt í Borgartúni 33

Mjór er mikils vísir

Guðmundur Orri Sigurðsson, framkvæmdastjóri bílaleigunnar Sixt, hefur staðið í ströngu að undanfögnu. Ástæðan - eldgosið í Eyjafjallajökli að sjálfsögðu. Griðarleg útleiga hefur verið á bílaleigubílum Sixt í tengslum við breytta áætlun flugfélaganna sem hafa þurft að glíma við lokun Keflavíkurflugvallar. Þannig hafa selflutningar á bílum milli Akureyrar, Egilsstaða og annarra staða á landinu verið umfangsmeiri en nokkrar áætlanir gerðu ráð fyrir.

Guðmundur Orri gaf sér samt tíma í stutt spjall en áður þurfti hann að afgreiða svissnesk hjón á skrifstofu sinni í Borgartúni sem vildu austur í sveitir til að upplifa mökkinn. Þau voru greinilega



Guðmundur Orri Sigurðsson, framkvæmdastjóri bílaleigunnar Sixt.



Staðsetning Sixt í Borgartúni 33 á eftir að gera okkur sýnilegri. „

góðu vön og sættu sig ekki við annað Porsche Cayenne til fararinnar.

Sixt er önnur stærsta bílaleiga Evrópu og Bílabúð Benna hefur umboðssamning við hana. Útibú Sixt á Íslandi er þó smátt í sniðum miðað við stærstu bílaleigurnar hér á landi. Flotinn samanstendur í ár af 250 bílum en til samanburðar má nefna að stærsta bílaleiga landsins er með um 2.500 bíla flota. En mjór er mikils vísir.

Bílabúð Benna átti og rak Bílaleiguna Berg um langt árabil í

Chevrolet-húsinu á Tangarhöfða. Í ársbyrjun 2009 náðust samningar milli Sixt og Bílabúðar Benna um samstarf og 1. apríl það ár breyttist Bílaleigan Berg í Sixt bílaleigu. Nú hefur Sixt fengið nýjar höfuðstöðvar í Borgartúni 33, skammt frá nokkrum af stærstu hótélum landsins.

„Sixt er alþjóðleg bílaleigukeðja með höfuðstöðvar í München. Þetta er annað stærsta fyrirtæki á sínu sviði í Evrópu. Stærsti hluti erlendra ferðamanna á Íslandi koma frá Mið-Evrópu og þeir vita

flestir hvað Sixt bílaleigan er. Það er styrkur. En það er verk að vinna að kynna Sixt fyrir Íslendingum þótt reyndar hafi gengið ágætlega að undanfögnu. Við erum t.a.m. með samstarf við Icelandair sem veitir öllum vildarkortshöfum punkta ef þeir leigja bíla hjá Sixt heima eða erlendis. Einnig held ég að staðsetning okkar hér í Borgartúni eigi eftir að gera okkur sýnilegri því hér fara margir um á hverjum degi,“ segir Guðmundur Orri.

Kennir vistakstur á Chevrolet Cruze dísilbíl

Fyrirtæki geta náð niður eldsneytiskostnaði um 12%

Marteinn Guðmundsson ökukennari leggur sitt af mörkum til að lækka rekstrarkostnað fyrirtækja með kennslu í vistakstri. Kúntina kennir hann á Chevrolet Cruze með 2ja lítra dísilvél.

Nú nýlega fékk Marteinn til sín tíu starfsmenn hreingerningafyrirtækis í borginni. Að kennslu og þjálfun lokinni fór eldsneytiseyðslan niður um 12% að meðaltali hjá hverjum starfsmanni. Fyrir fyrirtæki sem rekur stóran flota bíla sem er ekið tugi eða jafnvel hundruð þúsunda kílómetra á hverju ári skiptir árangur af þessu tagi verulegu máli. Rekstrarkostnaðurinn lækkar en auk þess fer vistakstur betur með bílana og dregur einnig úr hættu á umferðaróhöppum. Aftanákeyrslur eru 30% allra umferðaróhappa í þéttbýli. Ef stundaður er vistakstur eru sáralitlar líkur á aftanákeyrslum. „Þetta snýst um það að kenna ökumönnum að breyta lítillaga aksturslagi sínu til þess að ná niður eldsneytiseyðslunni. Vistakstri fylgir líka betri meðferð á bílunum og það væri hægt að ná fram verulegum samfélagslegum sparnaði ef allir tileinkuðu sér vistakstur með tilheyrandi fækkun umferðarsýsa,“ segir Marteinn.

Eyðir 5,4 lítrum í langkeyrslu

Marteinn segir að það sé þó almennt fremur út frá rekstrarlegum ástæðum en sjónarmiðum umhverfisverndar sem fyrirtæki láta þjálfar starfsmenn sína í vistakstri.



Marteinn með ökunema í Cruze dísilbílunum. „

„Það hafði líka sitt að segja við val á nýjum bíl að sum bílaumboðin standa ekkert sérstaklega vel og ég vil get gengið að því að ég fái þjónustu áfram. Það er grundvallaratriði þegar um atvinnurekstur er að ræða,“

Marteinn kaup á Chevrolet Cruze með 2ja lítra dísilvél. Bíllinn notar hann jafnt við kennslu í vistakstri og almennri ökukennslu. Hann sagði að ráðandi þættir við kaup sín á þessum bíl hefðu verið verð og búnaður sem og lítill eldsneytiseyðsla. „Það hafði líka sitt að segja við val á nýjum bíl að sum bílaumboðin standa ekkert sérstaklega vel og ég vil get gengið að því að ég fái þjónustu áfram. Það er grundvallaratriði þegar um atvinnurekstur er að ræða,“ segir Marteinn.

Eldsneytiskostnaður sem hlutfall af rekstrarkostnaði hjá Marteini hefur hækkað úr u.þ.b. 20% í hátt í 30% vegna mikillar hækkunar á eldsneytisverði. Þess vegna hafi verið enn mikilvægara að kaupa sparneyttinn bíl. Marteinn segir að í kennslunni eyði bíllinn að jafnaði 6,1 lítra. Í þjóðvegaakstri hafi hann mælst eyða 5,4 lítrum á hundraðið. Marteinn segir þetta aflmikinn bíl. Vélin skilar 150 hestöflum og tugið er 320 Nm. „Hann rótast alveg áfram. En tugið er svo mikið að maður nýtir gírana miklu betur. Ég get látið hann malla mjög edlilega á 1.200-1.300 snúningum og samt er hann alveg að skila sínu. Við þetta dettur eyðslan alveg niður,“ segir Marteinn.

Það einfaldlega margborgar sig til lengri tíma. Umrætt hreingerningafyrirtæki hafði þó einnig að því að keppa að bæta þennan þátt í starfsemi sinni til þess að uppfylla kröfur um umhverfisvottun. Eftir vandlega íhugun festi



150 hestafla Chevrolet Cruze Marteins eyðir 5,4 l á hundraðið í þjóðvegaakstri.

Reynsluakstur:



Það kemur á óvart hve sportlegur Cruze er í akstri.

Mikið fyrir lítið í Chevrolet Cruze 1.8

Það er í raun dálítið afrek hvernig hinn bandaríski Chevrolet hefur náð fót-festu utan föðurlandsins á undangengnum misserum. Þegar þessi gamal-gróni, bandaríski drossiuframleiðandi hóf bílaframleiðslu í samstarfi við erlend fyrirtæki fyrir um áratug komst hann yfir mjög mikilvæga nútímaþekk-ingu á sviði vistvænna og orkuminni samgangna á breyttum tímum. Þvílíkt heillaskref fyrir Chevrolet og auðvitað stóru mömmu, GM, sem nú er að ná sér á strik eftir vægast sagt kritíska tíma og erfitt rekstrarumhverfi.

Chevrolet er nú orðinn raun-verulegur þátttakandi á bílamark-aði í Evrópu þar sem allt gengur út á sparneytni, litla útblástursmeng-un og tækni á sviði umferðaröryggis og þæginda.

Cruze er bíll í C-flokki sem þýðir að hann keppir við bíla eins og VW Golf, Ford Focus, Mazda 323 og Toyota Corolla svo fáeinir keppinautar séu nefndir. En það sem einkennir markaðssetningu Chevrolet í Evrópu er niðurnegld verðlagning. Cruze fer langt með að slátra keppinautunum á þessu sviði og gott ef ekki á öðrum svið-um líka.

Augnayndi að innan

Cruze var tekinn í reynsluakstur á vorblíðum dögum fyrir skemmstu. Fyrsta sem blasir við er framendi

bílsins. Grillið er svo stórt og mikið en óvenjulegt og gefur bílnum þessa sterku nærveru sem greinir hann strax frá keppinautunum. Þessu er síðan fylgt eftir í sterk-um, aflíðandi línunum og talsverðum brotum í vélarhlíf og hliðum. Stór-ar framlugtirnar teygja langt upp á frambrettin og hjólhafið er mikið sem gefur Cruze kraftalega stöðu á veginum. Það er eins og hann sé nánast tilbúinn í öll átök. En þetta er auðvitað ekki sportbíll. Cruze er vandaður gripur sem er hannaður til að uppfylla þarfir venjulegra bíl-kaupenda sem þó gera kröfur um vandaða framleiðslu, fagurfræði-lega nálgun, mikinn búnað og hag-stætt verð.

Cruze heldur áfram að koma á óvart þegar sest er undir stýri. Hágæðafni er í mælaborði og öll

Cruze er vandaður gripur sem er hannaður til að uppfylla þarfir venjulegra bílkaupenda sem þó gera kröfur um vandaða framleiðslu, fagurfræðilega nálgun, mikinn búnað og hagstætt verð.

samsetning og frágangur eins og best verður á kosið. Miðjustokk-urinn er alveg sérstakt augnayndi og lítið leðurklætt fjölaðgerðastýr-ið er sportlegt. Upplifunin er mun meira í ætt við dýran lúxusbíl en lágverðsbíl.

En hvernig er Cruze í akstri og notkun. Bíllinn sem var prófaður er með 1,8 lítra bensínvél og sex þrepa sjálfskiptingu með handskiptivali. Það er talsvert mikið af stjórnrof-um sem blasir við ökumanni og það tekur hann smástund að henda reiður á þeim öllum. En eftir dálitla notkun kemur í ljós að öll uppröð-un og staðsetning á stjórnrofum er eins og best verður á kosið. Allt innan seilingar og þeir stjórnrof-ar sem mest eru notaðir meðan á akstri stendur eru á sjálfu stýrinu.

Sætastaðan er lág í Cruze sem þýðir að ökumaður fær mikla til-finningu fyrir veginum. Sætið er hins vegar hæðarstillanlegt svo flestir ættu að finna kjörstöðu undir stýri. Að því leyti er bíllinn dálítið sportlegur og ekki truflar að fjöðrunin er fremur stíf og veggrip-ið mikið. Þannig er skemmtilegt að fara hratt í beygjur á Cruze án þess að þurfa að hafa miklar áhyggjur af því að bíllinn missi grip. Eftirtekt-arvert er hve mikið rými er í aftur-sætunum, ekki síst fótaráymi.

1,8 lítra vélin skilar 140 hestöfl-um sem nýfast bílnum ágætlega í öllum venjulegum akstri. Sex gíra sjálfskiptingin tryggir hagstæðar

eyðslutölur á langferðum. Sam-kvæmt tölum frá framleiðanda eyðir Cruze með sjálfskiptingu að jafnaði 7,9 lítrum á hundraðið.

Cruze fæst í þremur búnaðar-útfærslum, þ.e. LS, LT og LT Lux. Meðal staðalbúnaðar í grunngerð-inni er rafdrifnar rúður í fram- og afturhurðum, hljómtæki með geislaspilara, tengi fyrir MP3 spil-ara, 6 hátalarar, fjöldiskaspilari fyr-ir 6 geisladiska, hiti í framsætum, 4 glasahaldarar og flöskustatif í hurð-um, armpúði með glasahaldara í aftursæti, útvarpsstillingar í stýr-ishjóli, regnskynjari, aksturstölva, fjarstýrðar samlæsingar, leðurklætt stýrishjól og gírstöng, bakkskynjari, þokuljós í framstuðara, rafmagn í speglum, útihitamælir, heimreið-arljós þegar opnað er með fjarstýr-ingu, ESP skriðvörn, tölvustýrð spólvörn, hraðastillir, afengjanlegur lofpúði í farþegasæti, diskabremsur á fram- og afturhjólum, 6 loftpúðar og gardína, hraðanæmt aflstýri og dagljósabúnaður. Eins og sjá má af þessari upptalningu er grunngerð-in afar vel búin og í LT bætist að auki við 17 tommu álfelgur í stað 16 tomma, sjálfvirkur birtustilli á spegli, tölvustýrð miðstöð með loftkælingu, áttaviti og hraðastillir. LT Lux er með allan þennan búnað og rafknúna sóllúgu og leðurklædd sæti að auki.

Cruze 1.8 LS kostar 3.190.000 kr. beinskiptur og 3.490.000 kr. sjálf-skiptur.



Snoturt mælaboð og bjart innannými í Cruze.



Bílabúð Benna kynnir gamlan kunningja á nýjum klæðum

Camaro tekur flugið á ný

Hver man ekki eftir Chevrolet Camaro? Þetta var helsti vöðvabíllinn á sjötta og sjöunda áratugnum og svo einstakur í útliti að hann þekktist í margra kílómetra fjarlægð. Chevrolet hefur hafið framleiðslu á Camaro á ný og verður Evrópugerð bílsins kynnt hjá Bílabúð Benna í sumar.

Hönnuðir bílsins gættu sín á því að hengja sig ekki um of í fortíðinni. Bíllinn vísar til sögunnar en er um leið fersk og ný nálgun við ofursportbílinn. Mælaborðið með djúpum, kringlóttum mælum er greinileg tilvísun í hinn klassíska Camaro en ýmis smáatriði, t.d. LED-lýsing í mælaborðinu gefur innanrýminu hlýlegt andrúmsloft.

Krómskreyttir stjórnrofar, yfirborðsáferð með litlum gljóa og hágæða sætaáklæði fela í sér gæðastaðla sem voru ekki til staðar í Camaro áður fyrr.

Bíllinn er með 6,2 lítra, 426 hestafla V8-vél sem togar 569 Nm. Þessi vél gefur Camaro afl í samræmi við sportlegt útlitið. Þessi vél var fyrst í boði í 2008



Það verður fróðlegt að heyra hljóðið í nýjum Camaro.

Corvette. Með sex þrepa sjálfskiptingu er aflíð 400 hestöfl og tugið 556 Nm og í þessari gerð er hún með eldsneytissparandi AFM-kerfi GM sem gerir bílnum m.a. kleift að „krúsa“ á aðeins fjórum strokkum þegar hleðsla bílsins er lítil.

Staðalbúnaður er rafeinda-stýrð stöðugleikastýring og spyrnustýring. Bíllinn er með stillanlegri sportfjöðrun sem hentar vel þegar ætlunin er að fara í spyrnu á honum. Með sex þrepa sjálfskiptingunni er bíllinn líka með svokölluðu „Launch Control“ sem eykur verulega hröðunina. Stórir, kældir diskahemlarnir (355/365 mm) eru með fjögurra stimpla bremsuklöfum úr áli frá Brembo.

Nútímaleg útfærsla á klassísku þema.



Camaro 2 SS

Hestöfl: 426.
Hröðun: 0-96 km 4,7 sekúndur.
Felgur og dekk að framan:
20x8 - P245/45 ZR20

Felgur og dekk að aftan:
20x9 - P275/40Z



Volt er laglegur bíll og ódýr á fóðrum.

Bylting í umhverfisvænum bílum

Chevrolet Volt hentar fyrir raforkulandið Ísland

Seint á þessu ári kemur á markað bíll frá Chevrolet sem á líklega eftir að gjörbreyta viðhorfum margra til rafbíla. Chevrolet Volt er svokallaður tengiltvinnbíll.

En ólíkt öðrum tengiltvinnbílum gengur hann einungis fyrir rafmagn en er þó samt með bensínvél. Tilgangur hennar er þó eingöngu að framleiða rafmagn til að knýja rafmótora bílsins og hlaða geymana. Bíllinn kemur

á markað í nóvember sem 2011 módel. Bílabúð Benna ráðgerir að kynna bílinn og hefja sölu á honum á þessu ári.

Volt er með lípíum-jóna rafgeyma sem hlaðnir eru með venjulegu heimilisrafmagni með

sérstakri hleðslusnúru sem fylgir bílnum. Af þeim sökum þarf Volt ekki að reiða sig á sérstakar hleðslustöðvar og hægt er að hlaða hann hvar sem tengil er að finna.

Eins og fyrr segir keyrir Volt stöðugt á rafmagnsmótorum. Ökudrægi bílsins á einni hleðslu er um 64 km. Miðað við skráðar

Volt er með lípíum-jóna rafgeyma sem hlaðnir eru með venjulegu heimilisrafmagni með sérstakri hleðslusnúru sem fylgir bílnum.

tölur um meðalakstur í Reykjavík, sem er 34 km á dag, dugar að hlaða bílinn á u.þ.b. tveggja daga fresti. Þegar hleðslan er að verða búin tilkynnir búnaður í bílnum ökumanni að bensínvél verði ræst í honum. Um er að ræða 1,4 l bensínvél sem knýr ekki bílinn áfram heldur framleiðir rafmagn



fyrir rafmótora. Umfram raforkuframléiðslu bensínvélarinnar er beint inn á rafgeymana. Bíllinn er því ávallt rafknúinn og því nánast mengunarlaus. Ökudrægið er samtals tæplega 600 km á einni hleðslu og einum fullum bensínþanki.

Líklegt má telja að verðið á Volt verði nokkuð hátt í fyrstu eins og ávallt er með nýja tækni. Upp á móti því vegur að engin gjöld önnur en virðisaukaskattur er lagður á Volt hérlandis. Ennfremur verður að líta til þess að rekstrarkostnaðurinn fer niður í nánast ekki neitt. Svo fylgir því hreinni samviska að aka bíl sem mengar minna.



Brot úr sögunni:

Klikkaðasti jeppaleiðangur Íslandssögunnar

Seint í apríl 1991 tókst 29 manna leiðangri á 12 jeppum á vegum Bílabúðar Benna að koma bíl upp á hæsta tind landsins, Hvannadalshnúk. Bílstjóri var Jón Eyjólfsson. Tiltækið vakti gríðarlega athygli langt út fyrir landsteinana. Fjallað var um það í fjölda bíla-tímarita, þar á meðal í tímaritinu **Four Wheeler**.

Leiðangurinn á Öræfajökul var farinn á vegum Bílabúðar Benna og var hún kostuð af bandaríska fyrirtækinu Warn, sem framleiðir spil fyrir bíla. Enn þann dag í dag selur Bílabúð Benna vörur frá Warn. Þetta þótti gríðarleg manna- og bílaferð sem skiptist á af-takaveður þar sem frostið fór allt niður í 24 gráður og sól og blíðu inn á milli.

Leiðangurinn lagði af stað á Vatnajökul á sunnudegi seint í apríl og var fyrst haldið að skála Jöklarannsóknafélagsins við Grímsvötn. Þar varð hópurinn veðurtepptur en hélt áfram eftir rúman sólarhring og kom að Hvannadalshnúki aðfaranótt miðvikudags. Þegar þangað var komið blasti tindurinn við í öllum sínum mikilleika, snarbrattur og ógnvekjandi. Forsvarsmaður Warn, sem var á meðal leiðangursmanna, taldi á þessum tímapunkti algjörlega útilokað að koma bíl upp á topp tindsins.

Á miðvikudagsmorgni var haldið á hnúkinn í blíðskaparveðri og tókst þá að koma bílnum upp allar bröttustu brekkurnar. Þar fór hann upp fyrir eigin vélarafli með aðstoð spils. Aðfaranótt fimmtudags versnaði veðrið en þegar því slotaði laust fyrir hádegi á fimmtudegi



Hvannadalshnúkur í allri sinni dýrð blasir við leiðangursmönnum

var haldið áfram. Bíllinn náði svo tindinum um klukkan hálf þrjú þá um daginn.

Afrekið þótti ekki síst til marks

um útsjónarsemi og tækniþekkingu leiðangursmanna og alhliða þekkingu Íslendinga á jeppamennsku á fjöllum. Greinar birt-

ust um afrekið í tímaritum um víða veröld og þar þótti tiltækið afar djarft og sagt var frá því að leiðangursmenn hefðu lent í

mannraunum. Íslenski hópurinn lét þó ekki válynd veður og nístandi kulda á sig fá og lauk leiðangrinum með sóma.



Bítla Benna - notaðir bílar á Bíldshöfða

Vantar bílana sem skildir voru eftir hjá Vöku

Almennt eru bíleigendur betur upplýstir en áður.

Sala á notuðum bílum hefur verið með líflegasta hætti að undanförmu en nú er svo komið að verulegur skortur er á vissum gerðum bíla á meðan meira framboð er af öðrum. Bílabúð Benna notaðir bílar er í alfaraleið á Bíldshöfða 10. Þetta er vinsælt plan og jafnan talsverð umferð um það, ekki síst um helgar. Bílabúð Benna notaðir bílar tekur í umboðssölu bíla frá einstaklingum og fyrirtækjum.

Það er ekki alvanalegt að kona ráði ríkjum á bílasölu en það gerir Kristín B. Sigurjónsdóttir í Bíla-

búð Benna notuðum bílum.

Kristín er með bíla í blóðinu og þekkir bransann út og inn. „Ég

hef starfað hér í sex ár og átti áður bílasöluna Höfðahöllina ásamt manni mínum,” segir Kristín.

Hún segir að það vanti sérstaklega bíla á söluskrá sem eru á undir 1,5 milljón kr. Slíkir bílar sjáist ekki lengur. „Það vantar núna bílana sem fólk skildi eftir í brjálæðinu í gangi niðri í Vöku vegna þess að það þurfti að skipta um bremsuklossa í þeim. Þeim var bara fargað. Núna væri hægt að selja þá fyrir góðan pening. Nú er nóg til af jeppum og dýrari bílum, frá 2,5 milljón kr. upp í 7 milljónir kr.“

Hún segir að mikil breyting hafi orðið á því hvernig fólk kaupir notaðan bíl. Það hefji leitina á Netinu í stað þess að keyra á 10-15 bílasölur. Það einangri þá kosti sem koma til greina og prenti út upplýsingar um viðkomandi bíla. Almennt séu bílkaupendur betur undirbúnir og betur upplýstir en áður.

„Það er auðvitað bara af hinu

góða. Það sem gildir í þessum viðskiptum er traust og heiðarleiki.“

Aðspurð segir hún að það starfi ekki margar konur við sölu á notuðum bílum en hún sé þó ekki sú eina á landinu. „Þær hafa komið og farið og yfirleitt tekur karlpeningurinn því bara vel að eiga bílaviðskipti við konu. Þetta er skemmtilegt starf en það er óhætt að segja að ástandið hafi verið dálítið sérstakt frá vorinu 2008. Þá drógu lánaþyrftir sínar sig út af markaðnum eins og hendi væri veifað. Áður höfðu þau lánað allt að 110% af kaupverði notaðs bíls, þ.e. lánað miðað við uppsett verð bíls og allan lántökukostnað.“

Núna er staðan sú að lánaþyrftir sínar lána 60-65% af kaupverði notaðs bíls og til skemmri tíma en áður. Þar með eykst greiðslubyrðin til muna og margir eiga því erfitt með að nýta sér þessi lán. „Þetta er farið að vera meira eins og þetta var í „gamla daga“, að bankarnir eru farnir að styðja

við bakið á sínum viðskiptavinum. Svo fara viðskiptin líka fram eins og áður með yfirtöku á eldri lánnum.“

Kristín segir að söluvænlegustu bílarnir séu þeir sem eru með áhvílandi, eldri lánnum. Það skýrist náttúrulega af því að aðgengi að lánnum til bílakaupa er erfiðara en áður og lánin dýrari.

Hún segir að fjöldi manns úti í þjóðfélaginu sé í hálfgerðri gíslingu lánaþyrfta. Í mörgum tilvikum þurfi menn að skipta um bíl. Hann henti ekki lengur. Mörgum bílaeigendum séu allar bjargar bannaðar vegna áhvílandi lána sem eru mun hærri en söluvirði bílanna.

„Þeir sem eru í þessari stöðu bíða eftir aðgerðum stjórnvalda. Ef lán verða lækkuð miðað við ákveðna dagsetningu og bílalanum breytt yfir í íslensk lán er mjög líklegt að markaðurinn fari aftur á flug,” segir Kristín.



Planið á Bíldshöfða þar sem notaðir bílar Bílabúðar Benna eru.



Hjólbarðadeild Bílabúðar Benna blæs út

Toyo valin besta hjólbarðategundin 8 ár í röð í Bandaríkjunum

Jón Hauksson er sáttur við móttökurnar á Toyo hér á landi. .

Í yfir 60 ár hefur Toyo Tires staðið fyrir nýjungar, gæði og frábæra þjónustu. Þar af hefur Toyo verið í 40 ár á markaði í Bandaríkjunum. Fyrirtæki innan Toyo-samsteypannar eru með rannsóknar- og þróunarstarf, framleiðslu, prófun, dreifingu og markaðsstarfsemi í Norður-, Mið- og Suður-Ameríku, Evrópu, Asíu og í Eyjaálfi.

Toyo Tires hefur á þessum tíma byggt upp gott orðspor út um allan heim. Hverjir ættu að vita

meira um hjólbarða en þeir sem selja þá á degi hverjum? Samtök sjálfstæðra hjólbarðasala hafa val-

ið Toyo „Besta hjólbarðamerkið í Bandaríkjunum“ í flokki fólksbíladekkja átta ár í röð. Þeir ættu að vita hvað þeir eru að syngja.

Toyo stofnað

Rikimatsu Tomihisa stofnaði Toyo Tire & Rubber Co. í Japan í ágúst 1945 og markmiðið var ein-

göngu eitt: Framleiðsla á hágæða hjólbörðum. 1966 varð Toyo Tires fyrsti japanski hjólbarðaframleiðandinn sem setti upp dótturfyrirtæki í Bandaríkjunum. Úr lítilli skrifstofu í Suður-Karólínu var hafist handa við að koma upp lager og dreifa hjólbörðum þar í landi fyrir atvinnubíla. 1975

bættust við fólksbíladekk og með mörgum sjálfstæðum söluaðilum náði Toyo vörumerkið fótfestu í Bandaríkjunum. 1985 byrjaði Toyo að framleiða dekk á þessum stærsta bílmarkaði heims.

Fyrir fimm árum bættist Toyo merkið við aðra hágæða dekkjaframleiðendur sem Bílabúð Benna hefur söluumboð fyrir. Skemmst er frá því að segja Toyo dekkinn hafa á þessum tíma náð undra-verðri fótfestu á markaðnum enda um mjög fjölbreytta vörulínu að ræða sem hentar einstaklega vel íslenskum aðstæðum.

Toyo kynnti nýlega nýjung á hjólbarðamarkaði sem er harðskeljadekk. Í gúmmiblöndu hvers dekkis eru blandað miklu magni brota úr valhnotuskurn sem er eitt harðasta náttúrulega efni veraldar. Harðskeljadekkinn hafa mik-ið grip í snjó og hálku en fara mun betur með malbik en hefðbundin nagladekk. Um leið eru þau mýkri og mun hljóðlátari og hafa marg-ir nýtt þau sem heilsársdekk með góðum árangri, enda eru þau slitsterkari en gengur og gerist.

Jón Hauksson, yfirmaður hjólbarðadeildar Bílabúðar Benna, kveðst afar sáttur við móttökurnar á Toyo hér á landi. Íslendingar séu kröfuharðir neytendur þegar kemur að hjólbörðum og verð og gæði hjólbarðanna hafi greinilega verið þeim að skapi.

Jón segir að auk Toyo hafi Bílabúð Benna haft umboð um margra ára skeið fyrir BF Goodrich dekk-in og nýjasta viðbótin hjá Bílabúð Benna eru Accelera dekkinn, „sem eru frábær dekk á ótrúlega hagstæðu verði“, segir Jón.



IPF ljós

IPF ljós. Heimsþekkt vörumerki sem hefur margsannað sig á íslenskum markaði. Ljós-in eru létt og með miklu ljósmagni. Þau eru til í ýmsum stærðum í gulum og hvítum lit. Þau henta vel við ýmsar aðstæður, eins og skammdegið, þoku og í snjó. Einnig fánlegt sem rafknúð leitarljós, 12/24 Volt.



Maglite vasaljósinn

Maglite vasaljósinn eru „rolls-inn“ í vasaljósunum. Þau eru til í ýmsum stærðum og litum og bæði 12 og 220 volta hleðsluljós. Nýtt á markaðnum frá Maglite eru LED-ljós sem eyða minni orku. Maglite eru vasaljós sem lögregla og hjálparsvæitir nota og jeppamenn um allt land.



Það er í mörgu að snúast á hjólbarðaverkstæðinu á Vagnhöfða. Starfsmenn verkstæðisins eru f.v.: Kristján Kristjánsson, Jóhannes Gunnlaugsson, Ólafur Konráð Ólafsson, Úlfur Jóhann Eðvardsson, Daniel Terrazas og Sigurður Reynir Helgason. Auk hefðbundinna viðgerða er þar til sölu hjólbarðar frá Toyo, Accelera og BFGoodrich. Eitt albesta sportbíladekkið á markaðnum í dag er Toyo Proxes T1R. Við hönnun dekkisins var takmarkið grip, grip og aðeins meira grip. Toyota harðskeljadekkinn hafa einnig notið mikilla vinsælda. Þau eru með mulning úr valhnotuskel í gúmmiblöndunni sem gefur aukið grip í hálku og snjó. Þessi dekk hafa slegið í gegn á Íslandi enda er grip og ending með ólíkindum gott. BFGoodrich jeppadekkinn eru Íslendingum að góðu kunn enda hefur Bílabúð Benna selt þau í 30 ár. Accelera dekkinn eru nýjasta viðbótin í dekkjaflórana hjá Bílabúð Benna.

Áratuga reynsla Bílabúðar Benna í sérpöntunum

Betri þjónusta lykilorðið í harðri samkeppni

Sérpantanadeildin hefur reynst Bílabúð Benna nýttahá mjólkurkúr í gegnum árin. Upphaf þessarar starfsemi má rekja til þátttöku Benedikts Eyjólfssonar í akstursíþróttum, hvort sem það var kvartmíla eða torfæra. Benni þurfti varahluti og það með hraði. Hann fór því að panta þá frá Bandaríkjunum. Þegar það spurðist út fór Benni líka að panta fyrir félagi í sportinu og aðra sem þurftu varahluti með hraði. Því er fyrir löngu komið gott skipulag á deildina og jafnt og þétt hefur verið bætt við þjónustustigið.

Arnar Bragason er verslunarstjóri en hans hægri hönd er Þórarinn Gunnarsson, Tóti, sem hefur unnið hjá Bílabúð Benna í 24 ár. Hann byrjaði sem bílstjóri hjá fyrirtækinu en fór snemma að vinna við sérpantanir og hefur þjónustað ófáan bílamanninn sem hefur vantað varahlut strax.

„Við vorum einir sex sem störfuðum í versluninni sem var í kjallaranum á Vagnhöfða. Skömmu eftir að ég hóf hér störf keypti Bílabúð Benna Speed Sport umboðið og þar með jókst veltan talsvert án þess að starfsmönnum fjölgaði. Við vorum með fleiri sérpantaða hluti í hverri viku þá heldur en núna enda sátum við



Þórarinn Gunnarsson og Arnar Bragason verslunarstjóri í auka- og varahlutaversluninni.

nokkurn veginn einir að markaðnu þar sem bílaumboðin voru eingöngu með lagera en ekki sérpantaþjónustu,” segir Tóti.

Hann segir að mikil samkeppni sé á þessu sviði. Til þess að lifa af þurfi sýna mikla þjónustulund og bjóða enn betri þjónustu. „Við erum farnir að bjóða upp á það að aka vörunni til viðskiptavina og það er liður í aukinni þjónustu.“

Hann minnst þess hve mikill hægagangur var í opinbera kerfinu, þ.e.a.s. tollafgreiðslu og öðru slíku. Nú sé gengið frá gögnum af því tagi í tölvu á örskotsstundu.

Hagur allra að bregðast hratt við

Tóti bendir á að það sé hagur

allra, ekki síst tryggingafélaganna, að gert sé sem allra fyrst við bíla, t.d. eftir umferðaróhöpp. Tryggingafélögin þurfi að útvega sínum tryggingatökum bílaleigubíl meðan á viðgerð stendur og af þeim sökum er það þeirra hagur að tryggingatakin komist sem allra fyrst aftur á sinn bíl.

„Við höfum mætt þörfum tryggingafélaganna á þann hátt að við höfum komið okkur upp viðskiptatengslum erlendis sem flýtir mjög fyrir sendingum til landsins.“

Þegar viðskiptavinur sérpantar vöru hjá Bílabúð Benna greiðir hann inn á hana staðfestingargjald. Viðskiptavinurinn fær uppgefið nákvæmt verð á

vörunni. Að öllu jöfnu fær viðskiptavinur vöruna afhenta eftir 5-7 daga sem þó getur teygst upp í tíu daga. Dregið hefur úr tíðni fraktsendinga miðað við það sem áður var þar sem nú er ekki lengur flutt frakt með farþegarflugi. „Hér áður fyrr gátum við afhent vöru innan tveggja daga.“

Fyrir leikmanninn virðist augljóst að vara sem er sérpöntuð hljóti að vera dýrari en vara sem legið er með á lager. Þessu er Þórarinn ekki fyllilega sammála. „Það verður til kostnaður af því að liggja með vörur í hillunum. Minna þarf því að leggja á sérpantaða hluti. Hins vegar er flutningskostnaðurinn hærri þannig að á endanum er verð á

lagerhlutum og sérpöntuðum hlutum svipað.“

Tóti segist verða áþreifanlega var við það að bíleigendur eru farnir að sinna viðhaldi betur en áður. Því sem í „góðærinu“ var einfaldlega fleygt á haugana er nú haldið við og hlutir eiga sér lengri endingartíma en áður. Tryggingafélög eru líka farin að beita sér í því að gert sé við hlutina í stað þess að pantaðir séu nýir og jafnvel að notaðir hlutir séu settir í bíla. Það dragi vissulega úr umsetningunni í sérpöntunum. Engu að síður hefur hátt þjónustustig og viðtæk þekking reynst sérpantanadeild Bílabúðar Benna leiðarvísir inn í nýja tíma.

Því sem í „góðærinu“ var einfaldlega fleygt á haugana er nú haldið við og hlutir eiga sér lengri endingartíma en áður.

Brot úr sögunni:

SsangYong í fjórtán ár

Bílabúð Benna fékk einkaumboð á Íslandi fyrir suður-kóreska bílaframleiðandann SsangYong í júní 1996. SsangYong framleiddi þá jeppann Musso og var markaðssetning á honum hafin í Evrópu. Musso jeppinn var með 2,9 lítra dísilvél frá Mercedes-Benz en þýski bílarisinn átti stóran hlut í SsangYong og tók þátt í hönnun bílsins.

Drifbúnaður í Musso var frá bandarísku framleiðendunum Borg-Warner og Dana Spicer en bílinn hannaði Bretinn Ken Greenley.



Fjöldi Musso er enn á götunum hér á landi. Árið 1998 seldust um 350 nýir Musso jeppar. Stærstur hluti þeirra er enn í notkun sem segir meira en mörg orð um góða endingu þessa sterkbyggða jeppa. Bílinn hefur þótt einstaklega endingargóður og fremur bílanafír. Þetta er fimm manna jeppi í svipuðum

stærðarflokki og Mitsubishi Pajero og Nissan Terrano II. Verðið á Musso á 31. hjólbörðum og álfelgum var frá 2.795.000 krónur árið 1996.

Núna selur Bílabúð Benna þrjár gerðir jeppa frá SsangYong, þ.e. Actyon Sports pallbílinn, Actyon, Kyron og flaggskipið Rexton II.



Chevrolet Cruze „Bestu kaupin“

Chevrolet Cruze hefur verið valinn „AUTOBEST 2010“ af dómnefnd sem skipuð er 15 helstu bílaðamönnum í Mið- og Austur Evrópu. Dómnefndin setti Cruze í fyrsta sæti yfir „bestu kaupin“ en í næstu sætum komu Hyundai i20, Skoda Yeti og Volkswagen Polo.

Valið tók til 13 mismunandi þátta, þ. á m. hönnunar, tækniatriða eins og aksturs-eiginleika, eldsneytisnotkunar, umhverfisáhrifa og innanrymis. Fyrr í þessum mánuði hlaut

Cruze 5 stjörnur í öryggisprófun Euro NCAP. Þar fékk hann 79 stig af 100 mögulegum sem gerir hann einn af öruggustu bílunum í fólksbílaflokkki.

Árið 1998 seldust um 450 nýir Musso jeppar. Stærstur hluti þeirra er enn í notkun sem segir meira en mörg orð um góða endingu þessa sterkbyggða jeppa.

Brot úr sögunni:

Keppnismaðurinn

Benedikt Eyjólfsson hefur verið virkur þátttakandi í íslenskum akstursíþróttum, nánast frá upphafi þeirra á Íslandi og mun nafn hans verða áberandi þegar saga þessarrar íþróttagreinar verður rituð. Benedikt fékk, eins og svo margir aðrir, ólæknandi bíladellu á unga aldri og hóf að keppa í akstursíþróttum á táningsaldri en eftir að hann lagði keppnishjálminn á hilluna hefur hann og fyrirtæki hans, Bílabúð Benna, verið dyggur stuðningsaðili íslenskra akstursíþróttaklúbba og keppenda allt til dagsins í dag enda hefur hann aldrei losnað við þessa dásamlegu delli, sem hann kallar svo.

Fyrir hart nær þrjátíu og fimm árum æxlaðist það svo að undirritaður hóf að ljósmynda og skrifa um akstursíþróttir fyrir íslensk dagblöð og tímarit og hefur því haft tækifæri til að fylgjast með ferli Benedikts sem og annarra akstursíþróttamanna í gegnum tíðina. Nú þegar Bílabúð Benna heldur upp á 35 ára afmæli sitt er kjörið tækifæri til að blaða í gömlum greinum og rifja upp minnisstæða atburði á ferli Benedikts.

Svarta Torfærutröllið

Benedikt keppti í torfæruaksturskeppnum, sandspyrnum og kvartmílukeppnum frá 1976. Benedikt varð strax mjög sigursæll og áberandi á jeppa sínum sem fljótlega var kallaður Svarta torfærutröllið. Hann fór gjarnan ótroðnar slóðir og var óhræddur við að gera alls konar tilraunir með jeppann. Sem dæmi um það er að Benedikt var jafnan með Big Block Pontiac vélar í Torfærutröllinu meðan allir aðrir notuðu Small Block Chevrolet vélar en í þær vélar var mun auðveldara að fá „High Performance“ vélahluti. En þrátt fyrir þetta varð aldrei séð að Benedikt skorti afl og stóð hann jafnan á verðlaunapalli og oftast sem sigurvegari. Ekki stóð Benedikt þó einn í þessu því hann naut dyggs stuðnings vana sinna sem aðstoðuðu hann óspart og lögðu fram ómælda vinnu við jeppann í sjálfböðavinnu. Að öðrum ólöstuðum má þar nefna



Benni setti brautarmet á kvartmílubrautinni á Pontiac Firebird. Tíminn var 9,83 og stóð í mörg ár.

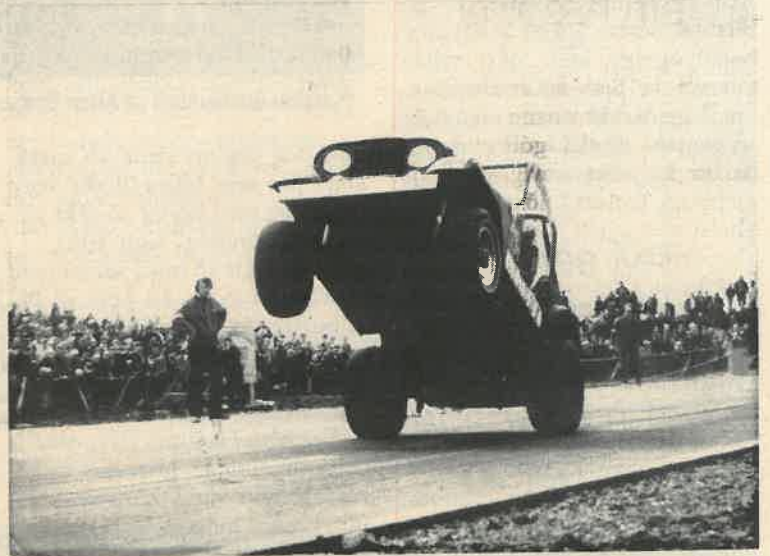
Jón Eyjólfsson, yngri bróður Benedikts sem fylgdi honum jafnan. Til er skemmtileg saga, sem lýsir samstarfi bræðranna og hversu óaðskiljanlegir þeir voru, frá kvartmílukeppni í Kapelluhrauni. Þá hafði Benedikt staðið sig mjög vel í einni spyrnunni og þanið Pontiac vélina ótæpilega. Þegar hann hafði stöðvað bílinn í enda brautarinnar fór Benedikt út og opnaði húddið á bílnum. Þá sagði Valur Vífilsson sem var í stjórnstöðinni, „Sjáið þið, nú hleypir hann stráknum út“. Með þessu var Valur að gefa í skyn að Jón hefði verið í vélarsal bílsins, að stilla vélina meðan Benedikt spynti.

Fullt hús stiga

Á þessum árum þurftu keppnishaldarar tofræuaksturskeppna sífellt að leggja erfiðari og erfiðari brautir fyrir keppendur því þeir voru stöðugt að auka afl bílanna, setja undir þá stærri og gripmeiri dekk auk þess að auka aksturs-eiginleika þeirra. Þótti keppnishöldurum ekki gott ef keppendur gátu ekið allar brautirnar á fullu húsi stiga en það kom þó fyrir þar sem Benedikt ók.

Jeppanum breytt fyrir keppnir

Sunnudaginn 26. september 1978 hélt Bílklúbbur Akureyrar torfæruaksturskeppni í landi Glerár ofan við bæinn og voru þeir Norðanmenn að vanda búnir undirbúa keppnina vel, leggja allar brautir og með allt klárt daginn fyrir keppnina. Benedikt kom norður á laugardagskvöldið, akandi á Svarta Torfærutröllinu. Var jeppinn þá í ferðahamnum en Benedikt notaði bílinn jafnt til ferðalaga og til að keppa á. Á þessum tíma tíðkaðist ekki að flytja keppnisbíla á keppnisstað enda allir fjölnota auk þess sem á þeim tíma var ólöglegt að keppa á óskráðum bílum. Benedikt fékk inni í húsnæði Bílklúbbsins og þar byrjaði hann og aðstoðarmenn hans að rífa jeppann í sundur. Skiptu þeir um drif í jeppanum og settu Terre Track dekk undir hann. Þá var vélín rifin í sundur og í hana fór sjóðheitur knastás með tilheyrandi undirlyftubúnaði, keppnis soggrein og blöndungur. Fór nú heldur um þá Bílklúbbsmenn og um miðnættið var alsherjar útkall í Klúbbnum. Var félags-



Benni fór kvartmíluna á 12,65 sekúndum á Svarta torfærutröllinu.

mönnum stefnt upp í Glerárdal og allar brautir lagðar upp á nýtt. Ætluðu bílklúbbsmenn ekki að láta einhvern gaur að sunnan aka allar brautirnar hjá sér fyrirhafnarlaust. Leikar fóru svo að Benedikt sigraði í keppninni og á mánudeginum var fjallað um keppnina í Degi, dagblaði Akureyringa en þar mátti m.a. lesa: „Þátttakendur þurftu að komast átta þrautir, en Benedikt var sá eini er lauk þeim öllum. Mega norðlenskir ökumenn mikið af honum læra.“

Spyrnt og tryllt

Kvartmíluklúbburinn var stofnaður í júní 1975 og tók Benedikt virkan þátt í starfi klúbbsins. Keppti hann í sandspyrnukeppnum og kvartmílukeppnum eftir að Kvartmílubrautin var tilbúin. Var hann jafnan á verðlaunapalli og setti fjölda Íslandsmeta í báðum keppnisgreinum. Auk þess tók hann þátt í bílasýningum klúbbsins sem voru jafnan haldnar um páskana á fyrstu starfsárum klúbbsins og lánaði þá bíla sína á sýningarnar. Bílasýning Kvartmíluklúbbsins sem haldin var í húsnæði Húsagannahallarinnar við Bíldshöfða í apríl 1979 er minnisstæð. Mánudaginn 30. apríl mátti lesa í grein eftir undirritaðann í Dagblaðinu: „Sýningin var á báðum hæðum sýningarhallarinnar. Niðri voru allir fólksbílarnir en þeir voru 50 talsins. Á efri hæðinni voru mótörhjólín, jepparnir, leiktækin, bílabrautin og Plasmódelsamtökin sem sýndu módel af

Þegar hann hafði stöðvað bílinn í enda brautarinnar fór Benedikt út og opnaði húddið á bílnum. Þá sagði Valur Vífilsson sem var í stjórnstöðinni, „Sjáið þið, nú hleypir hann stráknum út“.

bílum. Ekki var um margar leiðir að velja til að koma jeppunum upp á efri hæðina en sú auðveldasta, stigin var valin. Var gaman að fylgjast með jeppagæjunum meðan þeir keyrðu upp. Læddust þeir allir í lága drifinu upp stigan, nema Benedikt Eyjólfsson. Hann fékk það verkefni að koma 350 kúbika jeppanum hans Ólafs heitins Ólafssonar upp stigan. Botnaði hann jeppabúrið og vippaði sér upp á efri hæðina með öll hjólin á lofti. Hefur hann sjálfsagt verið með hugann í einhverri jeppakeppninni en eins og menn muna sigraði Benedikt í fimm jeppakeppnum síðastlið-



Jeppi og fullt af áhorfendum. Hér er Benni í brautinni á Hellu 1976.

Sjá mátti undirvagn jeppans þar sem hann flaug upp á skörina og gekk gólf efri hæðarinnar í bylgjum þegar jeppinn lenti að viðstaddir áttu helst von á því að gólfíð myndi hrynja yfir sýningarbíla á neðri hæðinni. Ekki var Benedikt fenginn til að koma fleiri jeppum upp á efri hæðina.

ið sumar." Sjá mátti undirvagn jeppans þar sem hann flaug upp á skörina og gekk gólf efri hæðarinnar í slíkum bylgjum þegar jeppinn lenti að viðstaddir áttu helst von á því að gólfíð myndi hrynja yfir sýningarbíla á neðri hæðinni. Ekki var Benedikt fenginn til að koma fleiri jeppum upp á efri hæðina.

Malbikið skrapað

Fyrsta formlega kvartmílu-keppni Kvartmíluklúbbsins var haldin laugardaginn 26. maí 1979 á þá glænýrri kvartmílubraut í Kapelluhrauni. Að sjálfsgöðu mætti Benedikt Eyjólfsson á jeppanum og stal senunni að vanda, þó svo að hann sigraði ekki í sínum flokki. Eftir keppnina mátti lesa í Dagblaðinu: „Það voru þó aðrir keppendur í SA flokki sem vöktu meiri athygli áhorfenda. Má þar nefna Benedikt Eyjólfsson, konung torfæra, sem mætti á jeppanum sínum fræga. Að þessu sinni var Benni með 455 kúbika Pontiac vél í jeppanum. Afl jeppans var slíkt að Benni gekk ekkert að hemja það og átti hann fullt í fangi með að stjórna jeppanum en Benedikt er án efa einn besti,

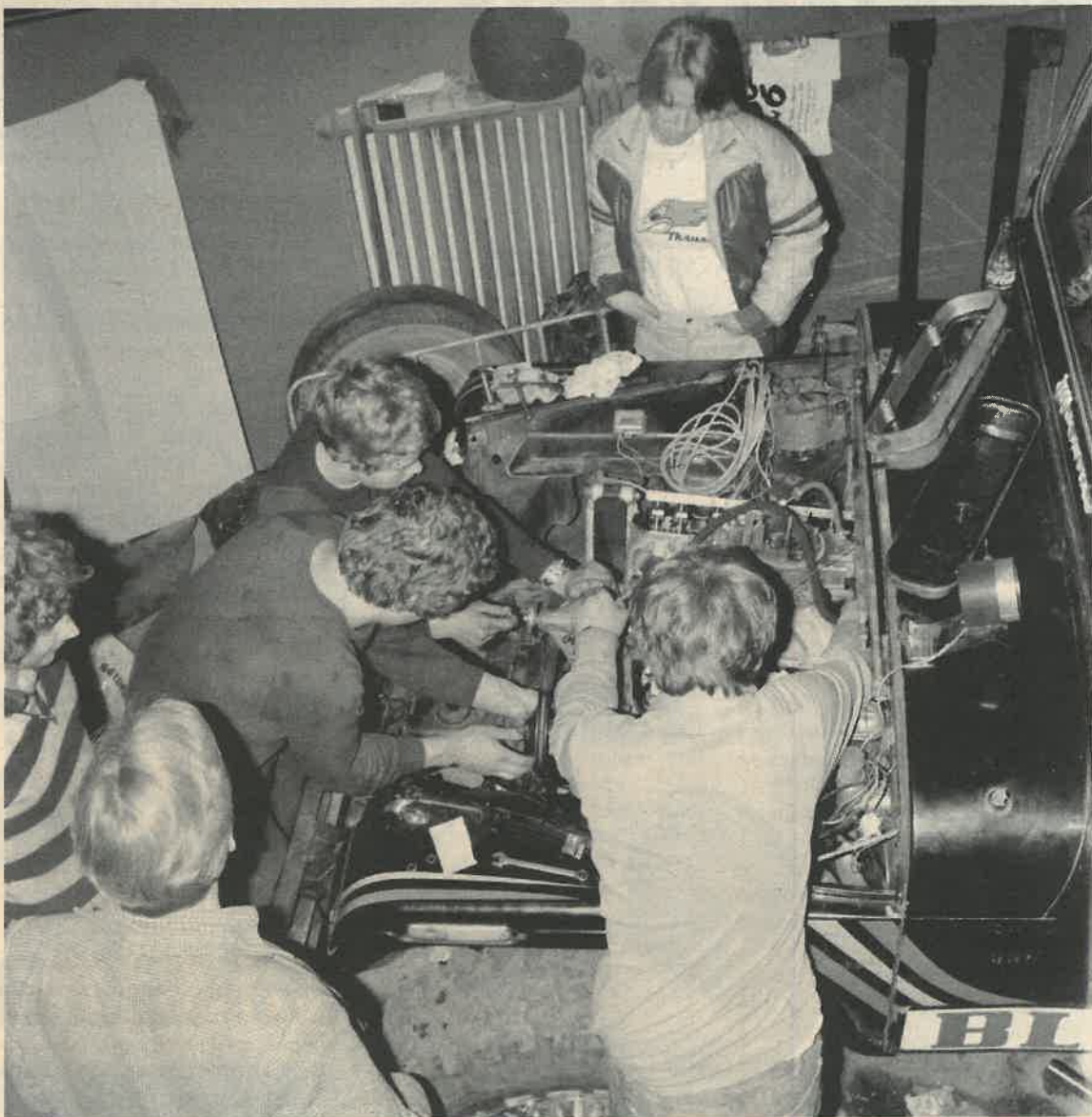


Gefið í á kvartmílubrautinni og barðamir krumpast við átökin.

reyndasti og rólegasti bifreiðaríþróttamaður okkar Íslendinga enda á hann að baki fleiri sigra en nokkur annar. Fyrir keppnina fékk Benni að fara prufuferð eftir brautinni og þá tókst ekki betur til en svo að hann keyrði yfir tímagræjurnar við endamörkin og varð það til þess að byrjun keppinnar dróst um hálfan klukkutíma meðan verið var að laga þær. Þegar forkeppnin hófst byrjaði Benni á því að þróna jeppanum svo hrottalega af stað að afturstuðarinn og krókurinn skröpuðust eftir brautinni. Á eftir sagðist hann bara hafa sleppt kúplingunni í 4.000 snúningum en hefði ætlað að sleppa henni í 5000 eins og hann var vanur. Ef Benni hefði sleppt kúplingunni í 5000 snúningum hefði hann vafalaust legið á bakinu á brautinni eftir spyrnuna. En þrátt fyrir að Benni ætti í erfiðleikum með að stjórna jeppanum og missti iðulega úr skiptingum náði hann næst besta tímanum í SA flokki, 12.65 sek."

Benedikt hélt áfram keppnum í kvartmíluakstri en á árunum 1981 til 1982 notaði hann Pontiac Firebird í stað jeppans. Eins og fyrirsagnir fréttu af kvartmílukeppnunum í DV gefa til kynna gekk honum yfirleitt vel en þar mátti m.a. lesa fyrirsagnir eins og: „Ný Íslandsmet í hverri keppni", „Setti nýtt brautarmet" og „Tíu sekúndna múrinn sprengdur í tætlur".

Jóhann A. Kristjánsson.



Vélaviðgerðir: Benni og félagar að vasast í vélinni á Svarta torfærutröllinu. Beta fylgist íbygginn með.

DAGBLAÐID. LAUGARDAGUR 1. SEPTEMBER 1979.

Íslandsmótið í sandspyrnu: Enn sigrar Benni

Loftið var þrungið spennu er svörtu jepparnir stóðu tilbúnir á startlinunni og öikumenn þeirra biðu tilbúnir eftir að ljósin á jölatrénu byrjuðu að kvikna. Snúningshraði vélanna gaf greinilega til kynna að hvorugur þeirra myndi gefa neitt eftir og yrði nu barist til þrautar.

Fyrir um daginn höfðu þeir Benedikt og Reynir tekið fyrri spyrnu sína og hafði Reynir þá betur. Setti hann nýtt Íslandsmet í flokknum þegar hann fór brautina á 5.50 sek. og bætti gamla



Hér sést greinilega að Reynir Jóhannsson er kominn vel af stað á undan Benedikt í úrslitaspyrnunni. Ekki dugði það honum þó til sigurs því Benedikt náði mun betri tíma og setti nýtt Íslandsmet, 5.45 sek.



Sandspyrna í Hrafnagili. Úrklippa úr Dagblaðinu 1979.



XTREMER

- íslenska sportjeppaundrið

Þegar gengið er inn í sýningarsal Bílabúðar Benna á Vagnhöfða blasir við dálítið ógnvekjandi og öðruvísi bíll sem tyllir breiðum börðum annarrar hliðar upp á stórar álfelgur. Þetta er XTREMER, fjögurra manna íslenskur sportjeppi, sá fyrsti sem er hannaður og smíðaður á Íslandi. Bílabúð Benna hafði veg og vanda af verkefninu en aðalhönnuður bílsins er Steinn Sigurðsson. Meðal fyrirmýnda við útlitshönnun XTREMER var bandaríska Stealth herþotan, Lamborghini 002 ofur-

jeppinn og Vector W-8 sportbíllinn.

XTREMER er fjögurra manna bíll með tveimur hurðum. Yfirbyggingin er úr sérstyrktu trefjagleri og er marglaga. Eigin þyngd bílsins er undir 1.200 kg. Hurðirnar eru svokallaðar "Gullwing", vængjahurðir sem opnast skáhalt upp og framávið frá síls- um. Þessi gerð hurða varð heimsfræg eftir að Mercedes-Benz notaði þær á 300 SL Gullwing Coupe bílinn sem er algerlega byggður á GTP keppnisgrind.

Sílsar eru háir og því nauðsynlegt að nota óhefðbundnar lausnir við gerð hurðanna. Litað öryggisgler er í bílnum.

Benedikt Eyjólfsson hjá Bílabúð Benna kveikti á hugmynd Steins og tók að sér, ásamt fleirum, að gera hann að raunveruleika. Teiknuð var grind og undirvagn sem uppfylla ítrustu kröfur um léttleika og styrk. Í bílnum er 4,0 lítra AMC vél úr Jeep Cherokee og úr sama bíl eru notaðar Dana hásingar og drif ásamt girkössum og stýrisgangi. Einnig var hann

boðinn með 3,6 lítra Brabus Mercedes-Benz vél ásamt öðrum drif- og vélbúnaði úr SsangYong Musso.

Bíllinn er mjög léttur og er því hröðunin úr kyrrstöðu í 100 km hraða mun meiri en almennt tíðkast. Bíllinn er á 35 tommu dekkjum en undir hann passa 38 tommu dekk án breytinga á bílnum.

Markmiðið var að markaðssetja XTREMER um allan heim. Þetta er svokallaður kit-bíll sem

Bíllinn er mjög léttur og er því hröðunin úr kyrrstöðu í 100 km hraða mun meiri en almennt tíðkast. Bíllinn er á 35 tommu dekkjum en undir hann passa 38 tommu dekk án breytinga á bílnum.

XTREMER er hannaður af Steini Sigurðssyni.

er einfaldur í samsetningu. En gert var ráð fyrir að kaupendur gætu einnig fengið hann afhentan samsettan. Bíllinn er táknaður um þann mikla þrótt sem var í bíla-smíði og þá þekkingu sem skapaðist hérlandis við gerð fjalla- og jöklajeppa. Markmiðin um framleiðslu og markaðssetningu runnu hins vegar út í sandinn vegna ófyrstíðanlegs kostnaðar við gerðarviðurkenningu nýs ökutækis. XTREMER er engu að síður glæsilegur minnisvarði um þann stórhug og miklu tækniþekkingu sem var og er til staðar hjá Bílabúð Benna.

Prófun á Vectrix rafmagnsmótorhjólinu

Tær snilld og lítill rekstrarkostnaður



Það eru nýir tímar þar sem útgangspunktur í samgöngumálum er orkusparnaður og umhverfisvitund án þess að það komi niður á athafnafrelsi og þægindum einstaklinga. Vectrix rafmagnsmótorhjólið er skýrt dæmi um þessa hugsun. Vectrix er eitt af fyrstu mótorhjólhljónum sem einungis er knúið áfram með rafmagn. Rekstrarkostnaður er því hverfandi og sem samgöngutæki er hjólið einstaklega umhverfisvænt.

Það kostar ekkert að leggja hjólinu í miðbæ Reykjavíkur og það er ókeypis að hlaða það á orkupóstum í boði Orkuveitu Reykjavíkur.

Þægileg áseta og gott farangursrými

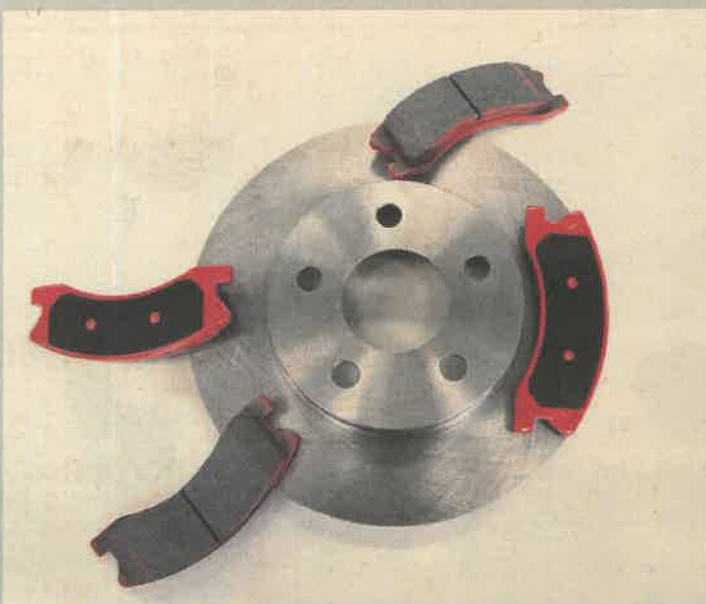
Hjólið er fremur lágt og er mjög meðfærilegt. Það hefur þægilega ásetu fyrir tvo. Undir aftara sætinu er rúmgóð farangursgeymsla þar sem hægt er að geyma t.d. hjálminn, skjalatösku eða íþróttatösku. Undir stýrinu er minna geymsluhólf fyrir minni hluti.

Hjólinu er startað með því að setja standarann upp, snúa lykli

Deka rafgeymar



Deka rafgeymar. Deka rafgeymarnir hafa öflugt kaldræsipól. Þeir henta í flesta bíla og þá sérstaklega bíla sem eru með hliðarpólum frá Bandaríkjunum. Rafgeymarnir eru viðhaldsfrír.



Bremsuhlutir í bandaríska bíla

Bílabúð Benna hefur á lager bremsuhluti í bandaríska bíla, þ.e. bremsuklossa, borða og diska. Séu þeir ekki til á lager eru þeir sérpantaðir og bjóðast á sama verði og varahlutir á lager. Einnig býður varahlutaverslunin upp á stýris- og fjöðrunarhluti í bandaríska bíla, þ.e.a.s. aðallega stýrisenda og spindilkúlur. Kerti eru fáanleg í flestar gerðir bíla á hagstæðu verði.

Úr listasögu í standsetninguna

Í Tangarhöfða starfar Pauline Fricova, tékknesk kona á þrítugsaldri. Hún þykir einstaklega atorkusöm og ósérhlífinn starfsmaður og það stafar af henni gleðinni. Okkur lék hugur á að vita hver þessi kona er og hvernig á veru hennar hér á landi stendur.

„Áður en ég kom hingað lagði ég stund á nám í listasögu og arkitektúr í Prag. Systir mín er ljósmyndari og vinnur hjá tékknesku dagblaði. Hún skrifaði bók um Ísland og ég féll fyrir landinu þegar ég las bókina. Ég ákvað að koma hingað með þáverandi eiginmanni mínum og vera hérna í um eitt ár,“ segir Pauline.

Þau bjuggu í nokkra mánuði í Þorlákshöfn og keyptu sér hús þar. Þar unnu þau hjá fiskvinnslufyrirtæki. Fyrirverandi eiginmaður hennar fékk síðan vellaunað starf hjá flugfélagi og býr enn hér á landi. Pauline flutti til Reykjavíkur og hefur nú unnið hjá Bílabúð Benna í næstum tvö ár.

„Þetta er hið fullkomna starf,“ segir Pauline og skellir upp úr. „Nei, ég er mjög sátt. Hér er einstaklega gott starfsfólk sem hefur

komið mjög vel fram við mig. Ég hef samt aldrei haft mikinn áhuga á bílum.“

Hún segir að Ísland sé gjörólíkt Tékklandi. Íslendingar séu allt öðru vísi gerðir. „Íslendingar eru mjög vinsamlegir. Í samanburði við þá eru Tékkar mjög til baka og jafnvel hræddir við samskipti við ókunnugt fólk.“

Pauline ætlar að halda heim á leið til Tékklands í september því hún hefur fengið tímabundna kennslustöðu við háskóla í Prag. En hugur hennar stefnir að því að koma aftur til landsins að tíu mánuðum liðnum.

Pauline Fricova er frá Tékklandi og líkar vel starfið.



og taka í báðar bremsur. Við það kviknar ljós í mælaborðinu sem segir GO. Allt fer þetta fram án þess að það heyrist nokkurt hljóð. Inngjöfin er eins og á venjulegu mótörhjól að því undanskildu að hægt er að snúa henni bæði og aftur. Inngjöfin virkar sem mótorbremsa þegar henni er snúið fram og þannig er hægt á hjólinu. Um leið umbreytist hreyfiorka hjólsins í rafstraum sem hleðst inn á rafgeymana fyrir miðju hjólinu. Staðsetning rafgeymanna gerir það líka að verkum að þyngdarpunktur og þyngdardreifing hjólsins er eins og best verður á kosið.

Hröðun í 50 km 3,6 sekúndur

Það þarf ekki að taka nema einn lítinn hring á hjólinu til að venjast því. Eina sem heyrist meðan er ekið er lágvært rafmagnssuð. Þetta býður vissulega upp á hættu í akstri þar sem aðrir ökumenn verða ef til vill síður varir við rafmagnshjólið en hávært bensínþambandi mótörhjól. Þessu bjargar framleiðandinn með því að útbúa hjólið með hnappi í mælaborði sem,

þegar þrýst er á hann, vekur upp slitróttan flaututón sem vekur athygli annarra vegfarenda.

Kostirnir við Vectrix eru margir. Það þarf aldrei að koma við á bensínstöð, það gefur engan útblástur frá sér og mengar ekkert að öðru leyti, það þarf ekki að skipta um olíu á því, rekstrarkostnaður er hverfandi og hjólinu fylgir 2ja ára ábyrgð.

Hámarkshraði hjólsins er 100 km á klst en hröðun úr kyrrstöðu í hámarkshraða er einungis 6,7 sekúndur. Hröðun í hefðbundinn umferðarhraða innanbæjar er 3,6 sekúndur úr kyrrstöðu í 50 km á klst.

Það er ótrúleg vinnsla í þessu hjóli og ekkert orkutap verður við gírskipti því hjólið er gírlaust. Hjólinu fylgir hleðslusnúra og það tekur 2,5 klst að ná 80% hleðslu með venjulegu heimilisrafmagni. Á fullhlöðnum rafgeymum er ökudrægið 60-90 km, en þess má geta að meðalakstur heimilisbíls í Reykjavík er um 33 km á dag.

Vectrix er á sérstöku kynningarverði hjá Bílabúð Benna þessa dagana sem er 999.000 kr.

Brot úr sögunni:

Viðurkenning fyrir nýsköpun

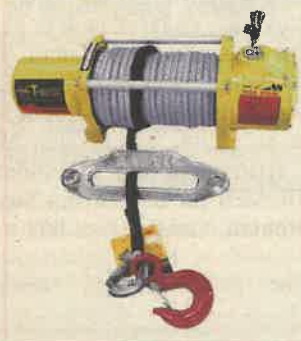
Bílabúð Benna hefur frá upphafi starfseminnar verið í fararbroddi í nýjungum sem tengjast jeppum og jeppamennsku. Strax árið 1994 var ljóst að fyrirtækið var orðið þekkt á þessu sviði um allt land. Í maí það ár afhenti Árni Sigfússon, borgarstjóri, fyrirtækinu viðurkenningu borgarráðs. Benedikt Eyjólfsson tók við viðurkenningu Bílabúðar Benna fyrir nýsköpun.

Í greinargerð kemur fram að við val á fyrirtækum hafi verið litið til þess að fyrirtækið hafi sýnt athyglisvert framtak á sviði nýsköpunar. Jafnframt er tekið fram að framtakið hafi fyrst og fremst byggst á íslensku hugviti, feli í sér augljóst gildi fyrir viðkomandi atvinnugrein og styðji jafnframt við aðrar greinar. Að lokum hafi verið litið til þess að framtakið hafi falið í sér augljósa vísbendingu um hvert ná megir með útsjónarsemi, framsýni og frumkvæði.

Í greinargerð sem fylgdi viðurkenningunni segir m.a. að Bílabúð Benna hafi komið fram með margar athyglisverðar nýjungar og innan fyrirtækisins sé að finna yfirburðarþekkingu á sviði fjórhjóladrifsbíla. „Á markvissan hátt hefur fyrirtækinu tekist að skapa sér nafn á erlendum vettvangi sem leitt hefur til þess að í dag leita erlendir aðilar í vaxandi mæli til þess eftir þekkingu og kaupum á þeim lausnum sem fyrirtækið hefur þróað.“



Verðlaunagripur og skjöldur fyrir nýsköpun.



Dráttarspil frá Warn og T-Max

Dráttarspil á allar stærðir bíla og fjórhjóla. Dráttarspilin eru frá framleiðendum Warn og T-Max. Dráttargetan er frá 2.500 til 12.500 pund. Spilin eru hentug í bátaskýlið, fjórhjólíð, bílinn, sendibílinn. Gjarnan notað til sveita, t.d. til að strekkja girðingar, draga heyrúllur og rekavið og margt fleira.



Enn sterkari ARB loftlæsingar

ARB 100% loftlæsingar. ARB loftlæsingar eru þekkt vörumerki sem hefur sannað sig í gegnum árin. Ný kynslóð ARB loftlæsinga er mun sterkari en fyrri gerðir. Í stað þess að vera sett saman í þremur hlutum eru hús læsinganna nú í tveimur hlutum og mun fleiri boltar halda þeim saman. Fáanlegt í flestar gerðir jeppa.



Nesdekk á Njarðarbraut í Reykjavík er í glæsilegum húsakynnum.

Petta var hálfgerð draugahverfi þegar við byrjuðum hérna. Núna er hér mikil umferð fólks enda margar stórverslanir í næsta nágrenni.



Elías Kristjánsson, rekstrarstjóri Nesdekkis á Fiskislóð, er ánægður með staðsetninguna.

Hjólbarða- og smurþjónusta, dekkjahótel og smáviðgerðir

Nesdekk á Fiskislóð og Reykjavík

Nesdekk er eitt af dótturfyrirtækjum Bílabúðar Benna. Verkefnasviðið er hjólbarðaviðgerðir, smurþjónusta og smáviðgerðir. Fyrsta þjónustumiðstöðin var opnuð á Suðurströnd á Seltjarnarnesi árið 1996. Það bauð fyrst allra fyrirtækja á þessu sviði geymslu á hjólbörðum fyrir viðskiptavinum, svokallað dekkjahótel, og var því strax tekið opnum örmum. Fyrir þremur árum flutti Nesdekk í nýtt og betra húsnæði á Fiskislóð 30 og auk þess er það með útbú í glæsilegum húsakynnum á Njarðarbraut 9 í Reykjavík. Ólafur Eyjólfsson er rekstrarstjóri Nesdekkis í Reykjavík.

Rekstrarstjóri Nesdekkis á Fiskislóð er Elías Kristjánsson. Hann hóf störf hjá Nesdekk þegar fyrirtækið flutti frá Suðurströnd að Fiskislóð. „Starfið snýst fyrst og

fremst um alhliða hjólbarðaþjónustu, smurþjónustu og smáviðgerðir. Auk þess erum við með svokallað dekkjahótel sem er mikið nýtt af viðskiptavinum okkar. Við erum með á milli 600-700 dekkjaganga í geymslu.“

Auk þess eru gæðadekkin frá Toyo til sölu hjá Nesdekk auk stórrar línu frá BFGoodrich, þó aðallega jeppadekk.

Fjórir til fimm starfsmenn

eru hjá Nesdekk á Fiskislóð en á vorin og haustin fjölga starfsmönnum um þrjá til fjóra.

Elías segir að mikið sé um að vera hjá Nesdekk á sumrin. Þá komi bíleigendur gjarnan með bíla sína í smurþjónustu, láti athuga ástandið á dekkjunum fyrir ferðalögin og yfirfara bílana.

Hann segir að stór hluti viðskiptavinnanna séu fastakúnnar og alltaf sé að bætast í þann hóp. Fyrst eftir að Nesdekk fór í nýtt húsnæði á Fiskislóð hægðist á starfseminni eins og oft gerist

þegar fyrirtæki flytja sig um set. Núna er Elías á því að staðsetning þjónustunnar sé ákjósanleg. „Þetta var hálfgerð draugahverfi þegar við byrjuðum hérna. Núna er hér mikil umferð fólks enda margar stórverslanir í næsta nágrenni. Hér er Ellingsen, Europris, Bónus, Krónan, Byko og fleiri stórfyrirtæki. Algengt er að viðskiptavinir skilji bílinn eftir hjá okkur og skreppi út í næstu verslun til að kaupa inn fyrir heimilið meðan við dyttum að bílnum,“ segir Elías.



Benedikt Eyjólfsson í Porsche-versluninni í Kringlunni. (Mynd: Árni Sæberg).

Brot úr sögunni:

Tilraun með bílabúð í Kringlunni

Mikil velgengni var í rekstri Bílabúðar Benna aldamótaárið. SsangYong jepparnir seldust vel og aðrar deildir fyrirtækisins stóðu í blóma. Það var í þessu andrúmslofti sem Benedikt Eyjólfsson framkvæmdi hugmynd sem hann hafði lengi haft í kollinum; að opna bílaverslun í verslunarmiðstöð. Slíkt er alþekkt í borgum erlendis en hafði aldrei verið reynt hér á landi áður.

Bílabúð Benna var opnuð með pomp og prakt í Kringlunni í mars 2000. Þar var einkum lögð áhersla á sölu margs konar búnaði og aukahlutum sem tengjast Porsche.

„Þetta verður eins konar sölu-deild eða útibú frá fyrirtækinu við Vagnhöfða, hægt verður að fá upplýsingar um bíla og fylgihluti sem við höfum til sölu,“ sagði Benedikt Eyjólfsson þegar verslunin var opnuð. Benedikt sagði hér um nokkra tilraunastarfsemi að ræða

og það myndi ráðast af móttökum hvaða framtíð verslunin ætti fyrir sér. Hann sagði vitað að þúsundir manna kæmu í Kringluna á degi hverjum og því væri ekki úr vegi að bjóða þar aukahluti og gjafavöru sem tengdist bílum en hann lagði jafnframt áherslu á að í Kringlunni yrði stundað alhliða sölustarf á bílum sem Bílabúð Benna hefur umboð fyrir.

Benni sagði að margir hefðu talið þetta fullkomið glapræði. Hann

spurði þá samstarfsmenn sína hvort það væri ekki virði tveggja til þriggja heilsíðuauglýsinga í Morgunblaðinu á mánuði að reka verslun í Kringlunni þar sem tugþúsundir manna kynntust Porsche menningunni - fólki sem almennt færi ekki á bílakynningar umboðanna.

Verslunin í Kringlunni var opin í eitt og hálft ár, en var lokað þegar Bílabúð Benna opnaði Porsche-salinn á Vagnhöfða. En öruggt má telja að þessi tilraun Benna að setja upp bílabúð í verslunarmiðstöð vakti mikla athygli og þótti djörf og framsýn og lagði grunn að almennri þekkingu á merkjum fyrirtækisins.

OME fjöðrunarsett

OME fjöðrunarsett. OME fjöðrunarsettin hækka bílinn um 3-12,5 cm en auka fjöðrunina verulega. Fjöðrunarsettin gera bílinn betri og fást í flestar gerðir jeppa. OME settin eru framleidd í Ástralíu þar sem jeppamennska er á svipuðu stigi og hér á Íslandi.



OME lofttjakkur

Lofttjakkurinn er í raun loftpúði sem tengdur er við púströr. Þúðanum er komið undir bílinn og hann tengdur við púströr eða pumpaður upp með loftdælu. Þægilegur og öruggur í notkun. Þegar bílinn er settur í gang fyllist hann af koltvísýringi og blæs út. Lyftigetan er allt að 70 cm. Þúðinn er víður og hentar því vel í snjó og eðju og þar sem undirlagið gefur eftir.



Captiva sportjeppi fyrir íslenskar aðstæður

CHEVROLET Captiva er sportjeppi sem fæst bæði fimm manna og sjö manna og hefur verið á markaði í Evrópu með V6 bensínvél. Eftir að við bættist 2ja lítra dísilvél hefur bíllinn farið á flug á markaði í Evrópu þar sem allt gengur út á dísilvélar. Við prófuðum einn slíkan með fimm sætum og dísilvélinni og niðurstaðan er sú að hér er á ferðinni laglegur og vel útbúinn sportjeppi sem hentar vel íslenskum aðstæðum.

Captiva er 4,63 m á lengd og því stærri en Honda CR-V og Hyundai Santa Fe en er talsvert ódýrari en þeir báðir.

Í stuttum prófunarakstri kom í ljós að hér er um þéttan og vel smíðaðan bíl að ræða. Athygli vekur hve mikill búnaður fylgir honum, en þar má nefna hluti eins og 18 tommu álfelgur, hleðslujafnara, leðurstýri, sex diska geisladiskamagasin með átta hátölurum, regnskynjara og tvö aukasæti aftast, sem falla slétt niður í gólf kosta einungis um 110.000 kr. aukalega.

Þar að auki er bíllinn með skriðstillingu, hallastýringu og stöðugleikastýringu og fjarlægðarnema í afturstuðara. Þá kom glögglega í ljós í prófuninni að svokallað hitaelement skilar funhita inni í bílnum nánast um leið og hann er ræstur. Þetta er búnaður sem vert er að gefa gaum í loftslagi eins og ríkir mestan hluta árs á Íslandi.



Snyrtilegt mælaborð.

Reynsluakstur:



Captiva hentar jafnt innanbæjar sem á grófara undirlagi.

Vélin skilar 150 hestöflum og togar 320 Nm. Hún skilar þessum millistóra jeppa áreynslulaust áfram og býr yfir ágætri hröðun. Bíllinn er búinn fimm þrepa sjálfskiptingu með handskiptivali.

Þetta er vél sem skilar jafnri og þéttri vinnslu í borgarakstri og er talsvert sparneytin, 7,4-7,6 lítrar á hundraðið, samkvæmt upplýsingum frá framleiðanda. Hröðunin er 10,6 sekúndur úr kyrrstöðu í 100 km.

Verðið á Chevrolet Captiva er frá 5.190.000 kr. fyrir beinskiptan, fimm sæta bíl með dísilvélinni en 5.580.000 kr. með 5 þrepa Tiptron-sjálfskiptingu.

... hitaelement í bílnum skilar funhita inni í bílnum nánast um leið og hann er ræstur. Þetta er búnaður sem vert er að gefa gaum í loftslagi eins og ríkir mestan hluta árs á Íslandi.



Captiva er laglegur borgarjeppi með afmíkilli dísilvél.



Konurnar á skrifstofunni. F.v.: Anna Konráðsdóttir, Kolbrún Guðmundsdóttir, Margrét Beta Gunnarsdóttir og Helga Gunnarsdóttir.



Safety Seal

Dekkjavíðgerðasett frá Safety Seal. Settið er handhægt og þægilegt í notkun. Margra ára reynsla er komin á þessa vöru og þykir hún henta vel við íslenskar aðstæður. Hægt er að kaupa staka tappa.



Ódýrari perur í Xenon-ljós

Bílabúð Benna hefur hafið sölu á perum í flesta bíla með Xenon-ljósabúnaði (HID). Perurnar eru á sérlega hagstæðu verði. Nefna má að stykkið af algengustu gerð þessa, D1S 4200K, kostar hjá Bílabúð Benna 14.990 kr., sem er um það bil helmingi lægra verð en hjá umboðunum.

Ný kynslóð Porsche Cayenne komin í salinn

Ferdinand Porsche er eitt af kunnari nöfnum sem tengjast bílaframleiðslu. Porsche fyrirtækið hefur verið til í 79 ár og þótt það sé afar lítið í samanburði við aðra bílaframleiðendur hefur það stungið keppinauta sína af á sviði hreinnar tækniframvindu og gæðastaðla. Nú eru breyttir tímar. Það hafa orðið loftslagsbreytingar og bílaframleiðendur eru með á nótunum. Smæð Porsche í samanburði við stærri bílaframleiðendur hefur gefið fyrirtækinu forskot til að bregðast skjótt við breyttum aðstæðum. Framundan eru spennandi tímar. Porsche hefur nú þegar lagt sitt af mörkum. Stór skref hafa verið stigin í átt til minni eldsneytisnotkunar án þess að slegið sé af kröfum um afl. Þar með hefur líka koltvísýringslosun minnkað verulega. Og nú verður bætt um betur með Cayenne dísilbílum og Cayenne tvinnbílum - sem er blendingur af umhverfisbíl og mögnuðum sportbíl með krafta í kögglum.

Bílabúð Benna á Íslandi gæti verið barnabarn Porsche í árum talið. Porsche 79 ára en Bílabúð Benna 35 ára. Austurísk-ungverski verkfræðingurinn Ferdinand Porsche stofnaði fyrirtækið Porsche 1931, fyrir 79 árum.

Um 500 Porsche á götunni

Benedikt Eyjólfsson vissi alltaf fyrir hvað Porsche stóð þótt hans keppnisferill hafi að mestu leyti verið háður á amerískum hestöflum. Bílabúð Benna samdi við



Jóhann Ingi Magnússon, sölustjóri Porsche, er ánægður með breytingarnar á nýjum Cayenne. Mynd Ingó.

Porsche árið 1998 um að verða sölufulltrúi Porsche á Íslandi.

Porsche er fyrir marga trúarbrögð. Sölustjóri merkisins hjá Bílabúð Benna er Jóhann Ingi Magnússon. Það kemur enginn að tómun kofanum hjá honum þegar talið berst að Porsche.

Jóhann Ingi upplifði náttúrulega gríðarlega uppgangstíma í sölu á lúxusbílum hér á landi en nú hefur hægst á öllu og meiri tími gefst til að sinna hverjum og einum viðskiptavini þessa eðla merkis. Og til að ræða við blaðamann.

Jóhann Ingi minnst á hversu

lítið og persónulegt fyrirtæki Porsche er. Framleiðslan er ekki nema um 100.000 bílar á ári sem í samanburði við stóru framleiðendurna er lítið brotabrot. Það hafi t.d. komið Jóhanni Inga á óvart í heimsóknum til Porsche hve aðgengi að hönnuðum

bílanum og allt til æðstu stjórnenda Porsche var auðvelt, jafnvel fyrir litla Ísland. Cayenne hafi alveg frá því hann kom fyrst á markað verið helsti sölubíllinn hérlandis. Hann telur að hlutfall Cayenne í heildarsölu Porsche sé hátt í 70% og nú eru um 500 Porsche bílar á

Tengiltvinnbíl Porsche með hröðun í 100 km á 3,2 sekúndum

Framtíðin kristallast í 918 Spyder



Michael Macht, forstjóri Porsche, undir stýri á 918 Spyder. Honum á hægri hönd er Walter Röhrl, prófunarökumaður Porsche og fyrrverandi heimsmeistari í kappakstri.

Porsche er komin á fulla ferð inn í tvinnbílaöldina. Á bílasýningunni í Genf sýndi Porsche þrjár mismunandi útfærslur tvinnbíla í 911 GT3 R Hybrid, Cayenne S Hybrid og 918 Spyder ofursportbílum. Þessir þrír bílar eru kjarninn í nýju kjörorði fyrirtækisins; Porsche Intelligent Performance - sem gæti útlagst á íslensku Porsche Skynræn afkastageta. Sá síðastnefndi er hér til umfjöllunar. Markmiðið með hönnun hans var meira afl og minni eldsneytiseyðsla, jafnt í venjulegum akstri og á keppnisbrautinni.

Á bílasýningunni í Genf snerist nánast allt um eina hugmynd og eina útfærslu; tvinnbíla! Fyrirsagnir bílahluta dagblaðanna voru samt flestar helgaðar einum bíl fyrstu daga sýningarinnar og það var 918 Spyder. Það var sjálfur

forstjóri Porsche, Michael Macht, sem ók bílnum á bensínvélinni inn á sviðið og með honum í bílnum var Walter Röhrl, fyrrverandi heimsmeistari í kappakstri og nú sérstakur prófunarökumaður hjá Porsche. Röhrl settist síðan undir

stýri að kynningu lokinni og ók bílnum algjörlega hljóðlaust fyrir rafmagni út af sviðinu.

3ja lítra eyðsla á hundraðið

918 Spyder er algjör tímamóta-

íslenskum vegum. Jóhann Ingi segir spennandi tíma framundan. Nú er Bílabúð Benna að kynna aðra kynslóð Cayenne lúxusjeppans og það athyglisverða við þessa kynslóð er að nú er kynnt til sögunnar tvinnbílaútfærsla (hybrid).

„Við kynnum Cayenne, Cayenne S og Cayenne Turbo sem í ann-arri kynslóð eru um 200 kg léttari, aflmeiri og um leið sparneytnari. En stóru tíðindin eru þau að við kynnum líka tvinnbíla- og dísil-útfærslu,“ segir Jóhann Ingi.

Dísilútfærslan á líklega eftir að vekja mikinn áhuga enda verður hún á hagstæðu verði. Grunnverð er 13,9 milljónir kr. Vélin skilar 550 Nm togi, 240 hestöflum og hröðun í 100 km/klst tekur 7,8 sekúndur. Eyðslan innanbæjar er 8,7 lítrar. Þetta er gríðarlega togmikill bíll eins og sést á því að dísilútfærslan togar meira en 400 hestafla Cayenne S. Þessi

mikla toggeta eykur þægindi í akstrinum, t.d. þegar farið er með mikinn búnað í aftanfagni í sumarbústaðinn.

Spurn eftir dísiljeppum er mikil hér á landi og kemur dísilútfærsla Cayenne á besta tíma fyrir Bíla-búð Benna. Sums staðar í Evrópu eru dísilvélar í yfir 90% allra jeppa sem þar seljast. Að stærstum hluta skýrist þetta af sköttum sem eru stighækkandi eftir því sem bílar losa meiri koltvísýring.

V6 eða Cayenne dísil

Cayenne með V6 bensínvélinni er á svipuðu verði og Cayenne dísil. Þegar aðrar staðreyndir eru skoðaðar kemur í ljós að Cayenne dísil er mun sparneytnari en samt mun aflmeiri. Óljóst er því hve mikil spurn verður eftir V6-gerðinni hérlandis. Dísilbíllinn eyðir 5-6 lítrum minna en V6 gerðin. Dísilútfærsla Cayenne losar 195 gr C02/km en jeppar frá samkeppnisaðilunum losa allir í



Cayenne Turbo er nú 4,7 sekúndur í hundraðið.



Einstakur metnaður í efnisvali og frágangi.

kringum 250 gr C02/km. Ekki að þetta skipti öllu máli fyrir bílkaup- endur hér á landi, enn sem komið er. En rætt hefur verið um að setja á „græna skatta“ hér eins og eru í mörgum öðrum Evrópulöndum, þá m. öllum Norðurlöndunum.

Cayenne Hybrid, sem nú er að koma á markað, er með 333 hest- afla V6 bensínvél og 52 hestafla rafmótor. Bíllinn er 6,5 sekúndur í 100 km hraða og eyðslan er 50% minni en í hefbundnum Cayenne V6.

Bílabúð Benna kynnti 4 nýja Porsche 2009

Jóhann Ingi segir að Porsche hafi haldið mönnum við efnið á Vagnhöfða á síðasta ári. Alls voru þá frumsýndir fjórir nýir bílar,

„En stóru tíðindin eru þau að við kynnum líka tvinnbíla- og dísilútfærslu,“ segir Jóhann Ingi.

þ.e. Panamera, Cayenne Diesel, 911 Turbo og 911 GT3.

Og það er ekkert lát á frum- sýningum nýrra bíla. Ný kynslóð Cayenne sem Bílabúð Benna er að kynna þessa dagana, kemur nú með átta gíra Tiptronic S sjálf-

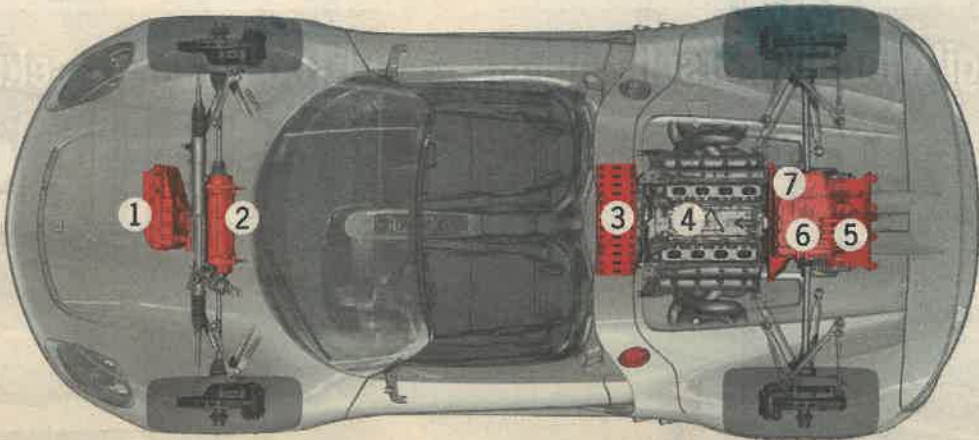
skiptingu. Sú tækni ásamt léttari bílum skilar því að eldsneytisnotk- un Cayenne S og Cayenne Turbo lækkar um 23% á milli árgerða.

Cayenne kom fyrst á markað 2002. Lítlisháttar andlitslyfting var gerð á honum 2007 sem fól í sér minni loftmótstöðu, sex þrepa Tiptronic S skiptingu og beina strokkinnspautun, DFI. Þá dróst eldsneytiseyðslan saman um 20% á milli árgerða. Porsche hefur því náð ótrúlegum árangri á þessu sviði á afar skömmum tíma og ekki einungis í Cayenne. Panamera 4S, 400 hestafla lúxussport- bíll sem hraðar sér úr kyrrstöðu í 100 km hraða á 4,8 sekúndum, eyðir að jafnaði rétt undir 10 lítr- um á hundraðið í blönduðum akstri.

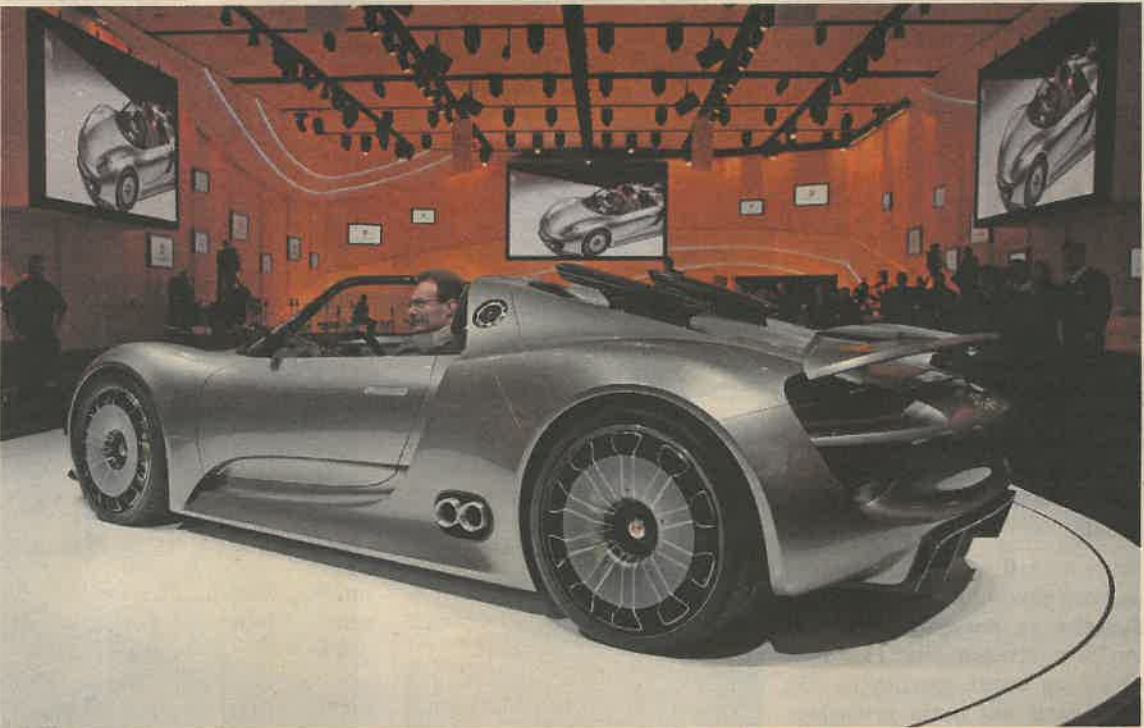
bíll. Hann er sönnun þess að Porsche getur framleitt ofursport- bíl sem skilar minni koltvísýringi en fólksbíll í millistærðarflokki. Það hefur engum framleiðanda tekist fram til þessa. Spyder los- ar innan við 70 gr/km af koltví- sýringi sem samsvarar 3ja lítra eyðslu á hundraðið samkvæmt evrópska NEDC-staðlinum. Spyder er með V8 bensínvél og þremur rafmótorum. Hann er tengiltvinnbíll sem þýðir að hægt er að hlaða lípíum-jóna rafhlöðurnar með venjulegu heimilisrafmagni. Auk þess nýtir kerfið sér varmaorku sem verð- ur til við hemlun bílsins og um- breytir henni í rafstraum sem fer inn á rafgeymana. Ökudrægið er þó ekki nema 25 km á rafmagn- inu einu og sér. En þessi sam- setning aflrásar gerir það hins vegar að verkum að 918 Spyder fer norðurslaufu Nurburgbraut- arinnar á innan við 7,5 mínútum og setur hann þar með ný við- mið.

V8 vélin er byggð á hinni velheppnuðu 3,4 lítra vél í RS Spyder keppnisbílnum. Hún er höfð fyrir miðjum bílnum, rétt framan við afturhjólin. Hún afkastar 500 hestöflum og frá rafmótorunum koma önnur 218 hestöfl. Samtals er því um að ræða 718 hestafla keppnisbíl. Staðsetning vélarinnar og raf- geymanna tryggir bílnum rétta þyngdardreifingu og þar með hámarksgrip á öllum hjólum. Heildarþyngd bílsins er þó ekki nema 1.490 kg. Yfirbyggingin er gerð úr koltrefjastyrtum plast- efnum ásamt magnesíum og áli. Aflið fer í gegnum sjö þrepa PDK-skiptingu sem sér einnig um aflfærslu frá rafmótorunum til fram- og afturhjólanna. Með rofa í stýrinu velur öku-

maðurinn á milli fjögurra mis- munandi aðgerða. Í E-Drive stillingu er eingöngu ekið fyr- ir rafmagni. Í Hybrid stillingu styðst 918 Spyder við afl frá raf- mótorunum og bensínvélinni. Þessi stilling býður allt frá afar sparneytninni notkun á bílnum upp í fullt afl í akstri. Í Sport Hybrid stillingu er einnig boðið upp á bæði kerfin en með meiri áherslu á aflmeiri akstur. Í Race Hybrid stillingu skila aflrás- irnar öllu því afli sem þær geta afkastað. Þessi mikla fjölbreytni í stillingum á aflrásunum gera 918 Spyder að algjöru tímamó- taðkutæki sem er jafnt á heima- velli á kappakstursbrautinni eða í keppni í vistakstri.

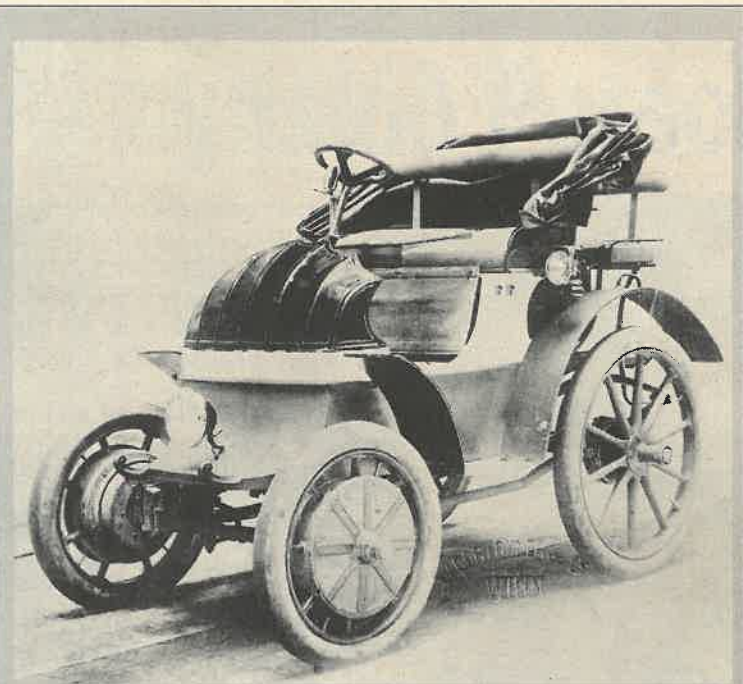


- 1. Aflrafeindatæki.
- 2. Rafafllrás.
- 3. Lípíum-jóna rafgeymir.
- 4. Háþrýst V8 vél.
- 5. Tvíkúplandi girkassi Porsche (PDK).
- 6. Rafmótor.
- 7. Aflrafeindatæki.



918 Spyder vakti gríðarlega athygli í Genf.

Staðreyndir
Aflrásir:
Háþrýst V8-vél og þrír rafmótorar við fram- og afturása. Tengiltvinnbíll með sjö þrepa PDK-skiptingu. Afkastageta (V8): Yfir 500 hestöfl. Afkastageta (rafmótorar): 218 hestöfl. Hámarkshraði á braut: Yfir 320 km/klst. Hröðun: 0-100 km/klst 3,2 sekúndur. C02 losun: 70 gr/km. Eldsneytiseyðsla: 3,0 l/100 km.



Porsche með tvinnbíl árið 1900

Sumir aðdáendur Porsche súpa eflaust hveljur þegar þeir heyra af því að þessi virti sportbílaframleiðandi hafi sett á markað tvinnbíl. En þeir ættu þá að minnast þess að fyrir meira um 110 árum framleiddi Porsche fyrsta tvinnbíl heims. Fyrirtæki Ferdinand Porsche hét Lohner-Porsche Mixte. Það notaði 15 hestafla fjögurra strokka vél til að knýja 80 volta rafal. Rafmagnnið sem þannig var framleitt fór annað hvort beint til tveggja rafmótora við framhjólina eða til að hlaða inn á rafgeyminn. Þetta var fyrsti framleiðsluhæfi tvinnbíl í heimi.

Bíllinn vakti gríðarlega athygli á heimssýningunni í París

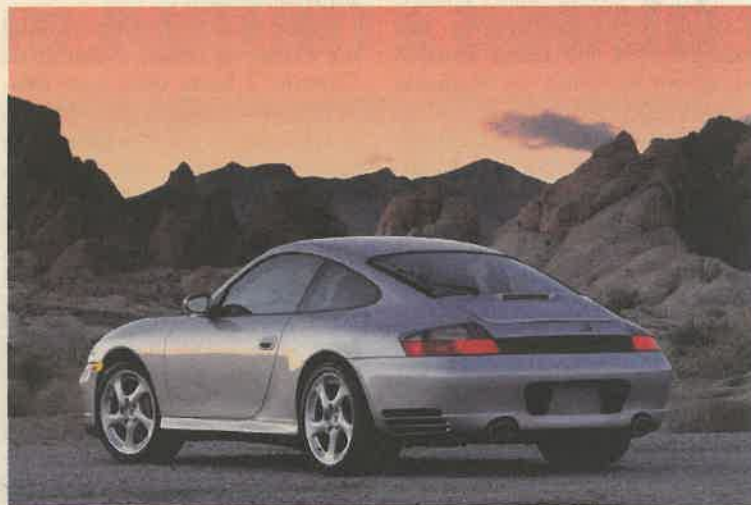
árið 1900. Í fréttum á þessum tíma var sagt frá því að þessi fyrsti gírkassalausi bíll væri sannkölluð bylting. Tveir rafmagnsmótorar afköstuðu 2,5 hestöflum við 120 snúninga á mínútu. Endurhlaðanlegur rafgeymir bílsins skilaði honum 50 km ökudrægi á einni hleðslu.

Rafmótorarnir voru einstaklega skilvirkir og bíllinn nánast hljóðlaus í akstri. Eigin þyngd hans var 1.205 kg. Hann var með bremsur á öllum hjólum í gegnum rafmótorinn að framan og mekanískum bremsum að aftan.

Porsche með fæstar bilanir

Sænska umferðareftirlitið framkvæmir að jafnaði á hverju ári könnun sem segir til um endingu hinna ýmsu bíla.

Í könnun á bílum allt að tólf ára gömlum eru sláandi niðurstöður. Porsche ber höfuð og herðar yfir keppinautana. Bilanir í Porsche 911 Cabriolet árgæðum 1998-2004 reyndust nefnilega engar í 75 bílum sem voru skoðaðir. Í öðru sæti varð Porsche 911 Coupe af sömu árgæðum. Þar reyndist 1,3% af 235 skoðuðum bílum hafa bilanir. Loks í þriðja sæti kom Subaru Forester árgæð 1997-2002 með 2% bilanir í 99 skoðuðum bílum. Í fjórða sæti var síðan Porsche Boxster Cabriolet árgæðir 1996-2004 með 2,2% bilana af 139 skoðuðum bílum.



Engar bilanir komu fram í 911 Cabriolet og örfáir í Coupé.

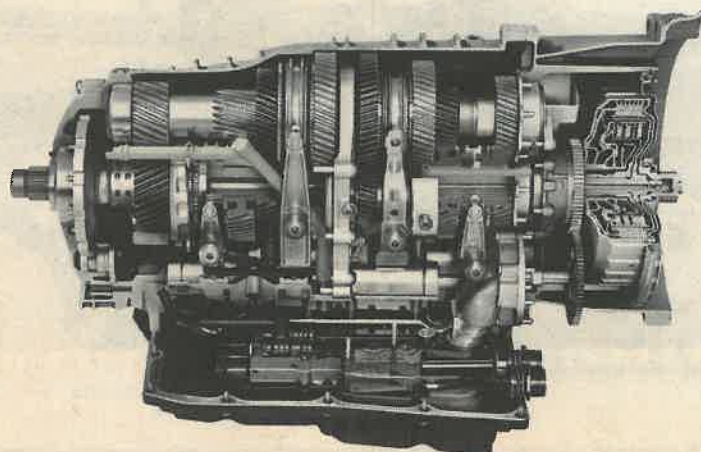
PDK - tvær gírskiptingar í einni

Það sem er ekki síst spennandi við starf sölustjóra Porsche er að fylgjast með tækninýjungum sem koma reglulega með nýjum gerðum. Nú er það PDK-skiptingin (Porsche Doppelkupplung) sem allt snýst um.

Hún er með sjö gírur og allt miðar þetta að því að bíllinn nái meiri hröðun um leið og eldsneytiseyðsla og koltvísýringslosun minnkar. Í raun er um að ræða tvo gírkassa í einum með tveimur kúplingum. Þegar bílur er ekið í 1. gír er strax búið að forvelja 2. gír og koll af kolli. Gírskiptingarnar fara fram á millisekúndum þannig að ekkert orkutap verður. Nefna má Porsche 911 Turbo sem dæmi um það sem PDK gerir. Þegar Turbo bíllinn kom í nýrri kynslóð var hann án PDK. Hröðun úr kyrrstöðu í 100

km hraða tók 3,7 sekúndur og þótti fullgott. Nýr Porsche 911 Turbo með PDK fer nú í 100 km hraða á 3,4 sekúndum. Að stærstum hluta skýrist þetta af PDK-skiptingunni. Samkvæmt tölum frá Porsche er

PDK 60% sneggri en hefðbundin Tiptronic sjálfsskipting. Það er svolítið magnað að hugsa til þess að á árinu 2010 sé hægt að auka afköst um 60%.



Nýr Porsche 911 GT2 RS

Aflmesti götubíll Porsche frá upphafi

Nýr Porsche 911 GT2 RS fór Nürburgring-Nordschleife á sjö mínútum og 18 sekúndum sem er fimmti besti tíminn á brautinni frá upphafi. Bíllinn vegur 1.370 kg og hestöflafjöldinn er 620. Þessi magnaði götubíll Porsche verður frumsýndur á bílasýningunni í Moskvu 25. ágúst næstkomandi.

Þessi ný GT2 RS verður toppurinn á 911-línunni og jafnframt hraðskreiðasti og aflmesti götubíllinn sem Porsche hefur nokkru sinni framleitt. Aflið er 90 hestöflum meira og bíllinn er 70 kg léttari en GT2. Hlutfall afsl og þyngdar er 2,21 kg á

hvert hestafl sem er hið mesta í þessum flokki bíla. Nýtt kjörorð Porsche er Porsche Intelligent Performance sem felur í sér auk- ið afl og meiri sparneytni. Og þrátt fyrir allt þetta gríðarlega afl í GT2 RS er eyðslan um 5% minni en hjá GT2, eða 11,9 lítrar

í blönduðum akstri og koltvísýringslosunin er 284 gr/km.

3,6 lítra, sex strokka boxer- vélin er búin tveimur forþjöppum með breytilegum skurði á túrbínublöðunum. Í gegnum sex gíra beinskiptan gírkassa fer allt aflið til afturhjólanna. Svo það fari ekki allt forgörðum þarf svera barða undir bílinn. Gripmikil sportdekk voru því sérstaklega hönnuð fyrir 911 GT2 RS sem eru í stærðinni 325/30

ZR 19. Hröðun úr kyrrstöðu mælist vera 3,5 sekúndur, 0-200 km tekur 9,8 sekúndur og 0-300 28,9 sekúndur. Hámarkshraðinn er 330 km/klst.

Ofuraflmikill bíll af þessu tagi þarf líka bremsur sem svíkja ekki. Þess vegna er hann búinn PCCB-keramikbremsum. Stöðugleiki bílsins byggir á RS-uppsetningu gormafjöðrunarinnar, PASM (Porsche Adaptive Suspension Management), jafnvægisstöngum og sérstökum vélarfestingum ásamt PSM (Porsche Stability Management).

Útlit nýs 911 GT2 RS er skýrt aðgreint frá 911 GT2 með mikilli notkun koltrefjastyrktra efna í yfirbyggingu með mattri áferð, breiðari felgum og stærri hjóla- skálum að framan, nýjum 911 GT álfelgum með læsingum og „GT2 RS“ merkingum á dyrum og afturhlara.

911 GT2 RS er eingöngu framleiddur í 500 eintökum.



Það er keppnisbragur yfir innanrýminu.



Cayenne Turbo notar nú 23% minna eldsneyti en hröðunin er meiri og billinn er léttari.

500 hestafla lúxusjeppinn kominn í annarri kynslóð með nýju útliti

Stærri og sparneytnari Cayenne Turbo

Það er komið að stóru stundinni fyrir fjölmarga aðdáendur Porsche Cayenne. Átta árum eftir að þessi magnaði sportjeppi var fyrst kynntur er hann kominn í annarri kynslóð. Hann er nú kynntur í Turbo-útfærslu hjá Bílabúð Benna, umboðsaðila Porsche á Íslandi, sem nú fagnar 35 ára afmæli sínu.

Porsche hefur aldrei farið hjálarkörð þegar gerðar eru útlitsbreytingar á bílum fyrirtækisins milli kynslóða. Það er jafnan hæg framþróun og lítilsháttar útlitsbreytingar á bílum fyrirtækisins sem stundum einungis innvígðir skilja til fulls. Annað á hins vegar við um 2011 árgerð Porsche Cayenne. Hann virkar í fyrstu minni en forverinn en þegar tölurnar eru skoðaðar eru hann 48 mm lengri, og 11 mm hærri. Hjólhafið er sömuleiðis 44 mm meira og sporviddin er líka meiri. Línurnar í bílnum er ávalari, sérstaklega afturhlutinn. Þúströrin eru sverari og afturhlerinn er merktur bæði PORSCHE og Cayenne. Nýjar línur eru í vélarhlífinni með áberandi broti. Þar er heildarsvipurinn meira í ætt við 911 en

áður. Framlúgtirnar, með fjórum sjálfstæðum LED-ljósum, eru þó augþynnilega tilvísun í Panamera. Að aftan eru líka komnar nýjar LED-lúgtir og svipurinn að aftan er ávalari og sportlegri. Afrakstur þessara breytinga er sá að heildarsvipurinn er orðinn mun sportlegri og meira í takt við sögulegar hefðir Porsche. En þrátt fyrir meiri stærð er Cayenne engu að síður tæpum 200 kg léttari, hraðskreiðari og umhverfisvænni. Þetta er afrek. Útlitslega er Cayenne er orðinn enn meiri Porsche en áður.

Það magnaða við Cayenne Turbo er að hann fellur hvergi í staðlaðan flokk. Er hann sportjeppi? Er hann ofursportbíll? Eða er hann notadrjúgur heimilisbíll búinn kostum sem aðrir heimilisbílar



Vel er búið að öikumanni og farþegum í Cayenne Turbo.

hafa ekki? Hann er allt þetta og í raun miklu meira til. Þegar litið er framhjá fagurfræðilegu þáttunum við hönnun bílsins er af nógu að taka. Þegar Cayenne Turbo kom á markað 2002 var uppgæfin hröðun í 100 km 5,6 sekúndur. Nú skilar 500 hestafla V8 vélin hröðun úr

kyrrstöðu í 100 km hraða á 4,7 sekúndum, 0,9 sekúndum hraðar en fyrsta gerð bílsins. Allt hjálpast þarna að. Vélin er að sjálfsögðu 50 hestöflum aflmeiri nú en þegar hann kom fyrst á markað og breyting frá síðustu gerð er átta þrepa Tiptronic S sjálfskipting í stað sex þrepa og auk þess er bíllinn léttari og straumlínulagaðri.

Það er hrein upplifun að setjast undir stýri á Cayenne Turbo, ekki síður en þegar hann kom fyrst á markað. En núna er enn meiri klassi og fágún yfir öllu. Efnisvalið og frágangurinn er í hæstu gæðum. Það var t.d. alcantara áklæði á hliðum og toppi bílsins sem var prófaður og heildarsvipurinn yfir mælaborðinu er orðinn skýrari. Komin eru ný sæti sem umlykja öikumann og skorda hann í beygjum. Aftursætin eru stærri. Þau eru á sleða og hægt að halla sætisbökunum.

Sjálfvirka fjöðrunarstillingin er þarna til staðar. Hún býður upp á þægindi, venjulega stillingu og sportstillingu með stífari fjöðrunareiginleikum. Svo er hægt að fara skrefinu lengra og velja sportstillingu sem breytir líka inngjöfnni.

Tvíðli er kannski orðið sem lýsir Cayenne Turbo. Þrátt fyrir

Er hann sportjeppi?
Er hann ofursportbíll?
Eða er hann notadrjúgur heimilisbíll búinn kostum sem aðrir heimilisbílar hafa ekki?
Hann er allt þetta og í raun miklu meira til.

þessa 500 hesta undir vélarhlífnni er hann ekki eins og flestir ofursportbílar í akstri. Hann er mýktin uppmáluð og hljóðlátur í akstri í borgarumferðinni. Í stað sex þrepa skiptingu kemur hann nú með átta þrepa Tiptronic S og í venjulegri notkun leitast hann stöðugt við að hámarka eldsneytisnýtnina með því að lágmarka snúningshraða vélarinnar. Stop-start kerfið drepur á vélinni við umferðaljós til að draga enn frekar úr eldsneytisnotkun. Hann er notadrjúgur sem heimilisbíll og léttur á fóðrum. Miðað við fyrri gerð er eldsneytisnotkunin allt að 23% minni og CO2-losun 25% minni.

En um leið og pinninn er kitlaður breytist karakterinn svo um munar og vélarhljóðið um leið. Hröðunin við dálitla inngjöf er ólík öðru sem menn geta upplifað í lúxussportjeppa. En hún er engu að síður alltaf faguð og veggripið með hreinum ólíkindum. Stíngt fjór hjóladrifið beinir 40% átaksins til framhjóllanna og 60% til afturhjóllanna þannig bíllinn er stöðugt með fullkomið veggrip við allar aðstæður. Það lýsir kannski best upplifuninni að aka Cayenne Turbo að maður treystir sér til að fara á honum í beygjur á hraða sem væri vitfirring á öllum öðrum lúxussportjeppum. 4,7 sekúndur úr kyrrstöðu segir líka allt sem segja þarf um þetta ökutæki. Munið að 911 Carrera er 4,9 sekúndur sömu vegalengd. Cayenne Turbo er því hraðskreiður á allan mælikvarða - ekki einungis í samhengi við aðra lúxussportjeppa. Cayenne Turbo er því málið fyrir sportlega þenkjandi öikumenn jafnt sem aðra. Hið fullkomna tvíðli.

Porsche Cayenne Turbo

Vél: V8, fjórir yfirleggjandi knastásar, 32 ventlar, tvær forþjöppur, tveir þrívirkir hvarfakútar, hvor með tveimur súrefnismum fyrir hvora strokkaröð, sjálfvirk auto-stop kerfi, rúmtak 4.806 rsm.
Hestöfl: 500 hestöfl við 6.000 snúninga á mínútu.
Tog: 700 Nm við 2.250-4.500 snúninga á mínútu.
Gírskipting: Átta þrepa Tiptronic S.
Fjöðrun: Hæðarstillanleg loftþúfa fjöðrun.
Hjól og felgur: 8.5 J x 19 á 265/50 R 19.
Elgin þyngd: 2.170 kg.
Hámarks leyfileg þyngd: 2.880 kg.
Lengd: 4.846 mm.
Breidd: 1.939 mm.
Hæð: 1.702 mm.
Hámarks hraði: 278 km/klst.
Hröðun: 0-100 km/klst 4,7 sekúndur.
Eldsneytisnotkun: 16,2 l innanbæjar, 8,8 l í þjóðvegaakstri, 11,5 l í blönduðum akstri.



Cayenne Turbo er hraðskreiður á allan mælikvarða, ekki einungis í samhengi við aðra lúxusjeppa.

Pantanir á Cayenne langt fram úr væntingum

Michael Macht, stjórnarformaður Porsche, telur að bílaíðnaðurinn sé að rétta úr kútnum og bendir í þeim efnum m.a. á óvænta söluaukningu á Porsche Cayenne sportjeppanum. Macht segir að nokkrum vikum fyrir markaðssetningu á Cayenne hafi pantanir á nýju kynslóðinni farið fram úr væntingum. Bílabúð Benna kynnir einmitt nýjan Cayenne í Porsche-salnum á Vagnhöfða um helgina.

„Við horfum fram á ótrúlegar tölur í pöntunum á nánast öllum markaðssvæðum í Evrópu,“ sagði Macht í samtali við vikuritíð Business Week. „Allt hnígur í þá átt að samdráttarskeiðinu sem við höfum upplifað sé lokið,“ bætti hann við.

Ný upplifun með Burmester

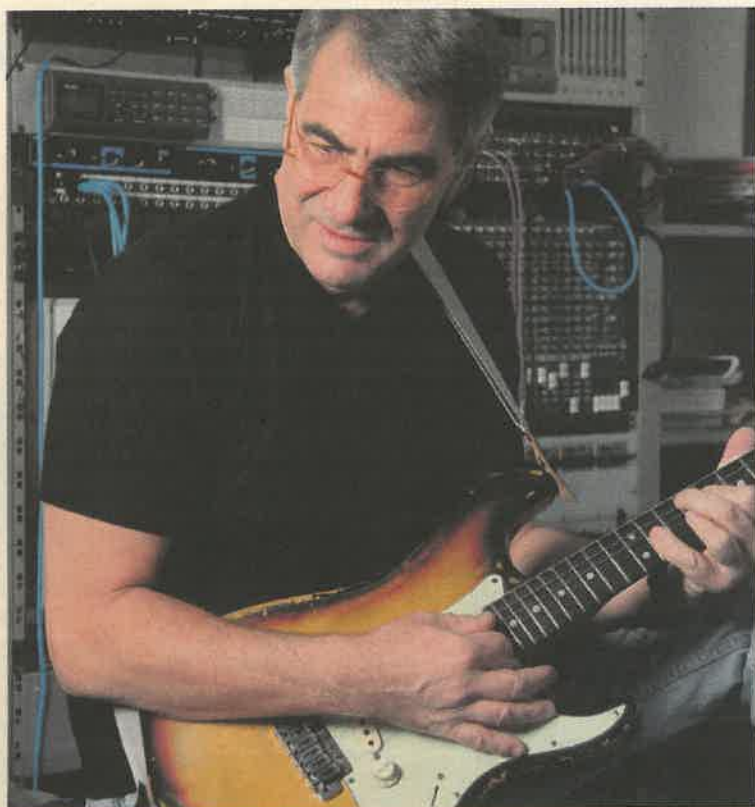
BOSE - hljómtækin, sem eru staðalbúnaður í Cayenne Turbo, skila mögnuðum hljómgæðum í gegnum 14 hátalara og 585 watta, 9 rása magnara. Hljómtækin eru sérstaklega hönnuð fyrir Cayenne. Þeir sem leggja ofuráherslu á hinn fullkomna hljóm og vilja í engu spara til eiga val um Burmester-hljómtækin sem veita sams konar upplifun og menn verða fyrir í hinum fullkomna hljómleikasal. Þeir sem kannast við þessi hljómtæki vita að hér eru engar ýkjur á ferð.

Burmester er með höfuðstöðvar í Berlín og er einn virtasti hljómtækjaframleiðandi heims. Hljómkerfið frá Burmester í Cayenne

gerðunum er byggt upp eftir nákvæmlega sömu tækniviðmiðum og hágæða heimilistæki frá fyrirtækinu. Engu er til sparað í framleiðslunni, handverkið er óaðfinnanlegt og hljómgæðin óviðjafnanleg.

Gæði hljómkerfisins byggir á óteljandi smáatriðum sem öll hafa þann tilgang að byggja upp hinn fullkomna hljóm. Burmester hljómkerfið er með 16 rása, 1.000 watta magnara og 16 hátölurum. Hljómkerfið er fánlegt sem aukabúnaður í allar gerðir Cayenne. ■

Dieter Burmester veit hvað hann syngur.



Cayenne S Hybrid - tvinnbíllinn frá Porsche

Lúxusjeppinn sem hægt er að „sigla“

Nýr valkostur í Cayenne línunni frá Porsche er tvinnbíllinn Cayenne S Hybrid. Bíllinn verður fánlegur hjá Bílabúð Benna síðar á þessu ári en ljóst er að hann brýtur blað á mörgum sviðum bílahönnunar og framleiðslu og á eftir að vekja mikið umtal og athygli.

Porsche segir að Cayenne S Hybrid sé fyrsti bíllinn sem geti „siglt“ eins og fyrir þöndum seglum. Ekki svo að skilja að hann fái haffærisskírteini frá Siglingamálastofnun. Heldur er átt við það að hægt er að „krúsa“ á bílnum á þjóðvegum landsins án þess að V6-vélin snúist einn einasta snúning. Samtíðinnun afbrásanna, brunahreyfils og rafmótora, lækkar þannig eldsneytiseyðslu bílsins um allt að 30% í samanburði við hefðbundinn Cayenne.

Tölvukerfi sem gæti stýrt farþegaflugvél

Porsche hefur hannað nýja rafafrás fyrir Cayenne S Hybrid sem gegnir bæði hlutverki rafmótora sem knýja bíllinn áfram og rafals sem framleiðir raforku. Rafafrásin er tengd 240-sellu nikkell málm-hýdríð rafgeymum sem eru staðsettir undir farangursrými bílsins. Kerfinu stjórnar svokallaður Hybrid Manager sem er tölvukerfi nægilega öflugt til að stýra farþegaflugvél. Í Cayenne S Hybrid meðhöndlar tölvan þrívísar sinnum fleiri gögn en eðlilegt teldist í bíl með hefðbundnum brunahreyfli, eða um 20.000 breytur í stað u.þ.b. 6.000 breyta sem nægja til þess að tryggja eðlilegan gang bensínvélar með réttum kveikjutíma og innsprautunarferli. Til þess verður líka að líta að afbrásir Cayenne S Hybrid fela í sér fimm mismunandi akstursstillingar.

Umhverfi ökumannsins er engu að síður hið sama og venjulega. Notkun og akstur bílsins er með hefðbundnum hætti. Bíllinn er með girskiptistöng fyrir nýju átta þrepa sjálfskiptinguna en aðgerðirnar sem hægt er að framkvæma með henni eru þó einungis tvær; áfram og aftur á bak. En á bak við tjöldin stýrir hátæknibúnaður vinnsluferli og aðgerðum bílsins án þess að ökumaður verði þess var.



Cayenne Hybrid eyðir 8,2 lítrum og afkastar 380 hestöflum.

Þessara aðgerðir eru fimm talsins:

1. Rafknúinn akstur á allt að 60 km hraða á klst.
2. Endurheimt orku við hemlun. Rafmótorinn gegnir hlutverki rafals og hleður raforku inn á rafgeymana.
3. Akstur og hleðsla: Bensínvélin knýr áfram bíllinn og rafalinn til að framleiða raforku inn á rafgeymana.
4. Sigling - skilvirk stilling fyrir

þjóðvegaakstur þar sem „drepð er á“ bensínvélinni meðan bíllinn fer áfram á allt að 156 km hraða á klst.

5. Start-stop aðgerð: Það drepst á vélinni þegar bíllinn er stöðvaður, t.d. á umferðarljósum. Yfirleitt tekur bíllinn síðan af stað fyrir rafmagni og bensínvélin kemur inn síðar.

Næstum helming allrar minnkunar á eldsneytisnotkun

má rekja til Hybrid Managerkerfisins sem stýrir vinnsluferli vélarinnar. Allar bensínvélar búa við hlutfallslega óhagstæða eldsneytisnotkun í þéttri borgarumferð. Ástæðan er m.a. sú að aukið álag verður á vélina þegar spjaldventillinn er nánast algjörlega lokaður. Hann opnast þó að hluta um leið og rafallinn fer að framleiða raforku inn á rafgeymana. Þar með minnkar álagið og eldsneytisnýtingin verður hagstæðari.

Kerfið er líka eldsneytissparandi þegar raforka streymir frá hlöðnum rafgeymum inn í afbrásina því þá slekkur kerfið á brunahreyflinum meðan rafmótorarnir sjá um að knýja bíllinn áfram. Fáeinna millimetra breyting á afstöðu spjaldventilsins og fáein amper frá rafgeymunum stuðla þannig að 44% minnkunarinnar á eldsneytisnotkun.

3ja lítra, V6 vélin í Cayenne S Hybrid er með forþjöppu. Afkastagetan er 333 hestöfl og hámarkstog 440 Nm. Þegar 228 volta rafgeymirinn er hlaðinn

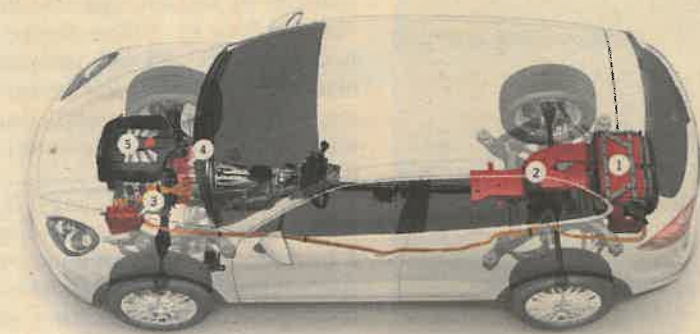
Næstum helming allrar minnkunar á eldsneytisnotkun má rekja til Hybrid Managerkerfisins sem stýrir vinnsluferli vélarinnar. Allar bensínvélar búa við hlutfallslega óhagstæða eldsneytisnotkun í þéttri borgarumferð.

getur hann að auki skilað út í afbrásina 47 hestöflum eða 300 Nm togi. Þetta tryggir þessum rúmgóða fimm manna lúxusjeppa allt frá jafnri og mjúkri hröðun upp í ofsafengið viðbragð.

Þjappan fyrir loftfrískunarkerfi Cayenne S Hybrid og vökvastýri-dælan eru rafstýrð sem þýðir að þessi búnaður virkar áfram þótt kerfið drepri á V6-vélinni. ■

Cayenne S Hybrid Staðreyndir

Rúmtak vélar: 2.995 rsm.
Heildarafi: 380 hestöfl.
Hámarkstog: 580 Nm.
Hámarkshraði: 242 km/klst.
Hröðun: 0-100 km á 6,5 sekúndum.
Afbrásir: 3ja lítra V6-vél með forþjöppu, rafmótor sem skilar stíngdu fjórhjóladrifi.
CO2-losun: 193 gr/km.
Eldsneytisnotkun (NEDC): 8,2 l/100 km.



1. High voltage nickel-metal hydride battery
2. Air supply duct
3. Power electronics
4. Hybrid module
5. 3.0-liter V6 compressor engine

Fjórða víddin frá Porsche

Porsche Panamera er meðal sýningargripa í sýningarsal Porsche hjá Bílabúð Benna í Vagnhöfða. Panamera er fyrsti fernra dyra sportbíllinn frá Porsche en áður höfðu verið smíðaðar frumgerðir slíks bíls sem þó fór aldrei í framleiðslu. Porsche framleiðir nú fjórar gerðir bíla og Panamera brúar bilið á milli 911 og Cayenne sportjeppans. Sjálfir kalla Porsche-menn Panamera fjórðu víddina. Enda þótt hann sé fernra dyra og fjögurra sæta gegnir hann hlutverki þriggja bíla; fjölskyldubíls, hreinræktaðs sportbíls og forstjórabíls. Eins og 911 kemur Panamera í þremur megingerðum; þ.e. S og aldriftsgerðunum 4S og Turbo.

Panamera er næstum fimm metrar á lengd. Hann ber ættareinkenni Porsche Carrera að framan og á hliðum en aftursvipurinn kallar á enn meiri eftirtekt. Til að skapa lúxusvistarverur í tveimur aftursætum með nægu höfuðrými er afturhlutinn kúptur eins og á hlaðbak.

PDK og átta strokkar

Í reynsluakstri á Panamera þegar hann var frumkynntur blaðamönnum í Þýskalandi í fyrra gafst kostur á því að prófa alla dýrðina. Það var ekki síður magnað að setjast inn í bílinn og að berja hann augum að utan fyrsta sinni. Hönnun, búnaður og stjórntæki, þægindabúnaður, lúxus, hljóðeinangrun, hljómtæki og efnisval verður varla toppað. Það fer vel um fyrirtækiseigandann í aftursætinu sem býr við sitt eigið loftfrískunarkerfi og það er meira að segja kæling í sætinu í vissum gerðum.

Fyrst var sest undir stýri á Panamera S með sjö gíra PDK-girkassanum. PDK er magnað verkfræðandiundur með eina kúplingu fyrir gíra í oddatölu og aðra fyrir gíra í jafnri tölu. Þetta stýttir



Panamera Turbo er 500 hestöfl og hraðar sér í 100 km hraða á 4 sekúndum.

gírskiptitímann svo um munar og fullnýtir orku án þess að slegið sé af. Vélin er átta strokka með 4,8 lítra slagrymi. Án forþjöppu skilar hún 400 hestöflum og tugið er 500 Nm að hámarki. Seinni prófunardaginn var Turbo-gerðin prófuð. Eins og vænta mátti var upplifunin önnur. 500 hestöfl og hröðun í 100 km hraða tekur 4,0 sekúndur. Það merkilega við Panamera Turbo er samt hversu víðráðanlegur bíllinn er að öllu leyti. Nánast jöfn þyngdardreifing á öxlana, lágur þyngdarpunktur, breiður bíllinn, ógnvænlega sverir hjólbardar ásamt fullkomnun í loftaflsfræðum sér um að glíman við miðflóttaflið tapast ekki.

Það er ævintýri líkast að keyra Panamera. En það er ekki síður upplifun að sjá hann með berum augum og virða fyrir sér það sem sumir kalla fagurfræðilega fullkomnun.

Panamera er coupé-legur að aftan.
Mynd: Guðjón Guðmundsson



Hvað í verkfræðilegri hönnun Cayenne var sótt til Bílabúðar Benna?

Morgunblaðið var eitt þeirra dagblaða á Íslandi sem sinni skrifum um bíla af miklum metnaði. Það sá til þess að lesendum bærust þær hræringar sem áttu sér stað í bílaheiminum meðal annars með því að senda blaðamann á stóru bílasýningarnar í Evrópu. Í september 1999 skýrði bílablað Morgunblaðsins frá því að bræðurnir Benedikt og Jón Eyjólfssynir væru staddir á bílasýningunni í Frankfurt. Bílabúð Benna hafði þá nýlega tekið við Porsche umboðinu á Íslandi.

Blaðamaður Morgunblaðsins lumaði greinilega á ágætu „skúbbi“ því hann lætur þess getið að Benedikt Eyjólfsson, eigandi Bílabúðar Benna, og bróðir hans, Jón, eigi þó eftir að reka fleiri erindi í Þýskalandi.

Í frásögn Morgunblaðsins segir svo: „Síðastliðinn miðvikudagsmorgun héldu þeir bræður til Stuttgart þar sem

Porsche hefur bækistöðvar sínar. Bílabúð Benna hefur, sem kunnugt er, tekið við umboði fyrir Porsche á Íslandi. Erindi þeirra bræðra til Stuttgart var þó ekki tengt beinum viðskiptamálum heldur vildu stjórnendur tæknideildar fyrirtækisins eiga fund með þeim og læra af reynslu fyrirtækisins í breytingum á jeppum og jeppasmíði. Porsche hefur sýnt sérstakan áhuga fyrir smíði Bílabúðar Benna á íslenska XTREMER jeppanum, sem frumsýndur var á Íslandi fyrir tveimur árum. Bílabúð Benna er eini umboðsaðili Porsche í Evrópu sem hefur víðtæka þekkingu á jeppum og breytingum á þeim.“

Herra Puttswagen hrifinn

Þess ber að geta að þetta átti sér stað áður en Porsche setti

Þess ber að geta að þetta átti sér stað áður en Porsche setti Cayenne jeppann markað. Það gerðist ekki fyrir en þremur árum síðar.

Cayenne jeppann markað. Það gerðist ekki fyrir en þremur árum síðar, eða 2002. Í viðtali við Morgunblaðið sagði Benedikt m.a.:

„Það hefur verið settur upp sérstakur fundur með okkur



og tæknimönnum Porsche sem vinna að hönnun jeppa. Herra Puttswagen, einn af yfirmönnum Porsche, hefur fjórum sinnum heimsótt fyrirtæki okkar. Í þessum ferðum sínum skoðaði hann XTREMER jeppann og margt fleira. Þetta vakti svo mikinn áhuga Porsche að Puttswagen tók gögn með sér til Þýskalands og sóttist fyrirtekið eftir ítarlegri upplýsingum. Nýlega barst síðan fyrirsögn frá Porsche um hvort við vildum gefa álit okkar á þróunarvinnu þeirra og kynna jafnframt okkar starf,” segir Benedikt.

„Þeir bræður hafa undirbúið

síð undir fundinn í tvær vikur og koma ekki tómhentir í höfuðstöðvar Porsche í Stuttgart. „Við höfum ýmis gögn meðferðis og leggjum fram hugmynd um okkar draumabíl.“

Þetta var þó ekki í fyrsta sinn sem erlendur bílaframleiðandi sóttist eftir þarflegum ábendingum frá Bílabúð Benna. Musso verksmiðjurnar nýttu sér þekkingu og ábendingar þeirra bræðra til að betrubæta Musso jeppann. Tæknimaður frá Musso var í hálfan mánuð á Íslandi og leiddi þetta til breytinga m.a. á hásingu, vél, fjöðrunarkerfi, þéttistum og fleiru.

Ný og glæsileg þjónustumiðstöð

í Chevrolet-húsinu við Tangarhöfða

Sannkölluð bylting hefur orðið á þjónustumiðstöð Bílabúðar Benna eftir að hún var flutt í Tangarhöfða, við hlið Chevrolet-umboðsins. Þjónustumiðstöðin, þar með talið hjólbarðaverkstæðið, er á um 800 fermetrum. Því til viðbótar bætist 120 fermetrar í mótökunni. Húsnæðið er allt ný uppgert og sérstaklega útfært fyrir þjónustu af þessu tagi.

Samtals eru tólf bílalyftur í þjónustumiðstöðinni. Ellefu manns starfa hjá þjónustumiðstöðinni. Þjónustustjóri er Gísli Sverrisson. Hann segir nýju húsa-kynnin henta vel fyrir starfsemina og að þau verði til þess að þjónusta við eigendur Porsche, Chevrolet og SsangYong verði enn betri en áður.

Hraðþjónusta meðan beðið er

„Við bjóðum núna í fyrsta sinn upp á svokallaða hraðþjónustu. Bíleigendur geta komið með litlum fyrirvara og látið smyrja bílinn og framkvæma ýmsar smáviðgerðir án þess að panta tíma. Við verðum með snyrtilega aðstöðu fyrir bíleigendur í Chevrolet-salnum þar sem þeir geta á meðan beðið er kynnt sér nýjar gerðir Chevrolet eða SsangYong eða einfaldlega slappað af yfir dagblöðunum og kaffibolla,“ segir Gísli. Hann segir að spennandi



verði að sjá hvernig tenging þjónustumiðstöðvarinnar við sölusalinn á nýju bílunum komi út. Það sé nánast opið á milli móttökunnar og sölusalarins.

Meiri gæði og ábyrgð

Flotinn sem þjónustumiðstöðin sinnir er á bilinu 1.500-2.000 bílar. Þetta eru bílar sem komið er með í reglulegt eftirlit og viðhald. „Við leggjum líka mikla áherslu á að þjónusta eldri bíla frá okkur. Það er þekkt fyrirbæri að margir eigendur eldri bíla fari með þá annað en til umboðanna til viðhalds og viðgerða. Þetta eru góðir viðskiptavinir og góð viðskipti sem við myndum sannarlega vilja fá tækifæri til að sinna,“ segir Gísli.

Hann bendir á að sumum hætti til að gera óraunhæfan verðsamanburð milli umboðsins og verkstæða sem jafnvel eru ekki með faglærða menn í vinnu og nota ekki varahluti sem eru við-

urkenndir af framleiðanda. Gísli segir að vissulega hafi færst í aukana að umboð hafi boðið upp á varahluti framleidda af öðrum en bílaframleiðandanum. „Við höfum skoðað það en komist að þeirri niðurstöðu að upprunalegir varahlutir í okkar tegundir séu lítið dýrari en varahlutir á eftirmarkaði. Við höfum náð það góðum samningum við okkar birgja að við erum fyllilega samkeppnishæfir. Og það sem síðan

vegur upp verðmuninn, ef einhver er, eru meiri gæði og ábyrgð á hlutum frá framleiðanda.“

Allur búnaður og verkfæri voru endurnýjuð um leið og flutt var í nýja húsnæðið. Þjónustumiðstöðin er með bilanagreina sem koma frá framleiðendunum og eru þeir uppfærðir með reglulegu millibili. Gísli segir að þær breytingar séu að verða að framleiðendur séu að koma sér saman um sameiginlega framsetningu á greiningarforritum. Með þessu verður snúið af þeirri leið að hver og einn framleiðandi hafi sína sérstöku gerð af tölvum og forritum sem eykur mjög kostnað þeirra og ekki síður þjónustuaðila. Gísli segir að það verði stöðugt flóknara að bilanagreina nýja bíla. Hér áður fyrr hafi þetta verið gert með lítilli handtölvu en núna sé þetta gert með þeim hætti að jafnvel tæknimenn hjá framleiðandanum erlendis tengist tölvu bifvélavirkjans hér heima. Sem dæmi má nefna að til þess að forrita nýja lykla eða þjófavarnabúnað í bíl þarf að tengjast gagnabönkum erlendis. Starf bifvélavirkjans hefur gerbreyst á síðustu árum. Starfið snúist nú orðið meira um tölvugreiningar og raf-ræna úrvinnslu en hefðbundnar viðgerðir. Það geti þó breyst aftur nú þegar hægst hefur á innflutningi nýrra bíla og viðhald eykst á eldri flota.

Reynsluakstur:

Sneggri og 20% sparneytnari Cayenne Diesel

Dísilútfærsla Porsche Cayenne hefur átt upp á pallborðið hjá Evrópumönnum þar sem langstærsti hluti bílaflotans er knúinn dísilvélum. Kostir þeirra umfram bensínvélar eru augljósir út frá hagrænu og umhverfislegu tilliti; minni eldsneytisnotkun og minni losun koltvísýrings. Einnig verður að líta til þess að Evrópubúar eru með eindæmum ferðaglaðir. Ferðalögin liggja gjarnan til annarra landa í álfunni og þá oft með hjólhýsi eða tjaldvagna í eftirdragi. Griðarlegt tog nýju dísilvélarinnar í Cayenne Diesel kemur þar í góðar þarfir og ekki skemmir að í nýju útfærslunni eru breytingar sem draga verulega úr eldsneytisnotkuninni.

Cayenne Diesel er með 3,0 lítra, V6 vél sem er í senn aflmikil og þýðgeng. Það er varla að það heyrir að það sé dísilvél sem knýr þennan bíl áfram, svo lágvær er hún. Það finnst hins vegar á toginu sem virðist alveg endalaust. Vélin skilar 240 hestöflum, sem þykir kannski ekki mikið á mælikvarða Porsche, en hámarkstog er 550 Nm. Það er því ljóst á þessum tölum að Cayenne Diesel er dugnaðarforkur sem hentar til margvíslegra nota en er um leið þægilegur í öllum venjulegum borgarakstri vegna þýðleika vélarinnar. Hröðunin úr kyrrstöðu í 100 km hraða er í raun ótrúleg fyrir þetta stóran dísilbíl; 7,8 sekúndur en var í fyrri gerð 8,3 sekúndur og það munar um minna.

Stóru tíðindin, fyrir utan útlitsbreytingarnar sem raktar eru í greinum um Cayenne Turbo og Cayenne S Hybrid, eru að þrátt fyrir meira afl og meiri hröðun fellur eldsneytisnotkunin umtalsvert nið-



ur, eða um allt að fimmtung. Sömu-leiðis losar bíllinn nú 20% minna af koltvísýringi út í andrúmsloftið og það skiptir veigamiklu máli fyrir markaðssetningu bílsins í flestum Evrópulöndum þar sem mið er tekið af losun koltvísýrings í skattlagningu bíla.



Cayenne Diesel er með 100 lítra eldsneytistank. Uppgefnar tölur í þjóðvegaakstri eru 6,6 lítrar á hundraðið sem þýðir ökudrægi upp á rúma 1.500 km.

Forbjappan í nýjum Cayenne Diesel er með breytilegum skurðpunkti, VGT, sem skilar meiri afkastagetu frá vélinni og enn meira togi, ekki síður á lágu vélarsnúningi.

Eins og aðrar gerðir Cayenne 2011 árgerðar er dísilbíllinn nú kominn með átta þrepa Tiptronic S sjálfskiptingu sem á stóran þátt í minni eldsneytisnotkun bílsins og meiri hröðun.

Cayenne Diesel er 0,5 sekúndum fljótari í 100 km á klst en fyrri gerð.

Cayenne Diesel

Vél: V6.
Rúmtak: 2.967 rsm.
Afl: 240 hestöfl við 4.000-4.400 sn/mín.
Tog: 550 Nm við 2.000-2.250 sn/mín.
Drifrás: Porsche veggripsstýring (PTM), sitengt aldrif með sjálfvirkri læsingu á mismunadrífi, skríkvörn, hemlunarátaksdreifing.
Girskipting: 8 þrepa Tiptronic S.
Eigin þyngd: 2.100 kg.

Hámarkshraði: 218 km/klst.
Hröðun: 0-100 km/klst 7,8 sekúndur.
Millihröðun: 80-120 km/klst 5,3 sekúndur.
Eldsneytisnotkun: 8,7 l innanbæjar, 6,6 lítrar í þjóðvegaakstri, 7,4 lítrar í blönduðum akstri.
Losun koltvísýrings: 195 gr/km.
Verð: 13,9 miðað við gengi evru 159.