

רכב+

מוסף רכב "הארץ" מרץ 2012

תערוכת

אוטומוטור 2012





מוסף רכב "הארץ" מרץ 2012

06 תערוכת אוטומוטור 2012. תערוכת הרכב הדו-שנתית בגני התערוכה: כל המידע, כל המכוניות, כל החידושים

16 הקניה הטובה ביותר ב-160,000 שקל. מתלבטים בין רכב שטח למכונית ספורט? גם זה קורה. ארבע מכוניות מאוד שונות בתקציב דומה / אייזיק דוידוביץ'

26 עצבני עצבני אבל לא מהיר. אייזיק וערן מוכיחים לכם כי בכביש, הזמן עושה את שלו. הצטרפו לניסוי שאינו מדעי, אבל בהחלט מוכיח / אייזיק דוידוביץ' וערן אביבי

34 לגזור ולתלות על הדשבורד. רשימת מכולת של עצות מועילות מהמומחים, שתעזור לכם לעשות את הדרך למכולת בטוחה יותר / אייזיק דוידוביץ' וערן אביבי

36 גג נפתח? לא מוכרח. האם צריך בקרת שיוט בישראל? ובשביל מה לי מושב חשמלי עם זכרונות? אבזור ברכב חדש, מה כדאי ומה מיותר / אייזיק דוידוביץ'

תוכן: אייזיק דוידוביץ' וערן אביבי | צילומי שער: יח"צ

מנהלת הפקה: סמדר אברבך | עיצוב גרפי: סטודיו קליימקס בע"מ 03-7516747 www.climax-design.co.il

מנהלת פרסום: אילנה כהן 03-5121117 ilanac@haaretz.co.il | מנהלת המחלקה המסחרית: לימור טילן

דפוס: גרופרינט הארץ

"הארץ" המחלקה המסחרית / רח' שוקן 21, תל אביב

טל'. 03-5121311 / פקס. 03-5121170

המערכת אינה אחראית לתוכן המודעות. המערכת מבקשת להבהיר כי המוסף הינו פרסומי ואין לראות במאמרים ו/או במודעות המלצה מכל סוג שהוא.

הארץ
המחלקה המסחרית



תערוכת אוטומוטור 2012

צילומים: יח"צ

www.ravmotor.co.il



תערוכת הרכב הדו-שנתית המתקיימת בפסח בגני התערוכה בת"א כבר בת 24. תערוכת אוטומוטור הינה התערוכה למכוניות, אביזרים וחידושים טכנולוגיים ומתקיימת בכל שנה זוגית בפסח בגני התערוכה תל אביב, אשר נוסדה בשנת 1988 ונערכה לראשונה ב-1989. אוטומוטור משתרעת על כל שטחי החוץ ובכל האולמות של גני התערוכה ומשתתפים בה יבואני רכב רבים.

השנה תתקיים תערוכת אוטומוטור בין התאריכים ה-11-8 באפריל (כולל) בין השעות 10:00 עד 21:00.

מחיר כרטיס לתערוכה (ילד מגיל 5 מחויב בכרטיס) הוא 89 שקל (בקניה מוקדמת דרך משרד הכרטיסים הדרן, מובטחת הנחה לצד עמלת טיפול של 15 שקל).

התערוכה מתקיימת בגני התערוכה בתל אביב במרכז הקונגרסים והירידים בישראל.

ניתן להגיע למרכז הירידים באמצעות:

רכבת - תחנת הרכבת - ת"א אוניברסיטה - מרכז הירידים. (ממוקמת בסמוך למרכז הירידים)

אוטובוס - "אגד" קו מספר 521 מתחנה מרכזית הישנה בת"א.

"דן" קווים 27, 28 מתחנה מרכזית הישנה בת"א.

קווים 47, 48 הרעננה והרצליה.

רכב פרטי - חניה בפארק גני יהושע וחניון הדרייב-אין.

The new
אוטומוטור
תערוכת המכוניות הבינלאומית

MG 350 - המכונית המשפחתית מבית MG350, SAIC, המיובאת ע"י חברת Car-East, תשווק בישראל במחיר 114,990 שקל במחצית השנייה של שנת 2012. ה-MG350 הינה מכונית משפחתית המאוברת בסטנדרט גבוה במיוחד ביחס לקטגוריה. המכונית מצוידת במנוע 1498 סמ"ק, המפיק 105 כ"ס ומשורך לתיבה אוטומטית יפנית בעלת 4 הילוכים קדמיים מתוצרת AISIN. בדומה לאחותה הגדולה ה-MG550, המכונית תצויד ברמת גימור גבוהה ביותר: מושבי עור, מושב נהג בכוונן חשמלי, 6 כריות אוויר כולל ESP, גג נפתח חשמלית ועוד.

יחד עם ה-350, תוצג גם ה-550 הנמכרת בארץ מזה כשנה.



MG350



R8

אאודי

A4 - ה-A4 זוכה בשדרוג ועדכון אחרי שלוש שנים ולקראת הקרב הצפוי בקטגוריה עם יציאת ה-ATS החדשה של קאדילק ובמנו סדרה 3 המעודכנת. עיקר השינוי הוא בגיר שהפך לרובוטי מרציף ומנוע ה-1.8 שקיבל תוספת של 10 כ"ס ומוגיע כעת ל-170 במספר הכולל. התוצאה מתבטאת בזינוק מהיר יותר ובצריכת דלק טובה יותר. במעטפת העדכון קליל וכך גם בפנים הרכב.

עוד יוצגו ה-A8 שלאחר מתיחת הפנים, ה-R8 השרירית, Q3, ה-SUV הקטן, נכון להיום, במחסנית מלאת "הכל טוב" של אאודי, A1 הקטנה שמוצעת בגרסת כניסה תחרותית וה-A7 היוקרתית בסגנון הקופה ארבעה מושבים.

אבארט'

500 קבריולט - המותג הספורטיבי של פיאט, אבארט', בעל סמל העקרב, מגיע לתערוכה עם ה-500 בגרסת הקבריולה. ה-500 תוצג בגרסת שני הצבעים המרשימה. גג בד המתקפל חשמלית לתא המטען, עוטף ומגן מפני קרינת השמש על הנוסעים השוהים בקבינה המעוצבת ונטולת ידיית ההילוכים.

»



אבארט' 500

[תערוכת אוטומוטור 2012]

אלפא רומיאו

במתחם אלפא רומיאו ידגמנו ג'ולייטה ומיטו, שתיהן תלתן ירוק וג'ולייטה אוטומטית מילאנו.



מיטו

ג'יפ

במתחם ג'יפ יופיעו רנגלר רוביקון משופר וגרנד צ'ירוקי אוברלנד.



רוביקון משופר

בטר פלייס

רנו פלואנס ZE - לכבוד ההופעה הראשונה בתערוכת אוטומוטור, החברה בנתה תצוגה המסבירה את החיים עם מכונית חשמלית: מכונית חשמלית חצויה, עמדת טעינה, עמדת החלפת בטריות, הדגמת השקט בזכות מנוע החשמלי לעומת מנוע בנזין ודיזל ועוד. כמובן שהמכונית החשמלית תוצג גם בתצורה רגילה ולא חצויה. יחד איתה תחלוק את החלל, הטסלה רודסטר החשמלית (לא משווקת בארץ). מחירה של הפלואנס ZE הוא 122,900. השיווק בארץ בעיצומו וכבר למעלה מ-150 מכוניות נוסעות על כבישים.



פלואנס ZE

דודג'

היצרנית האמריקאית מגיעה לתערוכה עם שתי נציגות. האחת בעלת שתי דלתות והמון כוח בגלגלים האחוריים ממנוע בנזין גדול נפח. השניה בעלת 4 דלתות והמון כוח בארבעת הגלגלים ממנוע דיזל אימנני.

הצ'אלנג'ר בעלת שתי הדלתות מתחרה במוסטנג של פורד ובקאמרו של שברולט. העיצוב המוחצן שומר על הקווים של המקור משנות השבעים ביחד עם מודרניות ובטיחות נדרשת.

המכונית השנייה היא הטנדר RAM ש"מספק את הסחורה", כדברי הסלוגן באתר היבואן. ה-RAM מתחרה עם הסילבארדו של שברולט וה-F-350 של פורד. הטנדר של דודג' חמוש במנוע טורבו דיזל בנפח 6700 סמ"ק של קאמינס עם 350 סוסי עבודה בריאים ו-89.9 קג"מ של מומנט כבר מ-1500 סל"ד.



דודג' ראם



גרייט וול

H6 - קרוסאובר קומפקטי כדוגמת קיה ספורטאז'. ניתן לבחירה עם שני סוגי מנועים: מנוע בנזין 2.4 ליטרים 164 כ"ס ומנוע טורבו-דיזל 2 ליטרים בהספק של 150 כ"ס. השיווק בישראל צפוי להתחיל במהלך שנת 2013.

C10 - רכב סופר מיני עם מנועי בנזין בנפח 1.3 ליטרים או 1.5 ליטרים (92 ו-105 כ"ס בהתאמה) ותיבת הילוכים ידנית או אוטומטית. השיווק יחל במחצית השנייה של 2012.

C20R-EV - קונספט המציג רכב חשמלי בעל הספק מנוע של 32 כ"ס וטווח נסיעה של 160 ק"מ. טרם החל ייצור סדרתי של הדגם.



C10

הונדה

סיוויק החדשה - הדור התשיעי בשושלת של הונדה סיוויק מגיע לארץ לאחר סדרת שיפורים בשלדה ובמתלים, בקונסולה המרכזית ובתא הנוסעים. אין כמעט שינויים בממדים החיצוניים למעט עדכוני מראה בפרונט ובישבן לטובת אווירודינאמיות וחזות עדכנית רלוונטית להיום. המנוע נשאר 1.8 ליטר עם 142 כ"ס המניעים תיבה אוטומטית בת 5 הילוכים או תיבה ידנית. לארץ יגיעו דגמי הסאדן, 4 דלתות וההאצ'בק, 5 דלתות. הסיוויק תושק בתחילת אפריל. המחירים ישארו ללא שינוי. בנוסף לסיוויק תוכלו לפגוש את נבחרת ההיברידיות של הונדה: אינסייט המשפחתית, CR-Z הספורטיבית והגאז הקטנה.



CRZ



גאז היברידי



[תערוכת אוטומוטור 2012]

טויוטה



GT-86 - מכונית הספורט החדשה של טויוטה, שתשווק גם תחת המותג סובארו (BRZ) תגיע לישראל החל מהקיץ הקרוב. מנוע בוקסר 2000 סמ"ק, הנעה אחורית ותיבת הילוכים ידנית או אוטומטית בת 6 הילוכים, יאיצו את הקופה 2+2 הזו לזרועות חובבי הרכב הממתינים. משקל לא גבוה עם חלוקת משקל טובה, דיפרנציאל מוגבל החלקה ומרכז כובד נמוך, הם חלק מהמתכון המעורר תקווה לניהוג מהנה, כמו שמכונית ספורט אמיתית אמורה לספק.

יוריס הייבריד - לראשונה בקטגוריית הסופר מיני - גרסת הייבריד מלאה. מנוע 1.5 ליטרים משודכים למכלולים חשמליים בעלי הספק משותף של 100 כ"ס וגיר רציף.

אייגו - לראשונה בישראל נכנסת טויוטה לסגמנט מכוניות המיני המשגשג בארץ. האיגו, שתושק מיד אחרי תערוכת הרכב בישראל, הוזה לפיג'ו 107 וסטרואן C1 ומונעת במנוע בן ליטר אחד ו-68 כ"ס, עברה מתיחת פנים לאחרונה שעיקרה שינויים קוסמטיים.

אוונס - מתיחת פנים, למשפחתית מנהלים של טויוטה, שבעיקרה עידכון מנועי הדיזל ושיפור מערכת המתלים לצד עידכוני קוסמטיקה ואבזור.



GT86

לנדורבר

ריינג' רובר ווג - הופעת בכורה בישראל של הריינג' ברמת הגימור המפוארת ביותר שנמכרה בארץ. המחיר הוא 1,250,000 שקל. המכונית מכילה דיפוני עץ יוקרתי, כולל בהגה, גג אלקנטרה שחור ותוספות ייחודיות רבות נוספות. להנאת הנוסעים מותקנת מערכת מולטימדיה כוללת מסכים במשענות הראש ושלט המוטען מאחור. מושבי אוקספורד סטייל שלוש ברמה הגבוהה ביותר כולל חימום ומיזוג בכל המושבים.

בנוסף לנציג המלכותי יוצגו גם דיסקברי 4 עם המנוע החדש בעל 255 כ"ס והאיווק בשתי רמות הגימור הבכירות Prestige ו-Dynamic.



ריינג' רובר



לקסוס

LFA - מכונית הספורט האקזוטית, עוצבה בהשראת מירוץ המכוניות פורמולה 1. מכונית דו מושבית זו משלבת ביצועים של מכונית על בשילוב איפוק יוקרתי ואיכות. היא מיוצרת בכמות מוגבלת של 500 יחידות ובעבודת יד בקצב של 20 יחידות לחודש. כל המכוניות כבר נמכרו מראש ברחבי העולם. לאחרונה הקיפה ה-LFA את מסלול המירוץ נורבורגרינג בזמן שיא של 7:14 דקות ובכך שברה את השיא למכוניות סדרתיות.

GS הסלון הספורטיבית החדשה, מגיעה ארצה בימים אלו, מתאפיינת בעיצוב חדש ונועז.

CT-200H F-SPORTIS 250C קופה-קברילולה.

IS 250 F-SPORT מכונית ספורט סדאן, עם חבילת עיצוב ספורטיבית.



דלתא



לנצ'יה

אפסילון - ללנצ'יה הקטנה 5 דלתות והיא חריגה בחבורת קטנות הפרימיום בעלות 3 הדלתות. האפסילון היא מכונית קטנה ואלגנטית עם תא נוסעים מושקע. בהיצע שני מנועים לבחירה - 1.2 ליטרים ו-0.9 ליטרים טורבו - טוויין אייר (69 ו-86 כ"ס בהתאמה) המוצמדים לתיבה ידנית או רובוטית.

דלתא - קומפקטית בעלת ממדים נדיבים יחסית ועיצוב אלגנטי. מימדים נדיבים תודות לפלטפורמה שנלקחה מפיאט כרמו שהיא בעצם מכונית מנהלים.

מנוע 1.8 ליטרים בהספק של 200 כ"ס מאיצים את הדלתה הזו ב-7.4 שניות ל-100 קמ"ש ולמהירות מירבית של 230 קמ"ש.



LFA

מזראטי

קוטרופורטה - מכונית סאלון גדולה עם נופך ספורטיבי המתחרה במיטב התוצרת הגרמנית כגון S קלאס של מרצדס. מרכב 4 דלתות ומנועי V8 בנפח 4.2 ו-4.7 ליטרים (400 ו-457 כ"ס בהתאמה) שפותחו ע"י פרארי. תיבת הילוכים אוטומטית של ZF עם 6 יחסי העברה מניעים את הגלגלים האחוריים.

גראן טוריזמו - ספורט קופה מפוארת ומהירה המבוססת על שילדה מקוצרת של הקוטרופורטה. (החליפה את ה-GT4200) העיצוב של פינין פארינה לא פחות ממרהיב וגרסת קברילט בשם גראן-קבריו המשתמשת בגג בד, תוצא עם המנוע החזק יותר בהיצע של גרסת הספורט 4.7 ליטרים בהספק של 440 כ"ס. גרסה חלשה יותר של הקופה תמכר עם מנוע בן 4.2 ליטרים ו-405 כ"ס.

סטראדלה MC - ה-MC סטראדלה היא GT קיצונית והיא נחשפה בתערוכת פריס 2010 השינוי המשמעותי בה ביחס לגרסה הרגילה של הגרנדטוריסמו לא היה במנוע (תוספת של 10 כ"ס בלבד) אלא בהפחתת משקל תודות לשימוש בחומרים קלים יותר והסרת המושב מאחור. מהירות מירבית של 300 קמ"ש הושגה בין היתר תודות לשיפורים אורודינאמיים שנעשו בגרסה הזו.



קוטרופורטה

סיאט

סיאט Mii - האחות התאומה של סקודה סייטיגו ושל פולקסווגן אפי! מגיעה לארץ. עם מנוע בעל ליטר אחד, שלושה צילנדרים ו-60 או 75 כ"ס מצטרפת הספרדייה לשוק הצפוף והחם של מכוניות הקטנות. תאריך ההשקה והמחיר עוד לא ידועים. לצד ה-Mii, יוצגו האלתיאה המרווחת, לאון (נבחנת במגזין זה) והלאון קופרה הספורטיבית. סיאט גם יציגו את להיט המכירות מ-2011, האיביזה.



Mii

סיטרואן



DS4

C1 - המיני הקטנה חוזרת לארץ לאחר שייבואה הופסקה אשתקד. מתיחת פנים שעברה לאחרונה שעיקרה שינויים קוסמטיים (ראו פיג'ו 107) וצריכת דלק משופרת יציבו אותה מול המתחרות הרבות בשוק המיני המשגשג. המכונית תושק באפריל הקרוב ותימכר בגרסה ידנית - 69,990 שקלים ורובוטית - 71,990 שקלים.

DS4 - הושקה בשנת 2010 ומבוססת על שילדת ה-C4/308. ה-DS4 היא למעשה גרסת פרימיום לקומפקטית של סיטרואן. קצרה אך גבוהה ורחבה יותר מה-C4 ובעלת עיצוב מרשים. הסיטרואן מצוידת במנועי טורבו בהספקים של 120/156/200 כ"ס.

DS5 - הושקה בשנת 2011 ומבוססת על המשפחתית הגדולה ה-C5. היא קצרה וגבוהה מה-C5 ובעלת עיצוב דמויי ספורטיבי. DS5 תצויד גם במערכת ה-hybrid4 המשלבת מנוע דיזל ומנוע חשמלי בהספק משותף של 200 כ"ס ומניעה את ארבעת הגלגלים.

BERLINGO - שיווק הגרסה החדשה יחל מאפריל הקרוב. מנוע 1.6 ליטרים HDI 75 כ"ס גיר ידני ואפשרות לחמישה או שבעה מושבים.

JUMPY - שיווק הגרסה החדשה יחל בחודש אפריל הקרוב. עם מנוע טורבו דיזל, HDI, חזק 2.0 ליטרים 163 כ"ס המשודך לגיר אוטומטי 6 הילוכים של איסיין. הג'מפי צפויה להיות אטרקטיבית בשוק המסחריות הקטנות.

סקודה



סיטיגו - האחות של הסייט Mii ושל הפולקסווגאן אפי! מגיעה גם היא עלינו. כמו שתי האחיות לבית הקונצרן, גם הסיטיגו חמושה במנוע 1.0 ושלושה צילנדרים. 60 כ"ס או 75 כ"ס הן האופציות מבחינת כוח המנוע ונכון לכרגע, תיבת הילוכים ידנית כאשר יש אופציה לחיבה אוטומטית בהמשך. מועד השיווק עוד לא ידוע אך הסיטיגו תהיה הראשונה מבין השלוש. בנוסף לקטנטנה תוכלו לראות בדוכן סקודה את מכונית הקונספט רודסטר היפה פאביה RS2000, את הסופר הגדולה, האוקטיה שמוחלפת בקרוב ואת הג'יפון של סקודה, יטי.



RS 2000

פולקסוואגן



פאסאט CC

פאסאט CC - מכונית הקופה מרובעת הדלתות עוברת עדכוני מראה ואבזור. מנועי הבנזין, 1.8 ו-2.0 ליטרים, יקבלו מערכת ניצול אנרגיית הבלימה. מנועי הדיזל יקבלו בנוסף גם את מערכת העצור וסע. מערכות אלו יהפכו את ה-CC לרכב חסכוני יותר ומוזם פחות. תחילת השיווק צפויה להמשך השנה, המחיר עדיין לא ידוע.

אמארוק פיק-אפ - הצפוי להגיע בקרוב לארץ עם 180 כ"ס ותיבה ידנית. המחיר אמור להיות תחרותי מול התוצרת היפנית השולטת בשוק הטנדרים בארץ. המחיר הסופי כמו גם תחילת השיווק יפורסמו בהמשך.

אמארוק דקאר - בדאקר האחרון, צוותי השיפוט והמרשלים התניידו על גבי רכבי השטח של פולקסוואגן. אמארוק, פאנאמריקה וקרפטר 4MOTION. אלפי מיילים עברו בהצלחה על הרכבים במסגרת עבודת השטח במרוץ המאתגר מכולם וזיכו אותם בכינוי - Tested by Dakar.

בנוסף תוכלו לראות ולהריח מקרוב את ה-Rאים גולף ושירוקו, המיני החמה פולו GTI, הטוארג בגרסת V8, המשפחתית הגדולה פאסאט ואת הג'טה, גרסת הסאדן של הגולף, עם מנוע ה-TSI 1.4.



107



פיג'ו

107 - מתיחת פנים למיני של פיג'ו הכוללת שינוי קוסמטי לגריל, פגוש ומכסה המנוע לצד שיפור הפנים. ולקינוח גם שיפור של חמישה אחוזים בצריכת הדלק. מנוע ה-1.0 ליטרים 68 כ"ס נותר ללא שינוי. מחיר הגרסה הידנית - 69,990 שקלים והרובוטית 71,990 שקלים.

208 - מחליפת ה-207, קצרה וקלה מקודמתה בכ-110 ק"ג. ל-208 מנועי בנזין חדשים בעלי 3 בוכנות בנפח 1.0 ו-1.2 ליטרים טורבו (75 כ"ס ו-100 כ"ס). ה-208 מרווחת מה-207 ובעלת ניהוג משופר. GTI 208 תנסה לכבוש את ליבם של חובבי ההגה עם מנוע 1.6 מוגדש עם 156 כ"ס. תשווק בישראל החל מנובמבר 2012.

508 RXH - רכב פנאי על בסיס ה-SW508 עם מערכת הנעה HYBRID4 - מנוע דיזל ומנוע חשמלי המניעים לפי הצורך את ארבעת הגלגלים. ה-RXH מוגבהת גחון ומנוע ה-HDI שלה מספק 163 כ"ס לגלגלים הקדמיים. המנוע החשמלי (37 כ"ס נוספים), מניע את הגלגלים האחוריים. צריכת הדלק עומדת על 23.8 ק"מ לליטר ופליטת CO2 109 - גרם לק"מ.

PARTNER שיווק הגרסה החדשה יחל באפריל הקרוב. מנוע 1.6 HDI עם 75 כ"ס וגיר ידני ועם אפשרות לשבעה מושבים.

פיאט

פנדה - האיטלקיה הקטנה התחדשה ומגיעה אלינו מעוצבת יותר, חסכונית יותר ומרווחת יותר מהפנדה היוצאת. בנוסף, באמתחתה המקום חמישי בתחרות רכב השנה באירופה. תחילת השיווק מתוכננת לחודש הנוכחי, אפריל. המחיר הסופי עדיין לא פורסם אך צפוי שהוא ימשיך להיות תחרותי בקטגוריה הפורחת של מכוניות המיני.



פנדה

תערוכת אוטומוטור 2012



458 ספיידר



פרארי

קליפורניה היא הדגם הבסיסי של פרארי. קופה קבריולה בעלת גג קשיח מתקפל, שהוצגה בשנת 2008. מנוע 4.3 ליטרים בהספק של 490 כ"ס ותיבת 7 ההילוכים כפולת המצמדים מסייעים לקליפורניה להגיע למאה קמ"ש תוך 3.8 שניות. מחירה יעמוד על 1.6 מיליון שקל "בלבד".

458 איטליה - ה-458 בעלת מנוע 4.5 ליטרים, V8 - 570 כ"ס, מאיצה למאה קמ"ש ב-3.4 שניות בלבד עד למהירות מרבית של 325 קמ"ש. תיבה רובוטית כפולת מצמדים בעלת 7 הילוכים אחראית על העברת הכוח לגלגלים האחוריים. מחיר פרארי 458 יעמוד על 1.8 מיליון שקל.

599 - ה-599 פיוראנו היא מכונית GT עם מנוע 5999 סמ"ק, V12 ו-612 כ"ס אשר הושקה בשנת 2007. ה-599 היא מכונית הדגל הדו-מושבית של פרארי שמחלפת בימים אלו על ידי ה-F12 ברלינטה החדשה. שמה של ה-599 נגזר מנפח המנוע - ואילו פיוראנו הוא שם מסלול הניסויים של החברה. מחיר פרארי 599 פיוראנו יעמוד על 2 מיליון שקל. בעתיד תושק גם גרסה היברדית.

FF - פרארי FF מחליפה את ה-612 הותיקה. ה-FF שונה קצת מהמקובל אצל פרארי ומיועדת לארבעה אנשים (FERARI FOUR), מצוידת בהנעה כפולה ובעיצוב "שוטינג - ברייק". היא מונעת ע"י יחידת כוח 6.2 ליטרים, 12 צילנדרים ו-660 כ"ס. הכוח עובר דרך תיבת 7 הילוכים כפולת מצמדים לארבעת הגלגלים. יכולת ההאצה ל-100 קמ"ש תוך 3.7 שניות בלבד והמהירות המקסימלית היא 355 קמ"ש. מחירה יעמוד על 2.2 מיליון שקל.

קאדילק

ATS - המכונית החדשה של קאדילק מצטרפת לזירת מכוניות הספורט סלון הצפופה. ה-ATS חמושה בהנעה אחורית (יש אופציה להנעה לכל הגלגלים), מנועים חזקים, גיר אוטומטי או ידני ואבזור בטיחותי עשיר. ה-ATS שומרת על הקווים והמראה של המשפחה ומשפרת את הנאת הנהיגה על ידי מתלים רב חיבוריים חדשים וחלוקת משקל מאוזנת. המכונית תצויד במערכת השליטה הכל חדשה "CUE", אשר תאפשר חיבור מערכות רבות ובתפעול קל בסגנון סמארטפון. שני מנועים צפויים להניע את ה-ATS: 2.0 ליטר טורבו (170 כ"ס), ו-V6 3.6 (320 כ"ס). תחילת השיווק צפויה לסוף השנה הנוכחית והמחיר צפוי להיות תחרותי. בנוסף יוצגו ה-V-CTS גרסת השרירים לקופה עם 556 כוחות סוס והקרוסאובר SRX.



ATS



קיה

אופטימה הייבריד - המחליפה של המג'נטיס הוותיקה בסגמנט המשפחתיות הגדולות (מנהלים), מגיעה לתערוכה בגרסה ההיברידית. האופטימה מפיקה 206 כ"ס בזכות החיבור בין מנוע 2.4 בנזין (166 כ"ס) ומנוע חשמלי (40 כ"ס). החיבור בין שני המנועים אמור לשנע את הכבודה ביעילות ובחסכוניות. הכוח עובר לגלגלים הקדמיים באמצעות תיבה אוטומטית סטנדרטית בת 6 מהירויות.

האופטימה משתמשת בסוללות ליתיום פולימר מתקדמות בעלות משקל נמוך וקיבולת חשמל גדולה יותר מהסוללות המקובלות בשוק. נתונים אלו עוזרים לאופטימה להגיע למהירות של 100 קמ"ש באמצעות חשמל בלבד. כאשר האופטימה נעה על חשמל בלבד, מערכת ה-VESSE מפיקה רעש של מנוע. המטרה היא להזיר הולכי רגל שעלולים לא לשמוע ולא להבחין במכונית כשהיא מתקדמת במצב החשמלי החרישי.

נכון ליום הוצאת המגזין לא פורסמו תאריך לתחילת השיווק והמחיר.

ביחד עם האופטימה יוצגו הקיה ריו החדשה, הפיקאנו הקטנטנה והשובבה, קיה סול הקומפקטית שמציעה אופציה מעניינת למשפחה והספורטאז' שגם נבחן במגזין זה.



אופטימה הייבריד

שברולט

אורלנדו - המיניוואן הקומפקטי של שברולט מגיע לתערוכה מעט לאחר תחילת השיווק בארץ. 7 מושבים, מנוע טורבו דיזל (2.0 ליטר 163 כ"ס) ותיבה אוטומטית (6 הילוכים), יספקו למשפחה המתניידת מקום, כוח זמין לרגל ימין ונוחות העמסת הצאצאים על כל חפציהם.

האורלנדו מבוסס על הקרוז וגם נהנה מהשראתה בכל הנוגע לעיצוב הפנים עם שינויים קלים.

המחיר לגרסת LT הוא 169,900 שקל ולגרסה המאובזרת יותר LT+ 178,900 שקל.

עם האורלנדו על במת שברולט תוכלו לראות את הקרוז הרגילה, הקרוז טורבו (כתבה במגזין זה), את הקפטיבה בגרסת ספורט, את הסוניק והספארק הקטנה.



אורלנדו



300



קרייזלר

300 - מכונית הסלון של החברה השתפרה בעיצוב ובאיכות ובתג המחיר.

במסגרת הרענון עודכנו זוויות המרכב לטובת התנגדות אווירודינאמית נמוכה יותר. מבפנים, עודכנה איכות החומרים, נוסף אורזור וחיימום למושבים הקדמיים וחיימום גם לאחוריים, שופר שדה הראיה והתווסף גג פנורמי ענק. ה-300 קיבלה מסך מגע גדול השולט על מערכת הסאונד, ה-GPS ובקרת האקלים.

גם מערכות הניהוג זכו לשדרוג חשוב. המתלים עודכנו, המנוע הישן הוחלף במנוע הפנטסטאר החדש בנפח 3600 סמ"ק (292 כ"ס), ותיבת ההילוכים הוחלפה בחדשה בת 8 הילוכים.

השיווק בארץ החל במרץ. המחירים הם 299,900 שקל לגרסת הלימיטד ו-319,000 שקל לגרסת ה-LUXURY.



למעלה מימין ובכיוון השעון: סיטראן C5, יונדאי וולוסטר, סיאט ליאון, קיה ספורטאז'. לא רק שחור ולבן

הקנייה הטובה ביותר

ב-160 אלף שקל

יש לכם סכום כסף נחמד ואתם לא יודעים במה לבחור: מכונית בסגנון כביש-שטח או מכונית מנהלים ואולי דווקא ספורטיבית-שימושית או משפחתית רבת עוצמה? התלבטות לגיטימית בהחלט שדורשת, איך לא, מבחן דרכים השוואתי

מאת אייזיק דוידוביץ' | צילומים: אלון רון

פעם הכל היה פשוט יותר - חלב בשקיות, גבינה לבנה, לחם שחור או לבן. היום, מול מבחר עצום של סוגי לחמים, גבינות ואריזות חלב עם אחוזי שומן שונים, אני עומד כאן בסופר, קפוא מול המקפיא ומתקשה לבחור. לא תמיד יוביל ההיגיון את ההחלטה - הפרסום משפיע עלינו , הלב נוטה להתערב, השכל הישר לא תמיד נוטל את ההובלה. הנה, קנינו עוד מכשיר שיווע לעשות המון דברים נחמדים ומיותרים. פעם הכל היה פשוט יותר - רצינו רכב לעבודה - קנינו טנדר. לשטח ירדנו עם ג'יפ ולמשפחה חיתכה בחניה, משפחתית עם ארבע דלתות ובאגאז'. היום - זה כבר הרבה יותר מורכב. האצ'בק, סטיישן, מיניוואן גדול או קטן, קרואסאובר, רואדסטר, SUV, SUV ועם כמה דלתות תרצו, בבקשה את הקופה שלכם ? רשימה חלקית בהחלט.

מתלבטים

הקצבנו לעצמנו עד 165 אלף שקל למשימת התלבטות קשה בין ארבעה כלי רכב מקטגוריות שונות ויצאנו להשוות, ואפילו להחליט. לכאורה, ההשוואה הזו מוזרה - מה בין מכונית קופה לרכב כביש-שטח גבוה? ואיך בדיוק ניתן להשוות בין קומפקטית חזקה ל"מנהלים" גדולה ומפנקת? אבל בפועל זאת התלבטות לגיטימית ומקובלת. לאנשים יש סכום כסף מסוים לרכישת רכב חדש וההתלבטות שלהם חוצה גבולות וז'אנרים של דגמים. השוני הוא רב, מנועים אטמוספריים לצד מנועי טורבו, תיבות אוטומטיות קלאסיות מול תיבות רובוטיות כפולות מצמדים, תוצרת קוריאנית ו-made in Europe וגם: ארבע תצורות מרכב שונות - האצ'בק, סדאן, קופה ו-SUV אבל יש גם דמיון, לארבע המועמדות יש הנעה קדמית ואין מצמד. הנה, מצאנו את המשותף. וצריך לומר, שלא משנה במה תבחרו, מכונית מושלמת אין כאן. תמיד יש פשרות. מאידך, הבחירה, רצוי שתעשה על פי סדרי העדיפות שלכם. אבל רק שלכם.

יונדאי וולוסטר ELITE - ללכת על כל הקופה

תעודת זהות: מכונית בסגנון קופה ספורטיבי אבל עם דלת כניסה למושבים האחוריים. כלומר, ספורט לצד שימושיות. וולוסטר מבוססת על אחותה ה-30i ושיווקה בישראל החל לפני שנה. המחיר מפתיע לטובה: 114 אלף שקל לדגם הבסיסי, עם תיבת הילוכים ידנית. אנחנו בחנו את הדגם האוטומטי המאובזר והיקר ביותר שמחירו 153 אלף שקל. **מה היא נותנת?** קודם כל עיצוב. העיצוב של וולוסטר אולי שנוי במחלוקת, אבל האפקט הרצוי הושג. הוולסטר מושכת מבטים, אי אפשר להתעלם ממנה. למרות תעוזת המעצבים, לא נאלצים כאן לשלם מחיר כואב ולהתפשר על מרחב הפנים שמאחור. יש מכוניות קופה שהמושב האחורי בהן סמלי לחלוטין - פיג'ו RCZ למשל. אמנם הוולוסטר מיועדת לארבעה נוסעים בלבד, אך גם מאחור ניתן להוביל מבוגרים. אפילו תא המטען בוולוסטר סביר ועם נפח של 440 ליטרים, הוא לא הקטן שבחבורה כאן. כניסה מוגבלת יחסית למושב האחורי ומרחב ראש מצומצם מאחור הם המס העיקרי שמשולם על עיצוב הגג הנמוך. מנוע 1.6 ליטרים אטמוספרי מעביר את מרכולתו לגלגלים דרך תיבה רובוטית כפולת מצמדים. התיבה הזו מתפקדת מצוין אולם הביצועים אינם מסמרי שיער ואף מאכזבים קמעה לנוכח העיצוב המתיימר. הוולוסטר היא הקלה מבין המתמודדות, אך גם החלשה ביותר - הספק של 140 כ"ס ומומנט מקסימלי המפיק 17 קג"מ מספיקם לתאוצות סבירות בהחלט, אבל אל תקראו לה "מכונית ספורט". היינו משוועים למנוע חזק יותר (נחשפה לאחרונה - וולוסטר טורבו עם כ-200 כוחות סוס) שיאתגר את השלדה הטובה והמהודקת. צריך לומר גם שההיגוי סביר בהחלט. נוחות נסיעה טובה בנסיעה בכביש הבינעירוני, הרבה פחות טובה בכביש העירוני והמשושב - צמיגים בחתך 40 (דגם ELITE משווק עם חישוקי 18 אינץ') ויכול נוקשה הם הסיבה. בגרסת המבחן - ELITE - תמצאו מושבי עור אדומים (חשמליים) וגאים, מערכת שמע מתקדמת עם מגבר חיצוני וסאב וופר וגם בקרת שיוט, כפתור התנעה ובקרת אקלים. כל אלה מבדילים אותה מהגרסאות הזולות יותר של וולוסטר. **לקנות או לא לקנות?** שלא במפתיע, הבוחן הצעיר בחבורה, בחר בה כמועדפת עליו. הוא רווק והמכונית יכולה לשרת אותו מצוין ביציאות לציד לילי באזורי הבילוי בתל אביב. אבל וולסטר תתאים לכם גם אם אתם זוג צעיר עם ילד אחד או שניים, או סתם אוהבים עיצוב ומשהו קצת שונה. **בשורה התחתונה:** למי שלא צריך חמישה מושבים ורוצה עיצוב מוחצן.

סיאט ליאון TSI 1.8 - גולף עם אופי לטיני

תעודת זהות: קומפקטית לטינית המבוססת על פולקסווגן גולף, הושקה ב2005 ונמכרת בשלל גרסאות, החל ממנוע 1.2 טורבו ידני וכלה בדגמים ספורטיביים חזקים כדוגמת הקופרה R. אנחנו בחנו את גרסת ה-TSI 1.8 בעלת הגיר הרובוטי DSG שמחירה 150 אלף שקל. **מה היא נותנת?** הליאון, גם בגרסאות החלשות יותר, היא קומפקטית מאוזנת שמתחרה בכבוד במכוניות מודרניות ממנה. כאן בגרסת ה-1.8 מוגדשת עם תיבת ההילוכים DSG7 שהייתה עד לא מזמן מנת חלקו הבלעדית של הקונצרן, היא גם מתגמלת עם ערך מוסף: זו אמנם לא ה-CUPRA ואפילו לא ה-FR, אבל כקומפקטית עם 160 סוסים, הליאון הזו יודעת לשעוט קדימה ולהעלות חיוך על השפתיים. עם בסיס הגלגלים הקצר ביותר במבחן השוואתי זה, אין לצפות למרווח רגליים נדיב מאוד מאחור, וגם מסעד המושב האחורי קצר מעט. היושבים לפנים, לעומת זאת, ייהנו ממושבים טובים ותומכים (אם כי רכים מדי לנסיעה ארוכה) כמו גם מרווח נדיב. אבל העיקר בליאון הזו היא יחידת ההנעה - זמינות כוח תמידית תודות לתגובת מנוע וגיר נפלאים מושכים אותה קדימה קקטר נחוש. תאוצות הביניים מרשימות והביקורת היחידה היא החלפה לא רהוטה של תיבת ההילוכים דווקא שלא תחת עומס.

**פעם, היה פשוט יותר -
רצינו רכב לעבודה - קנינו
טנדר. לשטח ירדנו עם ג'יפ
ולמשפחה חיכתה בחניה,
משפחתית עם ארבע
דלתות ובאגאז'. היום - זה
כבר הרבה יותר מורכב**

יונדאי ולוסטר



יונדאי ולוסטר. עיצוב לא קונוונציונאלי

תא מטען: 440 ליטרים

נפח מנוע: 1591 סמ"ק בנזין
הספק: 140 כ"ס ב-6300 סל"ד
מומנט מירבי: 17.0 קג"מ ב-4850 סל"ד



גובה: 1.4 מטרים

בסיס גלגלים: 2.65 מטרים

אורך: 4.22 מטרים
רוחב: 1.79 מטרים

מרכב: קופה 4 דלתות. השקה: 2011. תיבת הילוכים: כפולת מצמדים 6 הילוכים. תאוצה מעמידה ל-100 קמ"ש: 10.3 שניות. מבחן ריסוק: 5 כוכבים. כריות אוויר: 6. מחיר: 153,000 שקל



סיטרואן C5. מתלים קונוונציונאליים

סיטרואן C5

נפח מנוע: 1598 סמ"ק בנזין
הספק: 156 כ"ס ב-6000 סל"ד
מומנט מירבי: 24.5 קג"מ ב-1400 סל"ד

תא מטען: 470 ליטרים



גובה: 1.45 מטרים

בסיס גלגלים: 2.82 מטרים

אורך: 4.78 מטרים
רוחב: 1.86 מטרים

מרכב: סדאן 4 דלתות. השקה: 2008. תיבת הילוכים: אוטומטית פלאנטרית 6 הילוכים. תאוצה מעמידה ל-100 קמ"ש: 10.7 שניות. מבחן ריסוק: 5 כוכבים. כריות אוויר: 7. מחיר: 165,000 שקל



לביצועים שכאלה חייבת להתלוות שילדה טובה ולליאון יש מה להציע. זו המכונית המהנה ביותר לנהיגה במבחן זה ומערכת ה-XDS (מערכת נעילת דיפרנציאל אלקטרונית), שהתווספה לדגם הני"ל, תורמת את חלקה החשוב באופן העברת הכוח הרב לכביש. בשילוב עם נוחות הנסיעה הטובה, היא מציעה פשרה מצוינת לנהג המשפחתי חובב ההגה. יחד עם זאת, גילה של הליאון ניכר בתא הנוסעים - נאה, אך התיישן משהו וניכר גם כי איכות החומרים הספרדית אינה ברמה של האחות הגדולה, הגולף. **לקנות או לא לקנות?** כחובבי ביצועים וכבישים מפותלים, היה זה צפוי שרוב הבוחרים יבחרו בליאון. אמנם הגיל נותן את אותותיו והחלפת דגם צפויה בקרוב, אך הליאון הזו (שמוצעת מדי פעם במבצעי מכירות אטרקטיביים) לא מאכזבת בשום סעיף חשוב. **בשורה התחתונה:** קומפקטית חמה מומלצת.



קיה ספורטאז', מעדיפה אספלט

סיטרואן C5 דינאמיק - הנוחות נשמרה

תעודת זהות: גרסת סיטרואן למכונית "מנהלים" החולקת פלטפורמה, מנוע וגיר עם הפיג'ו 508 ומוצעת גם עם מערכת מתלים קונונציונאלית, לצד ההידרו פניאומאטית. ה-C5 הנוכחית הושקה בשנת 2008. אנחנו בחנו את הדגם הבסיסי DYNAMIQUE שמחירו 165 אלף שקל.

מה היא נותנת? למרות מערכת המתלים שמבוססת על קפיצי פלדה ולא על ההידרו-פנאומטיקה מציעה גרסה זו של סיטרואן C5 נוחות נסיעה חסרת תחרות. לא ברמת המחירים הזו לפחות.

ה-C5 היא הגדולה בחבורה ובעלת בסיס גלגלים הארוך ביותר וכתוצאה מכך - גם המרווחת שבחבורה. מנוע 1.6 ליטרים THP מוגדש, משודך לתיבה אוטומטית "קלאסית" (אייסין, יפן) - שילוב יעיל ומספק למרות שנדרש ממנו להזיז את המכונית הכבדה ביותר כאן - מעל טון וחצי.

זמינות כוח טובה, החלפות הילוכים חלקות, ובידוד רעשים טוב, הופכים את ה-C5 לשיטת מרחקים מובחרת. מאידך הנהג מבודד מהמתרחש בין הגלגלים לאספלט.

קיה ספורטאז'

תא מטען: 564 ליטרים

נפח מנוע: 1995 סמ"ק בנזין
הספק: 163 כ"ס ב-6200 סל"ד
מומנט מירבי: 20.1 קג"מ ב-4600 סל"ד



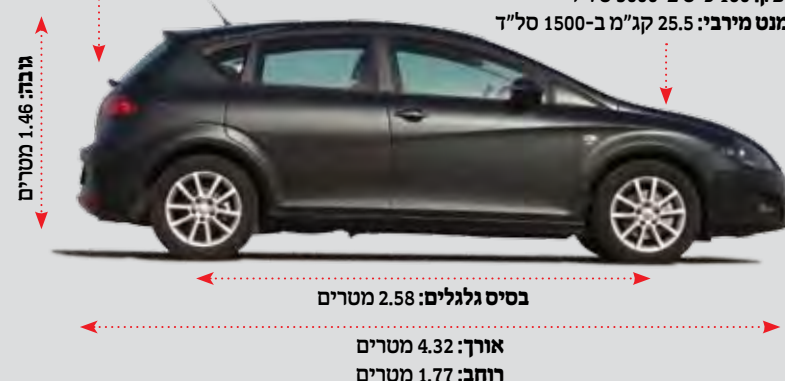
מרכב: כביש שטח 5 דלתות. השקה: 2010. תיבת הילוכים: אוטומטית פלאנטרית 6 הילוכים. תאוצה מעמידה ל-100 קמ"ש: 10.6 ליטרים. מבחן ריסוק: 5 כוכבים. כריות אוויר: 6. מחיר: 158,000 שקל

לא משנה במה תבחרו, מכונית מושלמת אין כאן, כי אין כזו. בכל אחת ואחת מהמכוניות הללו תתפשרו על משהו. מאידך, הבחירה, רצוי שתעשה על פי סדרי העדיפות שלכם. אבל רק שלכם

סיאט ליאון 1.8 TSI

תא מטען: 341 ליטרים

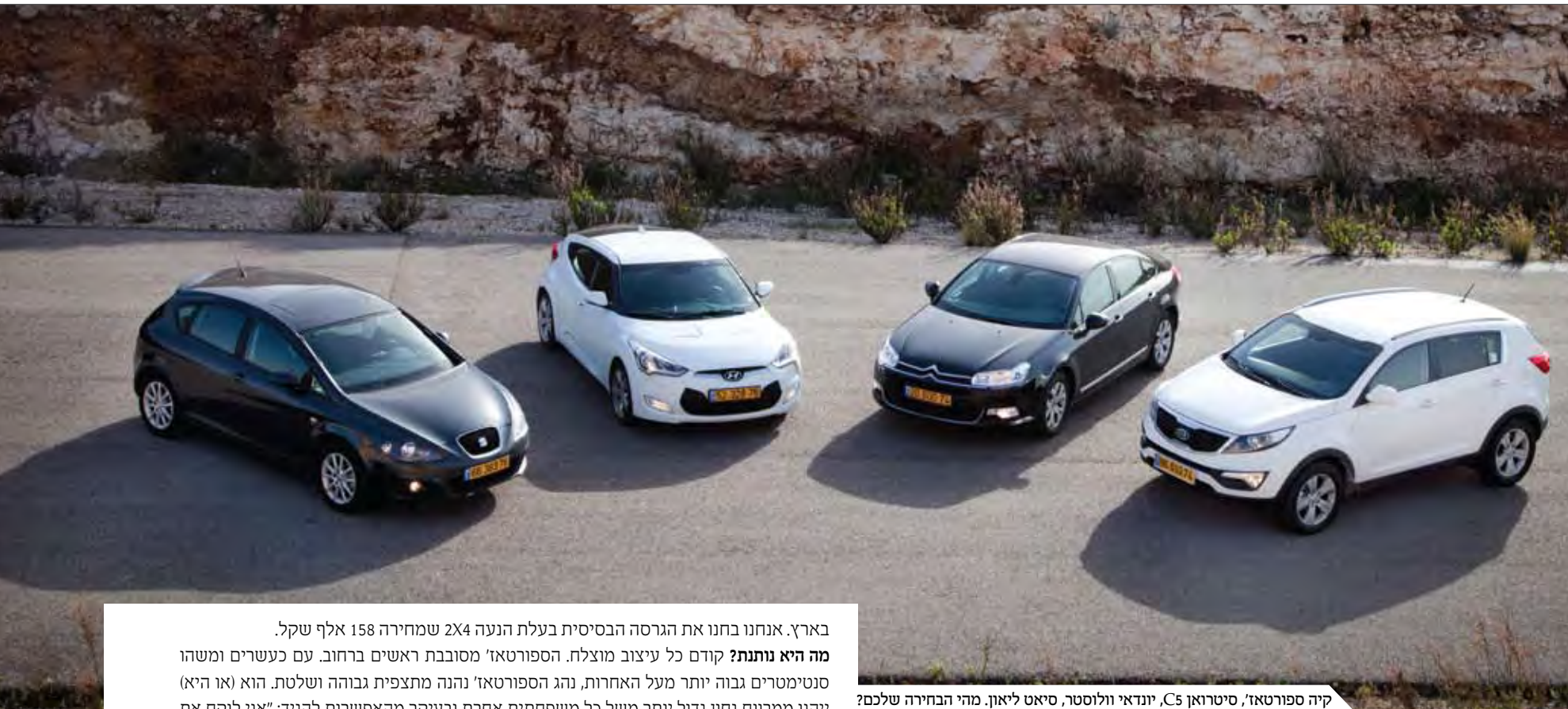
נפח מנוע: 1798 סמ"ק בנזין טורבו
הספק: 160 כ"ס ב-5000 סל"ד
מומנט מירבי: 25.5 קג"מ ב-1500 סל"ד



מרכב: האצ'בק 5 דלתות. השקה: 2005. תיבת הילוכים: כפולת מצמדים 7 הילוכים. תאוצה מעמידה ל-100 קמ"ש: 7.8 שניות. מבחן ריסוק: 4 כוכבים. כריות אוויר: 6. מחיר: 150,000 שקל



סיאט ליאון. תנו לה סלאלום



קיה ספורטאז', סיטרואן C5, יונדאי ולוסטר, סיאט ליאון. מהי הבחירה שלכם?



למרות אחיזה גבוהה מאוד והתנהגות בטוחה, לא תוכננה הסיטרואן הזו לנהיגה ספורטיבית בכביש המפותל.

תא הנוסעים מרווח ונוח ומרוהט במושבים מצוינים. את העיצוב החיצוני כולם אהבו, ולמרות שהפנימי גם נאה, הנדסת האנוש שבו דורשת הסתגלות, כמו למשל ריבוי הכפתורים המרוכזים על טבור ההגה הייחודי, שאינו מסתובב עם ההגה עצמו.

למרות שיפור האיכות והגימור של היצרן הצרפתי, התאכזבנו לגלות במכונית חדשה, סכי שמש קצת רופפים וגימור שלא תמיד מוקפד. הסיטרואן הזו היא מכונית שנעים לשהות בה, לנסוע איתה וגם לנהוג בה. **לקנות או לא לקנות?** הסיטרואן הזו היא היקרה בחבורה כאן, אבל אם היינו נאלצים לבחור את הרכב שיסיע אותנו לאילת (או לכל מקום רחוק אחר) זו הייתה הבחירה. גם בגרסה הזו הנוחות היא ללא תחרות. לאלה המחפשים רכב מרווח וגדול, זו אלטרנטיבה ראויה.

שורה תחתונה: הכי נוחה.

קיה ספורטאז' 2.0 LX - ארבע (רק) על שתיים

תעודת זהות: כביש שטח (SUV). ספורטאז' היא אחותה התאומה של יונדאי IX35. המכונית הושקה ב-2010 (שנה אחרי האחות), בעלת הינע כפול או הנעה קדמית - הגרסה העיקרית בה היא נמכרת

ערן אביבי

הבחירה של ערן

לאן שהלב לוקח

160 אלף שקל הם תקציב מכובד בהחלט לקניית רכב ויש לנו כאן ארבע מתמודדות מעניינות בהחלט. אבל במי לבחור?

קיה ספורטאז' הוא רכב גבוה ומרשים מאוד למראה בסגנון SUV שמאבד נקודות בגלל חוסר מיקוד. הנעה קדמית בלבד עם מנוע אנמי וגיר הססן אומרים משהו אחד וברור, עזבו אותי מכל מה שהוא לא שיוט נינוח על אספלט בלבד. לא כבישים מפותלים ולא שבילים מסובכים.

תוסיפו לזה כיסאות לא נוחים (המצב משתפר בהמשך הנסיעה), מזגן שלא מספק את הסחורה, שדה ראייה לאחור ובסיבובים (קורה A) לוקה בחסר, ותבינו שזאת לא הבחירה שלי.

סיטרואן C5 הוא רכב אנין טעם בסגנון צרפתי מובהק שמשדר: או שאתם מדברים צרפתית או שאתם לא קיימים, אין באמצע.

יש לו את האחיזה הטובה ביותר מכל החבורה, אבל את ההגה היחידי שלא מחובר למכונית. אפילו לא לטבור שלו שנשאר קבוע במרכזו. הקשר בין סיבוב ההגה למה שקורה שם למטה הוא מקרי בהחלט וכל הדמויות קרי סיבובים, בורות וחריצים הם פרי דמיון מע"צ בלבד.

לאחר צליחת הקשר בין ההגה והגלגלים הקדמיים, נשאר לנסות להבין את כל הכפתורים שנמצאים על ההגה ואת המכוניים שמול הנהג.

למזלי אני מגמגם צרפתית עילגת אז לא נכשיתי לגמרי במבחן של הסיטרואן C5 והיא הסכימה לשתף איתי פעולה גם בכבישים מפותלים, אבל את המבחן שלי היא לא עברה. Prochain (NEXT).

יונדאי ולוסטר מזמינה לנהיגה ספורטיבית עוד לפני שנכנסים אליה. המראה, האגוז, הזוויות, הפנסים, בקיצור יש לה את זה ביג טיים. גם כשנכנסים פנימה ההזמנה לנהוג עדיין בתוקף. תנוחת הישיבה

בארץ. אנחנו בחנו את הגרסה הבסיסית בעלת הנעה 2X4 שמחירה 158 אלף שקל.

מה היא נותנת? קודם כל עיצוב מוצלח. הספורטאז' מסובבת ראשים ברחוב. עם כעשרים ומשהו סנטימטרים גבוה יותר מעל האחרות, נהג הספורטאז' נהנה מתצפית גבוהה ושלטת. הוא (או היא) ייחנה ממרווח גחון גדול יותר משל כל משפחתית אחרת ובעיקר מהאפשרות להגיד: "אני לוקח את הג'יפ, מיכל".

קיה ספורטאז' דור ראשון (1993-2004) בעל שילדת הסולם והילוך הכוח תוכנן לנסיעת שטח קשוחה. ספורטאז' 2010 כבר לא ממש תוכנן כרכב לשטח. לעומת האחרות במבחן, יש כאן בהחלט יכולת צליחת שבילים מסוימת, אבל בדגם הנבחן כאן ההנעה היא קדמית בלבד ובעלת יכולת עבירות מוגבלת.

הספורטאז' מפתיע בנוחות ורכות נסיעה אך מאכזב עם מושבים קדמיים חסרי תמיכה ולא ממש נוחים. מרחב פנים מקביל לזה של משפחתית גדולה. קל להיכנס ולצאת מהמכונית ולא צריך להתכופף או לטפס. בכביש מתפתל ההתנהגות בטוחה והאחיזה גבוהה. יחד עם זאת אין כאן שמץ ספורטיביות או חדות ונהיגה נמרצת.

שאון מנוע מוחשי תחת מאמץ ותחושת איכות בינונית, פוגמים קצת בציפיות מהמראה היוקרתי שלה וחבל.

נכון שפעם שרנו: "העיקר בג'יפ זה ספיד", אבל אז היינו תמימים. העיקר בכביש-שטח שכזה היא לא ההנעה הכפולה, אלא הפוזה - הישיבה הגבוהה.

לקנות או לא לקנות? אם לשבת גבוה עושה לכם את זה, אם תמיד חלמתם להיראות בכאילו ג'יפ והתכוונת הדינמיות או צריכת הדלק הם בסדר עדיפות נמוך יותר, הספורטאז' הוא עבורכם.

שורה תחתונה: לא מתאימה לשטח, לא חסכונית בדלק, אבל מרשימה וגבוהה.

השתתפו במבחן: ערן אביבי, אלעד זיו, סטס גולברג.

ספורטיבית, ההגה בגודל הנכון וביחד עם ידידות החלפת ההילוכים שמאחורי ההגה, זה גם יושב טוב

בידיים. עד שנוגעים בידידות עצמן, פלסטיק זול.

אז נכנסתי, הנעתה ולחצתי על דוושת הגז כמו שהיא ביקשה.

הלו יונדאי, לא שכחתם משהו?? מראה ספורטיבי יש, תנוחת נהיגה וחיבור לנהג יש, גיר מצוין יש, אז למה מנוע אין? כנראה שמישהו שכח לחבר אותו לגלגלים כי אני זוכר ששמעתי רעשים מהחלק הקדמי של האוטו.

ועוד משהו. אם כבר מתכננים רכב, שברור שהנוהגים בו יבדקו האם הם שומכאר הבא, כדאי מאוד שהשלדה והמתלים יוכלו לגבות את המראה החיצוני. כרגע, הולוסטר היא כמו פר ברודיאו, אחרי סיבוב אחד או שניים היא מנסה להעיף אותך מהסיבוב.

סיאט לאון היא מין הכלאה בין מנוע וגיר מצוינים, לחלקי רכב שחוברו יחדיו למכונית, לפי המרשם הידוע. קחו מרכיב אחד איכותי ואת השאר תאספו מהמדפים. שימו כשעה בתנור על חום בינוני ועל תשכחו להוסיף "אולה" לטובת הניחוח הספרדי. ושיהיה בתאבון.

"תודה, אבל הרגע אכלתי", זה בדיוק מה שחשבתי לעצמי תוך כדי נסיעה.

יש ללאון יכולות גבוהות והיא מאוד מהירה אבל לא לגמרי מחוברת לעצמה. קצת מתוסבכת. הלב (מנוע וגיר) המצוין מחובר לשלדה ולעיצוב לא מדויקים. בעיקר זה של הקונסולה המרכזית.

את החלק האחרון של המבחן בנס הרים בחרתי לעשות איתה. הלאון היא גם זאת שהייתי בוחר הביתה מכל הארבע. אבל זה בגלל הלב ולא בגלל הגוף, בכל זאת אני אדם עמוק שמסתכל בתוכן ולא בקנקן. Ya...right

בואו נבדוק כמה זמן באמת חוסכים בנהיגה עצבנית ולחוצה. שני כלי רכב יוצאים מנקודה א' לנקודה ב' באותו נתיב. נהג אחד רגוע ונינוח והשני מהיר ועצבני צילומים: גלעד ארצי

עצבני, עצבני

ולא מהיר



מעבר החציה. מלכודת מוות



ההשוואה נערכה בקפידה, כל פרט נלקח בחשבון. יתרון לא היה כאן - מכוניות המבחן זהות בשלדה, במנוע ובתיבות ההילוכים: אופל אסטרט ושבולט קרוז בעלות מנוע 1.4 טורבו ושישה הילוכים אוטומטים (לרשמי נהיגה - ראו מסגרת). המכוניות נסעו במסלול זהה והוזנקו יחד מאותה נקודת התחלה. לנהגים, אגב, ניתנה הוראה פשוטה - תגיעו ליעד. לראשון נאמר - מקסימום מהירות ומינימום התחשבות בסביבה. לשני - להיפך.

נקודת מוצא - צריפין.

יעד - כניסה לאור יהודה.

המרחק - 43 ק"מ.

הדרך - צומת בית דגן, חולפת סמוך לאזור התעשייה של אזור, משם ליפו, שדרות ירושלים לכיוון רחוב הירקון, דרך נמל ת"א לרחוב רוקח. כביש גני התערוכה, דרך צומת הפיל ומשם למחלף הכפר הירוק ימינה לכביש 5. במחלף מורשה ימינה, כביש 4 עד צומת מסובים ומשם שמאלה עד לכניסה לאור יהודה. סוף. השעה על הצג היא 11:00 בדיוק. לחץ האוויר בצמיגים כבר נבדק, המושבים והמראות כונו ואז נשמעה לה בחלל האוויר הוראה: GENTLEMEN START YOUR ENGINE!

איזה עצבים

אני הנהג העצבני. שבוע לפני היום הגדול התחלתי להתאמן על תנועות ידיים, צעקות וצפירות

מאת ערן אביבי

11:00 המתחם הלוגיסטי של אופל בצריפין. אייוזק באסטרט טורבו ואילו אני קיבלתי את הגאווה, שברולט קרוז טורבו החדשה.

השעון מכה שישים ואנחנו בגז. אני מכה, אייוזק מלטף בעדינות. נפגשים מיד ברמזור האדום. סתם בובותי דלק לחינם.

ירוק, אני מצמיד דוושה לרצפה ו... רמזור אדום בצומת צריפין. עוצר בימני הפנוי יותר. האסטרט ששומרת על הנתיב ימני כל הזמן, מאחורי נינוחה ושלווה. הפעם אני מכה בהגה, יש ניידת תנועה בנתיב לידי.

מתחיל בנסיעה במצערות מלאה ומיד עובר ימינה לנתיב ההאצה. אני מספיק לעקוף שתי מכוניות עד שהנתיבים מתחברים. האסטרט נשארת מאחור.

צומת טמפ, אדום. לפני וולוו R60 מגררת בנחת. איתה בטוח הייתי מגיע מהר, למרות שהקרוז

מגיבה מצוין לבקשות העצבניות של רגל ימין.

70 קמ"ש עד לצומת חולון, מצלמות. שעון החול זוחל יותר מהר ממני.

11:14 אני סופסוף בצומת חולון. רואה את האסטרט לא הרבה מאחורי. ממש נודניקית איך היא נדבקת אלי.

פקק ברמזור של "שלבים" ו"בן צבי". מנצל את הכוח הזמין בקרוז כבר מסל"ד נמוך, ומוזג בין הנתיבים וצובר מרחק מהאסטרט. אייוזק נשאר באדום ואני בורח קדימה.

11:24 פונה לשד' ירושלים צפונה. מאיץ את הקרוז מתחת לאף של המשאית מהשמאלי, לא מוכן לאבד זמן יקר על אנשים שטועים בנתיב.

"חסן בק". נהג המונית לא הבין איך עקפתי אותו בקלות ונכנסתי לפניו מהנתיב הימני הנסגר. כן, ככה זה. טורבו קטן ווריו מותקן בקרוז שלי.

רחוב הירקון הוא הזדמנות טובה לבחון את עמידות מנוף האיתות. אני עובר בין הנתיבים ובין המכוניות האיטיות והמשאיות שחונות בלי הגיון וסדר. הולך רגל מתכוון לחצות. בנהיגה רגילה אני עוצר, היום לא, יש לי יעד. כשרגל ימין בדרך להעמיק את הלחיצה על דוושת הגז, העין קולטת שוטרות אחרי מעבר החציה, ברקס. הולך הרגל חוצה וזמן יקר נוסף מתבזבז.

אני ליד הילטון והשעון מראה 11:34 הכביש עמוס נהגים חולמניים בשמאלי, נהגים לא החלטיים על שני הנתיבים ורמזורים אדומים.

הגעתי לנמל ת"א והשעון הגיע ל-11:36 נהג עם מזדה 3 ממחר כמוני. שנינו עוברים נתיבים בלי הפסקה, בודקים מי יגיע ראשון לרמזור האדום. אני ראשון. ברמזור הבא הוא לא יותר. עקף בנתיב הימני והריק לחלוטין בעוד אני נוסע מאחורי נהגת איטית בשמאלי. צפירה ארוכה (סאונד בוגר יש לקרוז), והרבה הבהובי אורות, ממש מסיבה ניידת. הנהגת בשלה. מסתכל בחטף במראה ואיתות ימינה. נכנס לאמצעי והקרוז מורידה שני הילוכים ומושכת קדימה. אני חוזר לשמאלי. המזדה מגיעה לפני לרמזור. הנהג במזדה פונה לכיוון רמת החייל ואני ממשיך לכיוון צומת הפיל.

11:44 צומת הפיל. משאית בשמאלי מעכבת את כולם, אני עובר לאמצעי, אוטובוס מעשן ולא ממש מאיץ, עובר לימני למצוא שם סקודה סופרב חולמנית. אדום. אני מוכן כבר לתלוש שערות או את ההגה. הירוק מגיע ואיתו מגיעה הצפירה לסופרב. קדימה!

ידית ההילוכים עובדת קשה, מוריד ומעלה הילוכים כל הזמן כדי לנצל את ה-140 סוסים של הקרוז. 11:46 אני משתלב לכביש 5. מאיץ בימני ועוקף עוד שלוש מכוניות ונכנס לפניו לנתיב ההשתלבות.

אני רוצה לפנות לכביש 4 דרום. נתיב ההאצה איטי, הימני עמוס במשאיות ורכבים איטיים. אני יוצא לשמאלי ביותר ועוקף. נכנס לפני המערבל בטון לתוך נתיב היציאה ל-4 דרום. ב.מוז סדרה 1 לפני

כשרגל ימין בדרך להעמיק את הלחיצה על דוושת הגז, העין קולטת שוטרות אחרי מעבר החציה. ברקס

מאט אותי בסיבוב. מהבהב באורות בלי הפסקה. הנהג מבין את הרמז וחוזר לימני ואני מאיץ במהירות משם.

כביש 4 זורם אבל לא מספיק מהר בשבילי. מעברי נתיבים, איתותים והבהובים. אני מנסה להשתחל ולהתקדם עוד ועוד קדימה. הדוושות עובדות קשה עם הרבה מעברים בין האצה מלאה לברקס.

ביציאה לצומת מסובים אני טס נמוך. נהג הקורולה טעה ועכשיו הוא מנסה להשתלב מאי התנועה לנתיב שלי בוויית מסוכנת. אני מצפץ ארוכות ועובר במהירות מימין. שבפעם הבאה יתכן טוב יותר, לי יש שעון על הראש.

על כביש מסובים. נהגת בפורד אדג' מצפצפת בעצבים, נמאס לה מהניסיונות שלי למצוא את הנתיב המהיר ביותר.

ימינה לאור יהודה. נכנס לחניה של הקפה ומחכה. השעה 11:57 עכשיו אני יכול להוריד אנרגיה ולהירגע עם שוקו קר. גם הטורבו של הקרוז צריך להתקרר אחרי העבודה הקשה בשעה האחרונה. לוגם מהכוס וחושב, מעניין תוך כמה זמן יגיע אייוזק?



שוטר בפעולה. אכיפה וריסון המתפרעים
צילום: אילן אסייג

עצבני, עצבני ולא מהיר

ברגוע

**בכביש גני התערוכה,
המהירות המקסימלית המותרת
היא 70, אבל למה לעזאזל רק אני
מקפיד על הנתיב הימני?**

מאת אייזיק דוידוביץ'

11:43 נמל ת"א בואכה רוקח - משאית אשפה מעמיסה את תכולת הפחים, אבל למה בשעות העומס, למה? או שאולי בעצם אלה לא שעות העומס?

11:47 גשר רוקח התנועה זורמת, אין דיווחים מיוחדים, אבל השיר ברדיו מתאים - "סע לאט" שר לו אריק איינשטיין. "תן למחשבות לרוץ לכל הכיוונים" - זו לא ממש המלצה לנהיגה בטוחה, אריק.

בכביש גני התערוכה, המהירות המקסימלית המותרת כאן היא 70, אבל למה לעזאזל רק אני זה שמקפיד על הנתיב הימני?

החלפת ההילוכים באופל מתבצעת ב-2000 סל"ד לערך - תוצאה של לחיצה עדינה על דוושת הגז שללא ספק תורמת לצריכת דלק קטנה יותר ואם תרצו, גם לפליטת מזהמים פחותה. אם יש לכם מחשב דרך ברכב, נסו לבדוק מהי צריכת הדלק הרגעית כשאתם מאיצים בחוזקה. מבטיח לכם שתופתעו.

מהירות הנסיעה בכביש שאחרי גני התערוכה היא 60 קמ"ש - כאן, בצמתים המרומזרים, חייב להבהב הירוק לפני שהוא מתחלף (עד למהירות חמישים, הרמזור הירוק לא חייב להבהב).

מהירות של 60 קמ"ש מאפשרת לי לנצל את "הגל הירוק" ברצף הצמתים שלפני צומת מסעדת הפיל. טיימינג זה דבר חשוב בחיים.

11:53 צומת הפיל, מפעיל איתות - פונה שמאלה.

11:56 במחלף הכפר הירוק פונה ימינה לכביש 5. הפעם זה כבר כביש בינעירוני, עם תנועה דלילה יחסית. מחוג המהירות מטפס בנחישות. נתיב ההאצה מחייב האצה, מה אתם מסתכלים עלי?

מאיץ ל-90 הקמ"ש המותרים. רגל ימין מלטפת, מרחפת מעל דוושת הגז. האסטרטגיה מסוגלת להרבה יותר, נדמה שמגדש הטורבו שלה פשוט מתוסכל - הוא כמעט ולא נדרש לפעולה.

11:58 פונה במחלף מורשה לכביש 4. כמעט שעה חלפה לה, מתחילים להריח את הסוף.

אני בימני כמובן, אבל הטויוטה פרוס שמזדחלת ב-60 קמ"ש בנתיב האמצעי, מאלצת אותי לעבור שני נתיבים, על מנת לעקוף אותה כחוק משמאל. היה נדמה לי ששמעתי קללה בחלל האסטרטגיה. לנשום, לנשום עמוק, לא להתעצבן.

חומת הספארי מימין, אבל נדמה לפעמים שהג'ונגל דווקא משמאל. צומת מסובים ממש כבר פה ואילו נהג המוניות שמזדחל באיטיות מעצבנת קרוב לודאי הפעיל מונה...

12:05 צומת מסובים, האם ערן כבר ביעד? אוטוטו נדע...

בפניה שמאלה ברמזור, מביט לצדדים. יותר מדי מקרים של חצייה באדום ראיתי, המבטים הם כבר עניין של הרגל.

12:10 הכניסה לאור יהודה - שברולט קרוז כחולה חונה לה בצד הדרך, הגעתי ליעד. לא עייף. לא מזיע. לא עצבני.

11:00 הקרוז הכחולה זינקה ממקומה כנשוך נחש, האסטרטגיה מיד אחריה. ליטוף עדין לדוושת התאוצה והתגלגלנו לעבר הרמזור ביציאה מתחנת הדלק.

הקרוז בנתיב השמאלי העומס. הנתיב הימני לפנייה שמאלה עמוס פחות, יתרון לנהג האופל הרגוע כבר בהתחלה, הייתם מאמינים?

הנהיגה שלי רגועה, יש זמן, לא צריך למהר, נצמד לנתיב הימני, אבל מסתבר לי שנדרשת עקיפה - משאית איטית מאלצת אותי לעבור נתיב. לא צריך להגזים, נהיה הגיוניים.

המהירות המותרת כאן היא 90 קמ"ש מחוג המהירות מטפס לאט וקליל לכיוון ה-100 קמ"ש, אני חייב לרסן את עצמי. חייב!

בצומת בית דגן, עומדת הקרוז במרחק שתי מכוניות לפני ברמזור, ביג דיל. גם ברמזור הבא היתרון הקל של הנהג הממהר נשמר - עדיין שתי מכוניות בלבד מלפנים.

פקק ארוך ומעצבן, או שמא נקרא לזה בעדינות - עומס תנועה. אני לא נצמד למכונית שלפני, רוצה קצת אוויר לנשימה.

חולף על פני מצלמת מהירות מימין הכביש, אבל היא לגמרי לא מטרידה. אותי, רבותי, לא יצלמו היום. נקודה.

11:15 אני בצומת חולון רואה את הכחולה מזוגגת, מתמרנת, נואשת למצוא פריצה, להשיג פער, לברוח. לקח ברצינות את המשימה, ערן הזה.

הנתיב שלי, הימני, לא נחמד, התנועה מתעכבת משום מה, מפתה אותי לעבור נתיב, לתת גז, לשעוט קדימה, אבל לא. סבלנות אסטרטגיה, סבלנות...

שוב רמזור. אין זכר לקרוז, היא הספיקה את הירוק, אצלי כבר התחלף לאדום, אני תקוע.

11:27 ברמזור ימינה לשדרות ירושלים ביפו. רוכב אופניים טיפש חוצה את הצומת באור אדום. נהג הביזאיק שלפני, מאפשר לרכב שפונה פניית פרסה להשתלב. גם אני מאפשר למשאית החלוקה שנדחפת להיכנס לפניי. נהג המשאית אפילו לא טרח לומר תודה. אני בסדר, אני.

**השעה על הצג היא 11:00 בדיוק. לחץ האוויר
בצמיגים כבר נבדק, המושבים והמראות
כוונו ואז נשמעה לה בחלל האוויר הוראה:
GENTLEMEN START YOUR ENGINE!**

הונדה אקורד מזוגגת בפראות בין הנתיבים, עוברת באור אדום. זה חריג, זה בולט, זה מקומם, אבל אף שוטר לא נמצא בסביבה. אני בולע את הרוק וממשיך.

במראה המרכזית אני מבחין כי מסחרית איווקו גדולה צמודה אלי מאחור, המודעות לכך היא חלק ממניעת התאונה - אסור לי לבלום בחוזקה, שמירת רווח לפניים היא הכרחית, מקווה שתעקוף אותי.

11:33 מסגד חסן בק - פעם, לפני מספר שנים, סגרו כאן את הכביש למירוץ קארטינג, ראשון מסוגו בארץ, שבו השתתפתי. אז נתתי בגז, עכשיו אני נדרש לעשות ההיפך.

רחוב הירקון - אופנועים מכל עבר, מהירות הנסיעה כ-25 קמ"ש, רמזור רודף רמזור - עוד רכב חצה באדום.

על הנתיב הימני קשה לשמור, מדי כמה מטרים חונה מכונית, או משאית שפורקת סחורה על חלק מהנתיב ומאלצת מעבר לשמאלי.

צומת חסום - לא נכנס, מחכה שיתפנה. פספסתי את מופע האור הירוק, אבל ההרגשה טובה.

מסקנות

נהיגה חסרת סבלנות, כזו שמאופיינת במאמץ עילאי לכבוש כל מקום פנוי אפשרי מלפנים תשיג את התוצאות הבאות: צריכת הדלק תגדל, הבלאי לרכב יהיה גבוה יותר, הסיכונים רבים יותר וגם המתח הנפשי יעלה. זמן, מסתבר, זה לא רק כסף.

אמנם חסכתם מספר דקות, אבל ממש לא הרוחתם. אם נוסף למשוואה גם דו"ח תנועה אפשרי, המסקנה תהיה חדה כסכין.

הניסוי גם הוכיח כי בנהיגה בתנועה צפופה, אין כמעט משמעות לזיגזוג נואש בין נתיבים. הפרש המהירויות הוא זניח, וקבלת הדין והשלמה עם העובדה שאתם תקועים בפקק, היא הדרך הנכונה.

שברולט קרח 1.4 טורבו

ערן אביבי

לחיות בקרוז קונטרול

אני יושב בשברולט קרוז החדשה עם מנוע 1.4 טורבו וסופר כריות אויר. 10 כאלה מסתתרות בתוך המשפחתית המעודכנת לבית משפחת GM. העיצוב החיצוני נאה, עושה חשק לנהוג מהר וחזק, חבל שהכיוול של המתלים והשלדה לא תואם את העיצוב והשמחה נעצרת בעיקול הראשון. יש לה הרבה כוח, 140 סוסים, 20.4 קג"מ ותיבה אוטומטית עם 6 הילוכים קצרים וזריזים. הקרוז טורבו מושכת חזק בכביש וגם את המבטים ברחוב. בשיט נינוח ב-100 קמ"ש המחוג מראה 2100 סיבובים. בשיט כזה היא חסכונית, כ-14 ק"מ לליטר. כשהדוושה מוצמדת לרצפה היא שתיינית, כ-7 ק"מ לליטר. הקרוז מאוד מאוזנת, ריפויד עור, מראה מרכזית מתכהה, כיסא נהג חשמלי בחלקו, מחשב דרך ועוד אבל אין בקרת אקלים מפוצלת, החלונות לא עולים בכוחות עצמם למעט זה של הנהג ויש גם חלקי פלסטיק עם תחושה זולה. בנסיעה בעיר, מהלך מתלה קצר בשילוב עם בולמים קשיחים בתחילת מהלך מספקים תחושה קופצנית. לפחות היא מרגישה אחידה ואין קרקושים. בנסיעה בין עירונית, הקרוז מתאימה לשם שלה. מפעילים את בקרת השיט מההגה ונותנים לה לנוע בשקט ובשלווה. אם צריך כוח, מנוע הטורבו והתיבה מוכנים תמיד לספק אותו. התיבה תוריד גם שלושה הילוכים כדי להגיע את 1400 הק"ג קדימה ומהר. תוך 9.4 שניות היא כבר במאה אם רק תבקשו. שימו לב שהגיר במצב הידני לא מחליף הילוך ללא בקשה מהנהג. זה מסוכן כשמנסים לעקוף ולא זוכרים שהגיר במצב הידני ואז הגיר לא מוריד הילוך ולמנוע אין כוח להאיץ. חלק מהבעיה טמונה בסימון בלוח המכוונים, הוא קטן ומוסתר ע"י ההגה. הקרוז בגרסה המפוארת, עולה 150000 ₪. יש לה 10 כריות אויר ואת כל בקרות הבטיחות החשובות וגם 5 כוכבים במבחן הריסק. הקרוז טורבו היא מכונית טובה מאוד כל עוד מבקשים ממנה את מה שהיא עושה הכי טוב, להיות בקרוז קונטרול.



אסטר 1.4 טורבו

ערן אביבי

אסטר לויזה בייבי

אסטר טורבו. אחותה של הקרוז לבית GM. יש להן הרבה חלקים משותפים: מנוע, גיר, שלדה, הגה ומנופי השליטה. הכיוול שונה. הגיר מעט ארוך יותר. ב-100 קמ"ש, המנוע של האסטר מסתובב לאט יותר מ-2000 סל"ד. ההילוכים מעט ארוכים יותר. גם השלדה מכוילת אחרת, סופגת טוב יותר בתוך העיר ואוחזת טוב יותר מחוצה לה. האסטר היא קומפקטית, 5 דלתות. סגמנט אחד מתחת לקרוז. יש לה 6 כריות אויר, ריפויד בד (עור בגרסת המבחן) חלונות חשמל אוטומטיים ובקרת אקלים מפוצלת. אבל אין לה מחשב דרך, מראה מתכהה או מושב חשמלי. השלדה באסטר מציגה את הגישה האירופאית, ספיגת מהמורות טובה יותר וגם נכונות להתפתל בכבישים. השליטה בגוף טובה יותר, בתחילת המהלך וגם בסופו. יכולת שינוי הכיוון טובה מאוד וגם תגובות השלדה למשחקי דוושות. מבחוץ האסטר נראית רגילה. הכל במקום אך אין ריגוש מיוחד למעט מראה הישבן. לעומת החוץ, הפנים באסטר עמוס ומבלבל. הקונסולה המרכזית דורשת מחקר מעמיק שלא בטוח שייניב פירות. אחרי 24 שעות עדיין לא הצלחתי לבטל את ה-RDS. על מתג האיתות יש את כפתורי מחשב הדרך, אבל מחשב דרך לא מותקן. כנראה שבאופל חושבים על אנשי ה-ADHD והצורך שלהם לשחק במשהו כדי לשמור על הריכוז בנהיגה. מיקום כפתורי החלונות בדלת הנהג לא מוצלח אבל המגע שלהם נעים. המושבים לא אוחזים מספקים בגוף ופתחי האוורור יקפידו לכם את הידיים. גם הגיר של האסטר פועל כמו בקרוז, במצב ידני הוא לא מעביר הילוך ללא בקשה מהנהג. היתרון כאן הוא, שההילוך מוצג בגודל מול הנהג וקשה יותר לטעות. נכון להיום, האסטר בגרסת הטורבו עולה כמעט 124000 שקל. וזה מחיר מצוין לאוטו טוב עם יכולות גבוהות.



החטא ועונשו

יורם כהן*

במהלך נהיגתנו היומיומית אנו מבצעים פעולות מתוך הרגלים שהשתרשו בנו, פעולות שלא פעם אינן חוקיות בעליל. אלא שמלבד העבירה על החוק וההסתכנות בקבלת דו"ח תנועה, יש בפעולות אלה גם סיכון ומוכונ תרומה ליצירת אנרכיה בכביש.

כניסה לצומת באור צהוב ברמזור: דין אור צהוב כאור אדום. אין להיכנס אל הצומת אלא באור ירוק בלבד. למעט בשני מקרים: 1. הרכב כבר בתוך שטח הצומת - אז נדרש פינוי מהיר מהצומת 2. אם לא ניתן לעצור בבטחה לפני הצומת (סכנה של תאונה מאחור).

העונש: 1,000 שקל קנס ו-10 נקודות.

אם העבירה בוצעה תוך סיכון למשתמשי דרך אחרים הדין הוא הזמנה למשפט ו-10 נקודות (תתכן גם פסילת רישיון הנהיגה).

אי עצירה לפני מעבר חציה להולכי רגל - החוק אומר "יש לתת זכות קדימה להולכי רגל במעבר החצייה". נהגים רבים אינם עוצרים במעברי חצייה ומסכנים את הולכי הרגל.

העונש: הזמנה למשפט.

אי כיבוד איתות של רכב מלפנים - נוהג רכב חייב לאפשר לנהג שמלפנים להשלים את המשימה שבשילה נתן את האיתות (לפנות, להחליף נתיב, לעצור). לא רק באותו נתיב שהרכב שלפניו נוסע, אלא גם בנתיבים נוספים הקיימים.

העונש: אין עונש קבוע בספר התקנות המשטרתי.

עקיפה מימין/נסיעה בשמאל - החוק דורש לנסוע בצד ימין ולעקוף מצד שמאל. תקנה 35 - "נוהג רכב ישתמש ככל האפשר בצידו הימני הקיצוני של הכביש". נהגים רבים נוסעים בנתיב שמאלי (כשהימני פנוי) ובכך עוברים עבירה (קנס 500 שקל + 4 נקודות) בנוסף לכך מפריעים לתנועה מהירה יותר וגורמים לנהגים לבצע עבירה של עקיפה מימין.

תקנה 47(א) - "נוהג רכב לא יעקוף בכביש רכב אחר, בין שהוא באותו נתיב נסיעה ובין אם לאו, אלא מצידו השמאלי". אבל מותר לנוהג רכב לחלוף על פני רכב אחר מצידו הימני במקרים הבאים -

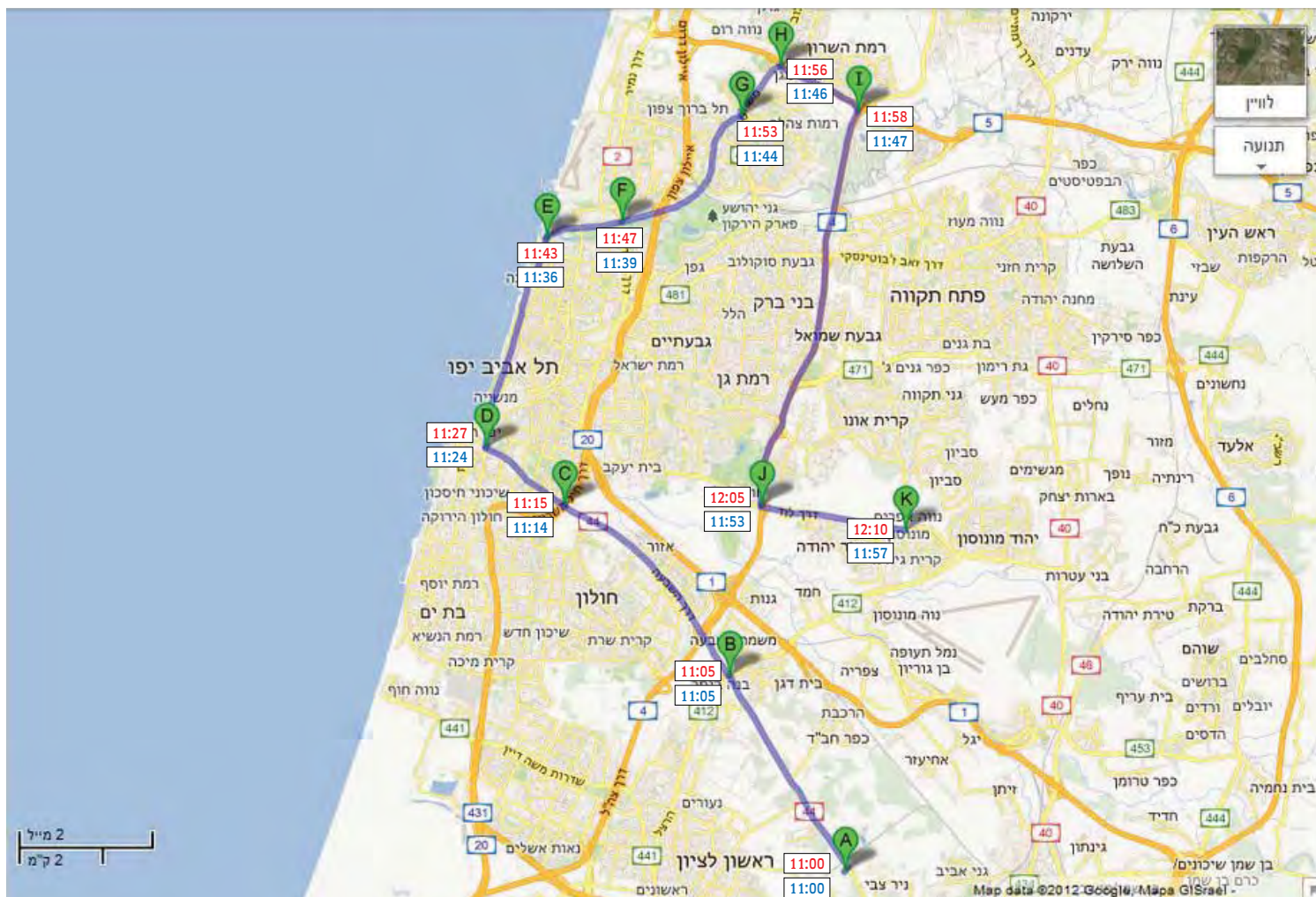
1. כשרכב אחר נמצא בנתיב לפניו שמאלה ו/או מתכוון לפנות שמאלה ואותת על כך
2. בפניה שמאלה אל כביש חד סיטרי שיש בו שני נתיבים או יותר
3. בעת נסיעת רכב מורשה בנתיב שיועד לתחבורה ציבורית

נוהג רכב הנוסע בנתיב המיועד לפניו ימינה בלבד תקנה 47(ג) אומרת כי "במקום בו יש שני נתיבים או יותר לאותו כיוון נסיעה אשר מחמת צפיפות (עומס) התנועה נעים בו כלי רכב בטורים בכל נתיב, לא יראו כעקיפה אם הטור הימני נע מהר יותר מהטור השמאלי".

העונש: על עקיפה מימין 500 שקל + 4 נקודות.

יורם כהן - מומחה ויועץ תחבורה ותאונות דרכים

עצבני, עצבני ולא מהיר



מפה: Google Maps

■ שברולט קרוז ■ אופל אסטר



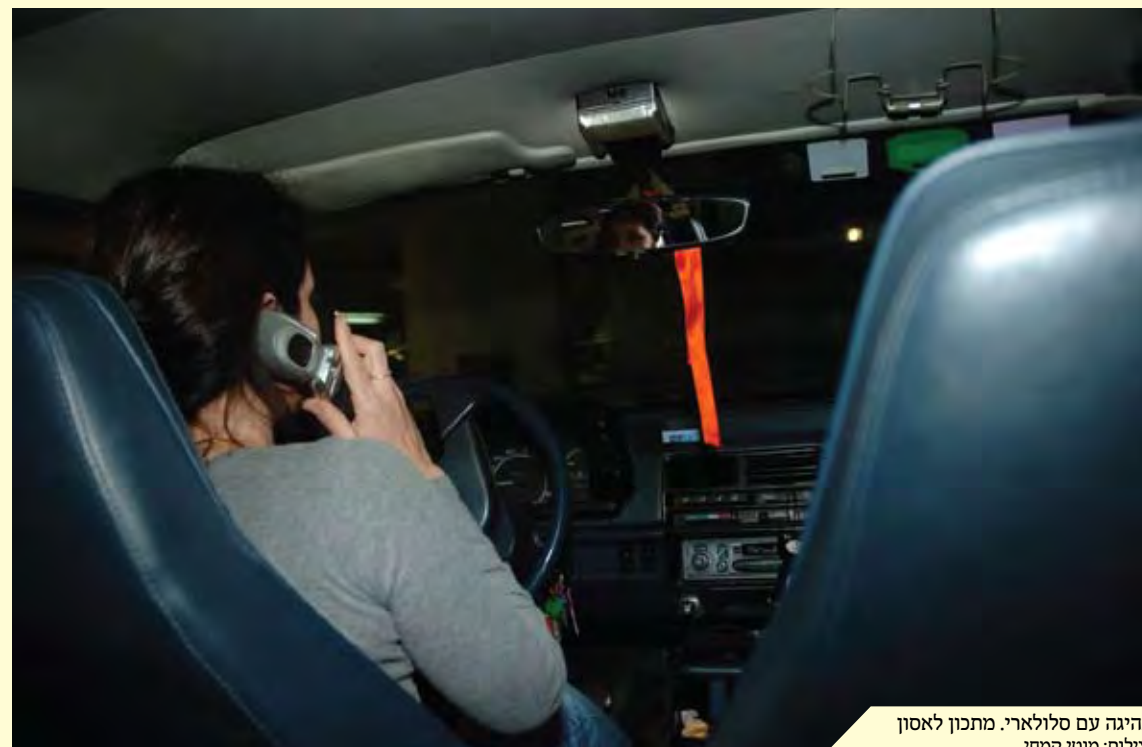
תזמון מהיר ועצבני		קרוז	אסטר
יציאה		11:00	11:00
צומת בית דגן		11:05	11:05
צומת חולון		11:14	11:15
שד' ירושלים		11:24	11:27
נמל ת"א		11:36	11:43
גשר רוקח		11:39	11:47
צומת הפיל		11:44	11:53
כביש 5		11:46	11:56
כביש 4		11:47	11:58
צומת מסובים		11:53	12:05
הגעה יעד		11:57	12:10
אורך מסלול		43.00	43.00
צריכת דלק ממוצעת	ק"מ לליטר	7.35	13.00
מהירות ממוצעת	קמ"ש	45.2	36.80

לגזור ולתלות על הדשבורד

* סיפים לנהיגה בין עירונית

המהירות גבוהה, הסלולארי מרעיש באוזן. כך תשמרו על עצמכם ועל אחרים בנהיגה בינעירונית

מאת ערן אביבי



נהיגה עם סלולארי. מתכון לאסון צילום: מוטי קמחי

אייזיק דוידוביץ וערן אביבי, שני מדריכים לנהיגה מתקדמת, מביאים לכם את הסיפים הכי טובים לנהיגה בטוחה בעיר ומחוץ לעיר

* סיפים לנהיגה עירונית

מאת אייזיק דוידוביץ

בכל התקרבות לרמזור ירוק, עשו לכם הרגל להעיקף מבט במראה המרכזית. שם מאחור, עשוי להימצא איום בצורת רכב צמוד. מידע מוקדם יחסוך לכם זמן בקבלת ההחלטה.

אם יש לכם וילון בחלון האחורי, רצוי להורידו - האינפורמציה שנמנעת מהנהג שנוסע מאחריכם המשקיף דרך חלונות הרכב שלכם, עשויה לסכן גם אתכם.

רוב תאונות הדרכים בעיר מתרחשות בצמתים. אל תאמינו לאור הירוק, הפנו מבטים ובדקו את שטח הצומת, במיוחד אם אתם ראשונים בתור.

מבטים חוזרים, קצרים ומהירים עדיפים על מבט אחד ממושך. הפניות ראש לצדדים, הצצות שיטתיות במראות וחיפוש מתמיד אחר סכנות הם הדרך שלכם לקלוט את מירב האינפורמציה ולהקדים תרופה למכה.

חניתם בניצב למדרכה? אל תתעצלו והחנו את מכוניתכם עם הפנים החוצה. בבוקר, כשתצאו לעבודה, אתם פחות ערנים, החלונות מאחור לעיתים מכוסים באדים והתנועה כבדה. לצאת עם הפנים ליום עבודה חדש, זה תמיד עדיף.

רוב תאונות הדרכים מתרחשות בדרך עירונית. בעיר, מספר התרחישים והשינויים גדול מאוד והצפיפות גבוהה. התאונות הקטלניות מתרחשות בעיקר במפגש בין כלי רכב להולכי רגל.

לקראת רמזור, האטו את מהירותכם בצורה הדרגתית ככל שניתן, זה גם יחסוך לכם בדלק, ויקטין את הסיכוי שיתנגשו בכם מאחור. אם עצרתם, שימרו מרחק גדול יחסית מהרכב מלפנים. כך תשאירו לכם מקום להתקדם אליו, אם תחושו איום מהרכב המתקרב מאחור.

הימנעו מנסיעה לאחור, כך גם מורה החוק. אם בכל זאת נדרשת נסיעה לאחור, פתחת חלון חסייע לשמוע את הסכנות ולא רק לראות אותן. ההמלצה הזו חקפה שבעתיים במקומות בהן נמצאים הולכי רגל ובמיוחד ילדים.

עצרתם לפני מעבר החציה, יפה! שימרו מרחק של לפחות כמטר מהמעבר, כך תאפשרו לנהג רכב שעוקף בטעות, להגיב ולהימנע מדריסה. גם אם תיפגעו מרכב שנוסע מאחוריכם, מרחק הביטחון הזה יציל את הולך הרגל שחוצה לפני מכוניתכם.

אוטובוס מעלה/מוריד נוסעים בתחנה, האטו, ואם ניתן, עברו לנתיב השמאלי. סימנים מקדימים כמו זווית הפניית גלגלי האוטובוס הקדמיים, עשן שנפלט ממפלס האוטובוס כשהנהג לוחץ על הדוושה, או רגליי הולך רגל הנראות מתחת לגחון הקדמי של האוטובוס הם רמזים לכך שהאוטובוס עומד לצאת למרכז הכביש.

צרו קשר עין עם הנהגים והולכי הרגל בעיר. קשר שכזה ייצור הבנה טובה יותר על כוונות הנהג/הולך הרגל ובנוסף תתפלאו עד כמה הוא עשוי לעודד אדיבות בין משתמשי הדרך.

נשיא המדינה שמעון פרס מתרגל נהיגה בטיחותית מתקדמת צילום: משה מילנר לע"מ

ודאו כי הפנסים, החלונות ומראות הצד נקיים כדי לקבל את הראות הטובה ביותר החוצה. כך גם תפחת רמת הסינוור מנהגים אחרים או מהשמש.

הביטו הרחק קדימה, בין 5 ל-10 שניות. ככה תוכלו לתכנן את הפעולות שלכם מוקדם ומכאן לחסוך דלק ולהימנע מסכנות.

יוצאים לנסיעה ארוכה? הכינו לכם שתיה וכיבוד קל במקום נגיש ונוח אבל לא שוקולד. למרות מה שמקובל לחשוב, שוקולד מסוכן בנהיגה ארוכה בגלל נפילת הסוכר שמגיעה כרבע שעה אחרי האכילה.

אם רכב עומד בצד הדרך, האטו את המהירות, עברו לצד השמאלי של הנתיב והסתכלו מתחת לרכב כדי לראות אם משהו מתקרב לכיוון הכביש.

לפני היציאה לדרך תכננו את נתיב הנסיעה כדי שתוכלו להישאר מרוכזים בתנועה ולא בניווטים.

הימנעו משיחות טלפון ככל האפשר. אם אין ברירה ועליכם לדבר, הגדילו את שמירת המרחק מלפנים. בנוסף, סרקו את המראות תכופות יותר, זה יעזור לכם להישאר מרוכזים בתנועה שמסביב ופחות בשיחה.

שיחה עם נוסע שנמצא ברכב לצדכם בטוחה יותר משיחה בסלולארי. הנוסע מסתכל על הכביש והוא ישותק או יתריע במקרה ומשהו ישתבש בדרך.

נסיעה במהירות שונה מהותית מקצב הזרימה בכביש מסוכנת. אם אתם בכביש בו מותרת מהירות של 110 קמ"ש ואתם נוסעים 90 קמ"ש ומטה, הישארו בנתיב הימני.

בנסיעה בכביש חד נתיבי היצמדו לפס הצהוב. כך תהיו רחוקים מהתנועה ממול ועם יכולת התחמקות טובה יותר מתאונה חזיתית.

פספסתם את היציאה שלכם? המשיכו עד ליציאה הבאה גם אם היא רחוקה. אל תפנו בפתאומיות ואל תחזרו בנסיעה לאחור. זה מסוכן מאוד.

* מחברי הכתבה הינם מדריכי נהיגה מתקדמת מהמובילים בארץ. לתיאום הדרכה בטיחותית או ספורטיבית שלחו שם וטלפון ל- rechevplus@gmail.com

גג נפתח? לא מוכרח



ACTIVE
BENDING
LIGHTS

ABS ו-ESP יש כבר לכולם. אבל מה לגבי BLIS ו-Head Up Display?
אילו אביזרים אתם חייבים במכונית החדשה שלכם ועל מה אפשר לוותר

מאת אייזיק דוידוביץ' | צילומים: יח"צ

מהצד האחד של השולחן יושב סוכן המכירות. מהצד השני הלקוח. הסוכן נמרץ ובטוח בעצמו. הלקוח קצת נבוך ומבולבל. סוכן המכירות מציע ללקוח, בתוספת תשלום כמובן, רשימה ארוכה של תוספות: פתיחה וסגירה חשמלית לתא מטען, מפתח חכם, חישובים בעיצוב חמש זרועות, פנסי קסנון עם מתחים, זיכרונות למושב נהג, מראות חיצוניות מתכהות, חיישני חניה קדמיים ואחוריים עם חיווי ויזואלי ומתלי אויר. הלקוח מהנהן בראשו להסכמה. החשבון מסתכם בעשרות אלפי שקלים.

אבזור רב מוצע כיום בכל מכונית חדשה, וככל שהרכב יוקרתי יותר, הרשימה מתארכת. בסקירה שלהלן תמצאו את המילה האחרונה באבזור רכב - אבזור בטיחותי, אבזור שמהווה עזר בנהיגה ואבזור מפנק - וגם המלצות חד משמעיות, על איזה אבזור כדאי לכם להתעקש.

בטיחות

BLIS מערכת לניטור רכב בשטח מת

מצלמה המותקנת מתחת למראת הצד, מאתרת רכב המתקרב בנתיב ליד, ומנורה הנדלקת בוויית עינו של הנהג, מפנה את תשומת ליבו לסכנה.

איך זה עובד? כיוון נכון של מראות הצד עשוי לצמצם למינימום את האפשרויות שרכב, אפילו אם הוא דו-גלגלי, יעלה מעיני הנהג. יתרון המערכת הוא בכך, שכאשר נהג מרוכז בנעשה מלפנים, הנורה הכתומה הנדלקת בוויית עינו (ובמיוחד במראת הצד השמאלית), תגרום לו להבחין באובייקט המתקרב מאחור לצידו. מערכת חכמה זו, עשויה למנוע מעבר לנתיב לא פנוי.

איפה תמצאו? את המערכת הזו פגשנו בעבר בוולבו וגם ב-S60 שליוותה אותנו במבחן. כיום המערכת נמצאת גם במכוניות זולות יותר כדוגמת הסיטראן C4.

האם שווה להשקיע? מדובר במערכת פשוטה יחסית ומומלצת מאוד, במיוחד כיוון שנהגים רבים אינם מכוונים את מראות הצד כראוי.

פנסים עוקבי פניה - (ACTIVE BENDING LIGHTS)

תוספת למערכת התאורה הקיימת, המגדילה את זווית הפנסים בעת הפניית ההגה. איך זה עובד? פנס הערפל בצד אליו מופנה ההגה, נדלק. מתווכמת יותר היא מערכת המפנה חלק מפנסי הרכב עם הפניית הגלגלים הקדמיים.

ה-ACTIVE BENDING LIGHTS שמוקנת בוולבו מגדילה את טווח הפנסים ב-230 אחוים,



גג חשמלי. לא שימושי כמו שחשבתם

HEAD UP
DISPLAY
BLIS

ריינג' רובר וגו SE - תא נוסעים מאובזר ומפנק

בימים בהם חיסכון בדלק ומצלמות מהירות מנציבות לנו את קצב הנהיגה, גם בקרת שיוט רגילה חיונית ובמיוחד לגומאי המרחקים שבינכם. בקרת שיוט מתקדמת יותר היא כבר פינוק אמיתי

ACC



תאורת לוח שעונים לפי בחירה בסיטראן C4. (ראו מסגרת)

האם שווה להשקיע? אביזר חובה בכל רכב! חשיבות לחץ האוויר מבחינה בטיחותית ידועה לכל, אך למרות זאת, נהגים רבים לא טורחים לבדוק את לחץ הניפוח או אינם מיודעים לירידה מסוכנת בלחץ אוויר באחד מגלגלי הרכב.

עזרי נהיגה

ראדאר לנסיעה לאחור + מצלמה וצג LCD

שילוב בין התראה קולית ותצוגה על מסך מודיע על הנעשה מאחורי הרכב בשעת נהיגה לאחור. **איך זה עובד?** בנוסף ל"ביפס" הקוליים המתגברים עם ההתקרבות לעצם מאחור, מסך הנמצא ליד הנהג, מציג תמונה בעזרת מצלמה הממוקמת מאחור. לעיתים התצוגה היא גרפית ומציגה את הקרבה לעצם בעזרת צבעים ודרגות סיכון. בחלק מהדגמים, מסומן מסלול הנסיעה לאחור בעזרת קווים התוחמים את איזור הסכנה ואף משתנים בהתאם להפניית ההגה.

איפה תמצאו? גם בדגמים עממים, בהם קיים מסך תצוגה ואת המשוכללים יותר בדגמי



מכוונת את גובה האלומה בהתאם למשקל המועמס, אפילו בזמן האצה או האטה ובעזרת פנסים המסתובבים ב-15 מעלות לכל כיוון, מגדילה את גזרת אלומת הפנסים.

איפה תמצאו? את הפנסים הפשוטים יותר ניתן למצוא גם במכוניות זולות כדוגמת סיאט איביזה, את המערכת היקרה תמצאו למשל בוולבו S60.

האם שווה להשקיע? כל מה שישפר את יכולת הראיה של הנהג בלילה - אנחנו בעד.

חיישני לחץ אוויר בצמיגים

התראה בלוח המחוונים על ירידת לחץ אוויר בגלגל מסוים.

איך זה עובד? בעזרת חיישני מערכת ה-ABS מאתר המחשב גלגל שבו ישנה ירידת לחץ אוויר ברמה מסוימת ומתריע על כך בחיווי בלוח המחוונים. לאחר ניפוח הגלגל או תיקון התקר, מאפס הנהג את המערכת.

איפה תמצאו? גם בדגמים עממיים וזולים ניתן למצוא.

סיטראן C4 THP 1.6 רובוטית

מצוינת אבל בבקשה לא למעוך את הדוושה

סיטראן C4 שחורה בלילה חשוך. הכיסאות שחורים, הפנים כהה. רק תאורת המחוונים בולטת עם שלל הגוונים לבחירה בהפרדה למסך המרכזי ולחוגה הסובבת אותו. וזה ממשיך עם תאורת פנים וחושך מגוונת ואפקטיבית.



ערן אביבי | צילומים: יח"צ

בארבע בבוקר יצאתי לדרך. עדיין חשוך. כיסא הנהג חובק ונוח ואפילו עושה עיסוי לגב התחתון.

התארגנתי על התאורה הרצויה בלוח המחוונים וקדימה למרוץ עין גדי ה-29.

בגהה אספתי את מיכאל, השופט במרוץ. עלינו ירושלימה וירדנו דרך יריחו לים המלח.

עם הזריחה הגענו לחמי עין גדי הישר למרוץ.

בצהריים חזרתי ל-C4 ובפעם ראשונה באור יום. החלונות נפתחים באמצעות השלט והחום יוצא החוצה.

עכשיו אני יכול לבחון לעומק את העיצוב.

בתוך האוטו הכל מרגיש איכותי, למגע ולמראה. רוב הכפתורים במיקום נוח, חלקם פחות, כמו כפתור

הפעלת המזגן, קטן ורחוק מהנהג.

סיטראן החזירו להגה את החיבור לטבור שלו וטוב שכך. ובכלל, התחושה היא שיש להם קלף מנצח ביד.

האמת, כל עוד שומרים על נהיגה נינוחה ומתרגלים לגיר הרובוטי, זה אכן כך.

ה-C4 טיפסה בקלות את העליות לעיר הקודש. מנוע ה-1.6 ליטר THP עם 156 כ"ס ו-24.5 קג"מ כבר

ב-1400 סל"ד עושים את העבודה. גם הגיר הרובוטי (6 הילוכים) מאפשר למצוא את ההילוך הנכון ושומר

את המנוע עם כוח זמין לכל בקשה של רגל ימין.

אבל, ברגע שמתחילים ללחוץ את המכונית לקצוות היא מתחילה להתבלבל. בכל רמיסת דוושה בהילוך

ראשון ושני יש מלחמת הגה קשה, בקו ישר ובפנייה. בפניות הדוקות הפרונט לא מתקשר עם הנהג

ואפילו מתעוות תחת העומס הנוצר מהפנייה וכוח המנוע. ההגה אינו סיטראני קלאסי והוא בעל משקל

ותחושה טובים אבל רק כל עוד רגל ימין עדינה.

לסיכום. המכונית הבכירה בחבורת ה-C4 היא יפה ואיכותית מבחינת עיצוב פנים וחושך. אבל נופלת

בחיבור בין הגיר למנוע ומשם לנהג. היא מתאימה למי שהניחו את דרך ההתנהלות שלו, אבל עדיף

לבחור את ה-C4 הזולה יותר ולקבל גם גיר אוטומטי סטנדרטי וגם מנוע חלש יותר שייטיב עימה.



BLIS. מערכת לניטור רכב ב "שטח מת"



יוקרה, בהם חיישנים ומצלמה מלפנים, יתנו את תמונת המצב גם בחלק הקדמי של הרכב. (ניתן גם להתקנה מקומית).

האם שווה להשקיע? גם כן, סכנות הנסתריות מעיני הנהג בנסיעה לאחור, כמו הולך רגל מזדמן או סתם עמוד, יתגלו ע"י המערכת. הבעיה - נטיית נהגים לסמוך יותר מדי על המערכת בנסיעה לאחור.

HEAD UP DISPLAY - תצוגת עילית של מידע חיוני לנהג על צג נשלף

הקרנת מידע על החלון הקדמי של הרכב או על גבי צג נשלף הנמצא בתחום שדה הראיה של הנהג.

איך זה עובד? מידע חיוני לנהג, כגון, מהירות הנסיעה, מנורות התראה ואפילו תצוגת הניווט GPS, מוצגת על חלון קטן הנשלף מול עיני הנהג, ובכך נמצאת בקו הראיה שלו הנמצא הרחק לפנים. מעבר המבט בין לוח שעונים קונוונציונאלי לנקודה רחוקה באופק, דורשת זמן הסתגלות של העין לשינוי במרחק ואף הסחת דעת מהנעשה לפנים.

איפה תמצאו? בביואיך רנדווי יוקרן המידע על החלון הקדמי, בפיג'ו 508 נשלף לו חלון מול עיני הנהג.

האם שווה להשקיע? בפרוספקט ובאולם התצוגה עשוי להצטייר כגימיק, אך בפועל עובד מצוין. מדובר באביזר מומלץ.

בקרת שיוט (בקרת שיוט אדפטיבית ACC)

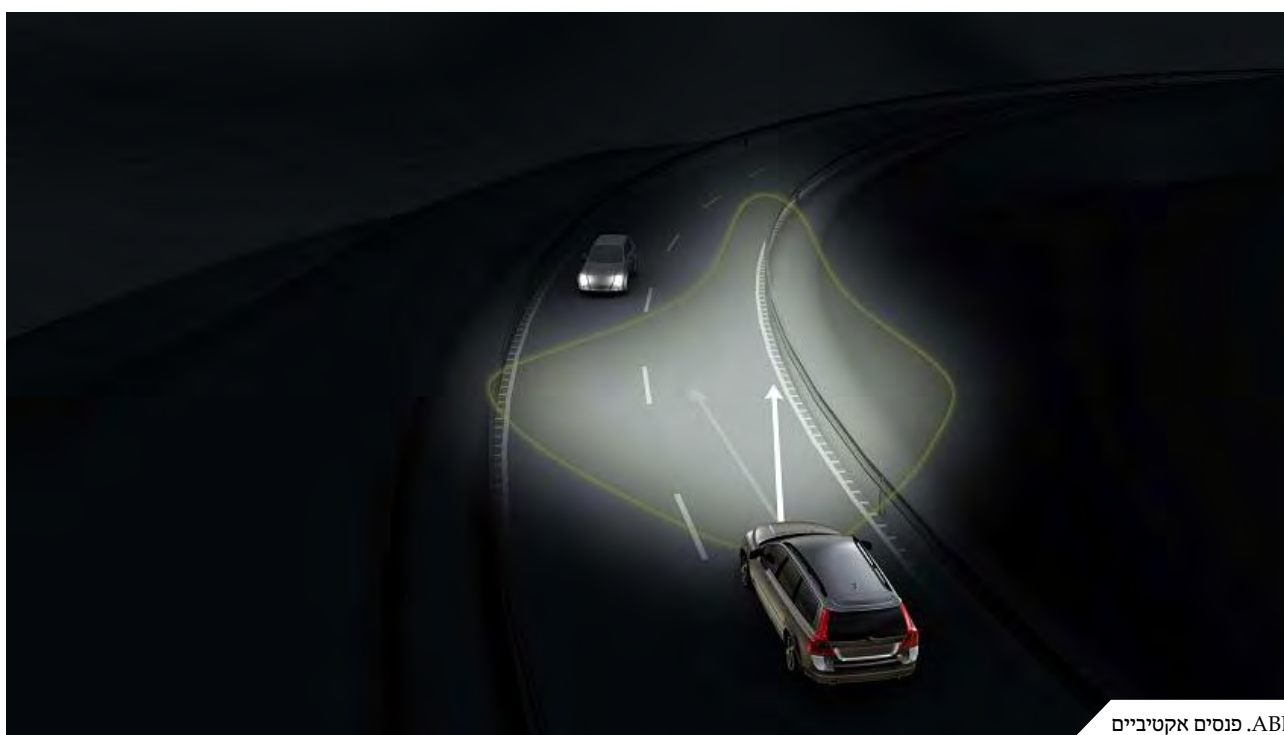
פטנט לא חדש הפוטר את הנהג מלדרוך על דוושת התאוצה באופן קבוע לשמירת מהירות שיוט אחידה.

איך זה עובד? בכביש הבינעירוני והמהיר, בהן מהירות הנסיעה אחידה פחות או יותר, קובע הנהג את המהירות הרצויה לו ונותן למערכת לשמר אותה. נגיעה בדוושת הבלם תבטל את פעולת המערכת ולחיצת כפתור תחזיר אותה לפעולה. הבעיה במערכת היא הצורך לבטל אותה בזמן התקרבות לרכב המאט מלפנים. מערכת מתקדמת יותר היא ה-ACC בה התנסו בולבו S60. בעזרת ראדאר מלפנים, מסוגלת המערכת להתאים את מהירותה לרכב הנוסע



ACC. בקרת שיוט אדפטיבית

סכנות הנסתריות מעיני הנהג בנסיעה לאחור, כמו הולך רגל מזדמן או סתם עמוד, יתגלו ע"י המערכת. הבעיה - נטיית נהגים לסמוך יותר מדי על המערכת בנסיעה לאחור



ABL. פנסים אקטיביים



מלפנים עד כדי עצירה. הנהג יכול לקבע את שמירת המרחק המועדפת עליו ולהנות מבקרת שיוט יעילה גם בהזדחלות בעומסי תנועה.

איפה תמצאו? החל מסיאט איביזה בסיסית ועד יוקרתיות בעלות בקרת שיוט אדפטיבית. האם שווה להשקיע? בימים בהם חיסכון בדלק ומצלמות מהירות מכתיבות לנו את קצב הנהיגה, גם בקרת שיוט רגילה חיונית ובמיוחד לגומאי המרחקים שבינכם. בקרת שיוט מתקדמת יותר היא כבר פינוק אמיתי ומומלץ.

מגביל מהירות

מערכת המאפשרת לתכנת את המהירות המקסימאלית הרצויה ומגבילה אותה. **איך זה עובד?** קביעת מהירות רצויה על גבי צג בלוח השעונים, לא תאפשר לעבור את המהירות הזו גם אם רגל ימין נעשית כבדה או תשומת הלב נודדת לה. ביטול המערכת יעשה באופן מידי במקרה של לחיצה חזקה על דוושת הדלק להורדת הילוך (קיק דאון) למטרת עקיפה או חמיקה מסכנה.

איפה תמצאו? ב-C4 שנבחנה כאן, ובעוד מכוניות עממיות.

האם שווה להשקיע? מהירות חוקית בכביש הבינעירוני במכונית מודרנית דורשת ריכוז במד המהירות. מצלמות המהירות הרבות עלולות להוות מלכודת גם לנהג תמים. מגביל המהירות הוא תעודת ביטוח מדו"ח שכזה. אביזר מומלץ מאוד.

מערכת מתקדמת יותר היא ה-ACC בה התנסינו בוולבו S60 - בעזרת ראדאר מלפנים, מסוגלת המערכת להתאים את מהירותה לרכב הנוסע מלפנים עד כדי עצירה

פינוקים

חלון גג חשמלי

פתח בגג הרכב, מעל המושבים הקדמיים בלבד או לאורך חלק גדול יותר מהגג, הנפתח באופן חשמלי. **איך זה עובד?** מתג חשמלי פותח חלון בגג הרכב או חרך איוורור, לעיתים חלון הגג הוא מזכוכית פנורמית.

איפה תמצאו? ברכב עממי ויוקרתי כאחד ובהתקנות מקומיות.

האם שווה להשקיע? בקיץ, תעדיפו לנסוע עם חלון גג סגור ועם מזגן, בחורף כשגשום - בוודאי. ללילות אביב נעימים בלבד. ובקיץ, לא חובה.

מערכת התנועה מרחוק

התנועת הרכב בעזרת שלט הרכב מרחוק.

איך זה עובד? לחיצה על שלט הרכב, תתניע את מנוע המכונית (ותפעיל את מזגן הרכב, או החימום) דלתות המכונית יפתחו בלחיצה נוספת על השלט וידית ההילוכים לא תזוז עד אשר יוכנס מפתח ההתנועה למקומו.

איפה תמצאו? מכוניות יוקרה כגון קאדילאק SRX או אפילו עממיות כמו השברולט קרוז.

האם שווה להשקיע? ירשים מאוד את השכנים, יעיל כשהטמפרטורה בחוץ נמוכה מאוד ונדרש לחמם את המנוע לפני תחילת הנסיעה ואולי בעצם, לצנן את תא הנוסעים גם בימים לוהטים בקיץ הישראלי. אבל בשורה התחתונה - לא אביזר חובה.

מושב חשמלי עם זכרונות

כיוונוני מושב בעזרת מנועים חשמליים וקביעת זיכרונות.

איך זה עובד? תחלופת נהגים שמתנשאים לגובה שונה דורשת כיוון תנוחת נהיגה שונה. בעזרת שמירת הכיוון הרצוי לכל נהג בזיכרון, נחסך הצורך בכיוון מחדש של תנוחת הנהיגה. הכיוונים מגיעים בחלק מהדגמים יחד עם כיוון מרחק וזווית ההגה והסטת המראות בהתאם.

איפה תמצאו? בדגמים המאובזרים יותר ובמכוניות היקרות.

האם שווה להשקיע? אם תחלופת נהגים אינה קיימת בתכיפות גבוהה - מיותר.

ערן אביבי | צילומים: יח"צ

וולוו S60 T6 AWD

304 סוסים יורדים לקרקע

יום ראשון בבוקר בדרך לתל אביב. אני מפעיל את הקרוז קונטרול. הרדיו מנגן FM88 דרך שמונה רמקולים ומדווח על עוד ועוד פקקים. אני מעביר את השליטה לוולוו. אני לא אוהב נהיגה בפקקים ולוולוו זה לא משנה. 304 הסוסים במנוחה כרגע.

שישי בצהריים באזור קציר, עליות מתפתלות. מבטל את הקרוז קונטרול ומשתיק את הרדיו. השליטה עוברת לידיים שלי. אלה הכבישים שאני אוהב לנהוג בהם. מערכות ה-AWD (הנעה קבועה לארבעת הגלגלים) וה-DSTC (בקרת היציבות) עוזרות לנווט את הכבודה, 1700 קילו ללא נוסעים ומטען, לאן שאבקש. המערכות יודעות להעביר את כל 304 הסוסים (ב-5600 סל"ד) ו-44.9 הקג"מ (מ-2100 סל"ד) לקרקע בצורה אפקטיבית וממכרת. מאוד ממכרת.

בפקקים ובשיוט, מערכת הקרוז קונטרול האדפטיבית (ACC) שומרת על מרחק קבוע מהרכב שלפנים. גם אם הוא נוסע במהירות קבועה, משתנה או עוצר ברמזור אדום. כשהרמזור מתחלף לירוק, לחיצה על הכפתור שבהגה והוולוו ממשיכה בנסיעה. גם בפניות זה עובד מצוין. כשהמערכת מזהה שהרכב נמצא



בפנייה, כיכר או עקומה, נשמרת מהירות קבועה המתאימה למצב ההגה. רק לאחר יישור ההגה הרכב יאיץ למהירות המבוקשת. והכל בהתאם לתנועה שלפנים ולמצב הולכי הרגל. בטיחותי.

בפיתולים מערכות ה-AWD וה-DSTC מעבירות את הכוח לכל גלגל בהתאם לרמת האחיזה שלו. אני בפנייה הדוקה של הילוך ראשון, מבצע פרובוקציה חריפה ורומס את דוושת הגז. אמור להיווצר תת היגוי חריף שיוביל להתערבות של מערכת ה-DSTC. בפועל, הוולוו המשיכה באדיקות בקו המבוקש תוך כדי האצה. המערכות (DSTC AWD) העבירו לכל גלגל את הכוח המקסימלי בהתאם לאחיזה ולזווית ההיגוי. מרשים. תענוג.

לסיכום. הוולוו S60 T6 מהירה, 6.1 שניות למאה אך יש מהירות ממנה. היא ספורטיבית, אחיזת הכביש מצוינת וההגה כבד ומדויק, אך יש ספורטיביות ממנה (אפשר להזמין את ה-T6 עם כונון ספורטיבי יותר באותו המחיר). היא נוחה, הכיסאות הקדמיים חובקים ובעלי אפשרויות כונון רבות, אך יש נוחות ממנה. אבל ה-T6 היא חבילה מצוינת.

אומנם חבילה שמתאימה למי שיכול לשלם קצת פחות מ-440,000 שקל. אבל במחיר הזה, אין כמעט חבילות טובות כמוה.

