

רכב +

מוסף רכב | מרץ 2013

גז ונעלם

תדלוק בגז כרוך בהסבה פשוטה ויכול לחסוך אלפי שקלים בשנה. אז למה מעט כל כך ישראלים מתדלקים בגז?

ז'נווה 2013



הדגמים הלוהטים ביותר בתערוכה

המנוע של דידי

אילו מכוניות חדשות קנו לאחרונה ידועני ישראל

גריז ממוחשב

המהפכה שעוברת על ענף המוסכים

מוסף רכב מרץ 2013

תוכן

06 תערוכת ז'נווה. פרארי עם 963 כ"ס ועוד כמה עגלות | נאור בוסקילה

12 קיה פורטה במבחן. שומרת על הקו הנבחר | ערן אביבי

14 סקודה ייטי במבחן. הילדים נרדמו בדרך, מה זה אומר עליה? | ערן אביבי

16 איסוזו די-מקס 4x4 במבחן. עם מוריס והחבר'ה בהר חורשן | ערן אביבי

18 רנו מגאן אסטייט במבחן. עם מוריס בהרי ירושלים | ערן אביבי

20 פולקסווגן cc במבחן. מוריס נשאר בבית | ערן אביבי

24 מוסכים. דור הקרבורטור ודור החיישנים | ערן אביבי ונאור בוסקילה

28 תדלוק בגז. בטורקיה זה להיט ומה קורה בישראל | שחר בן פורת

34 לא מכתבים את טעם השוק. ראיון עם מנכ"ל פריים לים | ערן אביבי

38 גלגלי הידוענים. הדגמים החדשים של הסלב | אורן קוזלובסקי



20



28



18



12



14



16



38



24



06

rechevplus@haaretz.co.il

עריכה והפקה: ערן אביבי

משתתפים: נאור בוסקילה, שחר בן פורת, אורן קוזלובסקי, אלון רון

צילום שער: אלון רון

מנהלת הפקה: סמדר אברבור

עורכת גרפית: ענת קריספין-דעואל

עיצוב גרפי: סיון מרגלית-ריזברג, גיא לוי

מנהלות פרסום: אילנה כהן 03-5121177, ilanac@haaretz.co.il, טלי כגן tallyk@haaretz.co.il

מנהל המחלקה המסחרית: ארז אכטל

מודעות: סטודיו הארץ

מנהל סטודיו: בני דניאל

דפוס: גרופרינט הארץ

הארץ המחלקה המסחרית, רחוב 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 או/ו במודעות משום המלצה מכל סוג שהוא.

יצרני הרכב מסתגלים למציאות

תערוכת ז'נווה ה-83 מארחת שפע של דגמים חדשים. מכוניות העל ממשיכות כרגיל לככב אבל יצרני הרכב האירופאים כבר מבינים שכדי לשרוד בעידן החדש יהיה עליהם לגלות רמה חדשה של גמישות ויצירתיות טכנולוגית, עיצובית ושיווקית | נאור בוסקילה | צילום: יח"צ

תערוכת ז'נווה היא תערוכת הרכב הסימפטית בעולם – לא גדולה מדי, לא עמוסה מדי וקורבה לשדה התעופה הבינלאומי. להבדיל מתערוכות הענק של פאריס או פרנקפורט אפשר לראות כאן את כל המכוניות בשלוש ארבע שעות. כלומר אפילו בין נחיתה להמראה. וחוץ מזה תערוכת ז'נווה היא נייטרלית – שווייץ נייטרלית לא רק מבחינה מדינית-צבאית אלא גם בתחום הרכב, היות שאין אף יצרן רכב שוויצרי בגודל משמעותי.

וזו התערוכה ה-83 במניין התערוכות של ז'נווה. ברקע יש משבר כלכלי הולך ונמשך שמכה במיוחד את אירופה. מנגד, נמשכת ההתחזקות של תעשיית הרכב הדרום קוריאנית והאיום הסיני מציץ מעבר לפינה. ולמרות הכל, את ההצגה חייבים להמשיך ולכן, כרגיל, מוצגות בז'נווה שפע של מכוניות אקזוטיות מוטורפות מנועים ותגי מחר:

מיתון, שמיתון, יש הרבה עשירים חדשים בסין, בהודו ובארצות ערב שמחכים לפרארי שלהם. אלא שתעשיית הרכב היא לא רק פרארי. תעשיית הרכב עומדת מול התערבויות ממשלתיות הולכות וגוברות, גזירות בתחום זיהום האוויר ודרישות לחיסכון בדלק, חוץ מזה, הצרכנים נעשים מתוחכמים יותר מאי פעם, הרשתות החברתיות מושלות בכיפה והלקוחות מחפשים הבעה אישית וייחוד. בשורה התחתונה הנאמנות למותגים הולכת ונחלשת. תעשיית הרכב, שהתפנקה במשך עשרות רבות של שנים בחיים נוחים, כמעט ללא שיונים, נאלצת כיום להתאים את עצמה במהירות לעולם החדש ולגלות יצירתיות וגמישות שהיא בעצמה לא האמינה שבככל יש לה.

להלן הצצה לכמה מהדגמים המסקרנים והחשובים ביותר שהוצגו בתערוכה השנה:



A3 e-tron "TAXI" גרסה ירוקה. מנוע היברידי: 1.4 ליטרים בניין. מנוע חשמלי 75 קילואט. וצריכת דלק מוצהרת של 67 קילמטרים לליטר, או כך לפחות טוענים אנשי אאודי. חכן, זה לא נגמר כאן. המכונית המופלאה הזאת אמורה להאיץ תוך 7.6 שניות בלבד ל-100 קמ"ש ולסגור את השעון על 220 קמ"ש מרביים. היא אמורה להיות מסוגלת לנסוע למרחק של 60 קילמטרים בחשמל בלבד ולהציע זמן טעינה של שעותיים וחצי בלבד. לנו זה נראה קצת כמו מדע בדיוני אבל אאודי נשמעים בטוחים בעצמם. האי-טרון תיכנס לייצור סדרתי בסוף 2013. מחיר עוד אין. דבר אחד בטוח, היא לא תהיה זולה.



אופל אדם רוקס רוקס מלשון **rocks**. אופל מצמידים למכונית הזאת את השורה "חופש בסגנון הכי אינדיבידואלי שיש". הם מתכוונים לכך שאפשר להתאים את העיצוב החיצוני לטעם האישי וגם את העיצוב הפנימי – יש עשרות אלפי קומבינציות של חלקי מרכב ודיפוני פנים. המכונית עצמה היא קרוסאובר ספורטיבי קומפקטי עם גג בד נפתח ומרכב שלוש דלתות. המתחרה שעל הכוונת – פיאט 500.



אלפא רומיאו 4C גרסת הקונספט הוצגה לפני שנתיים. הפעם מדובר במכונית מוכנה לייצור. אלפא רומיאו 4C היא מכונית ספורט שמיועדת להתחרות בפורשה קאיימן, אאודי TT וכל מה שבניהן. המתכון הוא מנוע אחורי-מרכזי, 1.75 ליטר טורבו מולטי אייק, 240 כ"ס, משקל עצמי של 895 ק"ג בלבד ומכסת ייצור של 2,500 עותקים בשנה בלבד. אלפא 4C היא חוד החלוץ של אלפא בחזרה המיוחלת, שמדברים עליה כבר כל כך הרבה שנים, לארצות הברית. יש שמועה שהמכונית תגיע גם לארץ. המחיר הצפוי לא ישאיר לכם הרבה עודף מ-800 אלף שקל.



טויוטה FT86 היא מוגדרת מכונית קונספט אבל נראית בדיוק כמו רכב מוכן ובשל לייצור סדרתי. מדובר בגרסה הפתוחה של טויוטה GT86, התאומה של סובארו BRZ.



יונדאי גרנד סטונה פה חשיפה אירופאית ראשונה לגרנד סטונה פה. המכונית ארוכה ב-23 ס"מ מהסנטה פה הרגילה ומציעה יותר מרחב לנסעי השורה השנייה והשורה השלישית. גם תא המטען צמח קצת. המכונית צפויה להגיע לישראל בתחילת 2014. מחיר? עוד מוקדם מדי.



למבורגיני VENENO אם אתם רוצים אחת, אתם צריכים ממש להזדרז. למרות שאנחנו מעריכים שגם אם תודרוו הסיכויים שלכם לקנות למבורגיני כזאת די נמוכים. למבורגיני הכריזה שתייצר רק שלושה עותקים של ה-**VENENO**. המחיר 4.6 מיליון דולר. המנוע מוציא 740 כוחות סוס והגוף עשוי טיבי פחמן.



לקסוס IS בכורה אירופאית ל-IS החדשה, שמציגה, סוף סוף, עיצוב מנע. המאפיין הבולט הוא הגריל הקדמי החד והבוטה. על הכוונת, כרגיל, מרצדס C קלאס ובמנו סדרה 3. המכונית תגיע לישראל די בקרוב – יוני-יולי. מחיר טרם נקבע.



מרצדס CLA בכורה אירופאית למרצדס CLA, שאפשר לקרוא לה "מיני CLS" –המרצדס החדשה בתצורת סדאן דמוי קופה מבוססת על פלטפורמה של מרצדס A קלאס ואמורה למשוך אל שורות החברה קהל לקוחות צעיר יותר מהממוצע הנוכחי. שיווק המכונית בארץ יחל כבר בחודשים הקרובים.



מקלארן P1 866,000 פאונד. זה הכל המנוע הוא בסך הכל בנפח 3.8 ליטרים אבל עם 8 צילנדרים ושני נגדשי טורבו. ההספק המרבי 727 כוחות סוס. יש גם מנוע חשמלי שנותן כתר ותורם עוד 176 כוחות סוס, כלומר 903 כוחות סוס ביחד. המהירות המרבית כמעט 350 קמ"ש. אבל מה זה כבר משנה.



ניסאן נוט נמוכה יותר, סטנדרטית יותר, יפה יותר מהדור היוצא של ניסאן נוט. איכות חומרי הפנים קפצה כיתה. מרחב הפנים עדיין טוב מאוד – ובעזרת מושב אחורי שנע על גבי מסילה אפשר להשיג יותר מרחב לרגלי הנוסעים מאחור על חשבון תא מטען. המכונית צפויה להגיע לארץ ברבעון האחרון של השנה.



פרארי LaFerrari

ה-פרארי, הכי חזקה, הכי מהירה והכי יקרה שיוצרה אי פעם. מנוע 6.3 ליטרים V12, משודר למנוע חשמלי. הצמד חמד הזה מפיק ביחד 963 ג"ס ו-91 קג"מ. מערכת הסוללות שוקלת 60 ק"ג ולא, לא ניתן להחליף אותן בתחנות של בטרפלייס. אה, כן, התאוצה ל-100 קמ"ש נמשכת קצת פחות משלוש שניות. ואם תסכימו לחכות עוד 4 שניות תגיעו איתה ל-200 קמ"ש. אבל כדי להגיע למהירות של 300 קמ"ש תצטרכו הרבה סבלנות - 15 שניות שלמות בזינוק ממצב עמידה. מחיר? לא רלבנטי.



סקודה אוקטביה

סקודה אוקטביה החדשה הופיעה בז'נווה בתצורת סדאן וסטיישן (קומבי). הקומבי מציעה, אחרי קיפול מושבים, נפח של 1740 ליטרים, שזה קצת יותר מהמתחרים, כולל פולקסווגן גולף סטיישן (1620 ליטרים).



קיה PROVO

המסר של קיה הוא מכוניות סקסיות להמונים. קיה פרובו הוצגה בתערוכה בתצורת קונספט. לנו רק נותר לקוות שהדגם שיגיע בסופו של דבר לייצור סדרתי יהיה דומה למה שהוצג בתערוכה. והמשמעות היא שסיטוראן DS3 ומיני קופר עלולות להיראות פתאום, איך לומר, קצת סטנדרטיות.



פולקסווגן גולף וריאנט / GTI

שתי גרסאות חדשות חשובות של הגולף הוצגו בז'נווה - גרסת סטיישן (וריאנט) וגרסת GTI. המהירה יותר מצוידת במנוע טורבו בנזין, 2.0 ליטרים, 217 כ"ס (227 כ"ס כשמזמינים חבילת ביצועים אופציונלית שכוללת גם דיפרנציאל קדמי מוגבל החלקה ובלמים בקוטר גדול יותר). השימושית יותר מציעה תא מטען של 605 ליטרים, 225 ליטרים יותר מההצ'בק הרגילה.



רולס רויס WRAITH

זו הרולס רויס החזקה ביותר מאז ומעולם - מנוע V12, 642 כוחות סוס. התאוצה ל-100 קמ"ש תימשך רק 4.4 שניות. וזה מוזר. הרי מי שממהר כל כך לא קונה רולס רויס. רולס רויס קונים רק אנשים שיש להם הרבה זמן. ואגב, תיבת ההילוכים בת 8 ההילוכים מסונכרנת עם נווט ה-GPS ומסוגלת להוריד בעצמה הילוך לקראת עיקול חד שמתקרב.



פיז'ו 2008

כמו ב-3008 ל-308 כך ה-2008 ל-208. מדובר בקרוסאובר קומפקטי, במידות דומות לאלה של ניסאן ג'וק. המכונית תיוצר בצרפת, סין וברזיל. היא תעשה עלייה לקראת סוף השנה. המחיר צפוי להיות תחרותי ביחס למובילות בקטגוריה - כלומר בגזרת ה-115 אלף שקל.

ז'נווה 2013



שברולט קורבט סטינגיי קונברטיבל

שנה עמוסה לשברולט עם דגמים רבים חדשים. הדובדבן הוא קורבט סטינגיי קונברטיבל. עד שתגידו את השם הזה היא תגיע ל-100 קמ"ש לפחות. הסטינגיי הזאת מצוידת במנוע v8, 6.2 ליטרים והספק של 450 כ"ס. זו הקורבט החזקה ביותר בהיסטוריה. הגג נפתח ונסגר בלחיצת כפתור ומה שנחמד זה שאפשר לתפעל אותו גם תוך כדי נסיעה – עד מהירות של 50 קמ"ש. תג מחיר? חצי מפורשה מקבילה, זה לפחות מה שהבטיחו לנו.



רנו קאפצ'ור

רנו קאפצ'ור הוא מין קרוסאובר SUV אורבאני שכזה, או במילים אחרות הניסאן ג'וק של רנו. המכונית תגיע כסטנדרט בצביעה של שני גוונים והיא מכילה את מערכת המוטלימדיה החדשה של רנו, שכוללת מסך מגע וקישוריות בלוטות. קאפצ'ור תגיע לישראל לקראת סוף השנה. מחיר טרם נקבע.

קורוס 3, משפחתית ישראלית – סינית בז'נווה

הושקה בתערוכה: המשפחתית החדשה של מיזם הרכב שבבעלות החברה לישראל ויצרן הרכב הסיני, צ'רי

באולם המרכזי בין סיטראן למרצדס ואינפיטי, הוצגה קורוס 3, המשפחתית הסינית החדשה של צ'רי והחברה לישראל. "השקענו ביחד עם צ'רי קרוב למיליארד דולר", מספר יו"ר החברה לישראל, אמיר אלשטיין, ומגלה שהמכירות של המכונית יחלו בסין כבר השנה. "היעד שלנו הוא למכור 150 אלף מכוניות בסין השנה ולהתרחב לכ-450 אלף מכוניות בשנים הבאות". אם היעד הוא סין אז מדוע לטרוח ולהשיק את הרכב בתערוכה אירופאית?

"אין לנו בעיה למכור באירופה. המכונית מוכנה מבחינה טכנולוגית ובטיחותית. העניין הוא שהשווק הסיני שמתפתח במהירות הוא ההזדמנות העסקית הטובה ביותר כרגע. ההשקה באירופה נועדה ליצור מנוף תדמיתי ושיווקי שיישע במכירות בסין. וחוז' מזה לפי התוכנית שלנו המכירות באירופה יתחילו כבר ב-2015 ושנה מאוחר יותר גם בישראל".

החברה לישראל גייסה לפרויקט 350 כשרונות מתעשיית הרכב האירופאית ויצרה מסגרות ארגוניות וניהוליות לפרויקט. "המטרה שלנו", אומר אלשטיין, "היא לקצר את לוחות הזמנים. לפי הגישה הקלאסית בעולם הרכב נדרשים 10 שנים כדי להוציא רכב ברמה של high end. אנחנו נעשה את זה כבר עם הרכב הראשון שאנחנו מציגים כאן בז'נווה".

מה התוכניות שלכם למותג קורוס לעוד שבע שנים?

בעוד שבע שנים נמכור מאות אלפי מכוניות בשנה, בתצורות שונות, בסגנונים שונים. אני מאמין שתוך שבע שנים נעשה את הדרך שיונדאי עשתה תוך 15 שנה.

האם מתוכננת להיות סינרגיה בין קורוס למיזם הרכב החשמלי של בטרפלייס (שנמצא בשליטת החברה לישראל)?

יש לנו בקנה דגם חשמלי עם מודל של החלפת סוללות. ברגע שנחליט הוא גם ייצא לפועל אז אין כאן בעיה טכנולוגית. זו רק החלטה עסקית.





קיה פורטה. ממשיכה את הקו העיצובי של היצור

כבר לא לחם אחיד פרוס

קיה מסתערים על שוק המשפחתיות עם פורטה החדשה והמעוצבת. הכוונה היא לשווק אותה לא רק בקרב ציי רכב וחברות הליסינג, כמו פורטה הקודמת, גם בקרב הקהל הפרטי. האם יש להם סיכוי? | ערן אביבי | צילום: יח"צ

קיה פורטה

מחיר: 129,000 שקל

קבוצה: סדאן – משפחתיות

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

מנוע: 1591 סמ"ק, במזין

הספק מרבי: 130 כ"ס – 6,300 סמ"ד

מומנט: 16 קג"מ – 4,850 סמ"ד

תיבת הילוכים: אוטומטית

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק – נתוני יצרן: 14.3

דרגת זיהום: 5

בטיחות – מבחן ריסוק: טרם נבחנה

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

אורך: 456 ס"מ

רוחב: 178 ס"מ

גובה: 144.5 ס"מ

בסיס גלגלים: 270 ס"מ

נפח תא מטען : 482 ליטרים

צמיגים : 205/55/16 (EX)

משקל : 1285 ק"ג

המרכז, פורטה עושה את מלאכתה נאמנה. נוח וקל להפעיל את הבקורות השונות. אפילו נוח לשבת בה לאורך שעות. למרות שבתחילת הנסיעה, חששתי שהמושבים לא באמת נוחים. התחושה השתפרה עם הזמן והדרך.

המנוע, 1.6 ליטר במזין, מחובר לתיבה אוטומטית בת 6 הילוכים. החיבור ביניהם עובד טוב. נעים לשייט במכונית הזאת במהירויות חוקיות – שפיות. פורטה שומרת עלינו שלווים, אולי שלווים מדי. עדיין יש את התחושה שחסר כאן ברוק מסוים.

מבחוץ, פורטה נראית טוב. העיצוב שלה בהחלט מושך את העין. מבפנים היא שומרת על אווירה ברורה ומוכרת. זה עובד טוב לקיה עם דגם הספורטאג', מוביל קטגוריית הג'יפונים, וכמו שזה נראה כרגע, גם עם פורטה זה ימשיך לעבוד. אלא שהפעם היבואן מעוניין להצליח יותר בשוק הפרטי היוקרתי יותר והריווחי יותר לעומת שוק הליסינג. עם תג מחיר קרוב ל-130,000 שקל לגרסה הבכירה (EX), פורטה היא כבר לא לחם אחיד פרוס ועממי אלא לחם דגנים יוקרתי יותר. העיצוב של המכונית וההצלחה של היבואן בארץ תומכים במיצוב של פורטה החדשה ובכל זאת לאנשי השיווק מחכה עבודה קשה.

יום ראשון בבוקר, מועדון כתבי הרכב ישוב באוטובוס בדרך לשדה דב. אנחנו עוברים בדיקה ביטחונית קצרה, עולים למטוס וממש תיכף נוחתים במחניים ומשם באוטובוס נוסף לכיוון צפת. הגענו. המכוניות מחכות לנו בחנייה לקראת הנהיגה בהן חזרה למרכז הארץ. לפני שיוצאים לדרך בקיה פורטה החדשה, מקבלים הסברים על קיה בארץ, על מצב השוק, על הגדילה של החברה מאז מעבר זיכיון היבוא לידי טלקאר. קיה פורטה החדשה אמורה למלא בדיוק את החלל החסר של קיה במכונית משפחתית סדאן.

קיה פורטה היא האחות התאומה של יונדאי i35. הן דומות בקווים החיצוניים כאשר כל אחת מהן מעוצבת לפי הסגנון של היצרנית. פורטה החדשה ממשיכה בקו של המעצב פיטר שרייר שהחל עם הספורטאג'. פנים הרכב שומר על פונקציונאליות עם אבזור נדיב בעיקר בגרסת EX היקרה יותר.

מה לגבי חוויית נהיגה? הדרך היורדת מצפת מתפתלת לכיוון ראש פינה. פורטה שומרת על הקו הנבחר ולא מתרגשת מהסיבובים וגם לא מהנוף. המכונית עושה עבודה טובה ללא תלונות אך גם ללא ריגוש מיוחד. גם בכבישים המהירים לכיוון

מבחן דרכים



סקודה ייטי. התנהגות כביש שובבה

ייטי ושלושת הכיסאות

המשפחתיות של היום מתאימות למשפחות בנות שני ילדים קטנים או שלושה ילדים שכבר אינם זקוקים למושב בטיחות. האם סקודה ייטי בגרסה הידנית יכול לשמש כמכונית משפחתית? | ערן אביבי | צילום: אלון רון

סקודה ייטי
מחיר: 109,900 שקל
קבוצה: כביש-שטח רך
מקומות ישיבה: 5
הנעה: קדמית
מנוע: 1197 סמ"ק, טורבו בנזין
הספק מרבי: 105 כ"ס ב- 5000 סכ"ד
מומנט: 17.8 קג"מ ב-1550 סכ"ד
תאוצה: 11.8 ש'
מהירות מרבית: 175 קמ"ש
תיבת הילוכים: ידנית
מספר הילוכים: 6
צריכת דלק – נתוני יצרן: 15.6 ק"מ לליטר
צריכת דלק – מבחן: 10.5 ק"מ לליטר
דרגת זיהום: 4
בטיחות – מבחן ריסוק: 5 כוכבים
כריות אוויר: 6
בקרת יציבות: יש
אורך: 422 ס"מ
רוחב: 179 ס"מ
גובה: 169 ס"מ
בסיס גלגלים: 258 ס"מ
נפח תא מטען: 322 ליטרים
נפח תא מטען בקיפול מושבים: 1485 ליטרים
צמיגים: 215/60/16
משקל: 1340 ק"ג

המושב האמצעי נשלף בקלות ונשאר בבית. הילוך ראשון משולב והקלאץ' הרך משוחרר יוצאים לדרך. מנוע ה-1.2 ליטר טורבו (TSI) משוודך כאן לגיר ידני בעל שישה יחסי העברה. קל למצוא את ההילוך המתאים. המנוע הקטן עובד קשה. רז שעל ההגה לא מוותר לו. היינו שמחים לקבל כאן את מנוע ה-1.8 ליטר טורבו של הקונצרן. השלדה של הייטי כל כך מענגת בסיבובים, שהמנוע הגדול ממש מתבקש כאן. ירדנו מהכביש הראשי לשבילים המובילים לאזור הכינוס. המרכב הגבוה מאפשר תנועה נינוחה בשבילי העפר זרועי האבנים. "תחנו שם, ליד אוהל הזמנים." "לרדת לשם נצליח, לטפס חזרה כנראה שלא." "זה ג'יפ לא?" "זה רק נראה כמו ג'יפ. הנעה קדמית בלבד." "אהה... לפחות תתפוס זווית טובה לצינור." בעליות חזרה לפרדס חנה, הייטי שומר על קצב סביר. בכבישים המהירים חסרה בקרת שיוט. "בסך הכל בסדר" אנחנו מסכימים בינינו. בפקקים של ראשון בבוקר בדרך לתל אביב הסתדר הייטי מצוין. הקלאץ' רך והמנוע גמיש ואילו צריכת הדלק התאוששה מיום האתמול. השעון מראה 10 וחצי קילומטר לכל ליטר דלק בממוצע. "בסך הכל בסדר", נשמעה שוב הקריאה באוויר. לצערי, הייטי לא עבר את מבחן שלשות הכיסאות. אני אומר "לצער" כי הייתי שמח לאמץ אותו בגרסה הידנית. הוא נוח לנסיעה, מרווח, גבוה ובזכות התנהגות הכביש השובבה שלו, הוא גרם לי לחייך ועכשיו, במחיר המיוחד לחג הפסח, 110,000 שקל, הוא פשוט אחלה יציאה.

הייטי הידני של סקודה מנפנף בעמודי האינטרנט והעיתונים בתג מחיר זול ומושך זה סיקרן אותי. כבר מזמן חשבתי עליו כאופציה מעניינת עבור המשפחה שלי. החלטתי לבדוק איך הוא יעמוד במבחן שלושות כיסאות הבטיחות של הילדים. שייש בצהריים, כביש החוף בדרך לנתניה, מקום המגורים של ההורים שלי. גם הם שוקלים לקנות ייטי. אבל אחרי נסיעה קצרה, אמא שלי מוותרת בנימוס. האופי הגרמני והקשוח של הקרוסאובר הצ'כי, לא מתאים לאופי שלה. אני ממשיך הביתה, לפרדס חנה. שירי מעבירה את המסר בצורה ברורה: "אוכלים אצל ענת ואילו. תעביר את הכיסאות לייטי ותקשור את הילדים. אני אביא את המרק, הסלט וסירות תפוחי האדמה" הכיסאות נכנסים בקושי במושב האחורי. האמת, חשבתי שהם יכנסו בקלות גדולה יותר. המושב נראה מרווח יותר מהגולף פלוס הנוכחית שלנו. מתברר, שהאבזם הכפול של חגורת האמצע ביחד עם הדלתות העמוקות פוגמים במרווח הכולל. לאחר כמה דקות די מאומצות, הילדים קשורים היטב. עכשיו נשאר רק לעגן את האוכל בתא המטען. איך מעגנים מרק? טוב מתברר שזה לא קשה. בתא המטען יש רשתות ייעודיות אפקטיביות ומוחות לשימוש. בדרך חזרה, הילדים נרדמו. הדלתות הרחבות והעובדה שהייטי גבוה, הקלו מאוד על שליפתם החוצה. שבת מוקדם בבוקר. הייטי מועמס בצידוד מדידת הזמנים של רז. יש היום מרוץ אופנועים בליגת האנדורו. ארבעה אנשים צוידו רב נכנסים פנימה. המושבים הימני והשמאלי האחוריים נעים על מסילה. גם את משענות הגב אפשר לכוון. נוח למציאת תנוחת ישיבה לכל הארבעה, נוח בהעמסת הצויד הגדול בתא המטען.



מבחן דרכים

איסוזו D-MAX השוק הישראלי אהב אותו

love me טנדר

מי לא רוצה להיות חוואי אמריקאי? החופש, המרחבים, הטנדרים חסרי הפרופורציות. אבל אנחנו גרים בארץ ישראל, רובנו לא באמת חוואים ואין לנו צורך בטנדר אמריקאי מגודל. יצאנו לבדוק האם הדי מקס החדש של איזוסו עדיין מתאים לאקלים המקומי | כתב וצילם: ערן אביבי

של היצרן

אני אוהב טנדרים - יש ארגז מאחור ואפשר להעמיס מבלי לפחד לשרוט את הריפוד. בגרסה הבכירה (פרימיום) של ה-D-MAX מקס החדש יש ריפודי עוה אולי טוב לחשם אבל פחות טוב עם מכנסיים קצרים בקיץ.

אני אוהב מכוניות מאובזרות - ב-D-MAX מקס (פרמיום) יש כיסא נהג חשמלי, בקרת אקלים, בקרת שיוט ועוד. חבל שצג בקרת האקלים כמעט ואינו נראה בשעות היום כשהאורות דולקים. אני אוהב רכבי שטח - כשרוצים, יכולים לרדת מהכביש ולהיכנס לעומק השטח. אם אתם מתכננים לרדת לשטח עם ה-D-MAX, כדי שתחליפו את הפגוש האחורי לאחד פחות רגיש ונמוך עוד בסוכנות. אם לא, כשתכנסו לשטח הוא כנראה ירד בעצמו במעבר הטכני הראשון.

אני גם אוהב מכוניות ספורט עם מנוע חזק, הנעה אחורית ובקרת יציבות (ESP) המתנתקת לחלוטין. אבל הדי מקס הוא לא רכב ספורט. האפשרות לביטול מלא של ה-ESP מיותרת ואפילו מסוכנת בידיים לא מיומנות.

בנוסף, חשוב לי שהמכונית תהיה בטוחה, הן אקטיבית והן פאסיבית. בדי מקס החדש יש 6 כריות אוויר, מערכות בקרה מתקדמות כמו ESP, תא נוסעים במבנה בטיחותי אך רק 4 כוכבי ריסוק ב-EuroNcap. הדי מקס הוא עדיין טנדר לעבודה ויש לזה מחיר מבחינה בטיחותית.

עמוס בכל האהבות שלי ובטנדר החדש לבית איזוסו נסעתי למוריס. אומנם רכבי שטח זה לא השטח של מוריס, עצם הרעיון של לטפס לרכב לא קוסם לו, וכמו אצל רובנו, נסיעה על קרקע בטוחה ויציבה שלא נשקע בה בטעות מדברת אליו יותר. עדיין, ניסיונו העשיר של מוריס והרצון של הטנדר להיות בן כלאיים -

טנדר לעבודה ורכב פנאי בנשימה אחת, הביאו אותי להפגיש בין השניים ולצאת לטייל בהר חורשן.

בדרך להר, בכבישים המהירים, שייטנו בנימוחות במהירויות החוקיות - המנוע מנמנם בסלד נמוך ומד צריכת הדלק רגוע באופן חיובי. נוח וקל לתפעל את המערכות השונות כמו בקרת השיוט או ידית ההילוכים במצב הידני. הכיסאות הקדמיים נוחים, ובכלל השהייה עצמה נעימה בקבינה למעט העניין של צג בקרת האקלים ובעיית הנראות שלו בשעות היום.

בהר, הטנדר של איזוסו טיפס וצלח הצלבות, בוך, חריצים ומעלות. מרווח גחון טוב, מנוע חזק, גיר נכון לפעולה ובקרת אחיזה יעילה עזרו מאוד. כל עוד תזכרו את הפגוש האחורי הרגיש, תצליחו לצלוח הרבה מאוד. בסופו של דבר, הדי מקס בנוי טוב, חסון ונכון לעבודה. זה התבטא ביכולות שלו בשטח ובגב הכואב של מוריס. לדי מקס יש עוד דרך לעבור כדי להיות רכב פנאי באמת.

אנקדוטה חשובה - אם יש סיכוי לשרוף נורת ערפל אחורית זה באיזוסו הזה. כשמסובבים את מתג הדלקת האורות, השלב האחרון במתג מדליק את אורות הערפל האחוריים. שילוב מוזר ולא הגיוני. לכו תסבירו לשוטר שאתם עם אורות ערפל דולקים בגלל טעות תכנונית של מהנדסי איזוסו.

לסיכום. הדי מקס החדש בהחלט עושה עבודה טובה. אומנם הוא לא עשה רושם גדול על מוריס, אך מוריס לא בעט בו כשהוא ירד ממנו וזה סימן טוב. יש סיכוי שצריכת הדלק, 10 קילומטר לליטר במבחן, עזרה כאן.

מבחנתי, אני הייתי שמח להמשיך איתו הביתה. היה לי כיף בחברתו. כמו שאמרתי, אני אוהב טנדרים.

- איסוזו D-MAX**
- מחיר:** 247,900 שקל
- קבוצה:** טנדרים
- מקומות ישיבה:** 5
- הנעה:** 4x4
- מנוע:** 2500 סמ"ק, טורבו דיזל
- הספק מרבי:** 163 כ"ס ב- 3,600 סמ"ד
- מומנט:** 40.8 קג"מ ב- 1,400 סמ"ד
- תיבת הילוכים:** אוטומטית
- מספר הילוכים:** 5
- צריכת דלק - מבחן:** 10 ק"מ לליטר
- דרגת זיהום:** 15
- בטיחות - מבחן ריסוק:** 4 כוכבים
- כריות אוויר:** 6
- בקרת יציבות:** יש
- אורך:** 530 ס"מ
- רוחב:** 186 ס"מ
- גובה:** 183 ס"צ
- בסיס גלגלים:** 301 ס"מ
- מרווח גחון:** 23.5 ס"מ
- צמיגים:** 255/65/17
- משקל כללי:** 1950 ק"ג
- משקל העמסה משוער:** 1050 ק"ג



רנו מגאן אסטייט. נוסחת המס הירוק פוגעת בה

להרגיש אירופה

מוריס רצה להריח שקדיות, אני רציתי לשייט לאורך ים המלח והרנו מגאן אסטייט טורבו דיזל? היא הסתפקה במעט סולר | כתב וצילם: ערן אביבי

רנו מגאן אסטייט

מחיר: 136,900 שקל

קבוצה: סטיישן - משפחתיות

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

מנוע: 1461 סמ"ק, טורבו דיזל

הספק מרבי: 110 כ"ס ב-4,000 סמ"ד

מומנט: 24.5 קג"מ ב-1,750 סמ"ד

תאוצה: 12.1 ש"

מהירות מרבית: 190 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית - רובוטית כפולת מצמדים

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק - נתוני יצרן: 23.8 ק"מ לליטר

צריכת דלק - מבחן: 16.4 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: 4

בטיחות - מבחן ריסוק: טרם נבחנה

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

אורך: 457 ס"מ

רוחב: 180 ס"מ

גובה: 150 ס"מ

בסיס גלגלים: 270 ס"מ

נפח תא מטען: 486 ליטרים

נפח תא מטען בקיפול מושבים: 1562 ליטרים

צמיגים: 205/55/16

משקל: 1289 ק"ג

נהנה בעיקר מהנוף. עם ראות טובה לפנינו ושני גגות שמש (אופציה), קל ונוח "לחפוס איזה שמיים". הנוף פשוט נכנס פנימה לחלל הנעים לשהייה של הרנו. חבל שהראות לאחור לא מוצלחת כמו הראות לפנינו.

די מהר הבנו שזה לא מספיק לרנו, אז החלטנו לשנות את היעד: ים המלח אנחנו באים.

היעד החדש מתאים הרבה יותר מבחינת המגאן אסטייט. שילוב נכון בין כבישים מהירים, עליות ארוכות, ירידות ארוכות, סיבובים וזמן נהיגה ארוך. כאן הרנו פורחת עם תנוחת ישיבה טובה, כיסאות נוחים, תאי אחסון ותחושה כללית טובה. חבל שאיכות הצליל במערכת הקול לא ברמה של האיכות הכללית שהמגאן משדרת.

לסיכום. 700 קילומטר מפרכים גמענו עם המגאן אסטייט החדשה. רגל ימין דרבנה את 110 הסוסים לדהור במרץ בעליות, בסיבובים ובהאצות. המזגן דאג להנעים לנו את האווירה בתא הנוסעים והרנו דאגה לשמור לנו על הארנק עם ממוצע של 16.4 קילומטר לליטר סולר במבחן. תוצאה מרשימה ביותר. וזה גם הרשים את מוריס. את המחיר לא אמרתי לו, כי לא רציתי לקלקל את הטעם הטוב. 133,000 שקל לגרסה הרגילה. 137,000 שקל לגרסה עם הגנות שמש. המחיר גבוה בגלל מיסוי המס הירוק שמפלה לרעה דיזל. אין ספק, קשה להיות רכב דיזל בארץ. במקרה של הרנו, ההפסד הוא שלנו.

אני בדרך לעיר הגדולה, לפגוש את הרנו מגאן אסטייט החדשה. שיר של שלום חנוך מתנגן לי בראש - "...לתפוס איזה שמיים, לזרוק איזו מילה...". אז אספתי את מוריס ויצאנו עם הסטיישן לטיול. מוריס הציע לעלות לירושלים - הוא חצה להריח את השקדיות וללגום משהו חם במסעדת בר בהר "טיול ליפן" נעשה בפעם אחרת. מוריס הוא שועל וותיק, פגש כבר הרבה מכוניות בחייו. הוא לא מתרגש מהמראה המזמין של המגאן. גם פנסי הלד מקדימה לא עושים עליו רושם. כדי להוציא ממוריס מחמאה, הרנו תצטרך להתאמץ יותר, בטח אחרי שהוא פתח את תא הכפפות הפלסטיקי והזול למגע. משייטים בכבישים המהירים בנינוחות. המגאן מציגה קלילות בתנועה וריסון בתנודות הגוף בסגנון גרמני. מכביש 1, אנחנו יורדים לכביש 38 לכיוון בית שמש ומטפסים לרמת רזיאל בכביש 395 המפותל והנופי. בדרך אנחנו חולפים על פני נציגה אחרת של היבואן, ניסן 2370. הקשר בין השתיים הוא היבואן והעובדה שניסן ורנו הם בבעלות משותפת. בכביש השתיים לא חולקות שום דבר משותף. הניסן היא מכונית נהיגה. הרנו הזאת היא מכונית שינוע למשפחה.

בכבישי הנהיגה הישראליים, הרנו צוברת נקודות זכות אצל מוריס, בזכות השילוב של מנוע טורבו דיזל וגיר כפול מצמדים, לשלדה טובה ואחיזת כביש גבוהה. אך מוריס

מבחן דרכים



פולקסוואגן CC. עיצוב בולט לעין

יוקרה כלכלית

קוראים לי עמית, אני בן 44, נשוי לקרן ואב לשניים ממרכז הארץ. יש לי משרד לייעוץ כלכלי ואסטרטגי לעסקים. אני נוהג הרבה וחשוב לי להגיע לפגישות נינוח ומחויק. בגלל זה קניתי את הפולקסוואגן CC החדשה | כתב וצילם: ערן אביבי

פולקסוואגן CC

מחיר: 249,900 שקל

קבוצה: מנהלים - יוקרה

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

מנוע: 1798 סמ"ק, טורבו בנזין

הספק מרבי: 160 כ"ס ב- 5,000 סכ"ד

מומנט: 25.4 קג"מ ב- 1,500 סכ"ד

תאוצה ל- 100 קמ"ש: 8.5 ש"

מהירות מרבית: 223 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית - רובוטית כפולת מצמדים

מספר הילוכים: 7

צריכת דלק - נתוני יצרן: 13.9 ק"מ לליטר

צריכת דלק - מבחן: 9 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: 7

בטיחות - מבחן ריסוק: טרם נבחנה

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

אורך: 480 ס"מ

רוחב: 185 ס"מ

גובה: 142 ס"מ

בסיס גלגלים: 271 ס"מ

נפח תא מטען: 532 ליטרים

משקל: 1521 ק"ג

שהיא מאשרת אותו. אצלי זה קשור לתפיסה העסקית של פעילות יציבה ואחידה. אצל הסיסי זה קשור לתיבה-DSG - תיבת רובוטית כפולת מצמדים, בעלת שבעה הילוכים ותגובה איטית לשינויים דרסטיים. לאחר כשנתיים, כשהתיבה מסכימה למהלך, או אז הכל עובד חלק ומהר. ההילוכים יורדים או עולים בקלות והסיסי מאיצה וממריצה את הדם בזכות היגיו טוב, אחיזה גבוהה ונכונות לשמור על הכיוון והקצב המבוקשים בסיבובים והעליות לכיוון למעלה אפרים. כביש גני התערוכה בואכה ארוחת הערב. הסיסי ואני בולטים למראה אך לא מנקרים עיניים. מכונת קופה עם ארבע דלתות תמיד תהיה מעט בולטת. זה בזכות הסגנון שהיא משדרת - יוקרתי, ספורטיבי ואופנתי. סגנון שהומצא על ידי מרדסס עם ה-CLS. האחרונה מוסיפה לרשימה גם ניקור עיניים. אני רוצה שהלקוחות שלי ירגישו שאני יוקרתי, ספורטיבי ואופנתי. שהם ירגישו שיש תמורה טובה לסכום הרשום בחשבונית. אני לא רוצה שהם יחשבו שקניתי מרדסס על חשבונם. עם ה-CC אני מרגיש שזה האמצע - הרשום הנכון במחיר היגיוני יחסית - 250,000 שקל. סכום לא מבוטל אך התמורה בהתאם - איכות נסיעה, מראה, יכולות ותחושה כללית מצוינות. חבל שצריכת הדלק פחות כלכלית-ממוצע של 9 קילומטר לליטר במבחן.

כביש 90 בואכה בקעת הירדן. היום יש לי פגישות רחוקות. כפר תבור ומשם לבקעת הירדן וחזרה הביתה, למרכז הארץ. הדרך, כמו מצב המשק הישראלי, מתפתלת, מטפסת ויורדת. הסיסי ואני נוסעים בכבישים צרים באיכות סלילה סבירה מינוס. הפולקסוואגן קופה מחובעת הדלתות, לא מתרגשת ושומרת עלי רגוע ויציב. ממש כמו התפיסה העסקית שלי, להישאר רגוע, יציב ונכון לתגובה גם כשיש תנודות בשוק. ותמיד יש תנודות בשוק וגם בכבישים. הגיר במצב אוטומטי. הילוך 7. רגלי ימין שומרת על קצב אחיד. הכל נבלע מתחת לגלגלים של הפולקסוואגן בצורה נעימה: חריצים, בורות ואפילו סיבובים. רק שלא יפתח בטעות החלון ויפר את השלווה. אני כבר יודע להיזהר, פעם אחת פתחתי את החלון במהירות של 110 קמ"ש. הרעש היה היסטרי. סגרתי מיד וחזרתי לבועה של הסיסי. למערכת הסאונד האיכותית ולבקרת האקלים הממוצלת והיעילה. חלון אני אפתח בג'יפ כשארד לשטח בשבת עם החבר'ה. כביש 505 המטפס בואכה מרכז הארץ. מידי פעם אני מצמיד את הדוושה לרצפה. מבקש לשחרר את 160 הסוסים לרוץ לקראת עליה או יציאה מסיבוב. אם מדובר בשינוי דרסטי בסגנון הנהיגה, הסיסי לא מגיבה מיד. אולי כמוני, היא בודקת את מצב השוק והאם המהלך נחפז, לפני



"אף פעם לא הייתי ממש מוסכניק", אלי רזניק (בצילום למעלה) מנכ"ל סוכנות מוסך הילוך שישי בראשון לציון (בצילום למעלה מימין) אבי כהנא ממוסך מרום חן בתל אביב (בצילום למעלה מימין)



רכב+ במוסך

גריז בידים או מחשב כף יד

אבי כהנא, בעסק עוד מתקופת הפלטינות והקרבורטורים, מאמין במוסך קטן שנותן יחס אישי. אלי רזניק, מנכ"ל הילוך שישי ראשון לציון, מאמין בדיאגנוסטיקה ובשירות כולל - ממכירות הרכב, דרך החלפת מגבים ועד פחחות וצבע | ערן אביבי ונאור בוסקילה | צילום: אלון רון

אני אחיה מאושה הוא מרוויח מהחלקים, מהמכונות החדשות שהוא מוכר, לא מהמוסך. מוסך שרוב התיקונים שמתבצעים בו הם באחריות לא יוכל להרוויח כסף" אחרי שש שנים במוסך לנצ'יה פתח כהנא מוסך משלו, שהתמחה בתיקון לנצ'יה. שמונה שנים החזיק כהנא מעמד במוסך הזה ואחרי שמונה שנים סגר - "לא נשאר לנצ'יות על הכביש". כהנא הצטרף למוסך מרום - חן, שהתמחה בפיז'ו וסובאר. "כשאני עוזבתי את לנצ'יה ובאתי לפה, קיבלתי הלם מסיים", אומר כהנא, "אז עבדו על פלטינות, היו מפרקים את המפלג לחתיכות ומתחילים לעבוד עם מפתחות אכל. אמרתי מה הולך פה. זה היה נראה לי סינית, למרות שאני כל כל הרבה שנים בענף". אבל, כמו שאומר כהנא, ההלם הראשוני עובר תוך כמה זמן ומתרגלים. "היום אם אין לך סורק תקלות ממוחשב אין לך זכות קיום. יש ימים שנוכסות שלוש מסונות עם נורת ניהול מנע דולקת, אם אתה לא יכול לתת לזה מענה אז תסגר את העסק ותלך הביתה", אומר כהנא, "אם אתה לא יכול למחוק לו את הסרוריס (המורה הדולקת עא) אתה בבעיה. זה הקדמה, אין מה לעשות". "אין היום כמעט מכונות שיש להם פלטינות. קרבורטור זה גם דבר שהולך ונעלם", אומר כהנא, "אם יש תקלה ב-ABS, אתה צריך להתחבר למחשב והוא אומר לך איפה הבעיה. עם זה אין לי בעיה להתמודד, אבל אם הלך המחשב של ה-ABS, אני אישית

עולם המוסכים. הרבה שמן מנוע זרם בביוב של רחוב המסגר מאז ימי הפטיש והסדן, ימים בהם ניתן היה לתקן כמעט כל תקלה ברכב באמצעות כמה דפיקות חזקות או חלשות. היום, כדי לאבחן את הבעיה ברכב צריך מחשב ותוכנת דיאגנוסטיקה ומעשהו שיוודע להבין את הממצאים שלחוב יהיו באנגלית ובכל מיני קודים כמעט סודיים. והפטיש? הוא מחכה בצד מיותר. במקומות נשלפים מברגים קטנים המשמשים לפירוק חישופים וזעירים ורכיבים אלקטרוניים עדינים. ידיים עדינות ונקיות עדיפות על פני ידי הברול השחורות של המוסכניק של פעם.

ידיים שחורות כבר 50 שנה

את אבי כהנא, הבעלים של מוסך מרום חן מרחוב המסגר בתל אביב, פגשתי במוסך שלו באמצע היום. כהנא, 61, מושבניק במקור, שהידיים שלו שחורות כבר כמעט 50 שנה, למד בתיכון מסונאות חקלאית - אגור מניקה. בצבא הוא היה מכוניא טנקים וטיפל בטנקי טיור סובייטים שהגיעו לארץ כשכל. "מכל הטנקים שהיו בשנת 69 בצה"ל, זה הטנק הכי קשה לעבודה, דוקטוריה סובייטית עם גישה מאוד קשה לחלקים לפירוק". אחרי מלחמת יום הכיפורים החל כהנא לעבוד במוסך היבואן של לנצ'יה. "אין כמעט מוסך מרכזי של חברה שהוא רווחי. אני זוכר את רמי אונגר בזמנו, כשהוא היה עושה לנו הרמת כסית אם זה לראש השנה או לפסח, אוסף את כל העובדים ואומר לנו - אני לא רוצה להרוויח עליכם שקל אבל תחזיקו את עצמכם. תביאו לי מאזן אפס בסוף השנה

רכב+ במוסך



יש גם קונסולת Wii. חדר המתנה במוסך הילוך שישי



"כשעזבתי את לצ'יה ובאתי לפה, קיבלתי הלם", אבי כהנא ממוסך מרום חן בתל אביב



לא יכול תקן אותו". כהנא מספר שכדי להתמודד עם הקדמה הוא צריך למוסך את הבן הבכור. "הוא לומד הנדסאי רכב, עושה דיאגנוסטיקה ונותן יעוץ ללקוחות".

"משרד התחבורה מעניש את מי שיש לו אוטו ישן. אחרי 15 שנה צריך לגשת למוסך בכל טסט לקבל אישור בלמים ואחרי 20 שנה צריך כל חצי שנה לעשות טסט. מי שיש לו רכב ישן ועושה טסט, באופן אוטומטי הבוחנים עפים עליו, יותר קשה להעביר אותו טסט וגם מתחילות להיות בעיות של מחסור בחלקים".

כהנא מאמין ש"מוסך אמיתי תמיד צריך להישאר קטן ואינטימי. אתה עומד מול בן אדם אחד. יש יותר קשר עין ויחס לכלל בעיה. אני לא מאמין במוסך גדול שהוא כמו בית חרושת".

הכל מתועד, כולל שיחות טלפון

"אף פעם לא הייתי ממש מוסכניק, באתי מהמקום של השירות והמכירות. הבנתי שמה שיעשה את העסק שלי טוב זה שירות ואמינות", אומר אלי רוזניק, מנכ"ל סוכנות ומוסך הילוך שישי ראשון לציון, "אני יכול להגיד לך שאת השירות של איסוף הרכב מבית הלקוח אני התחלתי בישראל. כך מכרתי את השירות של המוסך שלי. אמרתי לאנשים בעוד שנה אניע לאסוף את הרכב שלכם לטיפול במקום שתבואו בעצמכם". "המוסך שלי התחיל ממנהל עבודה, פקידה וחשמלאי", אומר רוזניק, "היום יש פה כ-80 עובדים. החשמלאי עדיין במוסך, כבר 19 שנה. האמת היא שחשמלאי זה תואר שעושה קצת עולל. מדובר במזמחה דיאגנוסטיקה ומחשוב רכב, המזמחה הכי גדול ליונדאי. הוא זכה במקום ראשון באולימפיאדה של יונדאי שהייתה בקוריאה. מהיבואן כלמוביל באים אליו עם שאלות לבעיות שהם לא מצליחים לפתור".

"אנחנו בהילוך שישי מאמינים בטיפול כתפיסה כוללת לרכב, מצמיגים ועד מגבים. זה היתרון שלנו. הכל מתועד כולל שיחות טלפון. חדר ההמתנה שלנו כולל אינטרנט, עמדת Wii, מכונת קפה ועוד פינוקים. זה כבר לא מוסך, זה ONE STOP SHOP - מטיפול ועד מכירת הרכב, מתוך ראייה לטווח רחוק ולא טווח קצר. אין פה זבנג וגמרנו. בוא נקרא את הלקוח ונמשיך הלאה".

אלי רוזניק, מנכ"ל הילוך שישי ראשון לציון, סוכנות ושירות ליונדאי ומיצובישי. בשנת 1988 הוא התחיל כאיש מכירות של מיצובישי וטויוטה. בשנת 1994 קיבל זיכיון למוסך וסוכנות של יונדאי ומאז הוא מחובר ליבואן כלמוביל. הילוך שישי היא רשת של מוסכים ומרכזי שירות מורשי יבואן, כשרזניק הוא אחד השותפים בה.

במוסך משתמשים רק בחלקים מקוריים, עובדים בדיוק לפי הפרוטוקלים שקבע היצרן לטיפולים השונים. "כל טיפול קטן כגדול, מחייב בדיקה של שלל מערכות שונות, בין אם זה מחשב הראשי או נזל השמשות. הכל לפי הוראות היצרן".

למרות שנהוג לחשוב שמוסך מורשה יקר יותר ממוסך כללי, על הליפטים במוסך אפשר לראות מכונות בנות עשר שנים ויותר לצד מכונות חדשות. זה קשור להרגל של אנשים לחזור למוסך שהם סומכים עליו וקשור גם לעובדה שהיבואן נותן הנחה לרכבי מיצובישי ויונדאי בני שבע שנים ומעלה.

המשולש הנכון

כלקוחות אנחנו מחפשים את השילוב בין מחיר, איכות ושירות. גם כהנא וגם רוזניק מאמינים שזה המשולש הנכון, כל אחד בדרך שלו. כהנא במוסך אישי וקטן המחובר לרשת גדולה (צ'קסטאר) שנותנת את המענה הטכנולוגי. רוזניק דרך רשת גדולה, מוסך ומרכז שירות שנותן ללקוח את כל הפתרונות תחת קורת גג אחת.

תודה לרפי לין, אתר www.musach.co.il

אבסורד הגז הגדול

20 מיליון מכוניות ברחבי העולם נוסעות על גז פחמימיני מעובה (גפ"מ). בטורקיה מגיע שיעור המכוניות על גז ל-37 אחוז מכלל המכוניות. גם באיטליה, אוסטריה, קוריאה ופולין רושם התדלוק בגז הצלחה מסחררת ומביא לחיסכון ניכר בעלויות תדלוק וזיהום אוויר. אז למה דווקא בישראל נכשל הניסיון לעבור לתדלוק בגז? | שחר בן-פורת | צילומים: אלון רון

קיבוץ ענבר, ישוב קטנטן, על התפר בין הגליל התחתון לעילון, 12 קילומטרים מזרחית לרמתיאל. לא תמצאו כאן סופרמארקט ולא סופרמרקט ואפילו לא מכולת קטנה. בענבר יש ארבע משפחות עם הרבה ילדים, כמה כלבים וחתולים והמון שקט ושלווה. חברי הקיבוץ הזעיר הזה מחזיקים ארבע מכוניות – מאזדה MPV, סטראן CS, מיאבישי כריזמה וסטרואן ברלינגו. הברלינגו דיזל משמשת בעיקר להובלת מטען (למשל את שקי הזיתים בדרך לבית הברד) ואילו שאר המכוניות משמשות להסעות – לגנים, לבתי הספר, לחוגים, לקניות ועוד. "אנחנו עושים קילומטראז' גדול כל שנה והוחלטנו להסב את כל מכוניות הבזון שלנו למערכת גז", מספר שימי מרגוליס, חבר ענבר, "בזכות המעבר לנו אנחנו חוסכים כל שנה עשרות אלפי שקלים בהוצאות הדלק".

החיסכון פשוט: המחיר של ליטר גז הוא 4 שקלים בלבד (3.96 שקל). המחיר של ליטר בנזין במזון הוא כ-8 שקלים (7.45-8.15 שקל). בנוסעה של 30,000 קילומטרים בשנה שפירושה 3,000 ליטרים אפשר לחסוך 12,000 שקל. עלות הסבת מכונית לשימוש בגז היא כ-7,000 שקל, עלות התקנה חד פעמית. המשמעות היא שאם נוסעים מעל 20,000 קילומטרים בשנה מחזירים כבר בשנה הראשונה את עלות ערכת ההסבה.

התדלוק בגז יכול להתבצע בכ-70 תחנות דלק שונות שמפוזרות ברחבי הארץ. במקרה שנגמר הגז במיכל הייעודי, אפשר תמיד לעבור לשימוש במיכל הבזון הרגיל של המכונית.

בישראל רק 20,000 מכוניות, כאחוז אחד מכלל המכוניות, מתדלקות בגז. והשאלה שצריך לשאול היא פשוטה: למה זה לא תופש? למה לא יותר ויותר נהגים בישראל עוברים לתדלוק בגז?

אפקט פסיכולוגי שלילי

הגז שאנחנו מדברים עליו הוא גפ"מ – גז פחמימיני מעובה (ראו פירוט במסגרת). לשימוש בגפ"מ ניתן בישראל להסב רק מכוניות עם מנוע בנזין. רכבי דיזל, שמתדלקים בסולו, לא ניתן להסב. הסבת הרכב לשימוש בגז היא תהליך פשוט שנמשך כחצי יום בלבד. את מערכת ההסבה לנו אפשר להעביר מרכב לרכב.

הנקודה הראשונה היא חוסר מודעות. אנשים לא מודעים לאפשרות השימוש בגז ולחיסכון הרב שאפשר להשיג. נושא התדלוק בגז מתחבא קצת בצל. יש כאן סעיפי משנה טכניים ואולי גם פסיכולוגיים. מערכת ההסבה לנו מורכבת בעיקר מכלכל גדול שמכיל בתוכו את הגז. נסח הבלון הוא 100-60 ליטרים והוא מאוחסן בתא המטען או מתחת לרצפת

תא המטען במקום המיועד לנכיל החלופי. המשמעות היא איבוד נפח אחסון יקר בבנזין או לנסוע ללא נכיל חלופי ובמקומו להחזיק ברכב משאבה קטנה. "וכן שאבדן המקום בתא המטען זה חיסרון גדול", אומר מרגוליס מענבר, "אבל ברוב הנסיעות שלי אני לא משתמש בכל הבנזין" וכשאנחנו יוצאים לטייל עם כל הילדים אני משתמש בצ'מינג, שזה תיק גדול שיושב על גג הרכב ומתן לי פתרון אחסון מצוין".

החיסרון הטכני-פסיכולוגי השני קשור לחינוכים בעיה מתברר שלרכב מתודלק בגז אסורה הכניסה לרחב החנונים בארץ. האיסור הזה יוצר רתעה מהשימוש בגז ומורר קונטנציות שליליות לגבי בטיחות השימוש במערכת. "יש מערכות אינורר יקרות שאפשר להתקין, שפותחות את הסוגיה הזאת", אומר חתם כהן, מנהל שיווק בדורגן, חברת בת של דור אלו, "אבל קל וזול יותר לבעלי החנונים להגיד אין כניסה לגפ"מ".

האם זה אמר שהנסיעה עם מיכל גז שזכה ברכב היא מסוכנת יותר? ממש לא. בזמן נפיק לא פחות ממו ואילו במקרה של מערכת הגז ברכב, מותקנים מיכלי אחסון מפלדה חזקה במיוחד שעמידים בכל תאונה ומצוידים במנגנוני ניתוק אוטומטיים. המערכות האלה

אז מה זה בעצם גפ"מ?

גז פחמימיני מעובה (גפ"מ) (באנגלית: Liquefied petroleum gas, בראשי התיבות המסחריים LPG), המכונה בישראל גם גז בישול, הוא תערובת של גזים פחמימיניים המשמש כדלק לצורכי בישול, הסקה והנעת כלי רכב. הגז מתעבה תחת לחץ נמוך ויחסית, דבר המקל על האחסון והשינוע המסחריים שלו. גפ"מ המשמש להנעת כלי רכב מוכר לעיתים בעולם בשם autogas. המקורות לגפ"מ הם נפט וגז, ממנו מופקים מרכיבי הגפ"מ בתהליך הייקוק, וכן גז טבעי, אשר מכיל באצרות הגולמית כחפאן ובוטאן. הגפ"מ נחשב ידידותי יותר לסביבה בתהליך הייצור שלו בהשוואה לזיקוק בנזין. הוא גם נקי יותר מבחינת פליטה של חלקיקים מרחפים. אם כי בהשוואה למנועים שעומדים בתקן יורו 5 היתרון של הזיהום הנפלט מהרכב עצמו כבר לא קיים. (מקור: מתוך וויקיפדיה)

תדלוק בגז. 3.96 שקל לליטר





מנכ"ל דורגו, שי עזרא



עובדות באירופה כבר עשרות שנים ושיעור התאונות נמוך יותר מזה של מכוניות עם מיכלי בנזין.

גפ"מ והעולם הגדול

מעבר חד לנו דלהי, אחת הערים הצפופות והסואנות בעולם. כלי הרכב הנפוץ כאן הוא ריקשה. יש ריקשות שמבוססות על אופניים ומונעות בעזרת כוח הרגליים ויש ריקשות ממונעות – מין קטנוע בנזין קטן שמאפשר הובלת נוסעים. הצפיפות העצומה של כלי הרכב בניו דלהי ובמיוחד של הריקשות הביאה את ממשלת הודו ועיריית ניו דלהי לחייב מעבר לגפ"מ. השיקול העיקרי הוא זיהום אוויר. ריקשה נוסעת על גפ"מ מזהמת הרבה פחות מריקשה של בנזין. הגפ"מ גם זול יותר מבנזין וחוסך כסף רב לנהגי ובעלי הריקשות. מי שיבקר כיום בניו דלהי יראה שרוב הריקשות נוסעות על גפ"מ.

גם בטורקיה נפוץ מאוד השימוש בגפ"מ – 37% מכלל המכוניות במדינה, נוסעות על גז. בעולם הרחב נוסעות כ-20 מיליון מכוניות על גפ"מ. 80 אחוז משוק הגפ"מ לרכב מתרכז בחמש מדינות: טורקיה, אוסטרליה, אטליה, פולין וקוריאה. בפריז ובלונדון זוכים בעלי רכב שמתודלק בגפ"מ להנחה במס הגודש.

אז מה באמת מרתיע את ציבור הנהגים בארץ לעבור למערכות גז? שי עזרא, מנכ"ל חברת דורגו, מקבוצת דור אלון, שולח אצבע מאשימה לממשלה. "בגרמניה הכריזה הממשלה שלא תעלה את המס על הגפ"מ עד שנת 2018. אצלנו, בארץ, הנושא הזה באפילה. הממשלה, מצד אחד, לא מעלה את המס על הגז ומצד שני לא מכריזה שהיא לא תעלה את המס".

"אנשים חוששים להקין ערכת הסבה לגפ"מ ושמחר בבוקר יועלה המס על התדלוק בגז והם יתקעו עם המערכת ברכב", אומר עזרא, "אם המדינה לא תתמוך בתדלוק בגז, זה לא ירוץ. אנחנו יודעים שמשרד האוצר חושש ממעבר מסיבי של מכוניות לתדלוק

צרכנות רכב

חברת דור אלון, ששמה לעצמה למטרה להוביל את התחום בישראל. בעוד שנה וחצי עד שנתיים תשיק דור אלון גם תחנה ראשונה לתדלוק בגז טבעי. "ההסבה של הרכב לגז טבעי יקרה יותר, כ-12-10 אלף שקל לרכב", אומר עזרא, "בנוסף תכולת האנרגיה של הגז הטבעי נמוכה יותר וצריך להחזיק את הגז בלחץ גבוה יותר. מצד שני התגלו קרוב לחופי הארץ מרבצים גדולים של גז טבעי ויש כאן סיכוי גדול לשינוי. נקודה נוספת היא שבגז טבעי, להבדיל מגז"מ, ניתן, אחרי תהליך הסבה, לתדלק גם רכבי סולר, כולל משאיות". מרגילים מקיבוץ ענבר, מחנה את המאזדה MPV שלו בסוף עוד נסיעה ארוכה ואומר "אנשים שנוסעים למרחקים גדולים נוהגים בדרך כלל במכוניות ליסינג ועלות הדלק מתגלגלת על המעביד. או שנוסעים במכוניות דיזל וממילא אי אפשר להסב לגז. ועדיין אני חושב שהרתיעה מגז היא בעיקר תוצאה של דעות קדומות בלתי הגיוניות".

בגז, שיביא לאבדן בהכנסות ממיסוי דלק. משרד התחבורה, לעומת זאת, בעד המעבר לגז". החשש מפני העלאת המס על הגז"מ מרחף כל הזמן באוויר. בעבר התפרסמו גם כוונות למסות את השימוש בגז לרכב דרך אגרת הרישוי במבחן הרישוי השנתי (טסט). הכוונה הזאת לא יצאה בסופו של דבר לפועל. ומה לגבי יבואני הרכב וחברות הליסינג? הם יושבים בינתיים על הגדר. בעבר שיווקה סובארו מכוניות שמוסבות כחדשות לגז. הנושא הזה תפס בעיקר בקרב נהגי מוניות ולא קיים יותר כעת. חברת המזרח, יבואנית גריטוול מסין, מציעה כיום טנדרים עם מנוע במין וערכת הסבה לגז במקור. שאר יבואני הרכב לא מגלים התלהבות מהנושא ולא מציעים מכוניות חדשות שמוסבות לגז. "יבואני הרכב מוכרים רכב ואין להם אינטרס גדול כמו לצרכן בחיסכון בדלק. הם רוצים תהליך פשוט ככל האפשר ולא רוצים להתעסק עם מוסכים", אומר עזרא.

גז טבעי מעבר לפינה

באיחופה המערבית נפוץ מאוד השימוש במכוניות עם מנועי דיזל חסכוניים בדלק. בארץ נושא הדיזל מצליח רק בקרב נהגי מוניות, רכבי שטח וכמובן רכבי עבודה. נוסחת המיסוי הירוק שקבע משרד האוצר קובעת שמנועי דיזל מזיקים יותר לבריאות שלנו. התוצאה – המס על מכוניות דיזל גדל, מחיר המכוניות מתייקר והקהל הפרטי מתרחק מהדיזל. פתרון המכונית החשמלית שמציעה חברת בטרפלייס מתקדם לאט. החברה הדיחה את המיסוד שי אגס, שינתה כיוון שיווקי ופרסומי וככל הנראה מתחילה לצבור בהדרגה גובה. אנחנו גם עדים לחברות ליסינג, למשל LEASE4U, שמציעות החכרה של רכב חשמלי. יחד עם זאת יתכן מאוד ששלב הביניים במעבר למכוניות חשמליות, מונעות סוללות או תאי דלק ומערכות מימן, טמון דווקא בגז – גז"מ בשלב ראשון וגז טבעי, כמו זה שהתגלה בכמויות עצומות ליד חופי הארץ, בשלב שני. כיום יש בארץ כ-70 תחנות דלק שמאפשרות תדלוק בגז"מ. 32 מתוכן הן של

צמיגים במבחן | ען אביבי

את הפורד פוקוס עם ערכת ההסבה לגז קיבלנו נעולה בצמיגים זולים מתוצרת סינית עלומה. הצמיגים ברכב המבחן פגמו בריגוי וברזיון החוזר מהכביש. כמו כן, צמיגים גרועים פוגמים באחידות הכביש וביכולת של הרכב לשנות כיוון בתמרוני חירום. וזה כבר עניין בטיחותי! העדפנו לא לקחת סיכונים מיותרים והחלטנו להחליף צמיגים – רביעיית צמיגי ברידג'סטון MY01 שמיובאים לישראל על-ידי חברת מכשירי תנועה. בגיליון הבא נדווח עד כמה גדול השיפור בהשוואה לצמיגים הסיניים.

רכב גז במבחן מעשי | ען אביבי

איך זה לחיות עם מכונית משפחתית שמתודלקת בגז, האם זה נוח וכמה כסף באמת זה חוסך? מבחן מהחיים

את הפורד פוקוס מונעת הגז אספנו במתקן של אלדן בפי גלילות. מד הקילומטר מראה 72620 קילומטר. מיכל הדלק מלא, מיכל הגז מפותבודקים לחץ אוויר בצמיגים לפני היציאה לדרך. הצמיגים עצמם זולים ופשוטים, לא הולמים את הפוקוס. לאחר יומיים של נסיעה, אנחנו מחליפים אותם בסט צמיגי ברידג'סטון MY01 איכותיים (ראו מסגרת למעלה).

בהתחלת הנסיעה, כשהמנוע עדיין קר, מחוון סוג הדלק, גז או במין (מותקן בצד שמאל של הדשבורד), מראה שנוסעים על במין. מערכת הגז מתחילה לעבוד רק לאחר שהמנוע מגיע לטמפרטורה מסוימת. כשעוברים לנסיעה על גז לא מרגישים הבדל מיוחד. לא בסחיבה של הפוקוס וגם אין רעש אחר או ריח שונה.

תדלוק ראשון. וכנסים לתחנת דור אלון בצומת גבעת עדה. צריך להתרגל לאקדח התדלוק השונה, לריח הגז ולעובדה שכל עוד המשאבה מתדלקת, צריך ללחוץ על כפתור מיוחד שנמצא על המשאבה עצמה. אם לא לוחצים או שיש הפסקה בלחיצה, אין תדלוק. עם קבלת הפתקית ליד, המחיר הנמוך שווה את המאמץ הקל של לחיצה ממושכת – 96 שקל ל-23 ליטר של גז. חצי מחיר מבמין.

בגיליון הבא – כמה כסף חוסך התדלוק בגז לאורך חודש שלם, האם תא המטען המקוצץ בעייתי והאם האיסור להיכנס לחניונים תת-קרקעיים ממרר את החיים?



משה ראובני. עוברים למכוניות קטנות, ידניות וחסכוניות

"חברות הליסינג כבר לא מנכ"ל את טעם השוק"

הנוסחה של סדאן ארבע דלתות 1,600 הולכת להיעלם גם מסל הקניות של חברות הליסינג. מנכ"ל חברת הליסינג פריים ליס, משה ראובני, אומר שחברות הליסינג חייבות להתאים את עצמן לטעם המשתנה של השוק |

ערן אביבי | צילום: אלון רון

החברות לא לקחו סיכונים והלכו על רכבים מסוימים 'בטוחים'. כיום, לאחר שהחברות הבינו שהרבה יותר קשה למכור מכוניות יד שנייה, כשכולן מאותו הסוג והצבע, יש הרבה יותר פתיחות לשמוע את צרכי הקצה. בנוסף, גם הארגונים מתחילים לאפשר מנעד רחב יותר לעובדים שלהם. כולם מבינים שכיום, כשיש כבר הרבה אנשים שבעצם מעולם לא קנו רכב בכסף, אלא נמצאים כבר כעשור תחת מטריית הליסינג, צריך לאפשר להם את החוויה הקשורה בקניית הרכב. חיפוש הרכב הוכן להם, חווית קבלת הרכב החדש וכדומה.

האם זה אומר שיש מקום גם למכוניות קטנות וחסכוניות בשוק הליסינג ואולי אפילו עם תיבת הילוכים ידנית?

בהחלט, יש דרישה מלמטה לרכבים קטנים וחסכוניים. בכלל, המגמה של רכבים קטנים וחסכוניים תגדל עוד יותר ב-2013. הדרישה גם מגיעה מהארגונים עצמם. הם מתחילים לחשוב על עלויות הנוסעה ומחפשים דרכים לחסוך גם בתחום הזה. מעבר להקצבת קילומטרום הם רוצים לעודד מעבר לרכבים חזלים יותר באחזקה כוללת שלהם.

מדברים בענף על קושי במכירת הרכבים שסיימו את המחזור שלהם. איך זה משפיע על המחיר הסופי?

מרץ 2013, שוק הרכב בישראל תוסס. למרות העלייה במחירי הרכב, מתחילת השנה נמסרו יותר מ-50 אלף רכבים חדשים, אחוזים בודדים פחות מ-2012. חלק גדול מהרכבים החדשים נמסרים באמצעות חברות הליסינג - למרות העלייה בשווי השימוש והעלייה הצפויה במיסוי לאחר כיוון הממשלה החדשה וכניסת גזירות האוצר לתוקף.

רחוב כהנמן בבני ברק, יום ראשון בבוקר. עמוס וחם. קשרתי את האופניים מתחת לאף של השומר ונכנסתי פנימה. הפקידה בכניסה ביקשה לקחת את הקסדה. סירבתי בנימוס. קסדת אופניים מייצרת עניין ועוזרת לשבור את הקרח.

השאלה הראשונה שלי נגעה לכניסה ההולכת ונמשכת של חברות הליסינג למגרש של יבואני הרכב. **האם גם פריים ליס מתכוונת למכור מכוניות חדשות ללקוחות פרטיים, ללא רישום של בעלות קודמת?** פריים ליס היא חברת בת של לובינסקי. אין לנו עניין להתחרות בתוך הבית שלנו. אנחנו הזרוע המוסדית של החברה וכך נשאר.

נכון לשנת 2013, מי קובע לדעתך את טעם הקהל בשוק המקומי. חברות הליסינג או הלקוחות?

בעבר חברות הליסינג בהחלט קבעו את התנאים ואת הטעם של השוק.



משה ראובני. "אם תכנתי למכור את הרכב ב-X ובסופו של דבר אני נאלץ למכור אותו בפחות מ-X אז אני בבעיה"

אם כבר הזכרת את דגמי פיז'ו – סיטרואן, זה לא סוד שעדיין הם סובלים מתדמית נחותה יותר בהיבט של אמינות בהשוואה לדגמים יפניים וקוריאניים. מה דעתך על כך? האם יש ביטוי להבדלי אמינות בתמחור שלכם ללקוח?

כיום הרכבים של הקונצרן נהנים מרמת אמינות גבוהה יותר. הם נשארו אותם רכבים מפנקים, נוחים ובטוחים ונוספה להם האמינות המצופה. מבחינת המחיר ללקוח הקצה, אין הבדל. ברכבי פיז'ו וסיטרואן, מרווח הטיפולים גדול יותר מהרכבים היפנים או הקוראנים, 20 אלף קילומטר לעומת 15 אלף קילומטר. המרווח הזה מאפשר לנו גמישות בעלויות האחזקה. הצרפתיים הבינו שהשוק המקומי לא מתאים למרווחי טיפול של 30 אלף קילומטר. זה השילוב של טמפרטורות גבוהות ואבק שמצריכים תחזוקה תכופה יותר.

עד כמה רווחת התופעה של הזלזול ברכבי הליסינג, ההזנחה מצד הלקוחות, הנסיעה בשטח וכדומה?

נתחיל בזה שיש שיפור גדול וניתן לזהות מגמה חיובית בנושא. עם השנים, הצורך של הלקוח להרגיש בעלות על הרכב, מתחיל לתת את אותותיו גם בנושא הזה. כיום שומרים טוב יותר על הרכבים. חשוב גם לזכור שבארץ יש חשיבות לנושא המעמד. כאנשים, הרכב שלנו מייצג אותנו ולכן חשוב לנו לשמור עליו, כי זה נראה טוב כלפי חוץ.

איך אתם שומרים על קשר עם השטח, עם לקוחות הקצה?

בדיוק בימים אלה אנחנו מקימים פורום לקוחות. אנחנו רוצים לאפשר להם להביע את דעתם בנושאים התפעוליים הקשורים ישירות אליהם. בפורום יהיו חברים גם הנהלה וגם אנשי קצה בארגונים איתם אנחנו עובדים.

כשאני מסתכל על העלויות שלי, אני צריך לחשוב גם על סוף התהליך. אם תכנתי למכור את הרכב ב-X ובסופו של דבר אני נאלץ למכור אותו בפחות מ-X אז אני בבעיה. ברכב הבא אני כבר אגלם את השחיקה ב-X על המחיר אותו משלם הלקוח העסקי. זה מייצר תחרות אכזרית ומסוכנת שבסופו של דבר פוגעת בלקוחות. בין אם הם לקוחות הליסינג או קוני רכבי היד השנייה. הפגיעה היא ברמת האחזקה והתחזוקה של הרכבים.

איך אתם מתמודדים עם נושא שיווק מכוניות היד שנייה אצלכם, בסוף מחזור הליסינג?

עצם החיבור ליבואן גדול מחייב אותנו לשמור על רמה גבוהה גם בטיפול במכוניות. כשלקוח מגיע לקנות רכב יש שנייה והוא יודע שהרכבים שלנו מטופלים רק במוסכים מורשים יש לזה יתרון ברור המתבטא במכירה עצמה.

אתם חברת בת של לובינסקי. יבואנית פיז'ו, סיטרואן ו-MG, איך זה משפיע עליכם מבחינת עסקית ומבחינת מגוון הדגמים שאתם מחזיקים?

בתור חברת בת של יבואן גדול, אנחנו נהנים מגב כלכלי יציב. המצב הזה מאפשר לנו לשמור על רמת השירות גם כאשר השוק עובר משבר או כשיש בו תנודות גדולות כמו המצב היום. ברמת הלקוח, הוא יכול להיות רגוע שאנחנו לא נעלם מהשוק. בנוסף, אנחנו מחויבים לרמת שירות גבוהה. ברכבי פיז'ו, סיטרואן ו-MG, אנחנו מטפלים במוסכים של החברה האם. ברכבים של יבואנים אחרים, אנחנו מציעים כמעט את כל הרכבים של היבואנים המובילים, אנחנו מטפלים במוסכים מורשים בלבד.



וולוו S60 ודידי הררי. צילום: אורי אליהו



אודי A1 ונינט טייב. צילום: יח"צ

רכילות על גלגלים

אורן קוזלובסקי מערבב בין תרבות ותרבות מוטורית ועוקב אחרי הגלגלים הלוחטים של ידועני ישראל. המכונית של נינט טייב, המנוע של דידי הררי וגם הצצה לאוכף של השף צחי בוקששת. אנחנו כאן כדי לתת לכם הצצה ופרשנות מקצועית על הגלגלים של הסלבס | אורן קוזלובסקי

משה פרץ ומרינה מקסימיליאן קרני יורדים לשטח

כמורה, יודע פרץ כי אין תחליף להדרכה טובה ולכן יצא להדרכת נהיגה בחוף פלמחים עם צחי כפרי מנהל מועדון פוליס, הזמר הפגן כשרון טבעי בנהיגה בשטח והפתיע ברכיבה על גבי סלעים, עליות ומורדות תלולים.

פרץ סיפר שהוא לא לבד בתחביב נהיגת השטח החדש וכי גם אחדים מחבריו רכשו לאחרונה רכבי פנאי והם יוצאים מדי פעם לקרוע את ההרים ולבשל קפה משובח בפינלאן.

גם היוצרת והזמרת **מרינה מקסימיליאן קרני** (לשעבר בלומין), סוכבת נולדת בעברה ואמנית מוערכת בהווה, התחדשה ברכב פנאי מפנק עם זיקה לשטח. הבחירה של מרינה, סובאר 4x4 xv עם שכל פיוקים ומראה קרבי. הצבע? שחור כמובן, הרי את הצבעונית האמיתית בזוגיות החדשה, תספק היוצרת עצמה. מה תעשה מקסימיליאן קרני עם 150 כ"ס והנעה כפולה קבועה? כנראה שהיא תצא לטיולים מעוררי השראה. ה-xv מוגדר אומנם ככלי רכב עירוני עם הנעה כפולה לכביש, אך מניסיון, ניתן ליהנות ממנו גם בתנאי שטח מאתגרים למדי.

ליוונו את הכוכבת כאשר קיבלה את מפתחות הרכב מרני בנדד, סמנכ"ל השיווק והמכירות של חברת ימנאוטו, יבאנית סובאר לישראל.

שדרן הרדיו הוותיק, **דידי הררי**, השתדך למענו חדש בן 240 כ"ס. לטוסים שלום. הררי שם את ידו גם על תיבת הילוכים כפולת מצמדים, **GPS** מובנה ומושבי עור. את כל החבילה הזאת, כולל גג שמש לשיווף הפידחת, קיבל סוכב הרדיו בתוך מסגרת וולוו S60 מדגם t5 המיובאת לישראל על ידי חברת מאיר ה - S60 אולי נראית משפחתית ומרובעת עבור השדרן הצבעוני, אך איך דאגה, מגדש הטורבו מוסיף פי פי פי פי פילכל לביצעונים.

השף **צחי בוקששתר** חוכב בחודשים האחרונים על אקוויטיקה איטלקית חדשה. על הבחירה לא חתום צחי עצמו אלא הרעייה טלי, שהחליטה להפתיע את בעלה, השף הראשי ושותף ברשת **BLACK**. במתנה מיוחדת במיוחד לרגל יום הנישואים.

המתנה, שתשמש לבב כל חובב אופנועים, היא אופנוע דוקאטי מונסטר איבו 1000 חדש. הצבע? אדום דוקאטי כמובן, ככה זה כשהשף המפורסם צריך לנוע בכל הארץ בין 14 הסינים של הרשת ולדלג מהמבורגר להמבורגר.

בעברו המוטורי היו לצחי בוקששתר רשימה ארוכה של אופנועים גדולים. כבר מספר פעמים שחשב על דוקאטי איטלקי לזהט אבל לא מימש את החלום. ככה זה בחיים, בוקששתר מבשל אוכל נהדר ואשתו הפתעות שמשאירות טעם טוב. אנחנו במדור עוקבים בדריכות, באיזו הפתעה מוטורית יגמול השף לזוגות.

שלום מיכאלשווילי, בדרך וחבר שלישיית מה קשור, לא צוחק כשהו נוגע למכוניות. מיכאלשווילי, התחדש בהונדה סיוויק לבנה עם שכל פיוקים. בין הגלגלים, מפנקת הסיוויק במנוע 1.8 ליטר 142 כ"ס ואילו בין הדלתות מתבקים את מיכאלשווילי מושבי עור איכותיים. כדי להרגיש בבית, צוידה המכונית במערכת מולטימדיה בה יוכל להאזין מיכאלשווילי גם לשיריו ולהקלטות חבריו לשלישיה המצלחה. הבחירה בצבע הלבן מעלה את השאלה המתבקשת - מה קשור? ואולי התשובה היא שהלבן זה הכסוף החדש.

גם הזמר ומורה הילדים הכשרוניים בתוכנית בית הספר למוזיקה, **משה פרץ**, התפנק בכלי רכב לא שגרתי ומהנה במיוחד: כדי להמלט מדי פעם מקהל המעריצים הדביק ולהוסיף לעצמו ריגוש חדש לשעות הפנאי, התחדש היוצר בריזר 800 של חברת פוליס ברגסט לימיטד אדישן.

רכילות על גלגלים



קימקו דאון טאון ומושיק עפיה. צילום: יח"צ



דוקאטי מונסטר וצחי בוקששתר. צילום: גלעד קוולרצ'יק



סיטרואן DS5 וצביקה הדר. צילום: ענת כהן

הזמרת **נינט טייב** שומרת אמונים למותגים, לפחות בכל מה שקשור לרכב. בעבר נהגה נינט ב-Audi A3 ועכשיו החליטה להתייעל ולהצטייד במכונית קטנה ושובבה יותר. נינט התפנקת באודי A1 המתאימה לתספורת. המנוע? 1.4 TFSI עם תיבת היילוכים אוטומטית - רובוטית כפולת מצמדים - יעיל, חסכוני ובעיקר עיחי. דווקא בבחירת הצבע, ציפיו למעט יותר מעוזות. לבן?

את צל"ש החיסכון קוטף הזמר **מושיק עפיה** עם קטנוע קימקו דאון טאון. לקטנוע הטיוואני מנוע 125 סמ"ק ויכולת תמרון שלא תמצאו באף מכונית, כך שמושיק יגיע כנראה ראשון לכל הופעה (אולי אפילו לפני הקהל?). כיאה לזמר מוכר המשמש דוגמה לצעירים רבים, יצא מושיק מאולם התצוגה ברכיבה בטווח וממוגנת עם מעיל רכיבה איטלקי מבית ספיד, מיגונים סופגי אנרגיה, כפפות וקסדה איכותית.

צביקה הדר, שבבעלותו

רכילות על גלגלים



פולאריס ריזור 800 ומשה פרץ. צילום: יח"צ



הונדה סיוויק ושלום מיכאלשווילי. צילום: ערן לם



סובארו XV ומרינה מקסימיליאן קרני. צילום: ברק פכטר

לצידו של הדר נראו גם שלומי שבן, שהנעים את זמנם של המוזמנים בהופעה, משה איבגי שוויתר על המראה המאיים והשאיר את אבי הטחול ועמרם ה"בולדוג" בבית. גם אלי אילדיס חובב הרכב נכח באירוע שהתקיים בבית צרפת בתל אביב.

סיטראן DS5 שחורה ומפנקת במיוחד, ציין לאחרונה שהוא מאוהב במכוניתו החדשה. ה-DS5, המכונית הבכירה במשפחת ה-DS, מותג הפרימיום מבית סיטראן המיובא לישראל באמצעות קבוצת לובינסקי, הושקה במסיבה נוצצת ותרבותית במיוחד.