

רכב+

מגזין מוטורי | יוני 2013

בקרו בבישראל רנו קאפצ'ור



חיית שטח

זיבאר AK2 במבחן סלעים



חיית כביש

פורשה פאנאמרה במבחן אספלט

מוסף רכב+ יוני 2013



16



12



26

rechevplus@haaretz.co.il

עורך: יואב קווה

עריכה והפקה: ערן אביבי

משתתפים: אורן קוולובסקי, אלון רון, גיא רוסו, אלעד שלו

בשעה: רנו קאפצ'ור צילום יח"צ ח"ל

צילומי הפניות בשעה: אלון רון

מנהלת הפקה: סמדר אברבור

עורכת גרפית: שרית מלחי

מנהלת פרסום: אילנה כהן 03-512117 ilanac@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.

04 עידו כהן פותח את הפה ראיון עם האבא של זיבאר | יואב קווה

08 ואז טיפסנו על קיר סלעים נסיעת מבחן בזיבאר MK2 | יואב קווה

12 האם כדאי לכם לעבור לגז? מבחן ארוך טווח | ערן אביבי

16 נכנס יין, יצא SC סיאט לאון SC בהשקה | ערן אביבי

18 עודף ממיליון שקל פורשה פאנאמרה במבחן פרידה | יואב קווה

22 קצת יפה, קצת מוזרה סיטואן DS5 במבחן | ערן אביבי

24 שם המשחק נישא רנו קאפצ'ור בהשקה | אלעד שלו

26 המבורגר ספרדי כפול סיאט אלהמברה בהשקה | ערן אביבי

28 אני רוצה כזה מרצדס יונימוג במבחן | גיא רוסו

30 לקחת את הזמן ואת המטען פיאט דוקאטו במבחן | ערן אביבי

32 גלגלי הידוענים הדגמים החדשים של הסלב | אורן קוולובסקי

34 ליסינג טוב ליהודים? ראיון עם מנכ"ל אופרייט | ערן אביבי



28



24



18



30



04



עידו כהן, נאיבי וטוטאלי

מגיל שש הוא בונה כלי רכב. הפסגה הנוכחית היא זיבאר סימן 2, כנראה רכב השטח הטוב בעולם. פוטיין קנה אחד, גם השייחים בדובאי הזמינו וגם צבא מקסיקו. אבל דווקא משרד הביטחון הישראלי מסרב. "יש הרבה אנשים מקובעים, שמפחדים מהזיבאר, בגלל שזה אוטו תוצרת ישראל, בגלל שאיזה עידו אחד מפרדס חנה בנה אותו". עידו כהן, ראיון מאת: יואב קווה | צילם: אלון רון

"רכבי השטח הסטנדרטיים הם בדיחה"

בסוף אחרי שהכל נגמר חנינו לצד הסדנה של עידו בפרדס חנה ויצאנו מהרכב. עידו נשאר מאחורי ההגה. הוא שילב רברס, נסע לאחור וטיפס עם הזיבאר על זיבאר אחר, הוציא את הראש הגדול שלו מהחלון וחייך חיוך גדול. עכשיו הכל ברוח האיש הנבון והקשוח הזה, הוא ילד, שמשחק בצעצועים גדולים. עידו, בדיוק כמו ילדים, הוא נאיבי וטוטאלי. זה הקסם. בזכות זה הזיבאר הוא כנראה רכב השטח הטוב בעולם. אשתו נועה, "מנהלת את העסק". הבת עדי מטפלת ביחסי הציבור, שיווק ותצוגה בתערוכות. לפני שבוע חזר מתערוכת sema בארצות הברית. פעם ראשונה שלו בתערוכה היוקרתית בעולם. תמיד היה שם כמבקר עכשיו מציג רשמי. הגשמת חלום. "התחלנו תהליך רישוי בארצות הברית ובמקביל גם בישראל", מגלה עידו, "בארץ הזיבאר עוד לא חוקי אבל הקונים כבר עומדים בתור 10 לקוחות הציעו לי מקדמות. אני לא לוקח כסף מאף אחד. עדיין לא. זה מוקדם מדי".

כמה הזיבאר יעלה בארץ?
 "אני לא יכול להגיד. אני רק יכול להגיד שהמחיר בארצות הברית הוא 150 אלף דולר ושהכלים הראשונים יימסרו שם בינואר 2014".

ב-150 אלף דולר בארצות הברית אפשר לקנות 2.5 ריינג'ורס חדשים. כל ריינג'ור עולה שם 60 אלף דולר. בארץ המחיר של ריינג'ור חדש מתחיל ב-9000 אלף שקל. לפי אותו יחס, המחיר של זיבאר בארץ יעמוד על 2.5 מיליון שקל. ויחד עם זאת, בגלל שהרכב מורכב ומיוצר בארץ אפשר לצפות למחיר נמוך יותר משמעותית. כמה נמוך? אל תצפו להרבה עודף ממיליון שקל.

48 זיבארים כבר נוסעים בעולם. אחד מהם שייר לפוטין. נמצא בחווה שלו. לפוטין יש גרסת לימוזין קו עם שלוש דלתות בכל צד.



זיבאר מים, חול, אספלט, עליה, ירידה. הכל קטן עליו

בארץ הזיבאר עוד לא חוקי אבל הקונים כבר עומדים בתור. 10 לקוחות הציעו לי מקדמות. אני לא לוקח כסף מאף אחד. עדיין לא. זה מוקדם מדי

ואיך תגיב אם יפנו אליך כל מיני מליציות של ספק טוריסטים?

"פנו אליי הרבה טיפוסים מרחבי העולם. נועה הבת שלי חוקרת ובודקת על כל אחד. אם יש סימן שאלה אז אני לא מוכר".

הפיתוח של הרכב מתבצע בסדנה קטנה בשיפולי פרדס חנה. "יש את ניקולאי המסגר, מוניר המכונאי, המסגר והפחח שעובד איתי כבר 25 שנה. יש את תומה, שהוא מהנדס", אומר עידו, "ויש את תעשיות רכב נצרת, ראשי תיבות תע"ר שהם הקבלן שלי. הם מקבלים חלקים ומרכיבים הכל".

קצת אחרי שלמד ללכת התחיל לנהוג ובגיל שש התחיל עידו כהן להתעסק בבניית כלי רכב. מאז בנה, שיפץ, תיקן והרס אינספור כלי רכב, חבם רכבי שטח. עידו השתתף בכל התחרויות שהתקיימו בארץ, תחרויות ראלי ותחרויות עבירות. הוא השתתף פעמיים בתחרות הגדולה, המפורסמת והקשה בעולם – ראלי דאקאר.

פרויקט הזיבאר התחיל לפני 11 שנים, כשהאלוף אודי אדם פנה לעידו כהן מפרדס חנה והזמין אצלו רכב שטח קרבי. המטרה – לבנות רכב שסוף סוף יוכל לעמוד בקצב הנהיגה של המברחים בגבול מצריים. "הבנתי", אומר עידו, "עד כמה רכבי השטח הסטנדרטיים, לנדרובר, טויוטה, רנגלר הם בכלל לא מתאימים לשטח. תיקח ג'יפ רנגלר, זה ג'יפ שבנוי לנסוע לשופרסל. גם לנדרובר וטויוטה אותו דבר. ממש בדיחה. הם יכולים לעלות מקסימום על מדרכה, לא גבוהה במיוחד".

למה?

"כי יש להם שלדה רכרוכית, כי היחס בין המנוע למשקל לא נכון, כי הגלגלים קטנים מדי, הפורפוציות של הגוף לא נכונות. למכוניות האלה אין יציבות, אין קשיחות, אין כלום".

והאמר?

"האמר זה משאית עצלה".

אז מה באמת חשוב ברכב שטח?

"גלגלים, בולמים, יחס מסירה, קשיחות מבנית, איזון ומנוע. מנוע בסוף. מנוע זה הרכיב הכי פחות חשוב. אם הכל עובד טוב אז לא צריך לפחד להיכנס למכשול ולא צריך מנוע חזק.

תמיד לקחתי ג'יפים ושברולטים ושיניתי יחסי העברה וגלגלים וזה תמיד גרם לבעיות. בתי הגלגל לא היו מתאימים לגודל של הגלגלים והתעוררו בעיות במערכות ההיגוי ובעוד מערכות וזה לא נגמר", אומר כהן, "אני לא חאה שום הגיון בלקחת טויוטה לנדרובר ולשים לו מיגוני גחון ולצאת איתו לשטח. המיגונים האלה עושים רעש ורעידות ופוגעים בקירור של הרכב. המיגונים המקוריים הם הכי טובים. ובכלל, אין טעם לקחת רכב שעולה כמעט 400 אלף שקל ולטפס איתו את מעלה עשוע. אין בזה שום הגיון. מה פתאום לקחת את הרכב היומיומי לטייל איתו בסוף השבוע, לעשות לו מקום בשטח וביום ראשון בבוקר אתה צריך להכניס אותו למוסר לתיקונים וכל השבוע אין לך במה לנסוע ואז מגיע סוף השבוע והרכב יוצא מתוקן מהמוסר רק כדי שאתה תשבור אותו שוב בשטח".

מה הפתרון למי שרוצה לנהוג בשטח?

"מה שצריך לעשות זה לקנות פולאריס ריזר ב-100 אלף שקל ועוד קאדילאק CTS משומשת ב-120 אלף שקל, לחבר לה וו גרירה ועגלה ולטייל בשטח עם הרייזר. לאטרי צריך כלי ייעודי שמתאים לשטח. ככה זה בארצות הברית, יש הפרדה ברורה בין רכב לכביש ורכב לאתגרים ולתחרויות. למרות שאני לא מאמין שיהיו תחרויות בארץ. חוק הספורט המוטורי קיצץ לנו את הכספיים. הוא כל כך מסובך, הוא כל כך מחמיר בעולם יש תקנות בסיסיות הגיוניות ולא מכריחים אותך לעשות שני מיליון שקל ביטוח. נועם (היימן) לקח סיקונים גדולים על עצמו, הוביל תחרויות בצורה פנטסטית ולדעתי די יותר על כל זה".

אוהל ממוזג באבו דאבי

הזיבאר הנוכחי הוא M2K – זיבאר דור שני. "בשנת 2007 הייתי באבו דאבי, משרד הביטחון שלהם הזמין אצלי כמה כלים. הם מפונקים שם החברה, רוצים ביצועים, רוצים להאיץ חזק בכביש ובדימונה. הטמפרטורה שם 56 מעלות בצל. אלה בדואים מפונקים, יושבים באמצע המדבר באוהל ממוזג עם חשמל וגנרטור, יש להם מקרר עם שתייה ופיחות. חושבים שיודעים לנהוג. לא כל כך יודעים לנהוג. זה, דרך

אגב, השילוב הכי גרוע והכי מסוכן".

מהדרישות הייחודיות של אבו דאבי לכוה, ביצועים ועמידות בתנאי חום קיצוני נולד הזיבאר M2K. המנוע הוא שברולט, ההספק ההתחלתי הוא 390 כוחות סוס.

למה מנוע אמריקאי, למה לא יפני?

"אני רק שברולט. לא נוגע בשום דבר אחר. המנועים היפניים הם הכי גרועים. המנועים שלהם כמו מיקסר בלי כוח. ואם מנוע יפני מתחמם פעם אחת, נגמר הסיפור. חוץ מזה הם עדינים בכל הנושא החשמלי, צמות חשמל, קונקטורים. והם גם לא מוכרים כמו שברולט מנוע turn key מוכן לעבודה".

בניין או דיזל?

"אני מעדיף בניין. אין מכלולים כבדים, לא חיילים טורבו, אינטרקולר וכל הסיבך הזה. המנוע שלי עשוי אלומיניום ושוקל 120 קילו. נפח 5.3 ליטר עם 390 כוחות סוס או נפח 7.4 ליטר, 650 כוחות סוס".

התהפכת איתו פעם?

"כן, בדיוק שהדגמתי לאיזה אורח חשוב מארצות הברית. התהפכתי הצידה לתוך מים. טוב שזה היה לצד שלי ולא לצד של האורח. אמרתי לו, 'נו, עכשיו אתה רואה שחגורות הבטיחות פועלות כאן מצוין'.

עשיתי לאחורנה טנדר 12 אנשים לצבא מקסיקו. עכשיו הם רוצים אלפי מכוניות. אני אמור לטוס לשם בקרוב לשבועיים, נסיעת מבחן בכל מקסיקו".

ומה עם צבא הגנה לישראל?

עידו נאנח. "אני מכיר את האנשים של יחידת הניוד בחטיבה 98. השלדות של הדיפנדריס כל הזמן נשברות. לא חבל? אני נוסע עם הזיבאר כבר 40,000 קילומטרים קשים ושום דבר לא נשבר. אין איפילו סדק. אני מנסה לדבר עם הצבא ומשרד הביטחון אבל יש הרבה אנשים מקובעים, שמפחדים מהזיבאר, בגלל שזה אוטו תוצרת ישראל, בגלל שאיזה עידו אחד מפרדס חנה בנה אותו. זה החלום שלי. שהצבא שלנו ייסע בזיבארים. הם לא מבנים, אבל אני לא מתייאש".

והפריקט הבא?

"רכב צבאי גדול שנשלט מרחוק. אני לא יכול לדבר על זה".

זיבאר זה הזמן ללחוץ
על הכפתורים הכחולים



מפלצת, סיפור אהבה

הכלי אוחד טוב בקרקע אבל המנוע האמריקאי חזק ועקשן ובסוף נרשמת החלקת זנב. אני לא מרפה מהדוושה הימנית, מבצע תיקון מהיר בהגה וממשיך לעיקול הבא. עידו מצהיר שעם הזיבאר הוא מהיר יותר ממכונית ספורטיבית בכביש בית אורן, מהיר יותר במסלול ראלי מכל מכונית ראלי שמתחרה בארץ ועובר כל מכשול טכני טוב יותר מכל רכב עבירות שקיים בישראל.

אנחנו נכנסים לשדה חיטה קצוה השיבולים הקצורות שוכבות בפסים ארוכים. אני נזהר לא לדרוך על הפסים וקולט שבעצם מונח כאן לפני מסלול ראלי קרוס משובח למדי. האדמה לא שטוחה, קצת גלית. רכב שטח סטנדרטי, במהירויות כאלה, יקפץ עד זנב בולמי זעזועים. זיבאר לא מתרגש, פשוט מגהץ.

אנחנו חוזרים לדרך הראשית. מולנו מגיע רכב. אני מביט בו מלמעלה. מי זה הגמד הזה בצבע לבן? אה, זה איסוזו טורפה מעניין, לא זכרתי שאיסוזו טורפה זה רכב קטן כל כך. למראה מפלץ הזיבאר שמגיע מולו, שובר הנהג של הטורפה ימינה ונס בבהלה.

לשבור את שובר הגלים

אנחנו חוזרים למגרש בו התחלנו. יש כאן משטח גדול של עפר ובמרכזו תלולית ענקית. זו לא גבעה טבעית. זה סתם ערימה עצומה של עפר שאיזה דחפור ערם. הגובה של הערימה כעשרה מטרים. אני מתקרב אליה קצת מהוסס. אין כאן שביל, אין כאן כלום. עידו

אללה, עכשיו תורה פוקד עידו כהן. אני מתכופף להדק את השרוכים של הנעליים ומטפס לקבינה של הזיבאר. מטפס. הדבר הזה גבוה. ואז מתיישב ומביט סביב: הגימור פשוט וחזק, יש מזגן, יש מושבים מצוינים, אין פינוקים. פינוקים זה מיותר. הזיבאר לא נולד לפנק, הוא נולד לעבור מקסימום מכשולים בשטח, במקסימום מהירות ובמינימום מאמץ.

אחרי עידו, כמעט שני מטר גובה, אני חייב לקרב קצת את המושב. הוא לא חשמלי ולא נעליים. יש ידית כבדה ואם מפעילים קצת כוח הוא זז קדימה. אני חוגר את עצמי. המנוע כבר מונע. אני משלב הילוך בתיבה האוטומטית - המעבר בין ההילוכים מצריך מאמץ מסוים אבל השילוב עצמו מאוד ברור וחד. יאללה לדרך. לחיצה ראשונה מהוססת על הדוושה הימנית, המנוע נוהם ואנחנו מתגלגלים קדימה. כן, מתגלגלים. הזיבאר נוח מאוד והמתלים ארוכי המהלך הופכים את השטח לשטוח.

אני עכשיו בהנעה אחורית בלבד. עידו נוזף בי שאני נוסע לאט מדי. אני אומר בסדר ולוחץ עוד. הדבר הזה דוהר קדימה. התחושה בגוף מוזרה. העין רואה מרחוק בור או שקע או קפל קרקע לרוחב הדרך, הגוף כבר מתכווץ, מוכן לחבטה, הזיבאר מגרץ את הבור, החבטה לא מגיע. ההיית בור או חלמתי חלום? תראו מה שתכנן שלדה נכון, מתלים ארוכי מהלך ובולמי זעזועים סופר איכותיים יכולים לעשות. אני מגביר קצת את הקצב, מציץ ימינה לעידו, הוא לא מגיב. אני מגביר עוד קצת, נכנס לסיבוב, מרפה וחוזר לגז.

דהירה בשדות פתוחים,
טיפול על גבעת חול ולקינח
כיבוש של ערימת סלעים
בגובה ארבעה מטרים. נסיעת
מבחן בזיבאר סימן 2

מאת: יואב קווה | צילם: אלון רון

מבחן דרכים



זיבאר הכי חשוב
להדק את השרוכים

אנחנו חוזרים לדרך הראשית. מולנו מגיע רכב. אני מביט בו מלמעלה. מי זה הגמד הזה בצבע לבן? אה, זה איסוזו טרופר. לא זכרתי שאיסוזו טרופר זה רכב קטן כל כך

של עידו. רגל שמאל על הברקס, ימין על הגז, אני מתקדם סנטימטר אחרי סנטימטר, הראש שלי מוטה לאחור, מונח על משענת הראש, המשקל של הגוף מונח על הגב. רבאק, זה לונה פארק פה.

אם תתהפק, זה לא נורא

הזווית עכשיו 60 מעלות לפחות אבל הזיבאר מתקתק כאילו הוא חונה על מדרכה. לחץ השמן תקין, הטמפרטורה רגועה, הדלק זורם חלק למזרקים. ומה עם זרימת הדם לגוף שלי? ככה, בקושי. עידו משחרר קריאות עידוד – "אל תדאג, אתה לא תתהפק אחרור, יש את המנשא של הגלגל הרזרבי, הוא יחזיק אותך אם תיפול". ממש מעודד העידו הזה. אני ממשיך לטפס אבל התמונות של הילדים שלי עוברות לי מול העיניים ולא נותנות לי מנוח. אני נותן עוד קצת גז. "זה נראה מהצד כמו ווילי", מגחך עידו מבחוץ. כל החושים שלי אומרים לי להפסיק אבל אני ממשיך. לא יודע למה, אולי בגלל שהחבר'ה מבחוץ אומרים לי שזה בסדר והם בטוח רואים יותר טוב ממני מה קורה. אז אני ממשיך ופתאום הזיבאר מחליק קצת ימינה ונופל קצת. לא משהו רציני. רק איזה מטר. אני לוקח רורס ומתחיל את התהליך שוב. הנה באה ההזדקרות הזאת שוב, הפעם עם ההגה קצת שמאלה, הכלי מציית, מעפיל בנחת. בנחת. נשבע לכם, בנחת.

עכשיו הם אומרים לי לעצור. אני מציית בשמחה. עידו, כאמור שני מטר גובה, נעמד מתחת לזיבאר כדי להצטלם. באמת רעיון טוב, כל פעם שצריך להחליף פילטר שמן אפשר לטפס על איזה קיר. ליפט זה כל כך ניינטיז. עידו עומד מתחתיו ואני חושב כמה זה יהיה לא נעים אם הכלי ייפול לו על הראש. אז אני מגביר את הלחץ של רגל שמאל על הברקס. הירך שלי כבר שורפת. בעיקר בגלל שמדובר בזווית מוזרה. הדוושה בכלל לא מתחתיי, אלא מולי, כמעט מעליי. ודווקא עכשיו יש לאלון הצלם את כל הזמן שבעולם. נ, חלאס, שחררו אותי כבר. עידו, יצאת משם?? אפשר לנסוע אחורה?? הם מענים אותי עוד שתי דקות ואז נותנים לי אור ירוק. המפלץ מחליק באלגנטיות לאחור ולאט לאט מתיישב. מה, זה הכל? תנו לי עכשיו איזה אתגר אמיתי.

אומר לי להדביק את הדוושה לרצפה. טוב, אם הוא מבקש כל כך יפה. זיבאר המפלצת יורקת קצת אש, נוהמת נהמת v8 שכנראה אין לה שום תחליף ואף פעם לא יהיה, ומזנקת למעלה. ממש בקצה גבעת העפר אני בולם. טוב שאני בולם כי הדרך למטה היא שיפוע כמעט אנכי. אני מניח לה להידרדר למטה עם גניעה רציפה בדוושת הבלם והיא מצידה סוחפת איתה איזה חצי קוב של עפר. אני מסתכל על הגבעה שמאחוריי ולא רוצה לצבוט את עצמי. הלו, אל תעירו אותי מהחלום הזה. תנו לי עוד מהדבר הזה. אני רוצה עוד.

עידו שואל אם בא לי לטפס קצת על סלעים. אני אומר שבטח, מגיל קטן אני אוהב לטפס על סלעים. הוא מכונן אותי לתעלה עמוקה, שום דבר שצריך להטריד את המפלצת, סתם חריץ בעומק שני מטרים. בצד השני של התעלה מונח שובר גלים בפנסיה – כמה שורות של סלעים כל סלע בגובה מטר-מטר וחצי. התוצאה – קיר סלעים בגובה של כארבעה מטרים. זה הזמן ללחוץ על הכפתורים הכחולים של ARB ולנעול את הנעילה הקדמית והאחורית. אני שומע את הקומפרסורים עובדים. הרעש הזה מרגיע אותי קצת. זהו, אני מוכן.

עידו נעמד על אחד הסלעים הגבוהים, מצביע על הברך שלו ואומר לי "סע בדיוק לכאן". אני מתפעל את המפלצת בשתי רגליים – שמאל על הברקס, ימין על הגז. מתקדם לאט. החלק הראשון משחק ילדים, יורד לתעלה ונכנס לצד השני. עכשיו מתחיל הטיפוס. עידו אומר לי "ברגע". אני משחרר חלקית ובעדינות את דוושת הבלם ולוחץ בעדינות על הדוושה השנייה. הגלגלים הקדמיים נאחזים בסלע הראשון, הזווית של הנוף מולי בשמשה הקדמית מתחילה להשתנות. אני מתחיל לטפס, לא ממש מתקדם קדימה, יותר מטפס למעלה. כבר יצא לי לעלות ולרדת בכל מיני רכבי שטח כל מיני מעלות מיתולוגיים בנגב – עשוש, ורדית, זיק וכו' – אבל השובר גלים הזה לא דומה לכלום. גברת זיבאר מטפסת בעדינות ועוברת בהדרגה למצב של זקפה מלאה. מולי בחלון כבר אין מף של סלעים. גם את צמרות האקליפטוסים כבר הפסקתי לראות. כרגע אני רואה רק שמיים וקצת עננים. "סע, אל תפחד", אני שומע את הקול

זיבאר MK2

מנוע: 6.2 GM ליטר, בנזין V8
הספק מירבי: 430 כ"ס ב-5,900 סכ"ד
מומנט מירבי: 574 ניוטון מטר ב-4,600 סכ"ד
תיבת הילוכים: אוטומטית, 4 מהירויות
יחס העברה (Low): 1:2.75
סרן קדמי: דנה 60, נעילה ARB
סרן אחורי: דנה 70, נעילה ARB
מהירות מירבית: 180 קמ"ש
תאוצה ל-100 קמ"ש: 8 ש'
משקל עצמי: 2,700 ק"ג (כולל כננת, גלגל חלופי)
משקל כולל מירבי: 4,200 ק"ג
רוחב: 213 ס"מ
אורך: 495 ס"מ
גובה: 190 ס"מ
בסיס גלגלים: 325 ס"מ
מיכל דלק: 190 ליטרים
מרווח גחון: מתחת לסרנים – 37 ס"מ, מתחת לגוף – 53 ס"מ
זווית גישה: 90 מעלות
זווית נטישה: 40 מעלות
זווית מירבית שיפוע צד: 54 מעלות
חציית תעלות, עומק מירבי: 80 ס"מ
חציית מים, עומק מירבי: 80 ס"מ
טווח נסיעה (בעומס מלא): 700 ק"מ

מבחן ארוך טווח

אז איך זה לחיות עם רכב מתודלק בגז? ערן אביבי בילה חודש בחברת פורד פוקוס מוסבת לשימוש בגז. הוא העמיס את הילדים, עשה קניות, נסע בעיר ובכפר, ביקר בחניונים, תיעד בקפדנות את כל התדלוקים וחישב כמה כסף בדיוק הוא חסך בתדלוק מאת: ערן אביבי | צילום: שירי וערן אביבי



נתתי גז, היה כדאי



כמיני דעות קדומות הסתובבו לי בראש לקראת המבחן לרכב הגז: אסור לחנות בחניונים, מיכל הגז תופס את כל המקום בתא המטען, ההסבה לנזק מקצרת את חיי המנוע ופוגעת בביצועים וחוזו זה יש מעט מאוד תחנות בארץ למילוי גז. כמו רוב הישראלים, גם אני הייתי סקפטי לגבי נושא התדלוק בגז.

בעבר היו בבעלותי מספר רכבי בנזין אך אף אחד מהם לא היה מוסב לגז, מתוך כל אותם החששות שהוזכרו למעלה. אבל לחיים יש הכוח משלהם וכמו שאמר מורפיוס בסרט מטריקס, "Fate it seems is not without a sense of irony" מוקדם שמתודלקת בגז.

10.3.13 יום ראשון בצהריים, מתחם אלדן בפי גלילות. אני מתיישב, מאפס את מד המרחק המתאפס ומתחיל לכוון את תנוחת הישיבה. מעל לוח המחוונים בצד שמאל אני מזוהה מחוון נוסף המראה את כמות הגז במיכל והאם משתמשים עכשיו בגז או בנזין. כרגע מיכל הגז חצי מלא ואילו מיכל הדלק מלא. אני פותח את תא המטען וחוטף חום: הגלגל החלפי, מפתח הברגים והגלגל מונחים בחופשיות כי במקום המיועד עבורם, יושב עכשיו מיכל הגז. מונחים בחופשיות כלומר לא מעוגנים לשום דבר, יכולים לעוף מצד לצד בחופשיות. הם היו אמורים להיות ארוזים בתוך ייעודי הצמד לשטיח תא המטען, אבל התיק איננו זהו, הגיע הזמן לבחון "How deep the rabbit hole goes"

(מתוך מטריקס). כבר בקילומטרים הראשונים מתעוררת אצלי תחושה שהפוקוס כבדה יותר ועצלה יותר במצב נסיעה על גז. בפועל, במדידות זמנים שעשויים במהלך המבחן, לא התגלה שום הבדל בתאוצה מעמידה ל-100 קמ"ש. זאת כנראה רק תחושה ותו לא.

11.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 84 ק"מ, תדלוק גז 23.3 ליטר בעלות של 92.26 שקל.

מבחן האומץ הגיע ביום השני לחיים עם רכב הגז. נכנסתי לתחנת דלק אלון בצומת גבעת עדה כדי למלא גז לאחר שמחוונו כמות הגז במיכל סימן באור אדום שהוא כמעט ריק. אני עומד מול המשאבה המיוחדת לגז אוטומטיים בתחנת הדלק, מסטבי המון שלטים מלחיצים המזהירים מפני פיצוץ, משריף או דליפה. "You have to let it all go, Neo, fear, doubt, and disbelief" (מטריקס). למזלי התחנה ריקה, אין תור לצד המשאבה ואף אחד לא יהיה עד לפאדירות שלי. "Free my mind" מלמלתי לעצמי כשהיברתי את פיית התדלוק השונה לפתח הייעודי, אחרי שהברגתי החוצה את מכסה הפלסטיק המזוור הסוגר את פתח התדלוק של הגז במכונית. לחצתי על ההדק המשונה ונעלתי אותו במצב פתוח. עד כאן הכל עבר בקלות יחסית. העברתי את כרטיס האשראי בחריץ כמו בתדלוק רגיל וחיכיתי שהגז יתחיל לזרום. עוברות 30 שניות וכלום לא קורה. מנסה שוב מהתחלה. מוציא את הפיה ומחזיר למקום שלה. ממתינ 10 שניות ומתחיל שוב את התהליך. ושוב הגז לא זורם. "No one's ever made the first jump"

שומע את סיפור מטריקס לחש. לוחץ על הרמקול וקורא למתדלקת שבחנותה, "Trinity, Help". מסתבר שצריך ללחוץ על הכפתור הצהוב הגדול שנמצא על המשאבה. ללחוץ כל הזמן, אסור לעזוב, אם עוזבים, נגמר התדלוק וצריך להתחיל הכל מהתחלה, בדיוק, אז לחצתי. ככה, כשעמדתי מספיק קרוב כדי לראות למשאבה את הולבן שבעני, ראיתי שיש מדבקה שאומרת שצריך ללחוץ כל הזמן על הכפתור הצהוב. עכשיו הם אומרים, איפה הם היו קודם? המיכל התמלא, שחררתי את הפיה מפתח התדלוק וזיח של גז התפשט באוויר. כמו ששאירות הדלק מטפטפות כשמוציאים את הפיה מפתח המיכל, כך גם עם הגז. רק שאכן מדובר בריח גז ולא בריח בנזין או סוגר וזה דורש הסתגלות. החזרתי את הפיה למקומה וקול גברי מוקלט התחיל לברך אותי ליום טוב ונסיעה בטוחה והודה לי שתדלקתי בדור אלון. הרגשתי כאילו מעודדים אותי שרוצחלתי לעמוד במשימה הקשה. טפחתי לעצמי על השכם והמסכתי לדרך.

13.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 378.7 ק"מ, תדלוק גז 28.4 ליטר בעלות של 112.5 שקל.

15.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 602.5 ק"מ, תדלוק גז 29.3 ליטר בעלות של 116.06 שקל.

בשבוע הראשון ביקרתי שלוש פעמים בתחנת הדלק, מתברר שבפוקוס הותקן מיכל גז קטן יחסית, כ-55 ליטר, ושירותי למלא רק 80% (כ-40 ליטר) מתכולתו. יש שסתום מיוחד המונע מילוי יותר כל זה בגלל השינויים במצב

הצבירה מגז לנוזל והנפח השונה בכל מצב צבירה. התוצאה היא תדלוקים רבים יחסית. בפוקוס תדלקנו בממוצע כל 330 קילומטר. אפשר לשפר את המצב על ידי התקנת מיכל גדול יותר בתוך תא המטען במקום זה והמתקן במיקום של הגלגל החלפי כמו ברכב המבחן.

20.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 974.5 ק"מ, תדלוק גז 37.7 ליטר בעלות של 149.33 שקל.

הימים זויים והפוקוס אצלנו כבר שבועיים ושום אירוע מיוחד לא נרשם. עד עכשיו חניתי שלוש פעמים בחניון סגור ואף אחד לא שאל אותי האם זה רכב גז או אמר שאסור. גם לא ראיתי שום שלט שאוסר על חניה עם רכב גז. מאחר שאני גר בפרדס חנה, רוב החניונים הם קרקעיים, פתוחים וללא מגבלה. באזור חל אביב וגוש דן, יש סיכוי גבוה יותר להיתקל בחניונים המגבילים את הכניסה לרכבי גז. הפתרון הוא פשוט לחפש חניונים חיצוניים. ההבדל במחיר החניה, אם יש הבדל שכזה, הוא זניח לחלוטין בהשוואה לחסכון בעלויות התדלוק.

24.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 1395 ק"מ, תדלוק גז 43.8 ליטר בעלות של 173.39 שקל.

27.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 1752.4 ק"מ, תדלוק גז 1.3 ליטר בעלות של 5.06 שקל – שחרור מוקדם מדי של הכפתור הצהוב גרם להפסקת התדלוק.

27.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 1752.4 ק"מ, תדלוק גז 31.12 ליטר בעלות של 123.23 שקל.

27.3.13 מד המרחק המתאפס מראה 1752.4 ק"מ, תדלוק בנזין 12.65 ליטר בעלות של 100.6 שקל.

בשבוע השלישי לחיים עם הפוקוס הגיע חג הפסח ואותו גם הצורך לצאת למרחבים ולנופש. החלטנו להעביר את חול המועד בצמון. ארבעה ימים של נוף לכנרת, שדות חיטה אין סופיים ושלווה במושב מצפה הצמוד לטבריה. שיירי לקחה על עצמה את הארזיות ואני את ההעמסות. במושב האחורי דחוסים בקושי רב שלושה כיסאות לילדים: שני בוסטרים עם גב וכיסא בטיחות. בתא המטען שוכב כאמור הגלגל החלפי ועכשיו צריך לנסות ולהוסיף לשם גם את כל התיקים והציוד שלנו שכולל שמיכות, כריות, בגדים, מצעים, אוכל, מנשא גב וכדומה. כמה פעולות הנדסה בסגנון הקארטרה קיד? ועשר דקות של עבודה והכל נכנס לתא המטען. דחוס, מעוך אבל בפנים. בלון הגז המתוקן ברכב לא הפריע לנו לארוח את הציוד הדרוש לנו לטיול. אפשר לצאת לדרך כמתוכנן. בדרך לצפון מתדלקים מיכל מלא גז ומעם הראשונה גם בנזין. לאחר 1752 קילומטר של נסיעה תדלקנו 12 ליטר בנזין בעלות של 100 שקל ו-195 ליטר גז בעלות של 772 שקל. חישוב פשוט מגלה שיש כאן כבר חסכון של כ-600 שקל.

3.4.13 מד המרחק המתאפס מראה 2192 ק"מ, תדלוק גז 44.14 ליטר בעלות של 171.70 שקל. מחיר הגז בתחנות ירד ל 3.89 שקל לליטר.

4.4.13 מד המרחק המתאפס מראה 2264.4 ק"מ, תדלוק בנזין 8.1 ליטר בעלות של 62.8 שקל.

9.4.13 מד המרחק המתאפס מראה 3088.1



בלון הגז המותקן ברכב לא הפריע לארוז את הציוד הדרוש לנו לטיול



צמיגים במבחן

כמו שדיווחנו במגזין הקודם, החלטנו להחליף צמיגים מיד עם קבלת הפוקוס למבחן. הצמיגים איתם קיבלנו את הפוקוס היו סיינים עלומים עם אחיזת כביש גרועה, שפגמו בבטיחות הנסיעה מבחינתנו. את הצמיגים החלפנו לרביעיית צמיגי ברידלסטון 01-02 המיובאים על ידי חברת מכשירי תנועה.

כבר בנסיעה מהפצצרייה הביתה מרגישים את ההבדל. הנסיעה שקטה יותר והרדיו והאחידה טובים יותר משמעותית. כל אלה מובילים להרגשה בטוחה יותר בנסיעה. מאחר וגם הפוקוס הסענו את הילדים כל יום למסגרות ובחזרה בנוסף לנסיעות המשפחתיות הרגילות, ההחלפה הוסיפה בטחון חשוב לנהיגה.

במהלך המבחן, נסענו עם הפוקוס גם בכבישים מפותלים. הצמיגים החדשים שמרו על אחידה גבוהה ועל תחושה טובה מכיוון ההנהג. כמו כן בצענו גם תרגולי בלימות חירום וחמיקה ממכשול, כדוגמת מצב שבו ילד קופץ לכביש, והפוקוס נעלת הצמיגים החדשים הציגה מרחקי עצירה יסולת היטי טובים מאוד.

מבחן ארוך טווח



ק"מ, תדלוק בניזין 37.7 ליטר בעלות של 356.62 שקל.
המבחן הגיע לסופו. גיליון שאם לא ממלאים גז במיכל, הרכב עובר אוטומטית לנסיעה על דלק ומחווה הגז מצפצץ ומתבהב שהוא ריק. וגם סופסוף מצאנו חניון שבו אסורה החנייה עם רכב גז. זה לא הפריע לנו כי חנינו בחניון חיצוני קרוב ולא נרשמה שום הפרעה לשגרת היומיום.

סיכום

אפשר לחיות עם רכב גז וזה אפילו קל ונעים. למעט התדלוק הראשון בגז, אשר היה אתגר מסוים, לא נרשמה ולו בעיה אחת או סיטואציה בעייתית. לא חוונו קושי למצוא תחנת דלק עם משאבת גז ובכל מקרה תמיד יכולים להמשיך על בניזין (יקר). עד אשר מוצאים תחנה לתדלוק בגז. נושא התדלוקים המרחבים זה עניין של הרגל ואחרי שבוע כבר לא הטריד או היווה בעיה. מעבר לזה שהנושא ניתן לפתרון קל על ידי שימוש במיכל גז גדול יותר המותקן בתוך תא המטען.

עברו ארבעה שבועות ו-3088 קילומטרים, רובם על גז. היינו בתל אביב הסואנת, בחיפה ההררית, בירושלים המסובכת לתנועה (וגם ההררית), בכנרת המלאה מים, בחדרה הוותיקה, בנתניה התיירותית, בבקעת הירדן היפה ואפילו בגבעתיים הקטנה. עשינו סידורים ליד הבית וקניות במרכזים גדולים רחוק מהבית. הפוקוס גז שימשה רכב האיסוף והפיזור של הילדים, רכב הטיולים המשפחתי ובעיקר ידיד נאמן וחסכוני. כשבדקנו את עלות הדלק והגז ביחד בסוף המבחן מצאנו ששילמנו 1466 שקל ל-3088 קילומטר של נסיעה. מתוך הסכום הזה 520 שקל שולמו על 67 ליטר בניזין ו-946 שקל על 239 ליטר גז. בנסיעה פחות מאומצת ויותר מתוכננת יכולנו לצמצם את צריכת הבניזין ל-24 ליטר ואפילו פחות מכך ולחסוך עוד כ-200 שקל. לשם השוואה, ברכב הפרטי שלי, גולף טורבו דיזל ידנית, על אותו הקילומטר (3088 ק"מ) הייתי משלם כ-1450 שקל לפי צריכה ממוצעת של 16 ק"מ לליטר סולח וזאת גם הסיבה מדוע אמרה לי שיר, כשהחזרנו את הפוקוס לאלדן, שמבחינתה הרכב הבא שלנו יהיה מוסב לגז.

הפוקוס גז שימשה רכב האיסוף והפיזור של הילדים, רכב הטיולים המשפחתי ובעיקר ידיד נאמן וחסכוני

"כבר אין בעיות אמינות"

"בעבר היו בעיות בשסתומים עקב שימוש בגז, הפתרון שנמצא לבעיה הוא התקנת משמנת", ראיון עם מנכ"ל גזפרו, אודי תמיר

עכשיו, אחרי שהשתכנענו שלנסוע על גז הרבה יותר חסכוני מבחינת עלות התדלוק, החלטנו לבדוק גם את נושא עלות ההסבה לשימוש בגז. פגשנו את אודי תמיר, מנכ"ל חברת גזפרו, אחת החברות הגדולות בארץ בתחום ההסבה לגז אוטומטי.

נתחיל בנושא הרגיש לגרים באזור המרכז, איסור חניה בחניונים לרכב גז.

נושא איסור החנייה בחניונים מתחיל מהתקופה שבה ישראל ידעה הרבה פיגועים שחלקם היו על ידי מכוניות תופת. כל רכב אשר היה בו בלון גז נחשב לרכב חשוד. היכרון הזה הוביל למניעת כניסה של רכבים מוגנים בגז לחניונים. בהמשך כאשר נושא הגז וההתקנה הוסדר, שונתה הסיבה למניעת החנייה לחשש מדליפת גז.

חניונים התבקשו להתקין מערכות אוורור וגלאים שונים כדי לקבל אישור לחניית רכבים מוגנים בגז. בחלק מהחניונים הותקנו המערכות והדרושות ובחלק בחרו שלא להתקין.

אם כבר נגעת בנושא הדליפות, האם יש אמת בחשש מסכנת דליפה של גז?

למיכל הגז יש שסתום המונע ממנו להתמלא יותר מ-80% כי כשהנוזל (הגז במיכל מאוחסן במצב נוזלי) הופך לגז הנפח שלו גדל. אותו השסתום גם אחראי למנוע דליפות. כאשר יש תקלה במערכת, תאונה או שריפה, השסתום מנתק את זרימת הגז ומונע מהגז לדלוף החוצה. במקרה של שריפה, נפח הגז במיכל גדל מהר יותר והשסתום ישחרר גז באופן מבוקר בכל פעם שהכמות תעלה על 80%. השסתום יפסיק את שחרור הגז בכל פעם שהכמות שבו תרד מתחת ל-80%. חשוב גם לזכור שמיכל הגז הרבה יותר עמיד ממיכל בניזין מבחינת שריפה או פיצוץ.

מה לגבי הבעיות שההסבה לגז גורמת למנועים?

אכן בעבר היו בעיות בשסתומים עקב שימוש בגז, מאחר ובגז חסר השימוש שקיים בבניזין. הפתרון שנמצא לבעיה הוא התקנת משמנת. כבר שנתיים וחצי מאז שהחל השימוש במשמנת באופן קבוע והבעיה נפתרה. המשמנת מוסיפה את השימוש הדרוש לשמירה על השסתומים באופן מבוקר מחשב. ברגע שנגמר השמן במשמנת, המחשב לא מאפשר נסיעה על גז עד למילוי חוזר של שמן.



חשוב לזכור שהבעיה הייתה בעיקר ברכבים בעלי 4 צילינדרים בהם השסתומים רגישים יותר לעומת רכבים בעלי 6 או 8 צילינדרים. גם כיום אין צורך להתקין משמנת ברכב עם 6 צילינדרים ויותר.

כמה זמן לוקחת התקנה, מה העלות שלה והאם יש תחזוקה קבועה?

נתחיל בזה שלפני שאנחנו מתאימים תאריך להתקנה, אנחנו בודקים את דגם המנוע כפי שהוא מופיע ברישיון הרכב, כדי לוודא שהוא אכן מתאים להסבה לגז. עם השנים נצבר ניסיון רב בנושא ואנחנו יודעים איזה רכבים מתאימים ואיזה לא מתאימים.

מבחינת זמני עבודה, לרכב בעל 4 צילינדרים זה בערך יום עבודה. לרכבים בעלי 6 או 8 צילינדרים זה בערך יומיים עבודה. עלות מערכת ללא משמנת היא כ-6500-9000 שקל לפני מע"מ. משמנת עולה 1500 שקל למנוע 4 צילינדרים ו-2500 שקל למנוע 6 או 8 צילינדרים. לאחר ההתקנה, בעל הרכב מקבל ספר רכב ייעודי לנושא הגז והדרכה על המערכת ועל אופן התחזוקה והתפעול שלה.

מילוי שמן במשמנת נעשה כל 8000-5000 ק"מ, תלוי באופי הנסיעה והמאמץ על המנוע. ככל שהמנוע מתאמץ יותר הוא צורך יותר שמן. עלות השמן היא 200 שקל פלוס מע"מ. בנוסף יש להחליף פילטר כל 15,000 ק"מ וכל 45,000 ק"מ להחליף את שני הפילטרים שבמערכת. טיפול שכזה עולה בין 250-350 שקל פלוס מע"מ.

פורד פוקוס 2009 Trend

קבוצה: משפחתיות

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 1,596 סמ"ק, בניזין

הספק מרבי: 100 כ"ס ב-6,000 סמ"ד

מומנט: 15.3 קג"מ ב-4,000 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 13.7 ש"

מהירות מרבית: 174 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית

מספר הילוכים: 4

צריכת דלק - נתוני יצרן: 14 ק"מ לליטר

צריכת דלק - מבחן: 10 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: 12

בטיחות - מבחן ריסוק: 5 כוכבים

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

אורך: 448 ס"מ

רוחב: 184 ס"מ

גובה: 150 ס"מ

בסיס גלגלים: 264 ס"מ

נפח תא מטען: 467 ליטר

צמיגים: 195/65/15

משקל: 1286 ק"ג



סיאט לאון SC. הצבע האדום מתאים לאופי השובב שלה

הרוח הספרדית התוססת חוזרת לסיאט

מה גרם לערן אביבי לקנות יין ברוט והוא בכלל לא שותה יין. האם זאת הרוח הספרדית השובבה או סיאט לאון 3 הדלתות החדשה? | כתב וצילם: ערן אביבי, ברצלונה

באיטלקית והיא מזמינה אותנו פימה בחיך. הצבע האדום של הלאון ביחד עם המשפט Esta la Nueva Leon, זאת הלאון החדשה בספרדית, כנראה עושים את שלהם על הפטריטית המקומית. היא אפילו מסכימה שנצלם את הלאון היפה בכניסה לחנות היקב.

גם אתמול בלילה, אחרי חצי שעה של הליכה באזור הרמבלאס, מצאנו את מבקשנו. מאורה אפולונית שאיזה להקה מקומית ניגנה בה מוסיקת Funk מצוינת. הרוח הספרדית התוססת במיטבה.

13:30 דני ואני יוצאים החוצה מהיקב עם בקבוק יין ברוט רורבה קר שקניתי בהחלטה של רגע. אני מניח שההנאה מהנהיגה בלאון ביחד עם האווירה המקסימה ביקב, השפיעו עלי כי אני בכלל לא שותה יין.

14:00 אנחנו מחנים את הלאון מחוץ למרכז המבקרים של יקב Torres אחרי ניווט מוצלח של דני בזמן שאני נהגתי. המקום הרבה יותר תיירותי, מוחצן וחדיש מהיקב שבו היינו לפני רגע. פחות רוח ספרדית, יותר רוח אירופאית. אנחנו אוכלים ארוחת צהריים נוחים על המרפסת הצופה על היקב הענק.

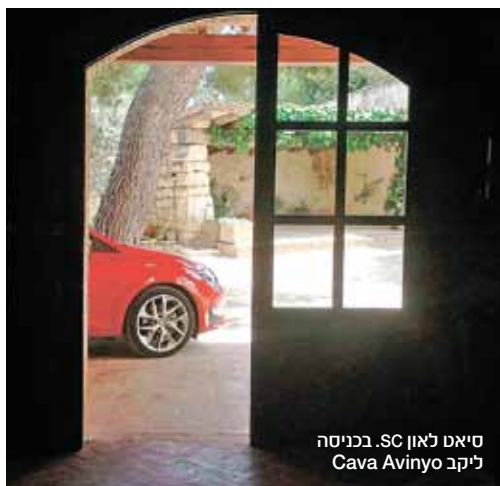
16:00 יוצאים חזרה לכיוון נקודת המפגש מהבוקר. מערכת הניווט עדיין לא ידידותית למשתמש. דני לוקח פיקוד ומעלה אותנו על האוטוסטרדה 7-AP לכיוון ברצלונה. הלאון המהירה עוזרת לקצר זמנים ואנחנו מגיעים בזמן לנקודת הסיום.

17:00 עד שייקרו אותנו לנמל התעופה, אנחנו מוזגים את היין התוסס שקנינו ביקב Avinyo ושותים לחיי ספרד האמיתית, שעדיין אפשר למצוא בכל מיני מקומות ולחיי הלאון 3 FR דלתות החדשה, שמייצגת נאמנה את הרוח הספרדית. כן, השובבה והתוססת.

160 סוסי, הלאון שומרת על קצב מהיה בירידות, מערכת הבלימה מתפקדת היטב ומשרה בטחון חשוב. דני ואני מחייכים בהנאה עם כל סיבוב שנצבר תחת הגלגלים.

12:00 כל אחד מאתנו נהג את הקטע היפה והמפתל הלך וחזור כמה פעמים. נקודת המפגש לארוחת הצהריים נקבעה ביקב Bodegas Torres שנמצא במרחק חצי שעה נסיעה מהאזור שבו אנו נמצאים. החלטנו לטייל קצת בסביבה ולחפש את הרוח הספרדית הידועה והתוססת. אולי נמצא אותה כאן.

12:30 אנחנו עוצרים בפתח של יקב ישן ושקט שנקרא Cava Avinyo הקיים כבר מאמצע המאה ה-16. בעלת הבית ניגשת אלינו. דני ואני מגמגמים משהו בספרדית משולבת



07:30 בבוקר והשעון מצלצל, צריך לקום. עוד שעה אנחנו יוצאים למסיבת העיתונאים ולמפגש עם הלאון החדשה. אתמול בלילה יצאנו לבלות בברצלונה לחפש את הרוח הספרדית התוססת ועכשיו הגוף רוצה לישון. אני מתאושש בעזרת מקלחת חמה, אורז את כל הציוד האישי שלי למזוודה ויורד לאכול ארוחת בוקר אחרונה במלון. היום חוזרים לארץ.

09:00 מסיבת עיתונאים. אנשי סיאט מספרים שמשפחת הלאון מתרחבת. עד היום הייתה רק לאון 5 דלתות, מהשנה יש גם גרסת 3 דלתות ובקרב גם גרסת סטיישן. אנחנו ננהג בגרסת ה-3 דלתות, SC (ספורט קופה) ברמת גימור FR הספורטיבית. זה אומר צמיגים ספורטיביים, שלדה קשיחה יותר וריגוי חד יותר. המחשבה על נסיעה בכבישים המפותלים שפגשנו כבר אתמול מנערת את כל העייפות מהנהג ואני מוכן לצאת לדרך.

10:00 אנחנו בחנייה מביטים על שורת המכוניות המחכות לנו. הלאון SC קצרה ויפה יותר מגרסת ה-5 דלתות. בצבע האדום של מכוניות המבחן היא מאוד נוכחת ומושכת את העין. העיצוב הפנימי נאה ונוח לתפעול. תא הנסעים נוח לשיבה מלפנים ומאחור. גם הגישה למושב האחורי טובה. מערכת הניווט לעומת זאת, מאוד לא תקשורתית. דני פרמצ'נקו ואני מחליטים לנווט על סמך הזיכרון מהנסיעה אתמול עם הסיאט אלהמברה.

מתחילים לטפס לכיוון העיירה Begues. כביש מפותל בין יערות, צוקים וכפרים קטנים. היום יום שני וזה אומר שאין רוכבי אופניים מעבר לכל פינה. הלאון 3 FR דלתות מתגלה כפרטנרית טובה ומתאימה לכבישים מפותלים בזכות השלדה המקוצרת והמוקשחת, הריגוי החד והמדויק והאחיזה הגבוהה. בעליות, עם מנוע 1.8 טורבו במין על

ותוודם פאנאמרה

יש לה נוכחות חזקה ומנוע אדיר. היא מהירה מאוד, שותה הרבה דלק ומשמיעה רעש נפלא. אבל האם פורשה פאנאמרה היא פורשה ספורטיבית אמיתית? מבחן דרכים מאת: יואב קווה | צילם: אלון רון

דבר ראשון אני נוסע לרחוב העלייה, לחנות הבגדים ההיא. תמיד אני עובר שם בדרך למערכת ברחוב שוקן, תמיד אני רואה שם את כל הב.מ.ו.ו x6, x5 והמרצדסים SL, ML חונים לצד המדרכה ובחור אחד צעיר קופץ לעברם, פותח בנימוס את הדלת, מחנה להם את האוטו או משאיר אותו תחת השגחה על המדרכה (אופציה ב' מועדפת). אחרי טקס החנייה, יוצא האדון מהמכונית, נכנס בצעד קליל ובטוח לתוך החנות וככל הנראה דופק קנייה ספונטנית של כמה אלפי שקלים – חולצות מכופתרות, מכנסיים מחויטים וז'אקטים. פעם אחת, זה היה לפני כארבע שנים, הגעתי לשם בסבארז אימפרה סטישן משומשת. לצמדתי למדרכה, חיכיתי שהבחור יקפוץ לעברי. חיכיתי וחיכיתי. הוא אפילו לא הסתכל עליי. סתם עמד בצד, עם הסגריה בפה, לא השתין לכיוון שלי. עזבתי מתוסכל את המדרכה, חזרתי אחרי כמה חודשים עם מאזדה חדשה. חיכיתי וחיכיתי. כלום. נער החנייה לא התייחס אליי. עברה חצי שנה, עברה שנה. באתי לשם עם רנו חדשה, פיאט חדשה, קיה חדשה, מיצובישי חדשה. כלום לא עבד.

זמן הנקמה הגיע. אני טס בפורשה פאנאמרה s שלי- ליום-אחד לרחוב העלייה, מתקרב לחנות הבגדים והיא של החברה הכבדים ובחור שנייה, אולי פחות, קופץ אליי הנהג מה זה קופץ, ממש מזנק. הוא שם יד על החזה, דופק קיזה קלה, פותח את הפה ואומר "אדוני, תרצה שאחנה לך את הרכב?". "אממ, תן לי לחשוב על זה", אני עונה לו, מושר את הרגע. רואה לי שהבחור קלס שאפי לא הלכווח הטיפוסי של החנות ובכל זאת הוא המשיך להרעף עליי חנופה, עד שנשברתי ונסעתי משם.

צריך להתרגל לדבר הזה. בכלל הגודל – חמישה מטרים. חמישה מטרים זה חתיכת אורך. חמישה מטרים זה מרצדס s קלאס. מבחינת העיצוב, פורשה פאנאמרה נראית כמו פורשה

וזה נראה מכועה פורשה פאנאמרה מצטלמת רע מאוד. במציאות היא גדולה, מוגזמת, קצת אנכרוניסטית ובו בזמן יפה, מדויקת וסקסית. פאנאמרה היא מכוערת ויפה בעת ובעונה אחת. בקוקפיט של הפאנאמרה מיליון כפתורים מונצצים. הכל עטוף בריפודי עור משוכח עם תיפורים מוקפדים. עד שמגיעים לידית האיתוח. מצטער, היא זולה כמו ידית איתוח של איבזה.

המכונית ענקית באורך וברוחב. אבל המושב האחורי מכיל שני מקומות ישיבה בלבד. תא המטען די גדול על

הנייר (נפח 445 ליטרים) אבל בפועל יש לו צורה לא כל כך שימושית – רחב, ארוך ושטוח.

אז מה? פורשה פאנאמרה היא לא מכונית שנמדדת בקריטריונים של תא מטען. מה שקובע כאן זה האפקט. ועשוי אני רוצה להגיד בצורה ברורה: לא ב.מ.ו.ו x6, לא מרצדס SL, לא מרצדס s. מבחינת נוכחות על הכביש, אין על פורשה פאנאמרה. הנה למשל הגבר-גבר הזה באאודי s חדשה. יש לו פרצוף מזלזל בילט-אין. זה כבר חלק מהאישיות שלו. עד שהוא רואה מולו את הפורשה פאנאמרה. תוך שנייה, אולי פחות, נמחק לו הזלזול מהפנים ותחושת העליונות התחלפה ביראה.

תמונת פאנורמה

אביה מולידה של חברת פורשה משוטונגרט הוא דוקטור פרדיננד פורשה, שבנה להיטלר את החיפושית. אדון פורשה גם תכנן טנק, שנקרא "פורשה טייגר". אבל עם הטנק הוא הפסיד לחברה אחרת במכרז. הבן של פרדיננד, פרי פורשה, הוא זה שהתחיל בתכנון וייצור מכוניות הספורט. הדגם הספורטיבי הראשון הושק בשנת 1948 ונקרא פורשה 356. מאוחר יותר הופיע דגם 550. השחקן ג'יימס דין נהרג בתאונה עם מכונית מדגם זה. ואילו המלכה הסוררת, פורשה וו, הושקה בשנת 1964. פורשה וו עברה במשך השנים אבולוציה זהירה, אבל נשארה תמיד עם הקללה- ברכה הזאת של המנוע האחורי. דגמי ספורט נוספים של פורשה כיום הם קיימן ובוקסטה. אבל

פורשה פאנאמרה. יפה ומכוערת בעת ובעונה אחת





פורשה פאנאמרה. המנוע מקדימה שולח הרבה סוסים לגלגלים האחוריים

ההספק המרבי 400 כ"ס עגולים. הרעש מהגיהנום. אני מת על הרעש הזה. רק לתת גז ולהקשיב לסימפוניה הזאת ל-8 צילינדרים. חבל שלא באתם איתי

אני מציין לעצמי - היא לא קשיחה וחדה כמו מזראטי קואטרופורטה שנהגתי לאחרונה (מודל 2012). במצב הרך פורשה פאנאמרה נוחה יותר מהמזראטי. אני גומר את כביש מספר 1 ועובר לכבישי בית שמש האהובים שלי. האם פאנאמרה היא מכונית גדולה מדי, כבדה מדי וחזקה מדי לכבישים המסולסלים הללו? בקילומטרים הראשונים נדמה לי שכן. אבל ככל שהקילומטרים והשעות חולפות אני מתרגל אליה ומתחיל יותר ויותר ליהנות.

עד שאני מגיע ללאנסר ההיא (לא גרסת איבו) או לאוטובוס ההוא. זה תסכול גדול להיות תקוע מאחורי מכוניות איטיות בכבישים שלא מאפשרים עקיפה חוקית. זה תסכול לשבת על הר געש ולזמזם הבה נגילה. אולי נעצור בצד, נשתה משהו, ניתן לעדר להיעלם?

...

פורשה פאנאמרה היא בית חרושת לכו. 400 כוחות סוס (מצטער, הייתי חייב לכתוב את זה שוב) ממנוע אטמוספירי, 4.8 ליטרים. הם כבר מחליפים אותו למנוע קטן יותר, חסכוני יותר עם מגדש טורבו. בעצם זו נסיעת פרידה מהמנוע אולד-סקול הזה.

שאלה אחת נשארה פתוחה, מציקה לי בראש - האם פאנאמרה היא פורשה אמיתית?

ככל שחולפים הקילומטרים אני נהנה יותר בחברתה והאלמנטים מתחילים להתחבר - הגודל, הכוח, המהירות. למרות זאת אני מגיע למסקנה שאין לה את העידון של פורשה ספורטיבית טהורה. חסרות לי כאן הדקויות, הנימים, תתי-הגונים - שאותם מוצאים בשפע בפורשה קיימן, בוקסטר ו-911. פאנאמרה היא GT קטלנית. פאנאמרה היא יצירת מופת מכנית. התענוג שבנהיגת הפאנאמרה לא נגזר מספורטיביות מתוחכמת אלא מהנוכחות החזקה, הכוח הברוטאלי ומהירות הטיסה שלא נגמרת.

בסוף נסיעת המבחן, אחרי כל ההשחזות וההשכבות בסיבובים, אני קופץ לקחת את הבן שלי מבית הספר. הייתם צריכים לראות את החיוך שלו עף לעננים.

כביש-שטח בוטה שכזה? אנשי פורשה ניסו להסביר שקאין זה פורשה אמיתית ושלא לציטוט אמרו שבלי הרכב הזה החברה כולה לא תשרוד והכל יירד לטמיון, כולל מכוניות הספורט הטהורות. כנראה שהם צדקו. עובדה - קאין זה הדגם הנמכר ביותר וזה שמביא את הכי הרבה רווחים. אי אפשר לחיות רק על מכוניות ספורט, העם, כלומר אמריקה, הוציא SUV.

בשנת 2009 יצאה לאוויר הכבישים פורשה פאנאמרה. אירוע ההשקה התרחש בסין וממש לא במקרה. השוק הסיני הוא קהל מטרע, ענקי, צומח ורעב למותגים. וחוזי מזה הסינים לא קונים מכוניות ספורט אלא דווקא מכוניות סלון-פאה הסינים העשירים מחזיקים נהג צמוד. הסינים אוהבים לימוזינות. שוב קפצו המעריצים המושבעים של היצרן, מה לפאנאמרה, מכונית גדולה וכבדה עם ארבע דלתות ולפורשה ומה פתאום הם לקחו את האייקון הקדוש 911 והעתיקו את העיצוב שלו העתקה גסה לכדי לימוזינה. מחאה נחמדה אבל מי שקובע הם בעלי המניות והם אלה שסופרים את הכסף. ושוב הוחלט לצאת עם הדגם הזה שצפוי להכניס ליצרן הגרמני הקטן רווחים גדולים. וכך בדיוק היה. פאנאמרה קוצר הצלחה רבה ומכניס רווחים יפים. המנוע של פאנאמרה הוא פורשה אורגינלי ומיוצר בשטוטגרט אבל שאר החלקים מיוצרים על-ידי פולקסווגן.

...

אני מנווט את פאנאמרה, 966 אלף שקל לפני תוספות, מחוץ לעיר ומתחיל לצבור מהירות. יש כאן כיוון מתלים אלקטרוני. המכונית יכולה להיות רכה ודי נוחה וגם קשוחה למדי. אני מעדיף את המודד הקשוח שלה. בחירה במצב הספורטיבי משפיעה גם על תגובת המצערת (חדה יותר) ועל תגובה ההילוכים (החלפות מהירות ובסל"ד גבוה יותר בזמן תאוצה).

הנהגה בגרסה זאת היא אחורית. ההספק המרבי 400 כ"ס עגולים. הרעש מהגיהנום. אני מת על הרעש הזה. רק לתת גז ולהקשיב לסימפוניה הזאת לשמונה צילינדרים בתצורת V. חבל שלא באתם איתי.

אני רוצה לדבר דווקא על הדגמים הלא ספורטיביים. ראשית פורשה קאין, "הג'יפ" של פורשה.

פורשה קאין הושק בשנת 2002, פרי תכנון וייצור משותף עם פולקסווגן (פולקסווגן טוארג ואאודי Q7 הן תאומות לא זהות). מעריצי פורשה ראו את קאין והתחילו לצעוק, לבעוט ולבכות. מה ליצרן מכוניות הספורט הטהורות ולרכב

פורשה פאנאמרה S

מחיר: 996 אלף שקל

שנת השקה: 2009

הנעה: אחורית

מנוע: 4806 סמ"ק, בנזין V8

הספק מרבי: 400 כ"ס ב-6,500 סמ"ד

מומנט מרבי: 50 קג"מ ב-3,500 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 5.4 ש"

מהירות מרבית: 282 קמ"ש

צריכת דלק ממוצעת (נחוני יצרן): 9 ק"מ לליטר

צריכת דלק בפועל: הרבה

מבחן ריסוק: אין ציון פומבי

כריות אוויר: 8

בקרת יציבות: יש

אורך: 497 ס"מ

רוחב: 193 ס"מ

גובה: 142 ס"מ

בסיס גלגלים: 292 ס"מ

נפח תא מטען: 445 ליטרים

משקל עצמי: 1,860 ק"ג

נפח מיכל דלק: 100 ליטרים

צמיגים: קדמיים 245/50/18, אחוריים 275/45/18



סיטרואן DS5. להרגיש כמו בתא טייס

מי אני ומה שמי

הרבה פעמים אנחנו מבקשים ללכת רחוק, להתרחק מההמולה שמסביב כדי לחשוב על הדברים לעומק. אני ירדתי למדבר כדי לנסות להבין למה התכוון המשורר של הסיטרואן DS5 מאת: ערן אביבי | צילמה: שירי אביבי

האטום לאור באופן חלקי. אני עומד על הגבעה הכי גבוהה באזור, ממתיין לשמש. הסיטרואן ממתינה בחנייה. לצידה יש עוד הרבה מכונות, חלקן יקרות יותר ממנה אבל היא מושכת הכי הרבה מבטים. גם בכביש. כולם מנסים להבין את הסיטרואן הזאת. גם אני. עדיין לא הצלחתי למצוא הגדרה מתאימה.

מצד אחד יש צמיגים בחתך נמוך על חישוקים גדולים. מצד שני ההיגוי לא הכי חד. מצד שלישי המנוע חזק אך התחושה בדוושה אנמית ולא מזמינה להאיץ. השמש מסרבת לזרוח ואני נכנס לאוהל לתפוס תנומה לפני הדרך צפונה. אולי בבוקר אקום עם התשובה.

כבר צהריים. תא המטען עמוס ושירי כבר מאורגנת בכיסא הנווט. אני לוחץ על הכפתור ההנעה והמזגן מתחיל לקרר את החלל הלוהט. הסיטרואן יוצאת כמעט אחרונה ממגרש החנייה. מכונת בולטת בייחודיות שלה, בולטת בחוסר ההגדרה שלה.

מתיישב בתא הטייס של הסיטרואן DS5. הרבה כפתורים מול העיניים, מעל העיניים, מתחת לעיניים, מתחת לידיים, ליד המושב, מאחורי ההגה, על ההגה. בכל מקום יש כפתורים. את חלקם הבנתי. את חלקם עוד לא.

מתניע בלחיצת כפתור. 1.6 ליטר טורבו במין 95 אוקטן. ההגה נעים למגע. המושב קצת פחות. גם מנגנון העיסוי המשולב בתוכו לא משכנע אותי. מזל שמערכת הסאונד מאוד איכותית. אהוד בנאי שר על פרדס חנה כרכור, על שיירה שהולכת לחזית, על עיר מקלט. אני נוסע עד סוף העולם ופונה שמאלה. היעד עזוז. שירי מתעוררת מהשיבושים בכביש שהסיטרואן מתרגמת לקפוצים לא נעימים. מזל שמערכת הסאונד איכותית. עם סאונד כזה אני מוכן לסלוח כמעט על הכל.

לילה יורד. המוזיקה חזקה ואנחנו חוקרים בלי הפסקה. אור ראשון עולה על המדבר. שירי נכנסה למאהל הבדואי

לצידה יש עוד הרבה מכונות, חלקן יקרות יותר ממנה אבל היא מושכת הכי הרבה מבטים. גם בכביש

סיטרואן DS5

מחיר: 234,990 שקל

קבוצה: מנהלים - יוקרה

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 1598 סמ"ק, במזין טורבו

הספק מרבי: 156 כ"ס ב- 6000 סמ"ד

מומנט: 24.4 קג"מ ב- 1400 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 9.7 ש"

מהירות מרבית: 202 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק - נתוני יצרן: 14 ק"מ לליטר

צריכת דלק - מבחן: 11.3 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: 7

בטיחות - מבחן ריסוק: 5 כוכבים

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

אורך: 453 ס"מ

רוחב: 187 ס"מ

גובה: 151 ס"מ

בסיס גלגלים: 273 ס"מ

נפח תא מטען: 468 ליטר

נפח תא מטען בקיפול מושבים: 1288 ליטר

צמיגים: 235/40/19

משקל: 1420 ק"ג

רנו קאפצ'ור, תכניסו קצת צבע לחיים

אלעד שלו טס לצרפת כדי לבדוק האם ניתן להכניס בין שתי נקודות עוד נקודה

מאת: אלעד שלו | צילום: יח"צ חו"ל

אם גלישה זה בים ולא על הספה זה סימן שאתה צעיר. אם כדור זה להקפצה ולא להורדת כולסטרול זה סימן שאתה צעיר. אם רוח מרחבים עדיין את שערות ראשך מבדרת ולא את שערות צווארך, זה סימן שאתה צעיר. ואם אתם כבר צעירים אז כנראה שאתם קהל היעד של רנו קאפצ'ור (Captur). החדשה. ההשקה של קאפצ'ור הקרוסאובר החדש של חברת רנו, נערכה בבאריץ' (Biarritz), עיירת נופש יוקרתית על חוף האוקיינוס האטלנטי. כאן צולם הסרט "זורח השמש" ע"פ ספרו של ארנסט המינגווי. וכאן, בחזית המלון שלנו, שהיה בעברו מעון הקיץ של נפוליאון השלישי ורעייתו הקיסרית אז'ן, ניצבות שתי שורות של הקאפצ'ור החדשה, שורה בכחול מטלי עם גג לבן של דגמי הדיזל ושורה בכתום מטלי עם גג שחור של דגמי הבנזין עם הגיר הרובוט.

מתחילים בדיזל

המורה שלי לנאומטריה לימד אותי, שבין כל שתי נקודות אפשר תמיד לדחוף עוד נקודה. הונו קאפצ'ור נכנס בין סגמנט רכבי הפנאי הקטנים כדוגמת הניסן ג'וק לסגמנט רכבי הפנאי המשפחתיים כדוגמת הקיה ספורטז'. רנו קאפצ'ור נחשף בתערוכת ז'נבה בשנת 2011 כרכב קונספט, עם צורה עגלגלה ומרכב שלוש דלתות. הקאפצ'ור המקורי היה מוחאץ יותר מבן משפחתו הצעיר, הניסן ג'וק. הרבה מהעיצוב המקורי הנועז של דגם הקונספט נשר בדרך והקאפצ'ור החדשני מציג עיצוב שמרני יחסית, למעט פרט אחד – שימוש בשני צבעים למרכב.

הקאפצ'ור יושב על פלטפורמה של רנו קליאו דור 4, ששווקה בארץ טרם החל. הקליאו החדשה הנוחילה לקאפצ'ור גם את הסבכה הקדמית עם סמל רנו הגדול, יחידות הפנסים וקווי המותניים התפוחים. הקאפצ'ור גדול במעט מהקליאו עם אורך של 4.12 מטר, רחב של 1.77 מטר וגובה של 1.57 מטר. בסיס הנגלים נשאר זהה ועומד על 2.59 מטר. מרווח גחון נדיב ביותר – 20 ס"מ. ואילו נפח תא המטען עומד על 377 ליטר. אחרי דיאטה רצחנית עומד המשקל היבש על 1,180 קילו, רק 100 קילו יותר מהקליאו. מסקנת בניינים: קאפצ'ור הוא קליאו על עקבים.

התארגנות מהירה, מקבלים הדרכה מאנשי רנו (לא לנוע מהר! יש מיליון מצלמות מהירות בדרך) ויוצאים לדרך. כל זוג עיתונאים מקבל רכב מבחן. היעד הוא סן סבסטיאן, עיר בצפון מזרח ספרד, קרוב לגבול עם צרפת. הרכב שנבחר לנו ליום הראשון היה הקאפצ'ור עם מנוע

הדיזל, 90 dCi: מנוע נפח 1.5 ליטר טורבו דיזל בהספק 90 כ"ס ב-4,000 סל"ד ומומנט מרבי של 22.4 קג"מ ב-1,750 סל"ד, המשוךר לחיתת ידינית עם חמישה הילכים. לא אלאה אתכם בבלאות של המנוע, פשוט אציין שקשה לעקוף עם המנוע הזה, גם אם לוחצים ברגל בכדה מאוד על הדוושה הימנית.

אנשי רנו מאוד גאים במנוע הדיזל הזה, עיניהם בורקות כשהם מספרים בחצי סוד שאפילו חברת מרצדס הביעו התעניינות במנוע. אז זהו שאמרת, ישנם שאוהבים גבינה צרפתית. לעת עתה, גרסה זו אינה אמורה להגיע לשיווק בארץ.

חוזרים למלון, עולים על חליפות, יורדים לבר, שותים כמה כוסיות והחליפות יורדות. אפשר לתפוס לשויה פחות מעובת את החבר'ה של רנו. אני יושב עם דויד קרפיני, מנהל הפרויקט של רנו קאפצ'ור, שלפי הדיבור הנרגש והניצוץ בעיניו ראים שהיא הבייבי שלו. לשמוע ממנו על הקאפצ'ור זה ממש כמו לשמוע אמא נרגשת שזה עתה ילדה את ילדה הראשון. לפי תאוריו את הפרויקט, נראה שהילדה היתה ללא אפידורל.

האם מתוכנן לקאפצ'ור מרכב ארוך לשבעה מושבים?

יש תכנון כזה, אך כרגע אין תאריך לגרסת מרכב כזו.

האם מתוכננת גרסת 4x4?

לפי מחקרים שערכנו, הלקוחות שלנו אינם מעוניינים בהנעת 4x4, סוג כזה של הנעה היה מצריך שיוניים במרכב, דבר שהיה מעלה את מחיר הרכב ומעלה את צריכת הדלק.

האם נראה בעתיד קאפצ'ור היברידי?

כמונו חברת רנו אינה עוסקת בייצור מכוניות היברדיות, אנונו מייצרים רכבים חשמליים או רכבים עם מנועי בעירה.

גומרים בבנזין

ביום השני התיישבנו בקאפצ'ור שאמור להגיע לארץ הקודש – גרסת TCe120: מנוע בנפח 1.2 ליטר טורבו המספק 120 כ"ס ומומנט מרבי של 19.4 קג"מ ב-2,000 סל"ד. מנוע זה משוחרר לחיתת רובוטית כפולת מצמדים (EDC) בעלת שישה הילכים. תא הנוסעים של רנו קאפצ'ור מציע כמה פתרונות מעניינים וחדשים. ריפודי המושבים, למשל, ניתנים להסרה מהירה על ידי רוכסנים כך שניתן גם לכבסם במכונת כביסה וגם להחליפם לריפודים אחרים. תא הכפפות המסורתי הוחלף במגירה שנושלת החוצה. שורת המושבים מאחור נעה על מסילה עם טווח כיוון של 160 מ"מ לנפנים/

אחור. פרסונליזציה זהו שם המשחק. כמות האפשרויות להתאמה אישית של הרכב הן כמעט בלתי מוגבלות. ברנו יאפשרו לרוכשים לבחור את הצבע של חישוקי הסנסונות, לשלב בין שני צבעים למרכב הרכב (צבע שונה לגג), להזמין גרפיקות ייחודיות שיודבקו על מכסה המנוע, לבחור בין שישה גוונים שונים לתא הנוסעים ובין ארבעה גוונים שונים לריפודי המושבים.

איכות החומרים ברכב אינה אחידה, חלקם משדרים חוזק ונעימים למגע וחלקם פלסטיקיים קשיחים וזולים. לא הייתי ממליץ לנסות ולהפעיל כוח על המגירה הנשלפת, היא עלולה להישאר ביד וניתן יהיה אחר כך להשתמש בה ככובע לים למשל.

מכונות את מערכת הניווט ויוצאים לדרך. הניווט קצת איטי, תיבת ההילוכים כפולת המצמד מעבירה הילוכים בצורה טובה אבל היא לא חדה כמו זו של פולקסווגן. רעשי הכביש מצליחים לחדור לתא הנוסעים וקצת צורמים בזמן שיחה או שמיעת מוסיקה.

הנסיעה היא בין כפרים צוריים וחוות שמציעות את מרכולתם – ינות מחבל בורדו עם גבינות מקומיות שאפילו מוציאות מאנשי רנו קריאות "או לה לה". הכבישים מפותלים ודרוש ריכוז מרבי מהנהג. הקאפצ'ור שומר על קו הנסיעה בזכות הגה תקשורתי ומתלים מוקשחים, דבר שקצת פוגע בנוחות הנסיעה של היושבים מאחור. צריכת הדלק המוצהרת של היצרן עומדת על 18.5 ק"מ לליטר, לפי מחשב הדרך בנסיעת המבחן צריכת הדלק עמדה על 12 ק"מ לליטר. אנונו מחליטים לוותר על מערכת הניווט ופשוט לזרום לאן שהקאפצ'ור יקח אותנו, נתקלים בחנות שוקולד קטנה עם מוכרת מתוקה שלא ראתה מימיה ישראלים. לפעמים צריך ללכת לאבוד כדי למצוא את עצמך.

בדרכנו חזרה לארץ עצרנו לכמה שעות בפריז, בין ריחות הבשמים וחניויות היוקרה של השאנז אליזה נכנסתי לחנות של חברת רנו, בימים אחרים מוצגות ברחבי החנות דגמי הקונספט של רנו או דגמי היוקרה. אבל ביום הזה כל החנות היתה מלאה בדגמי הקאפצ'ור בכל הצבעים האפשריים. דבר המלמד על החשיבות של הקאפצ'ור לחברת רנו. הקאפצ'ור אכן משדר מסר צעיר ומאפשר אין ספור התאמות אישיות, מנוע הטורבו החדש מסוידרת ENERGY ותיבת ההילוכים של רנו מוכיחים קפיצת מדרגה. המרווח בתא הנוסעים מתאים למשפחה צעירה עם שני ילדים ובשורה התחתונה רנו קאפצ'ור יכולה לרוות חלופה מקורית לרכב המשפחתי הרגיל.



רנו קאפצ'ור, חלופה מקורית למשפחה הצעירה



רנו קאפצ'ור ניתן לבחור בין שישה גוונים שונים לתא הנוסעים

רנו קאפצ'ור

מחיר: טרם נקבע

קבוצה: כביש שטח רך

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 1,197 סמ"ק, במזין טורבו

הספק מרבי: 120 כ"ס ב-4,900 סל"ד

מומנט: 19.4 קג"מ ב-2,000 סל"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 10.9 ש"

מהירות מרבית: 192 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית – רובוטית כפולת מצמדים

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק – נתוני יצרן: 18.5 ק"מ לליטר

צריכת דלק – מבחן: 12 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: אין נתון

בטיחות – מבחן ריסוק: טרם נבחנו

כריות איר: 4

בקרת יציבות: יש

אורך: 412 ס"מ

רוחב: 177 ס"מ

גובה: 157 ס"מ

בסיס גלגלים: 259 ס"מ

נפח תא מטען: 377 ליטר

צמיגים: 205/60/16

משקל: 1180 ק"ג



סיאט אלהמברה.
מיניוואן בגדול מלא

ספרדי כפול

כשמזמינים המבורגר ספרדי יודעים שהוא יהיה מפולפל, חריף ועם טעמים חזקים. וכשמזמינים מיניוואן ספרדי? קפצנו לברצלונה לבדוק כתב וצילם: ערן אביבי, ברצלונה

איש אינו מצפצף או דוחף את המדושים. הורדת קצב הנסיעה מאפשרת גם ליהנות מהנוף המלווה את המסלול שלנו: צוקים, יערות, בתים עתיקים ומרשימים לצד כרמים, שדות ורצועת חוף ארוכה ויפיפה. אחרי ארוחת צהריים עצרנו בעיירת הקיט Sitges. חנייה של דני עדיין שומרת לו אמונים ואנחנו מוצאים חנייה בקלות. אני מחזיק אצבעות שהיא מספיק גדולה עבור האלהמברה שאורכה קרוב ל-5 מטר. מזל שיש חיישני חנייה קדמיים ואחוריים פלוס מנגנון חנייה אוטומטי. בסך הכל האלהמברה מציעה אבזור נדיב. 7 מקומות מלאים. בשורה האמצעית מובנים שני מושבי בוסטר קלים לתפעול בכיסאות הצדדיים. יש מיזוג אחורי גם ליושבי השורה השלישית, תאי אחסון לרוב ואפילו שקע 220V אינטגרלי. תא המטען קטן כל עוד כל המושבים פתוחים וגדל בהתאם לקיפול המושבים. בסיאט הזאת יש הרבה אפשרויות לקיפול המושבים. אחרי תה מתוק בבית קפה קטן בסמטאות Sitges, אנחנו חוזרים למלון ומחזירים את מפתחות המיניוואן המפנק לספרדים שהעניינים שלהם עדיין מבקשות עוד קצת שינה. עכשיו נותר רק לגלות איך יגיבו כאן בארץ למיניוואן של סיאט בסגנון הספרדי המעודן, שמחירו נקבע על כמעט 200 אלף שקל, סכום גבוה לרכב של יצרן שנתפס מומחה למכוניות קטנות, ספורטיביות ובדרך כלל זולות.

ראשון בבוקר. העיר מנוממת. נציגי סיאט עם עיניים עייפות ורצון עז לחזור למיטה מוסרים לנו את המפתחות לאלהמברה, מיניוואן בגודל מלא שמגיע בימים אלה לישראל. האלהמברה אינה מכונית חדשה. הדור הנוכחי הושק לפני כשנתיים באירופה. כיום, בזכות תנאי שוק מתאימים, היא עושה את דרכה לישראל. אז אנחנו עשינו את דרכנו לספרד כדי לנהוג בה ולספר לחבר'ה. ברחובות ברצלונה והפרברים רואים הרבה אנשים לבושים בגדי ספורט שצועדים או רצים. יחידים, זוגות וקבוצות. דני נוהג ואני מנסה לנווט. לספרד יש אלופים רבים בענפי ספורט שונים, מכדורגל דרך נהיגה, טניס ועוד. לא במקרה סיאט היא המותג הדינאמי של קונצרן פולקסווגן. אנחנו מתחילים לטפס בכביש מפותל וצר היוצא מהפרבר Gava לכיוון העיירה Begues. מנוע ה-1.4 ליטר טורבו בנזין מתאמץ לשמור על הקצב המהיר שאנחנו דורשים ממנו. עם משקל של כמעט 1.8 טון, 150 הסוסים של המנוע מזיעים מאוד תחת רגל ימין כבדה. אחרי כמה קילומטרים בודדים החלטנו להוריד קצב. האלהמברה היא מיניוואן ולא מכונית ספורט ומומלץ לנהוג בה בהתאם לרכב המסיע משפחות מרובות ילדים. בנוסף, מאות רוכבי אופניים מדושים לצידנו על הכבישים. מדהים לראות איך הנהגים המקומיים מתייחסים בכבוד לרוכבי האופניים.

מנוע ה-1.4 ליטר טורבו בנזין מתאמץ לשמור על הקצב המהיר שאנחנו דורשים ממנו. עם משקל של כמעט 1.8 טון, 150 הסוסים של המנוע מזיעים מאוד תחת רגל ימין כבדה

סיאט אלהמברה

מחיר: 197,900 שקל
קבוצה: מיניוואן בגודל מלא
מקומות ישיבה: 7
הנעה: קדמית
נפח מנוע: 1390 סמ"ק, בנזין טורבו
הספק מרבי: 150 כ"ס ב- 5800 סמ"ד
מומנט: 24 קג"מ ב- 1500 סמ"ד
תאוצה ל-100 קמ"ש: 9.9 ש"
מהירות מרבית: 197 קמ"ש
תיבת הילוכים: אוטומטית - רובוטית כפולת מצמדים
מספר הילוכים: 6
צריכת דלק - נתוני יצרן: 13 ק"מ לליטר
צריכת דלק - מבחן: 10 ק"מ לליטר
דרגת זיהום: 11
בטיחות - מבחן ריסוק: 5 כוכבים
כריות אוויר: 7
בקרת יציבות: יש
אורך: 485 ס"מ
רוחב: 190 ס"מ
גובה: 172 ס"מ
בסיס גלגלים: 291 ס"מ
נפח תא מטען: 267 ליטר
נפח תא מטען בקיפול מושבים: 2297 ליטר
צמיגים: 215/60/16
משקל: 1790 ק"ג (כולל נהג)



מרצדס יונימוג
U4000. יכולת עבירות
בסטנדרט אחר



מה תרצה להיות

כשתהיה גדול

יש לי עוד שריטות מוטוריות וקיבעונות לא מוסברים אבל
באולם התהילה חונה יונימוג, ספק טרקטור, ספק משאית.
יום אחד יהיה לי כזה | מאת: גיא רוסו | צילם: גלעד קוולרצ'יק



הפרי יצירתו של צחי, מדריך הנהיגה שלי. ברחבה עומדים שני דגמים, הבכיר בקבוצה שמיד קיבל אצלי את הכינוי הפיל האפור על משקל הפיל הלבן של התייר מדמרק שפגשתי כמדומני אי שם בעבר השני קטן יותר שלפני התמונות בחבורות יכול להיראות כמו איזה חרגול עם כל האביזרים שאפשר לחבר לו - ממטאטא רחובות ועד מפלסת של. מטפסים כמעט שני מטרים לקבינה, מתיישרים על הכיסא והתחושה היא כשל משאית לכל דבר. נגלגל הגה גדול ושטוח, בוררים ולחצנים, ידיות ומנופים, צג מודרני וידית היולכים ארגונומית קטנות וסקסית. למה אין בורר כזה ברכבי שטח או חס וחלילה במכוניות נוסעים? הגיר רובוטי ויש שפע של היולכים לברור מתוכם. נועלים דיפרנציאלים, מעבירים ל-Low ואת הצב מחליף פרד עמוס, עוד לחיצה על הנהיגה המרכזית ונוסעים. הצלקת שלי מפמפמת אדרנלין והחשק מציף את הגוף. צחי צמוד אלי ומתקן היכן שצריך. ראשון Low יכול לשמש לנסיעה איטית וקבועה של קמ"ש בודד ללא קשר לטופוגרפיה. במצב הזה אפשר לגרור באמצעותו רכבת שלמה. יש שישנה היולכי חורס שונים, המהיר ביותר עד 30 קמ"ש.

אנחנו מגיעים למכשול הראשון - בור עמוק. נכנסים ויוצאים בלי מאמץ. הלאה לשני - קורות אדנים משודכים לגבעה מלאכותית, עולים ויורדים כאילו כלום. לפנינו המכשול השלישי, עלייה של 40 מעלות בקירוב מצופה בטון. הפיל ניצב מול העלייה, היולך ראשון ומתקדמים בקצב אחיד. שמיים, שמיים, שמיים. בשמשה הקדמית רואים רק כחול. מהחלון הצדדי אפשר לראות את שולי העלייה כך שאין צורך במכוון. עוברים את השיא, לחיצה קלה על הבלמים, מקפיצים שני היולכים וגולשים הלאה למכשול הרביעי, מדרגת סלע של 40 סנטימטר ועליה עוד מספר סלעים. גז קבוע, הצמיגים הענקיים מקפצים קדימה ואנחנו מיטלטלים קלות בקבינה, יורדים וממשיכים למכשול האחרון, רצף סלעים בויגז לדמות הצלבות. צחי מתנצל שהמכשול הזה הותאם יותר לאחיזת הקטן, ואכן חוץ משיפוע קל לא מורגש כלום. אני מנסה לחשוב על כלים סטנדרטיים אחרים עוברים את המסלול ומתקשה לאתר אחד שיסתדר עם כל האתגרים והזוויות. זהו, צריך להיפרד, לתת לעוד מישור לנהוג. מבט אחרון לקבינה, מי יודע... אולי נפגש בהמשך... מתי הפנסיה??!!

הזמינו אותי להשקת יונימוג חדש. לא היססתי ולקחתי יום חופש מהעבודה. מההתרגשות הקדמתי להגיע להשקה ביותר מחצי שעה. כל הדרך ניסיתי לשחזר למה השם "יונימוג" גורם לי לתחושה הזו.

במערפל אני זוכר אי שם באמצע שנות השמונים בכתבה במגזין בצרפתית שאבא הביא באחת הנסיעות שלו. לא הבנתי את התוכן אבל תמונות של הדאקאר צרבו בתודעה שיום אחד יהיה לי כזה. זאת לא שריטה רגילה, זאת צלקת עמוקה שמתעוררת לחיים בכל פעם שאני פוגש אחד. יש לי עוד שריטות מוטוריות וקיבעונות לא מוסברים אבל באולם התהילה חונה יונימוג.

יונימוג, ספק טרקטור ספק משאית, כלי עבודה לכל דבר. בטח לא מפנק כמו רכב שטח נורמטיבי אבל זה מה שעושה לי את זה. נדיר לראות דבל קבינה כך שאת המשפחה תשמרו לתוכנית אחרת, גם ככה לא נראה לי שמישהו ירצה להשתלב או לחילופין ישרוד יותר מחצי טיול. עדיף לטייל עם יונימוגים אחרים. ככה לא תצטרכו לחכות לאף אחד במכשול עבירות ולחילופין לא יחכו לכם בסוף כביש 6. רצים לי בראש זיכרונות ומפגשים: קיבוץ אפיקים, חצרים, בר גיורא, אפריקה, עין עירון, תיירים גרמנים שחוצים את ישראל, 7 אנשים' בארגנטינה, מילואים בחרמון, מועדון יונימוג הישראלי, גם הם הגיעו להשקה.

אני זוכר בתיירים הגרמנים שבסך הכל עצרו לחינן לילה בתחנת דלק בעבדת. אבל יש בעיה, הישראלי התורן כבר יושב וטוחן להם את השכל. מה עושים? מחכים שהישראלי הנודניק יעזוב ואז באלגנטיות מזמינים את עצמנו להתיישב. כמה מילים ותמונות, משאירים פרטים בתקווה לשיחת טלפון בסגנון "קום הלפ?". בצעירתי הייתי עם פחות טאקט, מזמין את עצמי לקבינה בידיעה שהנסיעה רק תרחיק אותי מהיעד בכמה קילומטרים וכל זאת על מנת לחוש את הטרטור הבלתי מוסבר הזה. מי צריך חוליו אינגלסיאס כשיש לך יונימוג. מוזר שכשחושבים על יונימוג, חושבים על הפנסיה. התדמית של הבוגר המתון בדיגום מלא חוצה יבשות ולא מחפש הרפתקאות של עבירות בשטח קשה. אז בשביל מה קנית יונימוג? כדי להוציא לי את העיניים!! בחוות רונית הקצו שטח לבניית מגרש משחקים אתגרי

מרצדס יונימוג U4000

מחיר: החל מ-500,000 שקל

מידות: אורך - 5.4 מ'; רוחב - 2.4 מ'; גובה - 2.7 מ'

משקל: עצמי - 4.3 טון; העמסה - 7.5 טון; כולל - 11.8 טון

מנוע: 4.8 ליטר טורבו דיזל; 4 צילינדרים בטור; 218 כ"ס בתקן יורו 5 מתקדם

גיר: רובוטי, מצב רגיל - 8 היל' קדימה, 6 היל' אחורה (30 קמ"ש מקס'). עבודה - 8 היל' קדימה (15 קמ"ש מקס'), 6 היל' אחורה (10 קמ"ש מקס')
מהירות, תאוצה וצריכת דלק: לא ישאלו אותך ברמזור 'כמה סוגר?'

צמיגים: סטנדרטי - 365/80/20, מקסימאלי - 455/70/24

זוויות (במעלות): גישה - 44; בטן - 38; נטישה - 51; טיפוס - 45; צד - 38; יכולת הצלבת סרנים עד 60 מעלות

מרווח גחון: 50 ס"מ

מכשול מים: 80 ס"מ סטנדרטי, 120 ס"מ עם קיט יעודי

שליטה על לחץ אוויר: מהקבינה כולל תוך כדי תנועה

קהל יעד: כיבוי אש, קק"ל, עירייות וכד'

ענק לבן ועדין

אמנם יש לו 130 סוסים אבל הם סוסי עבודה ולא מירוץ. בפיאט דוקאטו מקסי עדיף לנהוג בסגנון של נהג משאית ולקחת את הזמן. זה בדיוק מה שעשינו מאת: ערן אביבי | צילם: עירא שמש



פיאט דוקאטו מקסי: תא מטען גדול ויעיל

עכשיו זאת אחת מהן. לדוקאטו יש 130 סוסי עבודה והכל רגוע. כל ניסיון להאיץ לא תורם הרבה מעבר לרגע. עדיף לאט. עכשיו מתגלה חסרונה של בקרת השיוט שדווקא מתאימה כל כך לאופי הנסיעה הזה. כשעה לאחר היציאה לדרך, אנחנו חונים ליד המכולה בתוכה נמצאות פלטות העץ הכבדות. אנחנו פותחים את דלתות תא המטען: שתיים אחוריות שנפתחות לצדדים ודלת נגללת בצד ימין ומגלים שרצפת התא עשויה אלומיניום מחוספס ודפנות התא מכוסות בד שחור עמיד וחזק. יופי. יש גם הרבה טבעות לעיון הציוד ובסופו של עניין תא המטען משדר תכליתיות ופונקציונליות. חצי שעה לאחר מכן אנחנו סוגרים את הדלתות ויוצאים דרומה לכיוון קיבוץ יקום. הדוקאטו, גם עם מטען במשקל של טון, שומר על אופי הנסיעה הרגוע. כושר הסחיבה לא נפגע כלל. יותר מכך, היכולת של הרכב לספוג מהמורות השתפרה במעט ועכשיו היא סבירה. לאחר שעה קלה אנחנו חונים ביקום ופורקים את הפלטות. הצוות מתחיל להרכיב את המסלול לקראת הצגתו לקהל. בדרך חזרה, אנחנו מסכימים שהדוקאטו בהחלט התאים למשימה ועדיין היינו שמחים לקצב קצת יותר מהיר, בעיקר עכשיו בסוף היום כשכבר מאוחר ואנחנו רוצים להגיע הביתה.

מסלול האופניים בנוי מ-20 פלטות עץ אורן כבדות וגדולות במשקל כולל של טון. סנדר לא יעזור כאן. צריך מסחרית גדולה. "זאת משימה לפיאט דוקאטו מקסי", אני אומר ומרגיש כמו בסדרת הטלוויזיה המצוירת 'חבורת איינשטיין' שבה ארבעת הילדים וטיל, החללית שלהם, תמיד נכונים לצאת למשימה באשר היא. אנחנו מתייצבים במתחם המסחריות של סמל"ת בחולון לאסוף את הפיאט דוקאטו מקסי. עם תא מטען באורך של 2.67 מטר וכושר העמסה של כמעט 2 טון, לא תהיה בעיה להוביל באמצעותו את המסלול כולו. מטפסים לתא הנהג ומגלים שפיאט הנהג הידראולי. אנחנו מכוונים אותו לפי המשקל שלי, האוחז בהגה. הספסל לנוסעים פשוט והנוחות סבירה. תא הנוסעים עוטה פלסטיק פשוט וזול ותאי האחסון לא יעילים מספיק. מניעים את מנוע הטורבו דיזל ויוצאים צפונה לכיוון מושב עין עירון להעמיס את המסלול המדובר. כבר בתחילת הנסיעה הדוקאטו מתגלה כענק לבן ועדין. קצב הנסיעה נינוח והעברת ההילוכים חלקה וקלה. אין דרמות ואין התרגשות. פשוט לעבור ל-Mode של נהיגת משאית מבחינת הראש ולפעול בהתאם. יש תקופות בחיים שאני יכול להתמכר בקלות לסגנון כזה של נהיגה ולמזלי

הדוקאטו, גם עם מטען במשקל של טון, שומר על אופי הנסיעה הרגוע. כושר הסחיבה לא נפגע כלל. יותר מכך היכולת של הרכב לספוג מהמורות השתפרה

פיאט דוקאטו

מחיר: 230,000 שקל + מע"מ (שווי שימוש 0)

קבוצה: מסחריות - רישיון נהיגה B

מקומות ישיבה: 3

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 2300 סמ"ק, דיזל טורבו

הספק מרבי: 130 כ"ס

מומנט: אין נתון

תאוצה ל-100 קמ"ש: אין נתון

מהירות מרבית: אין נתון

תיבת הילוכים: ידנית

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק - נתוני יצרן: אין נתון

צריכת דלק - מבחן: 10.3 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: אין נתון

בטיחות - מבחן ריסוק: טרם נבחנה

כריות אוויר: 2

בקרת יציבות: אין (יש בקרת משיכה)

אורך: 600 ס"מ

רוחב: 205 ס"מ

גובה: 252 ס"מ

בסיס גלגלים: 403.5 ס"מ

נפח תא מטען: 13 מ"ק

צמיגים: 225/75/16

משקל: 2180 ק"ג

רכילות על גלגלים

אורן קוזלובסקי מאוכזב מהחד גוניות בבחירת כלי הרכב של ידועני ישראל. איפה הצבעים השמחים והיכן האמירה האישית? מה כלי הרכב של ידועני ישראל אומרים עליהם החודש? בעיקר שהם משעממים ולא משקיעים באופנת הכביש כמו שהם משקיעים בבגדים שמגדירים אותם מאת: אורן קוזלובסקי



צילום: חת סטילברט

וכב הילדים, הבהדרן ושחקן התיאטרון העטוק, טל מוסרי, התחדש בסיאט לאון 1.8 tsi לבנה ונתפס מדחוף על כך בטלפון למערכת ששטוס 2013. רגע לפני שתיבחר הכיתה שטטוס לחול, התחמש הוכבכ במנוע טורבו שיכול להטיס אותו מפריקט לפריקט. עוד קצת מאמץ ותעווה היו מקנים לו את ההובלה החודש. זה לא שחיפשנו את צביעת הרפסול הספורטיבית או צהוב זרחני עוקר עינים, אבל לבן? בכל מקרה, מה שמתחת למכסה המנוע הוא שקובע. הליאון מרגשת מספיק לנהיגה ומאפשרת לשלב בין המראה הצעיר והדינאמי לבין הרצינות המעוטבת של קבוצת פולקסוואגן הגרמנית. מסתבר שמעבר למראה המתוק והנקי של מנחה לכל המשפחה, כזה שמתאים לילדים ונוער, יכול טל מוסרי לשחרר את הראש ולבחור בגלגלים חמים ומהנים.



צילום: יח'צ

אורי גוטליב, חובב רכב ובהדרן, קפץ לאלפיות הטנים לנוער ברמת השרון. האירוע היה בחסות מותג הפרימיום BMW בו הוצגו לקהל המקומי חלק מהדגמים הבולטים ל-2013. מעניין אם בעקבות האירוע יחליף גוטליב את האלמה הספורטיבית באחד מדגמי ה-M-הספורטיביים של המותג?



צילום: הרחם לכפר

בדיוק כמו וינט במדור הקודם, כך גם דנה פרידר התחדשה באודי A1 חדשה בצבע לבן. אני לא בטוח אם רשמתי לכם כבר שלבן משעמם אותו, אז רק בשביל הפחטוקול- למה ל ב ו! דנה התחדשה באודי A1 הקטנה והמהונגת. המנוע? 1.4 tfsi עם תיבת הילוכים ssg אוטומטית כפולת מצמדים. כמו שכתבנו בעבר, הבחירה החסכונית לידוענית העירונית. האודי מסתמנת כחביבת הסלבויות האופנתיות וככר מצטרפת דנה לחבורה של דוגמניות, שחקניות וסתם מפורסמות שבחרו כולן בלבן של המותג הגרמני.



צילום: סטואי עיר דוד

את המקום החשמלי תופס המגיש ושדרן הרדיו קובי אריאלי. הדתי הכי מחובק ביירה החילונית נתפס מטייל בעיר דוד על סאגווי חשמלי. הטויל באתר הירושלמי המפורסם, עם קסדה ומגנים ובמהירות של עד 12 קמ"ש, עשו טוב לקובי (אם לשפוט על פי החיוך). הכלי החשמלי, שסומן עד לפני כשלוש שנים, כפלא אופנתי, הפך בשנתיים האחרונות לאטרקציה ותיירותית.



צילום: עמליז סטוריו

עברי לידר האופנתי והמוקפד מפניו בימים אלו ידידותיות לסביבה. הזמר התחדש בלקסוס - 2008 tds היברידית וירוקה במיוחד המשלבת בין מנוע בנזין בנפח 1.8 ליטר ומנוע חשמלי המספקים יחדיו כ-136 סוסים. לידר בחר במסגרת בצבע אפור עכבר ומלא הספיק לרדת איתה ולחרוש את כבישי ישראל. עם צריכת דלק של 24 ק"מ לליטר ודרגת זיהום אוויר 2 נמוכה במיוחד, יכול הזמר להרשות לעצמו לשיר כל הדרך. מחיר הבסיס של הלקסוס הירוקה כ-173,000 שקל והאמן כפי שניתן לראות בתמונה לא בחר בגרסה הבסיסית. את השירים של לידר אנחנו אוהבים, עכשיו גם את הבחירה המוטורית שלו אנחנו מקבלים בחיוך.

אגם רודברג החליטה להתפנק בסגנון היפה והחיה. אז בלי קשקושים ומגדשי טורבו, ממש אולד סקול אטמוספרי, היא התחדשה בהונדה סיוויק שחורה. במרוב 5 דלתות, לא המחמיא ביותר ליפיפות וזוהרות. המנוע, 1800 סמ"ק, כבר יותר מדבר אלינו. ממקורבים נמסר כי הקו המנחה בבחירה, היה שחור ואלגנטי... מכבדים. עוד נלחש על אוזנו כי את מושב הטרקפיסט בנסיעה הראשונה תפס סמי, הכלב. על זה נאמר- יאללה כלב, "סמי סביב".



צילום: עמליז סטוריו



צילום: יח'צ

אסף אשתר רכש מיצובישי אאוטלנדר Instyle 7 מקומות. מי שזוכר עוד מימי הקומדי סטור עם משפטים בלתי נשכחים בסגנון "יש לי, יש לי, יש לי, עגלנו? לא עגלה..." ושאר פנינים והמשך אחר כך בעברית הרטוה ישר אל תוך השירה העברית והחינויות הכובשת, הפליא בחביבותו והצטלם עם כל צוות בית הפירמידה ברחוב המסגר. הדגם הנבחר, אגב, הינו הדגם הראשון של מיצובישי העושה שימוש בטכנולוגית קלייר-קאט שמטרתה חיסכון בדלק ובזיהום האוויר. מנוע ה- 2.0 ליטר מעמיד לרשותו של אסף 147 סוסים שמעניקים נוחות וגם שומרים על הסביבה. אז יש לי יש לי יש לי- אסף אשתר אאוט סטיילז לא, אסף אשתר אינסטייל...



צילום: ארז

חיוך המדור שייר לבדרן דרור רפאל. דרור השתתף בצילומי סרטון פרסומת למותג קטנוע ד'אלים הקוריאני שזכר לאחרונה אל כבישי ישראל. בסרטון בוחן השחקן את קטנוע הבי-בון 125 בעל המראה היוצא דופן, בשלל מצבים מבדרים. את רכיבת האקסטרים על הקטנוע ביצע הוכב מקצועי, אך מצוות ההפקה נמסר כי השהייה בחברת הבהדרן הייתה מצחיקה ומשעשעת, לא פחות מצילומי הפעלולים. את הצילומים ערך רפאל עבור חברת אלבר שהחלה בייבוא ובשיווק המותג הקוריאני הוותיק. השילוב בין האמן הקורע מצחוק ובין הקטנוע ה'קוריאני' את הכביש, הולידו סרטון עלילתי קצר, הבחין את הסובלנות וחוש ההומור של אוהדי בית"ר ירושלים. את הצלחתו של הסרטון עוד מקודם לשפוט, פיתחים אנחנו במערכת עדיין מחויבים מ'מאחורי הקלעים' של ההפקה המקורית וקוראים לדרור לפתור תכנית באותו הסגנון הבוהנת קטנועים.

העתיד בליסינג הפרטי

הלקוח הפרטי מתחיל להבין שקניית רכב זאת הוצאה ולא השקעה. שוק הרכב הישראלי יילך בעקבות השוק האמריקאי. ראיון עם רני גנץ, מנכ"ל אופרייט | מאת: ערן אביבי | צילום: יח"צ



רני גנץ, בזכות חברת הליסינג היבואן משיג מחיר טוב יותר גם עבור הלקוח הפרטי

סוף עונת התפוזים, הקיץ בפתח ואיתו החום והלחות. גם בשוק הרכב נרשמות טמפרטורות גבוהות. מסירות הרכב גבוהות כמעט כמו בשנה שעברה ואת האש מתחת לסיר המבעבע דואגות להשאיר היבואניות באמצעות מבצעים והטבות גדולות ובעזרת חברות הליסינג שרוצות חלק גדול יותר מהקצפת של העוגה שנקראת הלקוחות הפרטיים.

"אנחנו עדיין מרגישים שהלקוח הישראלי קונה מכונית ב'צורה מרוכזת'. הלקוח עדיין רואה באוטו סוג של השקעה ולא הוצאה. הוא יחפש את הרכב השימושי יותר ופחות את היפה יותר עם הצבע המרשים ביותר", אומר רני גנץ מנכ"ל חברת הליסינג אופרייט, לשעבר אופרייט לים. "הלקוח הישראלי יחפש את האוטו הסחיק, שיהיה לו קל למכור אותו, שהוא גם אמין וכך יהיה לו פחות טרסור ובזבז זמן במוסכים. הנושא הזה של טרסור גם נכון מאוד בתחום הליסינג התפעולי. כל פעם שהלקוח נמצא בלי הרכב הצמוד אליו זאת אומרת שהוא בלי הדיבורית או הדלקן וכדומה, מבחינתו זאת כבר אי נוחות גדולה. מעבר לזה גם כוח המנוע של הרכב עדיין מהווה סעיף חשוב בהחלטה. הלקוח רוצה שכשהוא יעלה לירושלים אז האוטו יסחוב. אפילו אם הוא לא נוסע לשם בכלל. בנושא הסדאן, גם הנושא הזה עדיין נמצא גבוה למעלה בסולם העדיפויות בגלל תא המטען הגדול, היכולת לקחת ציוד רב או את המזוודות כשהוא טס לחו"ל".

אופרייט התחילה לפעול כבר בסוף שנות השישים, כחברת מימון לרכישת רכב. "הידע שנצבר במהלך השנים הביא אותנו לתפיסה בה הנהג הוא הלקוח האמיתי", אומר גנץ, "זאת אומרת שבכל בעיה או עניין, הנהג פונה ישירות אלינו דרך מוקד שירות לקוחות פנימי ולא דרך קצין הרכב. גם אם עכשיו הוא תקוע עם הרכב בסוף העולם, אנחנו קודם נדאג לחלץ אותו ואת המשפחה שלו ורק אחר כך את המכונית. גם אם זה אומר לשלוח מוניט שתאסוף אותו. זה הכל חלק מתודעת השירות שלנו וזה גם נכון לאופן בו אנחנו מטפלים במכוניות. באופרייט עובדים רק עם מוסכים מורשי יבואן, הצמיגים המוחלפים תמיד יהיו באיכות טובה, קוריאניים על פי רוב - לא הכי יקר ובטח לא הכי זול".

מהם לדעתך החסמים בשוק הרכב הישראלי?

כיום לשוק הרכב בישראל אין לאן לגדול מבחינת כמות כלי הרכב על הכביש. נכון שבארץ יש 300 כלי רכב לכל 1000 נפשות. בארה"ב זה עומד על 800 ואילו באירופה וביפן זה 600 רכבים לכל נפש. אבל כאן יש מס קנייה גבוה וצפיפות גבוהה והגענו לשני החסמים הראשיים. בגלל אותן שתי סיבות, הלקוח הישראלי יחפש את הרכב הוורסטילי ביותר, זה שייתן לו מענה על כל הצרכים: מרווח, נוח, קטן יחסית, זול לאחזקה, מנוע חזק ואמין. באירופה למשל, למשפחות יש רכב לסופי שבוע, רכב לנסיעה לעבודה ורכב עירוני קטן וחסכוני. אצלנו אין כבישים להכיל את כל כמות הרכבים הללו.

נהוג לחשוב שהלקוח הישראלי הפרטי שרוכש רכב ביוקר ולא דרך חברת ליסינג מסבסד את הרכישה הסיטונאית של חברות הליסינג ואת ההנחות הגדולות

כיצד אתה רואה את הלקוח הפרטי משתלב בתוכניות לעתיד של אופרייט?

כיום שוק צ"י הרכב מונה כ-200,000 מכוניות וזה לדעתי יישאר כך בשנים הקרובות ולכן לא צפיה צמיחה בתחום הליסינג התפעולי. הצמיחה הגדולה לדעתנו צפיה להיות בתחום הליסינג הפרטי וזה האפיק בו אנחנו מתרכזים. נכנסנו לתחום הזה בשנתיים האחרונות ולשם השוק הפרטי הולך לפי התפיסה שלנו.

הכיוון הוא להיות כמו השוק האמריקאי, שם הלקוח הפרטי רואה ברכב הוצאה ולא השקעה. אנחנו מציעים כיום ללקוח הפרטי לבוא ולשלם את ירידת הערך של הרכב, כשהריבית מגולמלת דרך ההנחה שאנחנו מקבלים מהיבואנים. הלקוח משלם סכום חודשי קבוע אתו הוא ממשיך כל הזמן ואת האוטו הוא מחליף כל שנתיים וחצי. התקנה החדשה (מה-1 ביוני) לפיה יוכלו חברות הליסינג למכור מכוניות ללא רישום בעלות רק מחזקת את הכיוון הזה.

שהן מקבלות מיבואני הרכב.

"זה לא בדיוק כך. אם אני יבואן וצריך כרגע לעמוד מול היצרן במשא ומתן על המחיר, אז עצם העובדה שאני יכול לתת לו הערכה די מדויקת לכמות המכוניות שאזמין בשנה הקרובה, זה משחק לטובתי מבחינת המחיר. בזכותנו, חברות הליסינג, יכולים היבואנים לתת ליצרנים צפי מדויקת קדימה. הצפי הזה מסייע להשיג את המחיר הטוב ביותר מהיצרן. המחיר הנמוך שהיבואן מקבל מהיצרן מאפשר ללקוח הפרטי ליהנות גם ממחיר טוב יותר עבור הרכב שהוא מבקש לקנות. בימים אלה זה גם נכון בנושא בטיחות הרכבים. בעבר הלא רחוק, חברות הליסינג קנו את הרכבים הזולים ביותר ועל פי רוב הם היו עירומים מבחינת תוספות כולל בתחום הבטיחות. כיום, לקוחות הליסינג דורשים רכבים מאובזרים ובטוחים יותר. המרווח הגדול הוא כמובן הלקוח הפרטי שזוכה לקנות רכבים חדשים ויד שנייה שסיימו את שירותם שהם בטוחים וטובים יותר במחירים נוחים יותר.