

ב.מ.וו על הכוונת

קאדילאק ATS
במבחן דרכים



פרארי F12 ברלינטה



פיאט 500L

מזראטי גיבלי



רנו קליאו RS

אוטומוטור 2013

מוסף רכב+ יולי 2013



rechevplus@haaretz.co.il

עורך: יואב קווה

עריכה והפקה: ערן אביבי

משתתפים: אורן קוזלובסקי, אורן דורי

בשעה: קאדילק ATS. צילום יח"צ

צילומי הפניות בשעה: יח"צ

מנהלת הפקה: סמדר אברבוך

עורכת גרפית: ענת קריספין-דעואל

מנהלת פרסום: אילנה כהן 03-5121117 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 באטמוביל בא לביקור אוטומוטור, תערוכה מהסרטים | ערן אביבי

08 מטוס פרטי מזראטי קוואטרופורטה בהשקה | יואב קווה

12 נהג בוס אלקטרוני וולוו V40 במבחן | ערן אביבי

14 ברוטאליות חיונית קאדילק ATS במבחן | ערן אביבי

16 קוראים לה קטיה כך מעצבים בחצי שנה מכונית חדשה | יואב קווה

20 למשפחה הקטנה ניסאן נוט החדשה בהשקה | ערן אביבי

24 זריקת עידוד סובארו אמפרזה החדשה בהשקה | אורן דורי

26 אין שם שלג מסלול טיול להר חרמון שבמדבר יהודה | יואב קווה

30 מה שלא הולך בכוח חמישה טיפים לנהיגת שטח | יואב קווה

32 סטיישן להמונים קיה סיד SW במבחן | ערן אביבי

34 יש לה את זה פולקסווגן גולף 1.2 במבחן | ערן אביבי

36 הורה מזמרה מסלול טיול לגליל המערבי | יואב קווה

40 גלגלי הידוענים הדגמים החדשים של הסלב | אורן קוזלובסקי

42 טכנולוגיה מובילאיי 5 במבחן ארוך טווח | ערן אביבי



מכוניות, פופקורן ובאטמוביל

תערוכת הרכב הישראלית נפרדת מהמצות והלחמניות של פסח ועוברת לחופש הגדול רווי הארטיקים והלחות. מ-21.7 ועד 24.7 תוכלו לפגוש פרארי, מזארטי ועוד אקזוטיות על גלגלים בגני התערוכה בתל אביב והכל בסימן סרטי מכוניות

| ערן אביבי | צילומים: יח"צ

פירוט לפי קטגוריות מובא כאן:

מכוניות קטנות

בסגמנט המכוניות הקטנות תפגשו את רנו קליאו החדשה. לקליאו מנועי טורבו בגוון חדשים, חזקים וחסכוניים בנפח של 1.2 ליטר בקטגוריה זו יוצגו גם אלפא מיטו ושברולט סוניק.

מכוניות מיני

פיאט תציג בתערוכה פנדה, 500L 500, בעלת 5 דלתות ו-1 By 500 Gucci. חברת הבת של פיאט, לנצ'יה, תציג את אפסילון הוותיקה והיפה. במתחם של קיה תוכלו לפגוש את פיקנטו ספורט החדשה שנחתה לא מכבר בארץ.



רנו קליאו

האם גם אתם חלמתם להסתכל לשחור בעין של הבאטמוביל או לשמוע את רעם האופנוע שרוצצנגר מ'שליחות קטלנית'? בתערוכת הרכב אוטומוטור ה-25, נוכל לממש את הפנטזיות שלנו הקשורות באותן יצירות מוטוריות, פרי דמיונם של החולמים הגדולים, אנשי הקולנוע.

מכוניות מהסרטים של 'ג'יימס בונד', 'מהיר ועצבני', 'עקיצה ב-60 שניות', 'מטריקס' ועוד מחכות בתערוכה לצד דגמי ייצור סדרתי, מכוניות קונספט ומכוניות על אקזוטיות.

בתערוכה יוקרנו חמישה סרטים באורך מלא בכל יום. הסרטים 'שלושת המוסקטרים', 'דמדומים - השחר מפציע 2', 'RED', 'תגיגה בסנוקר' ו'אלכס חולה אהבה', יוקרנו במתחם מיוחד בנוסף למופעי פעלולים של אופנועים ומכוניות. ומה עם הדלוריאן של מרטי מקפליי ודוק בראון גיבורי הטריולוגיה 'תחורה לעתיד'? אמרגן אוטומוטור, דודון גילר, מספר שהוא הצליח לאתר את המכונית המקורית אי שם בגבעות של קליפורניה בתוך איזה אסם ישן ונשכח. "לאחר מסע חיפוש ארוך ומרתק בפני עצמו, האכזבה שלי המצב המכונית ומאילוניה הירודה הייתה כל כך גדולה, שהחלטתי להשאיר אותה בגבעות של קליפורניה ולא להביאה לארץ".

בנוסף לכל אותן מכוניות מהסרטים, תוכלו לפגוש גם בתערוכה גם את מוזרטי גיבלי החדשה שתיחשף לקהל הרחב לראשונה כאן בתערוכה, הריינג' רובר ספורט החדש של לנד רובר, אשר מגיע במיוחד לתערוכה להופעת בכורה של ארבעה ימים בישראל ולאחר מכן ימשיך בסיבוב ההשקות העולמי, קארילק ATS שמבחן דרכים עליה תוכלו לקרוא בעמוד 14, האמפרו החדשה של סובארו, שאת המבחן עליה תוכלו לקרוא בעמוד 24 ועוד מכוניות רבות -



פרארי ברלינטה F12

וסטיישן ורנו עם פלואנס ומגאן אסטייט בעלת מנוע טורבו דיזל מצוין בנפח 1.5 ליטר.



סובארו אמפרו

היברידיות / חשמליות

את העולם החשמלי מייצגות שתי נציגות לבית משפחת קרסו. רנו טווייז, דו מושבית חשמלית אשר מיועדת לתנועה עירונית בלבד וניסאן ליה, משפחתית קומפקטית חשמלית אשר זכתה בתארים רבים בעולם והיא כיום הרכב החשמלי הנמכר ביותר בעולם.



ניסאן ליה



שברולט אימפלה

מנהלים

בסגמנט המנהלים תוכלו לראות את השברולט אימפלה החדשה שעוצבה בהשראת השברולט קאמר, שברולט מאליובו אשר זכתה לקבל מנועי 2.0 ליטר טורבו בגוון חזקים וחסכוניים, סובארו B4, רנו לאטיטוד וקארילק ATS אשר כתבה עליה תוכלו לקרוא בעמוד 14 במגזין זה.



פיאט 500L

מיקרוואנים

הנציג החדש של פיאט בתחום המיקרוואנים הוא 500L. גרסת החמש דלתות למכונית הריטרו מהמצליחות בעולם. פיאט גם חשפה לא מזמן גרסת 7 מקומות ישיבה ארוכה

יותר לפיאט הקטנה הזאת. בנוסף אליה תוכלו לפגוש בתערוכה גם פיאט קובו וקיה סול.

מיניוואנים

קיה הציגה ממש לאחרונה את הקארנס החדש, מיניוואן קומפקטי בעל 7 מקומות ישיבה ומנוע 2.0 ליטר בעל 166 כוחות סוס ותיבה אוטומטית עם 6 הילוכים. בנוסף לקארנס תוכלו לפגוש בתערוכה גם את המיניוואן הגדול שהוא ספק כביש שטח רך ספק מוביל נוסעים, שברולט טראוורס ואת המיניוואן הקומפקטי של שברולט האורלנדו.

סלון

מוזרטי גיבלי החדשה מגיעה לתערוכה ומושקת באופן רשמי לקהל הרחב. הגיבלי היא המוזרטי הקטנה

ביותר מבין דגמי החברה והיא נכנסת לקטגוריית הסלון המאוכלסת על ידי ב.מ.וו סדרה 5, מרצדס E ואאורי A6. מוזרטי רוצה חלק גדול מהעוגה וכדי לעשות זאת היא משיקה את הגיבלי בכמה גרסאות: גיבלי, גיבלי S, גיבלי Q4 S ולראשונה בתולדות מוזרטי תוצע גרסה עם מנוע דיזל. כל המנועים הם בתצורת V6 מוגרשי טורבו, טורבו כפול בגרסאות הבנוין וספרצ'ארג'ר בגרסת הדיזל. בנוסף לגיבלי החדשה תוכלו לפגוש את הקארילק CTS, האחוזת הבכירה של ה-ATS ואת אינפיניטי M בגרסת ספורט.

פאר

מוזרטי קווסטרופורטה, מכונית הסלון שהושקה בגרסה החדשה לא מכבר מגיעה לתערוכה עם סדרת המנועים החדשים. בתערוכה תתארח



מוזרטי גיבלי

אוטומוטור 2013



באטמוביל



ריינג' רובר ספורט

שברולט תציג את הטראקס, כביש שטח קומפקטי שמתחרה ישירות בקיה ספורטאג' ודומיו. לצד הטראקס יוצגו הקפטיבה והטנדר המגודל והמעגג סילברדו. חברת ג'יפ תציג את הגרנד צ'ירוויי החדש שמקבל תיבת 8 הילוכים, אופציה למתלי אוויר ושדרוג משמעותי לתא הנוסעים. ג'יפ תציג את הג'וק בגרסה החדשה המאפשרת לבחור בין שלל אופציות עיצוב החל מצבע החישוקים ועד צבע הריפוד. אינפיניטי יציגו את ה-FX ואחיו הקטן ה-EX. רנו תציג בבכורה את הקאפצ'ור, הקרוס אובר החדש שלה שמציע שלל אפשרויות עיצוב ומנוע 1.2 טורבו בנוזן קטן ויעיל עם תיבת הילוכים אוטומטית - רובוטית כפולת מצמדים.

הקוטרופורטה GTS בעלת מנוע V8, 3.8 ושני מגרשי טורבו. המנוע מייצר 530 סוסים כבר ב-1600 סל"ד ומטיס את מכונית הסלון הזאת ל-100 קמ"ש בתוך 4.7 שניות ומשם למהירות מירבית של 300 קמ"ש ואף יותר. על השקת הדגם באיטליה תוכלו לקרוא בעמוד 8.

ספורטיביות וקבריולה

אוטו-איטליה, יבואנית פרארי ומזראטי לישראל מציגה את המלכה, ספינת הדגל של פרארי, ברלניטה F12, היורשת של הפרארי 599 שהוצגה בתערוכה בשנה שעברה. לברלניטה יש מנוע בנפח 6262 סמ"ק ו-12 צילנדרים בתצורת V. המנוע הנמצא מלפנים מפיק 740 כוחות סוס ו-69 קג"מ ומניע את הגלגלים האחוריים בעזרת תיבה אוטומטית רובוטית כפולת מצמדים ו-7 הילוכים. כל הכוח הזה מתורגם ל-340 קמ"ש כאשר ל-200 קמ"ש היא מגיעה תוך 8.5 שניות בלבד. לצידה בתערוכה תוכלו לראות גם את 458 איטליה, קליפורניה הפתוחה ואת ה-FF מרובעת המושבים. במזראטי, האחות, מציגים את גראן טוריסמו ספורט ואת הגראן קבריו ספורט. אצל אבארט, האחות השובבה, תוכלו לפגוש את אבארט 500 טוריסמו ואבארט SCORPIONE 500. גם סובארו רוצים חלק מההנחה הספורטיבית בתערוכה עם ה-BRZ בעלת ההנעה האחורית. ואילו קבוצת קרסו לוקחים חלק בעוגה המהירה עם נציגות מכל שלושת היצרניות. רנו תציג לראשונה בארץ את הרנו קליאו RS עם מנוע 1.6 ליטר טורבו בנוזן ו-200 כוחות סוס. הקליאו לראשונה מגיעה ללא אופציה לתיבה ידנית



אבארט 500 טוריסמו

כביש שטח כללי

את הקצה העליון של הסקאלה תופס ריינג' רובר בגרסת Vogue היוקרתית. רשימת האבזור מגיעה לירת. נגלה רק שיש כאן מסך דו קוטבי שמאפשר לנוסע לראות טלוויזיה בזמן שהנהג רואה את מערכת הניווט, מערכת Terrain Response הנכנסת לפעולה באופן אוטומטי ועוד. בנוסף לרכב השטח הנחשק בעולם יוצג לראשונה בארץ הריינג' רובר ספורט החדש. הספורט מגיע אלינו תוך כדי סיבוב הופעות העולמי שלו. כמו כן יוצגו גם הדריסקברי 4, הריינג' רובר איווק והלנדרובר דיפנדר בגרסת 'ג'יימס בונד' המתאימה לנושא התערוכה.

קאדילק תציג את הקרוסאובר היוקרתית SRX. סובארו תציג את הפורסטר טורבו החדש עם מנוע 2.0 ליטר טורבו ו-240 סוסים. לצידו יוצגו האאוטבק וה-XV. קיה שולחת לשטח סורנטו בגרסה המשטרתית שלו וספורטאג' חתיה.



דרכי הגעה:
רכבת: תחנת תל אביב אוניברסיטה - מרכז הירידים.
אוטובוס: 'אגד' - אוטובוס מספר 521 מתחנה מרכזית הישנה בת"א.
'דן' - מתחנה מרכזית הישנה בת"א, אוטובוסים מספר 27, 28.
מרעננה והרצליה, אוטובוסים מספר 47, 48.
עלות כרטיס: 89 שקל לאדם.





מודאטי קוואטרופורטה. המנוע מגיע מפרארי. צילומים: יצרן

שירת הקילשון

נהיגת מבחן בספינת הדגל, מזראטי קוואטרופורטה החדשה. פחות ספורט, יותר לימוזין וצליל מנוע שהונדס נפלא. 8,000 מכוניות כבר הוזמנו ברחבי העולם ובעיקר בסין. בקרוב היא גם תגיע לישראל. אל תצפו להרבה עודף ממיליון שקל | יואב קווה, מודנה

מוז'ק לשרה התעופה של בולוגיה חיכה לנו איש נחמד עם שלט נחמד "MASERATI". זה נעים שמישהו מחכה לך בשדה התעופה. זה עוד יותר נעים כשהמישהו הזה מחזיק שלט מוזראטי. לא היה חיבוק. הלכנו ביחד למגרש החניה. לא חיכתה לנו מוזראטי. חיכה לנו מיניוואן קרייזלר וויאג'ה התקרבת אליי – שחור, מפואר, הכי אמריקאי שיש. היה כתוב עליו וויאג'ה אבל הסמל שלצד השם, אוי ואבוי, הוא סמל של לנצ'יה. לנצ'יה וויאג'ה. וינצנזו לנצ'יה עושה סלטה בקבר שלו. איך לקחו את הלוגו הקלאסי והריבוקו בלי בושה על מיניוואן אמריקאי כרסתני ומטופש. איך?

הדלתות החשמליות של המיניוואן מנחשות אותנו, שלושה עיתונאים ישראלים, ואנחנו מייד מתחילים בהפלגה למודנה.

מודנה היא העיר של מפעל מוזראטי. סנטה אגתה, הכפר השכן, הוא הבית של למבורגיני. מראנז'ו זה כמובן פרארי. וגם בוגאטי בסביבה. כולם שכנים, כולם באותו עמק שנקרא עמק אמיליה, חלק ממחוז אמיליה רומגניה, שבמרכז אטליה בואכה הים התיכון. זה לא טיליקון וואלי, זה מוטור וואלי - כך גם בפי תושבי האזור. באותו ערב, אנחנו סועדים לצד שלושה עיתונאים פולנים, שכותבים למהדורה הפולנית של טופגיר ולמהדורה הפולנית של אוטו מוטור וספורט. בקיצור, כתבי רכב רציניים. זה שלצידי מראה לי בגאווה את הגאלאקסי שלו. יש שם צילום של ספידומטה המהירות היא 320 קמ"ש. "זה היה בקורבט Z06, צילמתי את זה ביד אחת תוך כדי נסיעה, וחבר שלי", ממשיך כתב הרכב הפולני, "הגיע 370 קמ"ש, עם טויוטה סופרה טורבו 1,200 כוחות סוס, מרוב מהירות נתלש לו כל המגן

אחוז אבל קלה יותר ב-110 ק"ג. גם תא המטען צמח ב-30 אחוז 530 ליטרים. אני מתחיל להיות מוזראג.

יורדת אל העם

מוזראטי עברה גלגולים רבים בכמעט מאה שנים האחרונות. החברה נוסדה בשנת 1914 על-ידי האחים אלפירי, בינרו, קרלו ואטורה למשפחת מוזראטי. בשנת 1940 נמכרה למשפחת אורסי ועברה למודנה. הייצור המשיך להתמקד במכוניות ספורט. בשנת 1968 ועל סף פשיטת רגל נמכרה מוזראטי לסיטרואן. בשנת 1975, על סף התרסקות נוספת, נמכרו לדה תומסו ובשנת 1993 לפיאט, בעל הבית הנוכחי.

מוזראטי מתקשים לסחוב בעלייה. כמויות הייצור שלהם קטנות. אין להם את ההילה של פרארי. פולקסווגן לא קנו אותם כמו למבורגיני. ובקיצור, כדי להתקיים תחת הכנפיים הצרות של פיאט הם חייבים למכור הרבה יותר מכוניות. מוזראטי הצהירו שיטפסו בשנים הקרובות מכמות של 8000 מכוניות בשנה ל-50 אלף בשנה. הם מתכוונים להסתון נגמה ואז מתחיל לדבר נהג הראלי אלכס פיורילו, נהג WRC לשעבר של לנצ'יה. הוא התחרה באליפות הראלי העולמית לשנת 1987 בלנצ'יה דלתא אינטגרלה. כבוה. והוא גם בחור נחמד מאוד. לא תופס תחת כמו איזה נהג פורמולה 1 בדרימוס. טיפוס עממי. בהמשך היום הוא ילמד אותי טריק אחר או שניים וגם יספר לי כמה הויע כשלאחרונה נהג חמש רקות בדרלת אינטגרלה WRC. התדריך של פיורילו מתרכז בעיקר בלהצביע על מכמונות המהירות שאורבות לנו בדרך.

לא מחתימים אותי על שום טופס. לא בודקים לי את הרישיון. אני יוצא החוצה ומקבל מפתח.

נווטת אטלקיה - אמריקאית

התדריך ממשיך, מראים לנו סרטון וידאו - מוזיקה קצבית, רובוטים רוקדים. תוך כדי ריקוד הם מרתכים מכוניות. מצטרפים עוד רובוטים לריקוד. הם צובעים את המכוניות. נעשה שמוח. רובוטים במודאטי. מי היה מאמין. אבל זה רק לריתוכים ולצביעה, מדגיש לנדיני. השאר היה ונשאר ויישאר עבודת יד. הסרטון ממשיך. הקריין מדווח שהמנועים מגיעים מפרארי. ברקע רואים את הסוס הצוהל. יש כאן מנוע V6 בנפח 3.0 ליטר עם שני מגרשי טורבו שפועלים במקביל ולא במדורג. ההספק המרבי הוא 410 סוסים ואילו 90% מהמומנט מגיע כבר ב-1,900 סל"ה. המהירות המרבית של הבייבי הזאת היא 285 קמ"ש והמיאוץ הקלאסי ל-100 קמ"ש נמשך 4.9 שניות. זה הדגם הראשון בהיסטוריה של מוזראטי עם הנעה לכל הגלגלים. המטרה היא לתת פתרון לקהל באזורים הקרים של רוסיה ובצפון אמריקה ("אצלנו באירופה", עוקץ לנדיני, "כשיורד שלג בחורף תמיד מפנים את הכבישים ואין בעיה. ברוסיה וצפון אמריקה זה אחרת").

הסרטון נגמה ואז מתחיל לדבר נהג הראלי אלכס פיורילו, נהג WRC לשעבר של לנצ'יה. הוא התחרה באליפות הראלי העולמית לשנת 1987 בלנצ'יה דלתא אינטגרלה. כבוה. והוא גם בחור נחמד מאוד. לא תופס תחת כמו איזה נהג פורמולה 1 בדרימוס. טיפוס עממי. בהמשך היום הוא ילמד אותי טריק אחר או שניים וגם יספר לי כמה הויע כשלאחרונה נהג חמש רקות בדרלת אינטגרלה WRC. התדריך של פיורילו מתרכז בעיקר בלהצביע על מכמונות המהירות שאורבות לנו בדרך.

לא מחתימים אותי על שום טופס. לא בודקים לי את הרישיון. אני יוצא החוצה ומקבל מפתח.

יש פה גם אחד GT קבריו, אחד סטרדלה. הסטרדלה מגרה מאוד אבל עכשיו אני בעבודה. הקוואטרופורטה שלי היא בצבע ברונוה, מכונית ענקית, חמישה מטרים ו-26 ס"מ. נוהר לא לשפשף את העמוד בסיבוב ביציאה מהחניה של המפעל.

יש כאן מערכת ניווט באנגלית עם מבטא איטלקי כבה, יש לי מפה ובחלק מהפניות והכיכרות הם תלו שלטים עם חיצים כחולים שיעזרו לנו לעקוב אחר הדרך.

מתחיל לנסוע. שום דבר דרמטי. 410 כ"ס ותחושה של פורל גרול ולא נשכני. לפני שבוע נהגתי במתחרה, פורשה פאנמרה S, עם הספק דומה. לפני כשנה נהגתי בקוואטרופורטה הקודמת, עם מנוע V8, נפח 4.8 ליטרים. אני כבר יכול לספר שהקוואטרופורטה החדשה הרבה יותר מעודנת.

מעל האוטוסטרדה ושמאלה לתוכה. אני מתחיל להאיץ. שום דבר דרמטי. זו מכונית חזקה אבל לא סוערת. כבר נהגתי בכמה מכוניות חזקות בחיים ובקוואטרופורטה הזאת אין פחד להרביק את הרוושה לרצפה.

רמת הנוחות מפתיעה. הסלון הספורטיבי הענק הזה נוח מאוד. הוא לא רק נוח הוא גם רך. זה אני פחות אוהב. אני לא אוהב מכוניות עם גוף רך. מותר מתלים רכים אבל לא גוף רך. ההבדל הזה חשוב. הוא מתייחס לקשיחות המבנית של השלדה. קוואטרופורטה הקודמת היא הרבה יותר ספורט האדרקוה ואז אני מגלה את הכפתור עם הציר של בולמי ועוזעים ולוחץ עליו. הרכב מקשיח את עצמו. התחושה משתפרת. אחר-כך לוחץ על כפתור ספורט והמצב עוד יותר משתפר. הנה, היא כבר לא פורל. תגובת הרוושה נעשית חזרה, מתחילים להרגיש שיש כאן 400 סוסים וגם פעולת הגיר נעשית חדה ומהירה

השקה בינלאומית

יותר – שמונה הילוכים ZF, עם שליטה מההגה.

עוצר בתחנת דלק להוריד שכבת בגדים אחת. הרשבורד עטוף עור כחול. על המושבים עור קטיפתי בהיר יותר. אין סאנרוף. הדרישה לסאנרוף היא גחמה ישראלית. ארבע הדלתות בקוואטרופורטה הן ללא מסגרת. זה טוב לאווירה. אווירה זה הכי חשוב.

חוזר לכביש המהיר. אין סיכוי להרביץ כאן. תנועה צפופה. קשה לנהוג מהר. עובר כמה קילומטרים, מערכת הניווט זורקת אותי לכביש צרדי, אני באזור מראנלו, חולף ליד פרארי. הנה כל חנויות המזכרות למעריצים.

פינינפארינה.

מלא כפרים. אי אפשר לפתח מהירות, אי אפשר לתקוף סיבובים. חבל שאין לי נהג. זה הזמן לשבת במושב האחורי. עוצר בצד ויושב מאחור. יש כאן מקום אינסופי לרגליים. יש כאן שליטה מלאה על כל המערכות. אני יכול לומר שיותר נעים ומרווח כאן מכמה גרסאות Long של המתחרים. חוזר לנהוג. לוחץ על כל הכפתורים הנכונים. הרבר הכי מדהים בקוואטרופורטה הוא צליל המנוע. הם רצו לשחזר סאונד של v8. יצא להם עוד יותר טוב. הנדסו כאן צליל מנוע עם תיבות תהודה, מיקרופונים וקרומים. זה

לנדיני אמר לי אתמול בארוחת הערב – אין סיכוי שאתה מחליק אותה, לא תוכל להחליק אותה, גם אם תבטל את כל הבקורות האלקטרוניות, לא תחליק אותה. טוב, כנראה שהגיע הזמן לברוק את זה. הנה פיסת כביש מעוקלת. המנוע חזק, הצליל נפלא, את זה כבר גיליתי קודם ועכשיו, פרובוקציה קלה עם ההגה בכניסה לסיבוב, עזיבת דוושה וחזרה אליה עם כל האומץ ו...כלום. כלום לא קורה. המזראטי לימוזין עוברת ממצב של הנעה אחורית להנעה קדמית ואני מרגיש איך היא מושכת אותי ואותה החוצה מהסיבוב, מצילה את שנינו מהחלקה הירוואית



מזראטי קוואטרופורטה. קולות נפץ מהאגוז

ומטופשת. ואגב, בקרת היציבות אפילו לא מהבהבת. אני חושב שהאפשרות היחידה להחליק את המכונית הזאת היא לא תחת האצה אלא בזמן בלימה וסיבוב. רק כך, אולי, יהיה אפשר לעקוף את המחשב שמעביר במהירות הבזק את הכוח לפנים ולאחור. אני מוותר על הניסיון. באמת לא בא לי להשתולל כאן בין הכפרים וערימות הפרארי ותכלס לנדיני צדק. זו מכונית מהירה ובטוחה בכל כביש. הנווטת שלי מכוונת אותי למסעדה, להפסקת הצהריים ולמעשה לסוף הנהיגה. עברתי 250 ק"מ עם הקוואטרופורטה AWD החדשה. זו לא מזראטי הארדקור. זו לימוזין ספורט, נוחה ומרשימה. וכנראה שזה מה שצריך. עובדה: סוכני מזראטי ברחבי העולם קיבלו כבר 8,000 הזמנות לדגם החדש, עוד לפני שנמסרה מכונית אחת. זה פי שניים מהיקף המכירות של המזראטי הקודמת בשנה שלמה (4). ומי הזמין את הקוואטרופורטה החדשה? בעיקר הסינים. 3,500 הזמנות מתוך ה-8,000 הן של לקוחות סינים. ועל זה נשאר רק לומר, 3,500 סינים לא טועים.

עסק משוכלל ומחושב. במצב ספורט, רק במצב ספורט, המכונית משמיעה קולות הצלפה וגרגורים. כדאי לכם לפתוח קצת את החלון ולעבור בטיסה נמוכה ליד גדרות ובתים שמחזירים את הצליל, מערבבים ומכפילים אותו. לא נתקלתי במכונית עם צליל כזה. גם לא יגואר XK. כשעוזבים את הדוושה הימנית היא משמיעה אפילו קולות נפץ בסגנון מכוניות ראלי, מאלו שמזריקות בנוזן לאגוזו הלוהט כדי ליצור פיצוצים ששומרים על לחץ הגדישה. השלב הבא, כשכל המכוניות בעולם יהיו חשמליות חרישיות, הוא סאונד ממוחשב לפי בחירה. רוצה פרארי GTO? רוצה דלתא אינטגרלה ראלי? רק תבחר.

אין מצב להחליק אותה

הכביש סוף סוף ריק. אני מתחיל ללחוץ. רק במצב ספורט. אם אי פעם תנהגו בקוואטרופורטה כזאת, אני משביע אתכם, אז רק במצב ספורט. אחרת חבל על הזמן, סעו בפיאט פונטו.

הלאה עם הנווטת האמריקאית איטלקיה שלי, שמכוונת אותי לרכס הרים. מדי פעם מגיחה מולי פרארי אדומה. כל הפרארי כאן אדומות. כל הפרארי כאן מדהימות. לעולם לא נייצר פרארי חשמלית, לעולם לא נייצר פרארי דיזל, לעולם לא נייצר פרארי SUV, לעולם לא נייצר פרארי ארבע דלתות – הצהיר לא מזמן לוקה די מונטזמולו, הבוס של פרארי. המותג פרארי טהור ונחשב יותר ממזראטי ועליו שומרים. ככה זה.

קולות נפץ בסגנון ראלי

הקוואטרופורטה שלי מושכת תשומת לב. זה הישג. הרי לכל המקומיים כאן יש סך גירוי מאוד גבוה – כל היום רואים מול העיניים פרארי, מזראטי, למבורגיני. בכל זאת הם נותנים בי מבט. שבכה קדמית נמוכה ותוקפנית, פנסי חזית צרים והייטקים. קוואטרופורטה החדשה היא מכונית מרשימה, בעלת קווים אתלטיים, ארוכים, דינמיים וקמורים ביחס לקודמת החדה והרבעה. על העיצוב כבר לא חתום



וולוו V40. אופה, יפה ומהנה לנהיגה

וולוו מסמנת V

משבצת הקומפקט פרימיום דחוסה. אודי A3, ב.מ.וו סדרה 1, מרצדס A ועכשיו גם וולוו V40. כולן טובות, כל אחת בדרכה אך וולוו רוצה לנגוס מכל העוגות: טכנולוגיה, ניהוג ויוקרה. האם היא יכולה?

| ערן אביבי | צילום: שירי אביבי

ההגה בהתאם לתנאי הכביש. אפשר להגיד שיש ריח של אהבה חדשה באוויר. בדרך חזרה, ינוקא הציע שגם נטפס לכיוון עין השופט וקיבוץ גלעד, ככה כדי להרוויח עוד קצת עליות וסיבובים. הרגע בו התאהבתי סופית ב-V40 הגיע בראשון בבוקר, בפקקים של כביש החוף בדרך לתל אביב. בועז כהן מ-88FM החליט לפתוח את השבוע בסרט רוק עוצמתי שעבר דרך War Pigs של להקת Black Sabbath והמשיך עם כריס קורנל, ארי וודה, כל אחד בנפרד ושניהם ביחד, Primus ועוד. המוזיקה המצוינת שבקעה ממערכת הסאונד האיכותית העיפה אותי רחוק במחשבות על עולם הנהיגה בעתיד. את ההרגשה להיות מוקף באלפי מכוניות שהנהגים שלהם צריכים להתרכז בבלימה, האצה, בלימה, עצירה, זינוק, בלימה, האטה, עצירה ושוב האצה, בעוד אני פשוט מרוכז במוסיקה ובעבודת ההגה בלבד, אי אפשר להסביר עד שחווים את זה באופן אישי. מבחינתי שהאטו ינהג כל עוד הכביש משעמם, פקוק או ישר אבל כשמגיעים לסיבוב כמו זה שעולה לאילון ומגלים שהכביש פנוי, כמו שקרה באותו ראשון בבוקר, השליטה עוברת לידיים שלי, בטח כשיש פרטנרית טובה כל כך. לסיכום. מערכת בקרת שיוט ארפטיבית קיימת כבר כ-6 שנים במכוניות של וולוו. עד עכשיו אפשר היה לקבל אותן במכוניות הבכירות והיקרות. ה-V40 בגרסת אקטיב עם חבילת ה-Driver support (מערכות הניטור והבקרה המדוברות) עולה כ-220,000 שקל. לא מעט כסף אך ממש לא הרבה בהתחשב בעובדה שמדובר במכונית אופה, יפה ומהנה לנהיגה בכל כביש, פקוק או מפותל.

שבת בבוקר יום יפה. יש סיכוי גבוה שכרגע אמא שלי שותה המון קפה. אני לעומת זאת, נוהג בוולוו V40 החדשה ופונה ימינה לדרך נוף גלבוץ ליד מסעדת קימל. ינוקא, איש הרו הגלגלי מאתר 'פול גז', יושב לידי. הוא רוצה להראות לי את הקיבוץ שבו הוא היה חבר בגרעין נח"ל. אני מנצל את ההזדמנות לשחרר את 180 הסוסים לרוץ בכביש הצר והמפותל המטפס לראש ההר ויורד לכיוון כביש 90, בואכה עמק המעיינות. רגל ימין מתפעלת את דוושת הגז, רגל שמאל את דוושת הברקס. שתי הידיים על ההגה, מכוונות את האף של ה-V40 לתוך מרכז הפנייה ומשם החוצה ולפנייה הבאה. איזה כיף שהכביש ריק והפיתולים רודפים אחד אחרי השני. הוולוו נענית לבקשות שלי עם היגוי טוב ומדויק, מנוע, 1.6 טורבו בנוי, בעל נשימה ארוכה, גיר כפול מצמדים יעיל ושלדה מצוינת. הבחירה של וולוו במכלולים של הפורד פוקוס אקובוסט פשוט נכונה. כעבור עשרים דקות של נהיגה בריכוז ומאמץ גבוהים, אני פונה שמאלה לכיוון בית שאן, מפעיל את בקרת השיט הארפטיבית (ACC) ומרשה לעצמי לנוח וליהנות מהסיפורים של ינוקא על האזור מהתקופה שהוא גר כאן. עכשיו הוולוו נוהגת. ה-V40 עם חבילת ה-Driver Support, שומרת על המהירות והמרחק מהרכב שלפנים, עד למצב של עצירה מוחלטת והאצה חזרה, כמו ברמזור וכדומה. היא גם מתריעה ומתקנת סטייה מהנתיב. בנסיעה עירונית עד 55 קמ"ש, הוולוו גם תבצע עצירת חירום במקרה של סכנת פגיעה בהולך רגל או רכב אחר במידה והנהג לא מגיב בזמן (City safety). אני צריך רק לכוון את

וולוו V40 קינטיק

מחיר: 182,900 שקל
קבוצה: קומפקטיות - יוקרה
מקומות ישיבה: 5
הנעה: קדמית
נפח מנוע: 1596 סמ"ק, במזין טורבו
הספק מרבי: 180 כ"ס ב-5700 סמ"ד
מומנט: 27.5 קג"מ ב-1600 סמ"ד
תאוצה ל-100 קמ"ש: 8.5 ש'
מהירות מרבית: 225 קמ"ש
תיבת הילוכים: אוטומטית - רובוטית
מספר הילוכים: 6
צריכת דלק - נתוני יצרן: 16.4 ק"מ לליטר
צריכת דלק - מבחן: 10.5 ק"מ לליטר
דרגת זיהום: 4
בטיחות - מבחן ריסוק: 5 כוכבים
כריות אוויר: 7
בקרת יציבות: יש

ככה אני רוצה את הסטייק שלי

קאדילק ATS מציגה מנוע טורבו בשרני, הופעה כוחנית והרבה קסם גס.

מבחן דרכים | שמתחיל בספקות ונגמור בהתמכרות

| ערן אביבי | צילום: יח"צ

היום הראשון. אני חונה ליד הבית של מוריס בראש העין. הקאדילק ATS מושכת אש ומבטים עם הצבע האדום קריסטל שלה וריפודי העור בצבע יין אדום. האשה של מוריס מתלהבת. מוריס בינתיים מתלהב רק מהעובדה שיש לקאדילק הנעה אחורית. מוריס הוא חסיד מוצהר של הנעה אחורית, כזאת שגורמת לזנב של המכונית לכשכש בזמן תאוצות. בשביל זה צריך מנוע חזק. בקאדילק ATS, הקארי הכי קטנה במשפחה, יש ברוך השם מנוע חזק – 272 סוסים שיוצאים ברהרה ממנוע 2.0 ליטר טורבו בנוי. אנחנו מתארגנים ויוצאים לדרך.

כבר בסיבובים הראשונים בכביש המטפס לכיוון רמת רויאל אני נתקף ספקות. ההגה לא מתקשר מספיק, דרושת הכלם חסרת תחושה והגלגלים הקרמיים והאחוריים מאבדים אחיזה ללא התראה מספקת. אני משנה את לחץ האוויר בצמיגים, מוסיף קצת מאחור, מוריד קצת מלפנים, ונוהג שוב. סיבוב דורך סיבוב וקשה לי להתחבר למכונית.

אנחנו מחליטים להוריד את הקצב ולעצור לאכול ב'בר-בר', משם מתקפלים הביתה. מחר עוד יום. בדרך הביתה אני מתקשר לדרו לקבוע למחר – "איך אתה עם הנעה אחורית ו-272 כוחות סוס?" אני שואל אותו. "בסדר", הוא עונה קצר ויבש.

לשעוט על הירח

היום השני. על הכוונת של קאדילק ATS נמצאת ב.מ.וו סדרה 3. האמריקאים מאמינים שיש להם את המכונית לשבור את ההגמוניה של הגרמנים בעיקר ודרוקא בקורש הקורשים של התנהגות הכביש וההנאה מהנהיגה.

רו נהוג ראשון. אנחנו נוסעים לכיוון צפת, אל כבישים בעלי סיבובים ארוכים יותר שמתגלים כמתאימים לשלדה של הקאדילק. רו רגיל לכלי רכב אמריקאים והוא מתחבר במהירות לרוושות של ה-ATS וגם למנוע החזק, שמעיף את המכונית בתוך 6.1 שניות למאה קמ"ש. הקאדילק מטפסת בקלילות והצמיגים – בבוקר כיווננתי שוב את לחץ האוויר – סופסוף מספקים את האחיזה המבוקשת. הכביש מטפס לכיוון צפת, מסביב נוף של קרחות הרים וסלעים גדולים ואפורים. אנחנו כמו נוסעים עכשיו על הירח. הכל מתחיל להתחבר: הגיה המנוע המצוין, והשלדה הנוקשה שמתאימה למשימה. בסיבובים צפופים וטכניים היא מאבדת

אחיזה בקלות, בסיבובים ארוכים ופתוחים היא פורחת. גרסת הפרימיום מצוידת בבולמי זעזועים נשלטי מחשב וריפנציאל מוגבל החלקה. בגרסת הפרמיום יש גם אופציה לבקרת שיוט ארפטיבית שכל כך רצויה ברכב מהיר שכזה. הקילומטרים עפים. בדרך חזרה אני משתלט מחדש על ההגה ומגלה, כמו רו, חיבור טוב יותר למכונית. אני שועט קרימה ומתחיל לחייך.

קסם גס

קאדילק ATS נולדה כדי להסתכל לב.מ.וו סדרה 3 בלבן של הג'אנטים. כשאני נוהג בה אני מרגיש בולט בכביש.

למכונית הזאת יש נוכחות חזקה, בוודאי בצבע האדום קריסטל של מכונית המבחן. נרמה לי שאף אחד לא יפספס אותי, כולל שוטרי משטרת התנועה. כל חריקת צמיגים או זינוק עצבני, נוצצים למרחוק עם האמריקאית האדומה. צריך להיות מרוסן, אני מזכיר לעצמי. ובלי שום קשה המכונית הזאת מציגה תפיסת בטיחות מקיפה: 10 כריות אוויר, מערכת זיהוי סטייה מנתיב, התראה על אי שמירת מרחק מלפנים ובקרת שיוט ארפטיבית (בגרסת פרמיום).

המנוע ברוטאלי אבל מעורר, השלדה קשיחה ושניהם יחד מייצרים תחושה שהקאדילק הזאת היא נמר שרוצה לזנק. נמר כזה הוא תופעה נדירה בעולם הרכב של ימינו. הרי יצרני הרכב הולכים כל הזמן לכיוון הפוך – מכוניות מרוסנות, מעורגות ומנומסות יותר על המידה. שורה תחתונה: קאדילק ATS היא סטייק ריזה. תנו לי עוד מהרבר הזה.

קאדילק ATS Luxury

מחיר: 264,000 שקל

קבוצה: מנהלים – יוקרה

מקומות ישיבה: 5

הנעה: אחורית

נפח מנוע: 1998 סמ"ק, במזין טורבו

הספק מרבי: 272 כ"ס ב-5300 סמ"ד

מומנט: 36 ק"מ ב-2400 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 6.1 ש"

מהירות מרבית: 235 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית

מספר הילוכים: 6

צריכת דלק – נותני יצרן: 11.4 ק"מ כלליטר

צריכת דלק – מבחן: 7.9 ק"מ כלליטר

דרגת זיהום: 11

בטיחות – מבחן ריסוק: טורם נבחנה (EuroNcap)

כריות אוויר: 10

בקרת יציבות: יש



קאדילק ATS. לשבור את ההגמוניה של הגרמנים

ציור לי מכוננית

עלייתם, נפילתם ושוב עלייתם של מעצבי הרכב האיטלקים ואיך
כל זה קשור לתוכנה לעיצוב רכב העונה לשם קטיה
| יואב קווה



פיניפארינה סרג'ו. הרמיית תלת מימד באמצעות קטיה

האטלקיות. פיניפארינה תפס כותרות. הזמנות העבודה לא אחרו לבוא. פיניפארינה עיצב מכוניות לפרארי, אלפא רומיאו וגם ליצרנים מחוץ לאיטליה - יגואר, פיז'ו, רולס רויס, אוסטין ועוד. החברה צמחה במהירות והחלה להתעסק לא רק בעיצוב אלא גם בבניית מרכבים לדגמי נישא, כאלה שליצרני הרכב הגדולים לא השתלם להתעסק איתם. דוגמאות: אלפא רומיאו ספיידר, פיאט 124 ספיידר, פיז'ו 205 קבריולה, פיז'ו 306 קבריולה. בתחילת שנות האלפיים הגיע קצב הייצור לשיא של 80,000 מכוניות בשנה. אחרי השיא באה הנפילה. בתחילת שנות האלפיים הפכו פסי הייצור של יצרני הרכב הגדולים לממוחשבים ורובוטיים. זה איפשר גמישות עצומה בייצור - למשל ייצור גרסאות שונות של אותו רכב, שלוש וחמש דלתות, גג סגור או נפתח, על אותו פס ייצור. כך, די בפתאומיות, נהפכו בוני המרכבים (coachbuilders) למיותרים. פיניפארינה וכמוהו ברטונה נאלצו לפטר אלפי עובדים ונקלעו למשברים פיננסיים קשים. הצרות האלה, צריך לציין, פסחו על הקולגה ג'וג'ארו שהשכיל לא לקחת על עצמו מעולם תפקיד של בונה מרכבים. ברטונה התמוטט ואילו פיניפארינה הצליח

דו-מימד לתלת מימד ואז מאפשרת לבחון את המודל התלת מימדי מכל זווית, בתנאי תאורה שונים, בסימולציות של אולמות סגורים, כבישים פתוחים, תנאי מזג אוויר משתנים ועוד. משלוש יוצא אחד. תוך שבועיים נבחר הדגם התלת מימדי הזוכה. הוא זה שיהפוך בתוך כחמישה חודשים למכונית אמיתית. הוחלט שהבסיס המכני לפרארי סרג'ו יהיה פרארי 458. בשלב הזה, עדיין, לא נבנה שום מודל פיזי, אפילו לא דגם מוקטן של הרכב. הכל דיגיטלי ויחד עם זאת, בזכות התוכנה, מאוד מוחשי.

חוצפה איטלקית

השנה היא 1946. על אטליה הכנועה והמוכסת במלחמה נאסר אפילו לשלוח נציגים לתערוכות הרכב הבינלאומית של פאריס. בטיסטה פיניפארינה החליט לצפצף על האיסור. הוא ובנו סרג'ו נכנסו לשתי מכוניות מרהיבות שעיצבו, לנצ'יה אפריליה קבריולה ואלפא רומיאו 6C, ונהגו בעצמם כל הדרך לפאריס. הם התייצבו באזור התערוכה בשעת בוקר מוקדמת ותפסו מקום חניה בדיוק מול הכניסה הראשית לתערוכה. מארגני התערוכה זעמו אבל הקהל והעיתונות נשבו בקסמן של מכוניות הספורט

הבוס, סרג'ו פיניפארינה, נפטר ביולי 2012 ממחלה. סרג'ו הוא בנו של בטיסטה פיניפארינה, מייסד הפירמה, אולי הידועה בעולם, לעיצוב כלי רכב. אחרי מותו של הבוס הבינו בני המשפחה והעובדים שחייבים להקדיש למנוח מכונית חדשה. פרארי, זה ברוה. אדומה, בוודאי. הצגת בכורה בתערוכת ז'נווה, מרץ 2013, זה מתבקש. שבעה חודשים לעיצוב, תכנון ובניית מכונית חדשה. איך עושים דבר כזה? אנשי פיניפארינה פנו להתיעץ עם החברים הצרפתים בחברת התוכנה דאסו סיסטמס. הוחלט שהאבטיפוס סרג'ו יתוכנן בעזרת כלי התוכנה החדש של דאסו, קטיה (CATIA) למעצבים יוצרים. בריף נשלח במקביל ל-10 מעצבים שונים בפיניפארינה. המטרה, כרגיל, הייתה ליצור תחרות בין המעצבים. הרי בלי תחרות אין אש ובלי אש לא מגיעים לשיאים יצירתיים. אחרי שבועיים הוגשו 10 סקיצות, כולן, במקובל בשלב ראשוני של תכנון רכב, מצוירות בדו-מימד. מתוך ה-10 נבחרו 3.

השלב הבא היה להפוך את שלוש הסקיצות הדו-מימדיות לתלת-מימדיות. פעם זה היה מסובך. כיום, בעזרת התוכנה של דאסו, קטיה, זה די פשוט. קטיה יודעת להפוך



פינינפארינה סרג'יו. חצי שנה משרטוט ראשוני למכונית של ממש

פיזיו אחה. עם כל הכבוד למחשב ולקטיה, חייבים דגם אחד שאפשר לממש בידים. אחרי בניית המוקאפ הוחלט בפנינפארינה על כמה שינויים קטנים בעיצוב ומשם עבר התכנון היישר לייצור. לא מדובר בייצור סדרתי בשלב זה, אלא בדגם אחד ויחיד שנועד לתצוגה בתערוכה. פינינפארינה סרג'יו אדומה מרהיבה נשלחה לז'נווה, הגיעה לשם בזמן וקצרה שבחים רבים. יתכן שפרארי תאמץ את העיצוב ותכניס את המכונית לייצור סדרתי. ולא, המחירים עוד לא נקבעו.

מספיק חזקות למקרה של התהפכות ושכלל, מר מעצב יקה, הלכת עם הדמיון שלך קצת יותר מדי רחוק. קטיה מאפשרת לשתף את העיצוב כבר בשלב מוקדם וליצור דיאלוג בין המעצבים למחלקות אחרות. בעבר היו מחליפים פקסים או פשוט נוסעים ממקום למקום ומתכנסים לשיחות משותפות. כל זה דרש הרבה זמן ומשאבים.

עמדו בזמנים

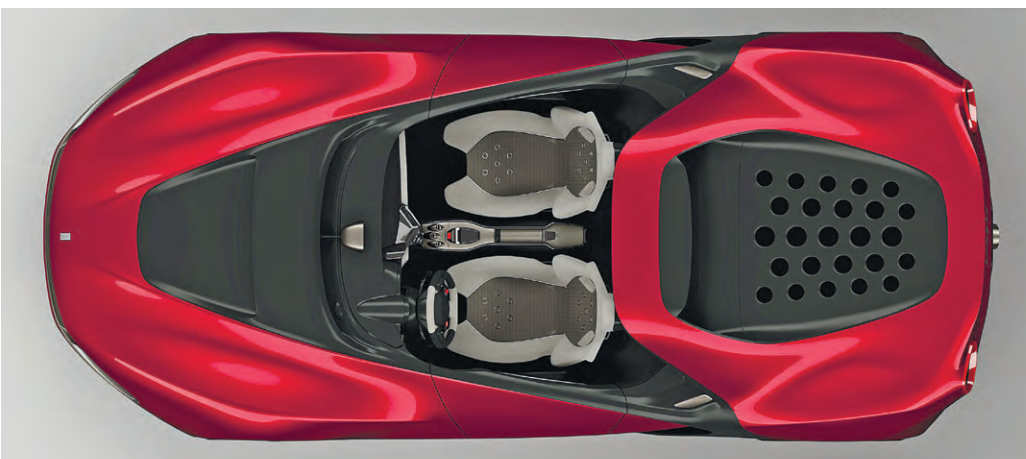
כחודשיים לפני התערוכה נבנה מוקאפ (mockup)

להמציא את עצמו מחדש ולשרוד. כיום הפירמה עסוקה בעיצוב לא רק של מכוניות אלא גם של מטוסים, יאכטות, אניות, בניינים ואפילו מטבחים. החברה מעסיקה 700 איש - 350 בטורינו, 300 בגרמניה, 50 במרוקו ו-10 בסין.

איך לשכנע את אנשי הכספים

דאסו סיסטמס הוא ענק תוכנה שמעסיק 11,000 עובדים ומגלגל מחזור של 2.6 מיליארד יורו. החברה מובילה בשוק כלי התוכנה לעיצוב מוצרים - החל ממשקפיים, דרך מכוניות וכלה בבניינים. המוטו שמופנה ללקוחות של דאסו: בעולמנו התחרותי מי שמצטיין בעיצוב הוא זה שמשיג יתרון תחרותי.

האתגר הוא לבנות תוכנה למעצבים שלא פוגעת בחשק לעצב. מעצבים רבים מעדיפים לעבוד עם נייר ועיפרון. מעצבים רבים מרגישים שעיצוב בעזרת תוכנה מסרס את היצירתיות שלהם. קטיה שמופעלת בצורה אינטואיטיבית ובעזרת מסכי מגע אמורה לדלג בהצלחה מעל המשוכה הזאת. התוכנה אמורה לסייע גם בסוגיית הקומוניקציה עם מחלקות אחרות אצל יצרן הרכב - בעיקר מהנדסים, אנשי מינהלה וכספים. זה נחמד לעצב רכב מהחלומות אבל צריך לדעת שהעיצוב כפוף בסופו של דבר להחלטות של מנהלים, אנשי שיווק וכמובן מהנדסים. אנשי השיווק יודעים, או חושבים שהם יודעים, מה הלקוח רוצה. אנשי הכספים תמיד רוצים להוריד עלויות ואילו המהנדסים עלולים להגיד שהתכנון יפה אבל בלתי אפשרי לביצוע ושלא נשאר מקום לרדיאטור ושכך לא ניתן לתכנן קורות



Will you take a NOTE?



ניסאן נוט. החבילה הדינאמית מציעה עיצוב נאה



ניסאן נוט. המושב האחורי נע על מסילה ומאפשר להגדיל את תא המטען



ניסאן נוט. מודרניות, בטיחותית ושקטה

ניסאן רוצים לשלוק את הנוט ממשבצת המיקרוואן ולהיכנס למשבצת של סגמנט הקטנות המרווחות בתקציב הגיוני. האם זה אפשרי ועל מה הם היו צריכים לוותר בשביל לעמוד במשימה?

| כתב וצילם: ערן אביבי, סלובקיה



עצור יש שם דאונים, בוא נצלם את הניסאן לידם". התלהב ניה אני עושה פרסה ופונה שמאלה לכיוון השדה תעופה המאולתר כביכול. על המרשאה הענקית חונים שני דאונים, שלושה BUSים של פולקסווגן ואלפא ספיידר מהדור האחרון. אנחנו מתקרבים עם הניסאן החדשה ומקבלים סימן לחנות רחוק ובצה הניסאן החדשה אינה רכב ספורט או רכב יוקרתי, היא שייכת לסגמנט B, קטנות בעברית, ולכן אינה זוכה לקבלת פנים מיוחדת. אנחנו עוצרים בצד וממשיכים ברגל. ניר מתחיל בגישה לטובת צילום הנוט עם הדאונים ומקבל תשובה חיובית. אנחנו ממקמים את הניסאן והמצלמות מתחילות לעבוד. אחרי 30 דקות וצילומים מכל מיני זוויות של הנוט עם הדאונים, ניר מנסה שוב את מולו ומבקש גם לטוס בדאון. גם הפעם זה מצליח ו-5 דקות אחר כך הוא כבר יושב בתא הטייס מוכן להמראה. מאחוריו יושב הטייס שהיה פעם דילר של אלפא רומיאו והיום הוא מדריך טיסה. הוא גם התגלה כחובב ישראל וחובב רכב ועדיין הניסאן לא ממש עניינה אותו, אבל הוא שמח לעוזה. הכננת שמחוברת לדאון מלפנים, מתחילה למשוך במהירות עצומה והדאון ממריא לרוחף בשמי אוסטייה. אחרי ניר תורי לרחף. הטיסה בדאון ללא מנוע מלווה בתחושה מדהימה של שקט ועוצמה. שקט מעצם שהותנו בשמיים ללא מנוע, ועוצמה כי אנחנו מרחפים בעזרת כוחות הטבע בלבד. הנחיתה חזרה בשדה הרשא הגדול הייתה נעימה

ורכה, מזכירה את איכות הנסיעה בניסאן שסופגת את המהמורות בצורה טובה.

ממעוף הציפור

בניסאן רוצים שהנוסעים של הנוט החדשה ירגישו את מה שאנחנו הרגשנו באוויר. שקט ועוצמה. עם החלק של השקט בהחלט הצליח להם. גם כשמקדימה פועם מנוע הטורבו דיזל, 1.5 ליטר עם 90 כוחות סוס שהגיע מרגו, בתוך תא הנוסעים השקט נשמר בצורה טובה. בתחום העוצמה הם פחות הצליחו. שני המנועים, הבנוי, 1.2 ליטר, 3 צילינדרים וסופרצ'ארג' והטורבו דיזל חלשים יחסית וחסרי מחץ. המנוע של הרנו קליאו החדשה, 1.2 טורבו בנוי, היה יותר מהנה כאן. אבל ניסאן בחרו לשרד את המנוע של המיקרה ולחסוך בעלויות לטובת תג מחיר תחרותי: הסיבה הנוספת לחיסכון במנועים נמצאת בטכנולוגיה היקרה והבטיחותית שהיא מצוידת בה. הנוט תגיע כסטנדרט עם מערכת לזיהוי רכבים בשטח מת Blind Spots), מערכת לזיהוי סטייה מנתיב, מצלמות אחורית וקדמית לעזרה בתמרונים איטיים ומערכת לזיהוי תנועה מסכני למכונית (360 מעלות). המצלמות ומערכת זיהוי התנועה עובדות עד 8 קמ"ש וכל זה מוצג בקונסולה המרכזית בצד נוח וברור. חשוב לציין שכמעט כל המערכות האלה מוכרות מסגמנטים בכירים יותר. לרוב הן גם בתוספת תשלום גדולה. וזאת בהחלט נקודת זכות חשובה

זה לא שהנוט לא אוזזת או יציבה, היא פשוט לא בקטע של הנאה מנהיגה. היא יותר בעניין של הגעה בטוחה ליעד

לנוט הקטנה. בנוסף יש גם שליטה מההגה על בקרת השיוט, מגביל המהירות, הרדיו והדיבורית המובנית והכל כחלק מחבילת Nissan Connect.

מבט מהקרקע

עבור קהל היעד של הנוט, משפחות צעירות, המנועים בהחלט מספקים בעיקר מבחינת צריכת הדלק החסכונית. בכל מקרה הניסאן נוט לא תוכננה וגם לא מוזמנה לתקוף כבישים הרריים מפותלים, גם עם החבילה הדינאמית שכוללת גג פנורמי, ספויילרים, ג'אנטים מעוצבים ועוד, אפילו הגיר הידני של מכונית המבחן. עבור קהל היעד שלה הבטיחות הרבה יותר משמעותית. מבחינת השימושיות, תא הנוסעים של הניסאן נוט מרווח גם עבור ארבעה אנשים, בזכות בסיס גלגלים של 260 ס"מ. שההייה נעימה אפילו שפה ושם יש פלסטיקים זולים למראה ומגע, כמו המגשים בגב המושבים הקדמיים. תא המטען הוא מהגדולים בקטגוריה, 325 ליטר, ויכול לגדול

עד 411 ליטר עם מזוויים קרימה את המושב האחורי שנע על מסילה.

בגובה העיניים

הנוט, שבעבר מוצבה כמתחרה למשפחתיות גם מבחינת המחיר, ממוצבת מחדש כמכונית קטנה, מתחרה ישירה לפורד פיאסטה, פולקסווגן פולו ופיג'ו 208. הניסאן לא יכולה לנצח את האירופאיות בהתנהגות הכביש אך בהחלט מהווה מתחרה רצינית בתחום הבטיחות והטכנולוגיה. הנוט מציעה את כל זה בחבילה נוחה וטובה ובמחירים תחרותיים לקטגוריה: פחות מ- 80,000 שקל לניסאן נוט ידנית עם מנוע 1.2 סטנדרטי וכ- 100,000 שקל ל- 1.2 סופרצ'ארג' עם תיבת הילוכים רציפה. בינתיים אנחנו נפרדנו מאנשי הדאונים והמשכנו בדרכנו לנמל התעופה של וינה, להחזיר את הניסאן ולהמריא, הפעם במטוס עם מנוע, חזרה לישראל.

ניסאן נוט DIG-S 1.2

מחיר: טרם נקבע

קבוצה: קטנות

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 1198 סמ"ק, 3 צילינדרים, בנזין עם מנדש ע"י

הספק מרבי: 98 כ"ס ב- 5600 סמ"ד

מומנט: 14.7 קג"מ ב- 4400 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 12.2 ש"

מהירות מרבית: 172 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית - רציפה

מספר הילוכים: 5

צריכת דלק - נתוני יצרן: 19.2 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: טרם נקבע

בטיחות - מבחן ריסוק: טרם נבחנה (EuroNcap)

כריות אוויר: 6

בקרת יציבות: יש

סובארו צ'אלנג'

עתידה של סובארו בישראל תלוי רבות באמפרזה החדשה. האם היא תעמוד באתגר ותפיח חיים באימפריה שנפלה?

| אורן דורי | צילום: רונן טופלברג



סובארו אמפרזה. שומרת אמונים למנוע הבוקסר

סובארו היא לפעמים נעגועים לילדות. כמו רבים מבני דור, את שנות ה-80' המוקדמות העברתי במושב אחורי של סובארו משפחתית, ללא חגורת בטיחות. לפעמים, כשהתעקשתי להישאר עד ער מאוחר, היו הוריי התשושים לוקחים אותי לנסיעה מסביב לשכונה. הוויברציות של מנוע הבוקסר היו מיד מרדימות אותי. כמעט שלושים שנה אחר כך, על כביש הערבה, מאחורי ההגה של סובארו אמפרזה החדשה, אני מגלה שהרגלי

ילדות קשה לשנות. הסובארו מטרת ומתקתקת כמעט כמו פעם ועולה בי דחף לפתוח את כרית האוויר ולתפוס עליה תנומה. אני נבהל מעצמי ועוצר להתרעננות בתחנת דלק. על כוס קפה, אני מבין שהעייפות היא לא רק תולדה של אינסטינקטים ישנים ואפילו לא של הדרך המונוטונית לאילת. סובארו אמפרזה החדשה, כיום למשפחתיות המתחרות, היא, איך לומר, לא מכונת מסעדות חושים. כמו הילדות, גם תור הזהב של סובארו בישראל חלף לו

מוזמ. בשנים האחרונות סובלת היבואנית הוותיקה יפנאוטו מהיצע דגמים צר מאוד, נטול משפחתיות ומכוניות קטנות. לראיה, בחודש יוני האחרון רשמה סובארו 201 מסירות בלבד בשוק המקומי, 53 פחות מיצרנית היוקרה אאורי. במהלך השנה הקרובה צפוי הויכיון על סובארו בישראל להחליף ידיים ולעבור אל חברת סמל"ת, המשווקת בארץ את מותגי פיאט-אלפא-לנצ'יה. בזמן שהולכת ונרקמת העסקה, יפנאוטו מקבלת מתנת פרידה מסובארו -

משפחתית סדאן, 1.6 ליטר אוטומטית, עם 5 שנות אחריות ופוטנציאל מכירות גבוה. האם האימפרזה החדשה תממש את הפוטנציאל?

ביצועים וצריכת דלק

סובארו אמפרזה החדשה מוצעת למכירה עם מנוע אחד - 1.6 בנזין, שמייצר 114 כוחות סוס ו-15.3 קג"מ. על הנייה, מדובר במנוע החלש ביותר בקבוצת המשפחתיות, מלבד למאודה 3 הקשישה שתוחלף בשבועות הקרובים ולסאיק 350 הסינית שמצוידת במנוע 1.5 ליטר כצפוי, הביצועים בינוניים בהחלט. הנתונים הרשמיים מספרים על 12.6 שניות מהרמזור האדום ל-100 קמ"ש. התחושה על הכביש מלהיבה עוד פחות.

האמפרזה החדשה מכוילת לחסכון בדלק ולא למפגני כוח. גם תיבת ההילוכים הרציפה שהותקנה ברכב אמורה להציל עוד כמה ליטרים של בנזין. בתום נסיעת המבחן, שכללה בעיקר שיוט נינוח על 100-110 קמ"ש, נרשמה תצרוכת דלק של כ-13 קילומטר לליטר. מדובר בתוצאה טובה. יש לציין שאמפרות נוספות אשר השתתפו במסע התקרבו לצריכת דלק מצוינת של 16 קילומטר לליטר.

נוחות ותא נוסעים

המושבים באמפרזה נוחים. האמפרזה מכונת גדולה יחסית וניתן לאכלס בה ארבעה מבוגרים בנינוחות, כולל צידה רבה לדרך בתא המטען. המתלים מכוילים על הצד הנוקשה של הסקאלה ואיכות הנסיעה סבירה.

כבר בהשקת הבכורה מרגיש תא הנוסעים מיושן. אנחנו נוהגים בגרסה המהודרת של האמפרזה, Style Plus, שכוללת שליטה על הסטריאו מההגה, חימום קלים בקוטר 16 אינץ', ומזגן בקרת אקלים. אין טיפטרניק לשליטה ידנית על תיבת ההילוכים. אין פתיחה של תא המטען מבחוץ. עיצוב הפנים חסר השראה והצבע השחור שולט בכל. ניתן להזמין את הרכב גם עם שילוב צבעים בהירים בתא הנוסעים, מה שמשפר את האווירה.

סיכום ומחירים

האמפרזה 1.6 אוטומטית היא הסובארו החשובה ביותר שתגיע לישראל בשנים הקרובות. באופן אירוני, עבור היצרן היפני מדובר בגרסה בעלת חשיבות יחסית נמוכה. צריך להבין, בארה"ב משווקת המכונית בעיקר עם מנוע 2.0 ליטר ובאירופה בעיקר עם גיר ידני ו/או מנועי דיזל. ובכלל, סובארו היא יצרנית גישה שמתמקדת ברכבי ספורט ו-4x4, ומשאירה את הקטגוריות הקונבנציונאליות לבעלת הבית החלקית טויוטה. קשה למצוא באמפרזה בישראל יתרון יחסי לעומת המתחרות, לא בביצועים, לא בנחות ולא באבזור. אולי בצריכת הדלק. עם תג מחיר שנע בין 127 ל-129 אלף שקל, לאמפרזה צפויה תחרות קשה מול משפחתיות אחרות.



סובארו אמפרזה. חסכונית



סובארו אמפרזה. מרווחת

סובארו אמפרזה Style Plus

- מחיר:** 129,000 שקל
- קבוצה:** משפחתיות - סדאן
- מקומות ישיבה:** 5
- הנעה:** קדמית
- נפח מנוע:** 1600 סמ"ק, בנזין
- הספק מרבי:** 114 כ"ס ב-5600 סמ"ד
- מומנט:** 15.3 קג"מ ב-4000 סמ"ד
- תאוצה ל-100 קמ"ש:** 12.6 ש"
- מהירות מרבית:** 181 קמ"ש
- תיבת הילוכים:** אוטומטית - רציפה
- צריכת דלק - נהיג יצרן:** 17.2 ק"מ לליטר
- צריכת דלק - מבחן:** 13 ק"מ לליטר
- דרגת זיהום:** 3
- בטיחות - מבחן ריסוק:** טרם נבחנו
- כריות אוויר:** 6
- בקרת יציבות:** יש



סובארו אמפרזה. חישוקי י16' כמקובל בסגנונט

אל הר חרמון שבמדבר יהודה

טיול 4x4 קשוח
בצפון מדבר יהודה
| כתב וצילם: יואב קווה

הר חרמון, מתברר, יש גם במדבר יהודה. מרוב ברכס צר וארוך בחלק הצפון מזרחי של מדבר יהודה. ג'בל חרמון מתנשא לגובה של 91 מטרים מעל פני הים. זה נשמע אולי מעט אבל קחו בחשבון שהגובה של ים המלח הסמוך הוא מינוס 400. מראש ההר הזה, כך לפי חוקרים אחרים, השליכו ביום כיפור את השעיר לעזאזל. חוקרים אחרים טוענים שהשעיר המסכן הושלך דווקא מג'בל מונטאר הסמוך. כך או אחרת, התצפית מראש הר חרמון היא חובה לכל ג'פאי חובב טיולים. רואים מכאן את יריחו וצפון ים המלח, את רכס הרי מואב שממזרח, את הקרנבל והסרטיבא מצפון, את מורדות הרי השומרון ובכיוון מערב את המורדות המזרחיים של הרי יהודה ואת השוליים של מדבר יהודה ובקעת הירדן.

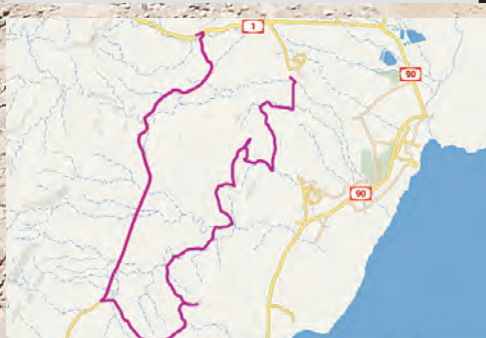
מסלול הטיול שלפניכם מתאים לכל רכב קשוח שמצויד בהילוכי כוח - החל בסוויקי ג'יפני וסווארה דרך מיצובישי פאג'רו וניסאן פאטיפיינדר וכלה בטויוטה לנדקרוזר ולנדרובר דיסקברי. הוא לא מתאים לרכבי כביש-שטח רכבים כדוגמת יונדאי ix35, קיה ספורטאז', ניסאן קשקאי.

נקודת ההתחלה היא צומת אלמוג, על כביש מספר 1 שיוצא מירושלים לים המלח. בצומת יש תחנת דלק ומזנון. כאן מומלץ לנקות כ-15% מלוואי הנטיפה בצמיגים - הורדת האוויר תשפר את יכולת העבירות של הרכב וגם תקטין את הסיכון לנקר.

בצומת מאפסים את מרחק המרחק ונוסעים בכביש הגישה לקיבוץ אלמוג.

סוויקי-ניסאן במסלול להר חרמון

נקודת התחלה: צומת אלמוג
נקודת סיום: צומת נבי מוסא (3 ק"מ מערבית לצומת אלמוג)
אורך המסלול: 25 ק"מ בשטח
משך: 5-8 שעות
דרגת קושי: בינונית, לרכב קשוח בלבד
שטחי אש: האזור מותר לטיול בסופי שבוע וחגים בלבד
מפה רצויה: מפת טיולים וסימון שבילים, מספר 8, צפון מדבר יהודה



טיול שטח



מעל פסגת הר חרמון

משמאל מדרגה. ב-1.6 ק"מ עוד ערוץ. ממשיכים מערבה. ב-2.1 ק"מ יש. ב-2.3 ק"מ יש. ב-2.4 ק"מ עוד ערוץ ואז מייד פונים שמאלה על גבי משטח חצצי ובעליה קטנה. ב-3.0 מטפסים עליה חדה, ארוכה ומרהיבה שנמצאת מימין לדרך. הטיפוס התלול נגמר ב-3.6 ק"מ. ב-3.9 ק"מ רואים משמאל תילי חפירות. לשם צריך לפנות (שמאלה, מזרחה). ב-4.8 ק"מ מגיעים לקצה השלוחה. המקום נקרא ראס מעכף - בשפה הערבית "ראס מסורר" או "ראס מסופר יפה". מקור השם, ככל הנראה, בעקבות הטופוגרפיה הסימטרית של הפסגה. ראס מעכף מחייב הפסקת קפה ותצפית - ים המלח הפרוש למטה, הרי אדום במזרח, מדבר יהודה מדרום ומצפון. תנו למקום הזה 20-30 דקות בשקט. בראס מעכף מאפסים את מדר המרחק וחוזרים לאחור על עקבותינו. ב-400 מטר, במזלג, צריך לפנות שמאלה. ב-500 מ' - שימו לב - צריך לפנות שמאלה בדרך לא ברורה בין תילי החפירות (יש רוג'ום קטן מימין). הדרך הזאת מובילה לסכין תלולה, צדה ומרתקת לנהיגה. ב-1.1 ק"מ מגיעים לערוץ ופונים ימינה. ב-1.4 ק"מ מתחברים לדרך עפר ראשית עם סימון שבילים שחור (8215). צריך לפנות ימינה, מערבה, לעקוב אחר הסימון השחור. ב-2.2 ק"מ, משמאל, אפשר להבחין במערה קטנה. ב-5.0 ק"מ מגיעים לכביש שחוצה את בקעת הורקניה. צריך לפנות על גבי הכביש ימינה, צפונה. ב-10 ק"מ חולפים ליד הבסיס של נבי מוסא. ממשיכים ישר עם הכביש. בכ-14 ק"מ חולפים בסמוך לנבי מוסא - מסגד יפיפה בעל כיפות לבנות. כאן לפי המסורת המוסלמית קבור משה רבנו. המקום שימש אכסניה לעולי רגל ועד לפני שנים אחרות הוסטל של נגמלי סמים מוסלמים. סביב המסגד בית קברות בדואי. ועוד פרט טריוויה - חלק מצילומי הסרט רמבו2 בכיכובו של סילוסטר סטאלון צולמו ממש כאן. אנחנו ממשיכים עם הכביש, חולפים על פני הגשר שמעל נחל אוג וב-16 ק"מ מתחברים לכביש מספר 1 ולסוף המסלול - ימינה לצומת אלמוג וים המלח, שמאלה לירושלים.

צריך לפנות ימינה צפונה על גבי הרכס כדי להגיע ב-9.1 ק"מ לטבק אל קונייטרה ("מעלה הקשת הקטנה"). כאן יש שרידים של מוצב ישן ותעלות בונקרים וזה המקום המושלם להפסקה ראשונה בטיול. בתום ההפסקה חוזרים לאחור, על עקבותינו, כלומר נוסעים דרומה אל הדרך שממנה באנו. אחרי 200 מטרים, מדר המרחק אמור להראות 9.3 ק"מ, אנחנו אמורים להימצא מול קצה העלייה התלולה. בנקודה הזאת מאפסים את מדר המרחק. לא יורדים את הירידה התלולה אלא ממשיכים על הרכס בכיוון דרום מערב. ב-1.1 ק"מ, במזלג, בוחרים בזרוע השמאלית. ב-1.5 ק"מ משמאל יש עוד נקודת תצפית. הדרך שלנו מתעקלת ימינה, מערבה. ב-1.7 ק"מ אפשר להבחין ממול בבסיס של נבי מוסא. ב-2.0 ק"מ, שימו לב, מגיעים למזלג דרכים ופונים שמאלה, דרומה. הירידה התלולה מתחילה. זוהי הסכין הדרומית של ג'בל חרמון (הקשה ביותר לטיפוס). רצוי לשלב כאן ראשון LOW. מי שהרכב שלו מצויד בבקרת בלימה אלקטרונית (DAC בטוויטה) - זה הזמן ללחוץ על הכפתור. הירידה תלולה וחולפת בכמה מדרגות ובורות. ב-2.9 ק"מ מגיעים למזלג ובוחרים בזרוע השמאלית, להמשך הירידה. ב-3.0 ק"מ עוד מדרגות ובורות הצלבה. אם הרכב שלכם נמוך, רצוי להיעזר כאן במכוון חיצוני. ב-3.7 ק"מ מתחברים לדרך הראשית, סימון כחול, ופונים ימינה בכיוון כללי דרום מערב. ב-3.8 ק"מ מגיעים לצומת חשוב - חיבור של סימון שבילים כחול עם סימון שבילים אדום (8301). בנקודה זו יש לאפס את המדר המרחק. הקטע הבא דורש תשומת לב. ב-400 מ' מגיעים לצומת (נצ 19100/12754) - מימין יש דרך עפר לא ראשית שהולכת לכיוון הרכס של החרמון, משמאל דרך מטושטשת שפונה דרומה - זאת הפנייה שלנו. אנחנו פונים על גבי הדרך הזאת ונוסעים דרומה. ב-500 מ' עוברים ערוץ. ב-600 מ' ערוץ נוסף. ב-1.1 עוד ערוץ (קצת יותר עמוק). ב-800 מטרים שוב ערוץ ופונים ימינה, מערבה. ב-1.5 ק"מ כדאי לעקוף

כעבור 1.9 ק"מ בדיוק מתעקל הכביש שמאלה לעבר שער הכניסה לקיבוץ. בנקודה הזאת אנחנו עוזבים את האספלט הסלול וממשיכים לנסוע ישר, דרומה, בדרך עפר טובה מסומנת בסימון שבילים אדום (מספר 8111 במפה). ב-2.0 ק"מ מתחילה הירידה לנחל אוג. כמה מילים על הנחל: בערבית הוא נקרא ואדי אלמוכליכ, כנראה מן השורש כל"כ, שמשמעותו להערים. כלומר, הנחל, בגלל עיקוליו הרבים והמפתיעים, מערים על ההולכים בו. השם העברי ניתן בעקבות שיח האוג הקוצני שנפוץ במדבר יהודה. הנחל מתחיל במדרונות הר הזיתים, בגובה של כ-830 מטר מעל פני הים, ונגמר בים המלח, סמוך לקיבוץ קליה, מינוס 401 מטר. אורכו כ-30 קילומטרים ובחורף הוא מועד לשטפונות. ב-2.2 ק"מ חוצים את הנחל ומטפסים בגדה השנייה. אין כאן בעיות עבירות מיוחדות. ב-3.3 ק"מ צריך לפנות ימינה, מערבה, לדרך עפר נוחה מסומנת בסימון שבילים כחול (8210 במפה). ב-4.4 ק"מ ממשיכים עם הסימון הכחול (מימין מתחברת דרך אחרת מסומנת שחור). בהמשך מטפסת הדרך הכחולה שלנו לאורך המצוק ועל גבי משטחי סלע יפים (אין קשיי עבירות מיוחדים). ב-6.0 ק"מ, בצומת, ממשיכים ישר. ב-6.9 ק"מ מגיעים אל ירידה משובשת עם מדרגה קטנה. ב-7.2 ק"מ - שימו לב - מגיעים לערוץ ומייד פונים ימינה לדרך עפר שעוברת על הצלע של הגבעה (שיפוע צד קל). הדרך הזאת ממשיכה לאורך הערוץ. ב-7.9 ק"מ עוברת הדרך את הערוץ ומתחילה בטיפוס. היעד הוא הסכין הצפונית של ג'בל חרמון. זה הזמן לשלב להילוך כוח. רצוי לשמור על "גז קבוע". לא אמורה להיות בעיית עבירות מיוחדת. ב-8.7 ק"מ מגיעים לראש הר חרמון, שמבחינה טופוגרפית הוא למעשה רכס. אין כאן שלג. אפילו לא בחורף. אז מה מקור השם ג'בל חרמון? חרמון, בערבית, מלשון "חראם" כלומר ההר המקודש וזה אולי רמז נוסף לכך שאכן על פסגת ההר בוצע טקס השעיר לעזאזל.

טיפים לנהיגת שטח



בלי פחד, לא בכוח ואם נתקעים אז לשתות תה

במיוחד אם הרכב לא מצויד בצמיגים טובים, במהלך מתלה ראוי, בהילוכי כוח, בנעילות דיפרנציאל וכו'. במקרים כאלה, כשלושתנו עומד רכב כביש-שטח רך ועלינו לטפס שיפוע דרדרתי, עלינו לשמור על תנופה חזקה.

ואם נתקעים (1)

נתקעתם במעלה הבקתה השרופה בהר חורשן או במעלה תלול אחר? בבקשה אל תנסו להמשיך לטפס. עדיף לוותר. גם אם יש קהל של צופים. גם אם מישורו ישרוק בוז. מה עלול לקרות אם בכל זאת תתעקשו להראות לכולם מי הגבר? בגלל שהאחיזה של הגלגלים האחוריים גבוהה יותר (יש עליהם יותר משקל), הרכב עלול להיזרק הצידה ולהיקלע לשיפוע צד ומכאן אלוהים יעזור. בקיצור, אם נתקעתם שלבו להילוך אחורי וגלשו בחזרה למטה בקו ישר, כלומר בניצב לשיפוע - המטרה, שוב, היא לא להיקלע לשיפוע צד.

ואם נתקעים (2)

הרכב יושב על הגחון, הרכב נכנס להצלבה קשה, הרכב תקוע. מה לעשות? דבר ראשון כדאי לשתות תה. שתו תה גם אם אתם מטר מהבית (בדרך כלל נתקעים מטר מהבית), גם אם נרמה לכם שצ'יקצ'ק אתם פותרים את הבעיה. שתו תה ורק אז חזרו להגה. התה או הקפה הוא פסק זמן שמאפשר קצת להירגע ואז לתכנן בראש צלול את החילוץ.

לא בכוח

הפתגם "מה שלא הולך בכוח, הולך בעור יותר כוח" מתאים לחיילים צעירים ביחידת סיוע. הוא לא מתאים לרכבי כביש-שטח שאמורים אחרי יום טיול לשרת אותנו בנסיעות כביש.

ברוב המקרים רכב השטח נתקע בגלל היעדר אחיזה בין הצמיגים לקרקע ולא בגלל היעדר כוח. אם תתנו יותר גז, הגלגלים יפרפרו יותר במקום. זה יעשה הרבה אבק, רעש וצלצולים, זה יפגע בצמיגים, זה יחפור בורות בשטח אבל זה לא יועיל הרבה להתקדמותו.

גז קבוע

המפתח הוא לשמור על מומנטום. אני צריך לדאוג לכך שהרכב ייצא בתנועה קבועה מתמדת. הפטנט הוא "גז קבוע" - ללחוץ כל הזמן על דוושת הדלק, לחיצה מינימאלית וקבועה. הקושי הוא מנטלי. לפעמים הדרך מאוד משובשת, תלולה ומפחידה. אני חושש, אני מהסס, אני לא לוחץ לחיצה רצופה על הדוושה. אבל, סוויץ' קטן במוח והרכב עובר הכל. או כמעט הכל.

לאט לאט

נהיגה מהירה מדי לא משיגה כלום. הרכב מטלטל ומקפץ, מרווח הגחון מתקצר, הרכב עלול לחטוף מכות ולהיפגע, הנוסעים סובלים. עדיף לנסוע לאט. העניין הוא שלא תמיד אפשר לנסוע לאט. לפעמים לאט פירושו תקיעה במקום. לפעמים אין ברירה וצריך לנסוע מהר -

חמישה טיפים

לנהיגת שטח 4x4 | יואב קווה

הכותב מלמד כיצד ליהנות בנהיגת שטח בלי לסכן את הרכב במזק מיותר. לפרטים נוספים אודות הדרכה בנהיגת שטח עם



יואב קווה, צרו קשר: yoav@shvilim.co.il
052-610-2333

מבחן דרכים

קיה סיד SW. קוראיה קרובה יותר מתמיד לאירופה

סידרה חדשה

האם יש מכונית שמתאימה להיכנס לנעליים שהגדיר הנרי פורד – מכונית לכל פועל? בקיה מאמינים שהסיד סטיישן החדשה מתאימה. יצאנו לבדוק | ערן אביבי | צילום: יואב קווה

שהסיד SW נוחה גם כשהכביש משובש, חסכונית עם 12.2 קילומטר לליטר במבחן ובעלת איכות נסיעה וחומרים טובה. המנוע והגיר כפול המצמדים, עוברים היטב ביחד למעט רעש לא נעים בסל"ד גבוה ונדרור קל בזחילה איטית מאוד בהילוך ראשון. מבחינת הנדסה, האחידה בכביש טובה

האבזור רב כבר בגרסת הבסיס עם דיבורית BT הנשלטת מההגה ביחד עם בקרת השיוט, מגביל המהירות ומערכת הסאונד

ובטוחה ואת הדרך המפותלת העולה לכיוון המחרקה הסיד סטיישן טיפסה בקלות.

ללא ספק הקיה החדשה מתאימה להיות מכונית לכל פועל אך לא לכל נוהג. חסר לסיד את הברק, את החומר שהופך אותה ממכונית לכל פועל, למכונית הנחשקת על ידי כל פועל וזאת התחושה הכללית שהיא משדרת. "אתם יכולים לסמוך עלי שנגיע בשלום ובנוחות לכל מקום, רק אל תבקשו ממני גם לרקוד הולה או לדבר אתכם על תיאוריות פיסיקאיות מורכבות. את זה תמצאו בגולף החדשה. אצלי תקבלו הרבה אבזור ובמחיר הגיוני". האמת שבקיה צודקים. הסיד סטיישן מתאימה גם מבחינת המחיר, 128,000 שקל לדגם ה-LX עם מנוע בנזין 1.6 ליטר ותיבת הילוכים אוטומטית רובוטית כפולת מצמדים.

אנחנו, הפועלים של ימינו, עוברים בדרך כלל במשרדים עם חללים פתוחים (open space), מגיעים למשרד בבוקר ויוצאים ממנו אחה"צ. את דרכנו לעבודה וחזרה אנחנו עושים בעיקר בפקקים. בסופי השבוע, אנחנו מקווים שנוכל לנסוע בחופשיות ליער בן שמן לרכוב על האופניים ואחר כך עם המשפחה בדרך לים לבריכה. חשוב גם שיהיה מקום להעמיס את כל הציוד הרב הנלווה לביילוי המשפחתי: תיק עם בגדים ומגבות, כיסאות מתקפלים, שמישיה, צידנית לאוכל, ספר למבוגר האחראי, כסף לארטיק שיטפטף לכל עבר וכל נשכח את הגלשן והמזרן המתנפח. וככה אנחנו מוצאים עצמנו זוחלים ב'הנאה' עם מזגן במקסימום ודווגע במינימום, יחד עם שאר פועלי הארץ גם בסופי השבוע.

מתוך האמור ניתן להבין שהמכונית לכל פועל, צריכה להכיל את הציוד המשפחתי, להנעים את הזמן של הנהג והנוסעים, לאפשר לנוהג בה קלות ונוחות תפעול וגם להיות ירוקה וירידותית לסביבה כצו האופנה הנוכחי. כבר במבט ראשון בסיד סטיישן החדשה מגלים שהיא מועמדת חזקה. העיצוב החיצוני מושך את העין עם הקו העיצובי של קיה וגם תא הנוסעים נעים ומזמין. האבזור רב כבר בגרסת הבסיס עם דיבורית BT הנשלטת מההגה ביחד עם בקרת השיוט, מגביל המהירות ומערכת הסאונד. בנוסף תמצאו שקעי AUX, USB וחייבור 12V נוחים לגישה ושימוש, ידיות החלפת הילוכים מאחורי ההגה ועוד. גם מבחינת יכולת העמסה, גרסת הסטיישן מוכיחה שהיא האופציה העדיפה למשפחה בזכות תא מטען גדול ויעיל וגג ארוך ונוח להעמסת האופניים.

לאחר כמה ימים וכמה מאות קילומטרים בחברתה, גילינו

קיה סיד סטיישן LX

מחיר: 128,000 שקל
קבוצה: משפחתיות – סטיישן
מקומות ישיבה: 5
הנעה: קדמית
נפח מנוע: 1591 סמ"ק, בנזין
הספק מרבי: 135 כ"ס ב- 6300 סמ"ד
מומנט: 16.7 קג"מ ב- 4850 סמ"ד
תאוצה ל-100 קמ"ש: 11.1 ש'
מהירות מרבית: 192 קמ"ש
תיבת הילוכים: אוטומטית – רובוטית
מספר הילוכים: 6
צריכת דלק – נתוני יצרן: 15.9 ק"מ לליטר
צריכת דלק – מבחן: 12.2 ק"מ לליטר
דרגת זיהום: 3
בטיחות – מבחן ריסוק: טרם נבחנה
כריות אוויר: 6
בקרת יציבות: יש

מבחן דרכים



גולף 1.2 TSI. משרה סוג של קסם שאפילו הצבע הלבן לא מצליח להחביא

הליגה הגרמנית

גולף 7 מספקת תחושה של רמה אחת מעל המתחרות וזה מודגש גם בתמחור הגבוה

| כתב וצילם: ערן אביבי

העבודה בצורה טובה ויעילה. הגולף משרה סוג של קסם. קסם שאפילו הצבע הלבן לא מצליח להחביא. זה מתבטא באחידה גבוהה, ריסון תנועות הגוף בצורה טובה, כוח מנוע זמין, הגה בעל יציבות כיוונית מעולה והרגשה שהגולף לא צריכה להתאמץ כדי לספק את הסחורה המבוקשת. בערב נסענו כל המשפחה לביקור אצל הסבא במרכז.

הגולף שומרת על הזרימה ואצלי על החיוך. לא בגלל שמדובר בחיה ספורטיבית, אלא במכונית שעושה את העבודה בצורה טובה ויעילה

במושב האחורי הכנסתי בקושי שלושה כיסאות לילדים. הגולף לא מתאימה למשפחה עם שלושה ילדים שעדיין זקוקים להתקני ריסון. מלפנים לעומת זאת, הרגישו שני המבוגרים בנוח. גם בהרכב המשפחתי הקסם עדיין עובר והגולף משרתת שאפשר לסמוך עליה. כשחנתי בחזרה בסוכנות בראשון בבוקר, הרגשתי שיש כאן אהבה. לא אהבה ממבט ראשון אלא אהבה שנרקמה לאורך 500 הקילומטרים שצברנו ביחד. הועילה לרומן הזה גם צריכת הדלק החסכונית, 12.5 קילומטר לליטר בנוזן 95.

לבנה. לבנה עד שעמום ולבושה בצמיגים סטנדרטיים על חישוקים מברזל עם טטות מפלסטיק. ההגה נקי מכל כפתור, אין חיבור USB ודיבורית מובנית. אבל יש את לה הסמל של VW מקרימה ואת השם שמגיע אנשים בכל רחבי העולם כבר קרוב ל 50 שנה - גולף. ועכשיו בדור השביעי שלה.

יום שישי בצהריים ואני יוצא מתל אביב ועולה לכיוון ירושלים, חושב על איזה בייגלה עם שומשום, כזה שקונים בעיר העתיקה. Janes Addiction שרים על Three days של אהבה גדולה ואני עכשיו בדרך לשלושה ימים עם הגולף. האם גם אצלי האהבה תהיה גדולה? בינתיים מבחינת איכות הסאונד אני מרוצה וזאת התחלה טובה למערכת היחסים. ככביש 1 עולה מיד השאלה למה אין בקרת שיוט בגולף הזאת. ברוב המכוניות בקטגוריה היא סטנדרט. התשובה נמצאת בדגם המאובזר יותר ובתוספת של 6000 שקל למחיר הגבוה מראש. גם הדיבורית וה-USB נמצאים באותה התשובה. אני מקבל את הדין ושומר על רגל ימין יציבה, לא מתאים לי תמונה דיגיטלית עכשיו.

את מבחן הטיפוס בקסטל הגולף עברה בקלות, אפילו שיש לה מנוע 1.2 קטן נפח. זה בזכות מגרש הטורבו והגיר כפול המצמצמים החכם והיעיל שלה. בא לי עוד לנהוג אז אני מוותר על הבייגלה ויורד לכיוון ים המלח. הגולף היא בת לווייה נעימה ואני רוצה להמשיך. ניכנס לכביש אלון ומשם ממשיך צפונה. כביש מאתגר לנהיגה: סיבובים, עליות וירידות תלולות ואחידה המשתנה בפתאומיות. הגולף שומרת על הזרימה ואצלי על החיוך. לא בגלל שמדובר בחיה ספורטיבית, אלא במכונית שעושה את

פולקסוואגן גולף 1.2 TSI

מחיר: 130,000 שקל

קבוצה: משפחתיות קומפקטיות

מקומות ישיבה: 5

הנעה: קדמית

נפח מנוע: 1197 סמ"ק, במזין טורבו

הספק מרבי: 105 כ"ס ב-4500 סמ"ד

מומנט: 17.8 קג"מ ב-1400 סמ"ד

תאוצה ל-100 קמ"ש: 10.2 ש"

מהירות מרבית: 192 קמ"ש

תיבת הילוכים: אוטומטית - רובוטית

מספר הילוכים: 7

צריכת דלק - נתוני יצרן: 20.8 ק"מ לליטר

צריכת דלק - מבחן: 12.5 ק"מ לליטר

דרגת זיהום: 3

בטיחות - מבחן ריסוק: 5 מוכבים

כריות אוויר: 7

בקרת יציבות: יש

אל המאצ'ו פיצ'ו הישראלי

טיול 4x4 למסתורי הגליל המערבי

| יואב קווה



נקודת התחלה: צומת בצת
נקודת סיום: כביש הגישה לשומרה
שטח אש: אין מגבלת שטח אש. המסלול מתאים לטיול בכל ימות השבוע
אורך: 30 קילומטרים, כולל חמישה קילומטרים בשטח
דרגת קושי: לפרק השטח במסלול: קלה לרכב שטח קשה, בינונית לרכב שטח רך
משך: חצי יום טיול
ציוד מומלץ: מזמרה

כולם מכירים את ראש הנקרה. רבים מכירים את נחל כזיב ונחל בצת. אלא שאזור הגליל המערבי מכיל עוד כמה פנינים, חלקן נסתרות מהעין. למשל חורבת כוכים – שרידים מסתוריים של ישוב ביונטי, שנותרו במצב שימור נדיר עמוק בתוך יער טבעי של אלונים ואלות. המסלול שלהלן מוביל אל חורבת כוכים וגם אל תצפית מעניינת לעומק לבנון, אל נקודת ההתקלות שבעקבותיה פרצה מלחמת לבנון השנייה, אל הכנסייה של כפר אקריית ועוד. הטיול מתאים לכל עונה ולכל רכב כביש-שטח.

הנמר האחרון

שבע בבוקר, מזג אוויר נעים, ערפל קל מכסה את רכס ההרים שמצפון, אני, הסוויקי ויטארה ודני בירנבוים מחברת טרק ים, נפגשים בצומת בצת, החיבור של כביש הצפון (899) עם כביש מספר 4 (שמונה קילומטרים מצפון לנהריה). כאן מתחיל הטיול שלנו. אנחנו מאפסים את מר המרחק ופונים ימינה, מורחה, עם כביש הצפון. "קו הגבול עם לבנון", מספר דני, שורטטה בחדר סגור בהסכמים שנחתמו בין הצרפתים לאנגלים (סייקס פיקו). זהו קו קבול מלאכותי לגמרי. לו היו מחפשים הגיון גיאוגרפי היו קובעים את הגבול בנהר הליטני". כביש הצפון והגדר לאורך הגבול נבנו עוד לפני קום המדינה. בעקבות המאורעות בשנות השלושים הוחלט על הקמתם. "ומי שוכה במכרו זה סולל בונה, שזכתה בעוד מכורים גדולים באותה תקופה, כולל מנהרות ראש הנקרה", מספר דני, "כל צעירי האומה התגייסו לפרויקט. המקור של 'גדוד הגורדים' הוא הגדר של כביש הצפון. את זה אנשים פחות מכירים".

הלאה עם כביש הצפון, חולפים על פני שלומי וב-3.7 ק"מ מגיעים לצומת חניתה ופונים שמאלה, מורחה. ב-6.8 ק"מ פונים שמאלה לכביש 8993 לכיוון ארמית. אנחנו מטפסים באחת הדרכים היפות בגליל, כביש מפותל מאוד וחסר שוליים. שימו לב שלקראת אמצע העלייה, משמאל, יש נקודת תצפית. אפשר לחנות מימין ולחצות בזהירות את הכביש. הנחל שמתחת עמוק למטה משמאל, ושכצוקים שלו פעורות מספר מעדות, הוא נחל נמה "כאן נתפס הנמר הגלילי האחרון", מספר דני, "זה היה בשנות השישים, אני ממש זוכר את זה בתור ילד. הביאו את הנמר למשטרת נהריה. בדואי תושב האזור תפס אותו. הנמר עוד הספיק לקטוע לו כמה אצבעות עד שהברואי קטל אותו בשביייה. זה היה נמר זקן, יותר גדול מחתול בית, יותר קטן מנמרים שאנחנו רואים בגן חיות". הלאה עם הכביש. בסוף הטיפוס פונה הדרך מורחה וחולפת ב-11.3 ק"מ על פני הכניסה לפארק ארמית – מערת קשת. הביקור במקום מומלץ. מדובר בהליכה קלה, רבע שעה לכל כיוון. הדרך מתאימה גם לכיסאות גלגלים. הלאה עם הכביש. חולפים בשדירת ברושים מרהיבה וב-12.2 ק"מ עוברים את הכניסה לקיבוץ ארמית. ב-13.4 ק"מ שער הכניסה לכפר הברואי עראמשה. וזהירות, הכביש כאן רצוף באמפרים גבוהים במיוחד. ב-14.6 ק"מ מגיעים לשער היציאה מהכפר וכאן, שימו לב, צריך לאפס את מר המרחק של הרכב.

תצפית ללבנון

1.3 ק"מ אחרי שעוזבים את עראמשה, עוצרים בצד ימין, חוצים (שוב) בזהירות את הכביש ומחפשים בטונדה, שני סלעים ופתח בצמחיה. מכאן נלך ברגל כחמש דקות עד לנקודת תצפית לדרום לבנון. צריך לטפס ברגל כ-20 מטרים ואז לפנות ימינה וללכת בדרך עפר רחבה עד למגדל תצפית. אפשר לטפס על המגדל או לתצפת מראש הסוללה. הפסקה של גוף משובת. חו"ל זה פה ממוזל. הכפרים הלבנונים פרושים למטה. רואים את הים ואת צידון. את ראש הנקרה, אנב, לא רואים. היא מסתתרת בשטח מת.

חוזרים למכונית וממשיכים בנהיגה. ב-1.6

טיול שטח



ק"מ משמאל חולפים על פני כניסה למוצב. באופן כללי יש להתעלם מכל הפניות שמאלה - כולן מובילות למוצבים של צה"ל.

ב-5.3 ק"מ מגיעים לצומת "טי" ופונים שמאלה לכיוון זרעית. ב-5.7 ק"מ, בכניסה לזרעית, יש לאפס שוב את מדר המרחק. חוצים את המושב ויוצאים ממנו כעבור 900 מ'. ב-1.4 ק"מ מגיעים לצומת "טי" ופונים ימינה (גדר המערכת כאן ממש ליד).

החלק הבא של הטיול הוא נסיעה הלוך וחזור אל הנקודה בה הציב חיובאללה מארב לסיור צה"ל בחודש יולי 2006 - ממנו נחטפו שני חיילי המילואים אהוד גולדרוסר ואלדר רגב.

ב-3.3 ק"מ ממשיכים ישה וב-4.5 ק"מ מגיעים לנקודת ההתקלות. שימו לב לסלע ההנצחה שממין. הכביש כאן יורד בתלילות. בסוף הירידה פנייה חדה ימינה. המחבלים, שהמתינו במארב, ידעו היטב שכאן מאטים הסיוורים הצה"ליים. 12 ביולי 2006, חובאללה הפגין את יישובי הצפון כפעולת הסחה. באותו זמן תקפה חוליית מחבלים בטיילי נ"ט שני רכבי סיור מסוג האמה. חוליית נוספת של חובאללה חדרה לשטח ישראל וחטפה את גופתיהם של גולדרוסר ורגב, שכנראה היו אז מתים או פצועים קשה ונסוגה איתן לשטח לבנון. זה היה האירוע שהצית את מלחמת לבנון השנייה.

שודדי הקברים

המשך המסלול שלנו: מסתובבים ופונים לאחור. ב-5.8 ק"מ ממשיכים ישה. ב-7.6 ק"מ פונה הדרך שמאלה לזרעית. שימו לב: כאן צריך לפנות חזק שמאלה לתוך דרך עפר מוקפת שיחי רותם. בכניסה לדרך העפר יש מחסום בקר. צריך לאפס כאן את מדר המרחק. כאן מתחיל פרק השטח של הטיול. היעד שלנו הוא חורבת כוכים, המאצ'ו-פיצ'ו הישראלי.

הדרך מוקפת שיחים שעלולים לשרוט את הצבע של הרכב - זה הזמן לשלוח את הילדים קדימה חמושים במזמרה. הלאה, ישר עם הדרך. צריך לפתוח (ולא לשכוח לסגור!) שער בקר. יש להתעלם מהפניה ימינה ולהמשיך ישה. הדרך היא דרך עתיקה שקישרה לפני מאות שנים בין לבנון לישראל. הדרך הזאת תוארה על ידי החוקר ויקטור גרן שערך 8 מסעות בארץ ישראל בין השנים 1852 ל-1888. את הפנייה הזאת אסור לפספס: ב-1.3 ק"מ יש לפנות שמאלה לדרך עפר, שהמשכה הוא עלייה קטנה ותלולה

לצד עץ אלון מרשים. אחרי האלון פונים ימינה ומייד חונים בין הבולדרים. מכאן צריך ללכת כמה עשרות מטרים ברגל. בין העצים מסתתרת חורבת כוכים. כמו מאצ'ו פיצ'ו שנבלעה בג'ונגלים של פרו, כך מסתתרים כאן בין האלונים שרידים של ישוב ביונטי. אם תשוטטו בסביבה תגלו שפע של בורות מים, חלקם פעילים ומחזיקים מים (זהירות רק לא ליפול), מספר בתי בה, שרידי מבנים ושני סרקופגים (ארונות קבורה עשויים אבן) גדולים ומרשימים במיוחד. הסרקופגים מכוסים עיטורים. המכסים שלהם מוטלים בצד והדופן של אחד מהם נופצה על ידי שודדי קברים. "המקום נקרא בעבר ח'רבת אלע'גלה", מספר רנן, "גרן עבר בסביבה, אבל חברה מקומיים ייעצו לו לרלג על הנקודה הזאת ולא לחקור אותה כי מדובר בחורבה לא מעניינת. למרות שהוא היה יסורי, גרן הקשיב להם ולמעשה פספס תגלית חשובה".

חוזרים לרכב, יורדים ביירדה הקטנה ליד האלון ופונים שמאלה. ב-1.9 ק"מ במזלג בוחרים בזרוע השמאלית - כיוון מזרח ביירדה. ב-2.9 ק"מ מגיעים למחסום בקר ולכביש פנימי בין שדות. על גבי הכביש פונים ימינה, מערבה. ב-3.4 ק"מ ממשיכים ישה. ב-4.1 ק"מ, במזלג (מתקן שאיבה "זרעית 2") פונים ימינה. הכביש הצר מתעקל צפונה ומערבה וב-4.8 ק"מ מגיעים לכביש 8992, מאפסים את מדר המרחק ופונים שמאלה, מערבה. ב-1.4 ק"מ, בכיכר, ממשיכים ישר, הלאה עם הכביש הראשי ודרך השעה. ב-2.0 ק"מ ימינה, לפי השילוט "שלומי, סאסא". ב-3.0 ק"מ ימינה לכיוון שלומי (למעשה עקפנו את מושב שומרה. אנחנו אמורים להיות עכשיו ב-3.9 ק"מ לספירה, על גבי כביש הצפון. מימין הפניה לשומרה, משמאל הפניה לכנסייה של אקריית. זה היעד שלנו אלא שבקטע הכביש הזה יש פס הפרדה רצוף (קו לבן) ולכן עלינו להמשיך עוד כמה מאות מטרים ולבצע פניית פרסה חוקית ובטוחה ואז לחזור לכאן.

הכביש המכוסה בטון מטפס לכנסיית איקרית. הכפר איקרית נכבש על ידי צה"ל ב-1948. נאמר לתושבים שהם יוכלו לשוב לבתיהם כעבור שבועיים. השבועיים האלה כבר עברו, עברו גם שלושה בנצ"ם שהגישו התושבים (ואף אלה של הכפר הסמוך, בירעם) אולם התושבים לא חזרו לאזור. מומלץ לבקר בכנסייה ולערוך תצפית ובהמשך לגלוש בחזרה בדרך התלולה הגולשת לכביש הצפון. מסלול הטיול מסתיים למעשה כאן. אפשר להמשיך ימינה על גבי כביש הצפון לעבר סאסא או שמאלה (אחרי פרסה מול כביש הגישה לשומרה) לעבר שלומי.

המלצה למסעדה באזור:

מסעדת הארזים, שלומי
04-9875244

עדנאן ובסאם פרלי ממושב יערה ("המושב המעורב היחידי בארץ") הם גששים לשעבר, פנסיונרים של צה"ל. בזמן מלחמת לבנון הראשונה ("מבצע של'ג) הכיר בסאם את נאשירה, לבנונית אסלית מהעיר צוה. הם התחתנו והיא עברה לגור איתו ביערה. בשנת 1999 נפתחה המסעדה ביישוב שלומי. המטבח הוא לבנוני אותנטי. דוגמאות: מפרוש עגל - עגל מבושל על אורז, עם פיתה לבנונית, צנובר ושקדים (47 שקל), מרפונה - פרגית עם אורז ובשר (48 שקל), שיפורים (48 שקל). יש כמובן חומס, סלט פטוש, טבולה, גרגיר הנחלים, סלט זעטר (15-10 שקל).



המלצה ללינה באזור:

בית וקיס, קיבוץ לוחמי הגיטאות
04-9933271

בכניסה לקיבוץ לוחמי הגיטאות פונים מייד שמאלה, נוסעים לאורך אקוורוקט יפיפיה, פונים ימינה בדרך כורכר, חולפים על פני חוות סוסים קטנה ומגיעים לחדרי האירות. יש חדרים לזוג ויש סוויטות למשפחות שלמות. בבוקר מוגשת ארוחת הבוקר המפורסמת - סלטים עם עשבי תיבול מקומיים, מבחר גבינות, מאפים, פירות, קינוחים ועוד.



רכילות על גלגלים

אורן קוזלובסקי משתדל להתעסק בעיקר ולא בצהוב. הפעם בחרנו להציג את המעניין, הטוב והעל טבעי בעולם הרכב הישראלי. לאחר מבול המכוניות הלבנות שכיכבו במדור הקודם, הצלחנו למצוא הרבה יותר צבע בגלגלים הלוהטים של ידועני ישראל

| אורן קוזלובסקי



צילום: ברק פמטר

הדרך וכוכב הטלוויזיה עופר שכטר בחר לנוע בדרך יידידותית לסביבה אך לא מעייפת מדי. כמדור שאינו יורד נמוך, החלטנו כי בניגוד לשאר המדורים, אנחנו נתייחס לכלי הרכב ולא לגובהו של השחקן. הרי יש כל כך הרבה מה לכתוב על אופניים חשמליים. הדגם עליו רוכב עופר נקרא db0 3.0 ואלו הם אופניים חשמליים עירוניים מתקפלים. על עיצובם הופקד סטודיו העיצוב הנחשב ROBRADY האמריקאי והאופניים זכו ב-7 פרסים בינלאומיים על עיצובם ועל מנגנון הקיפול החורשני. מבחינת הנדסת האנוש, מיקום יחידת ההנעה והסוללה במרכז האופניים, התחבנו עלינו ברכיבת המבחן אותה ערכנו (עליה תקראו כנראה בגיליונות הבאים). הכטחנו התייחסות מקצועית בלבד, או הנה טיפ לעופה את התחלת הרכיבה עליך לבצע ברכיבה על הרוושה ורק לאחר התחלת התנועה להתמקם במושב. אפשר כמובן גם להנמיך מעט את המושב. אנחנו הצלחנו להישאר מקצועיים, עכשיו ניתן לתמונה לדבר בעד עצמה.



צילום: רתנו טופלברג

השחקן ליאור מילר החליף למכונית ספורטיבית וצעירה יותר. מי הנבחרת? סיאט איביזה FR 1.2 TSI SC. צמד האותיות FR צד את עינינו מיד והרגשנו צורך לספר לליאור, שאם בעבר ציינו האותיות כי למכונית אופי לטיני, חם ומרגש, הרי שהיום האותיות מצביעות על רמת הגימור בלבד. מעבר לקוסמטיקה הקרבית יעמדו לרשותו של ליאור גם 105 סוסים שמבצעים את העבודה באופן משביע רצון (אם לא מנסים להתחרות באף אחד). מכונית הסופר מיני בעלת מרכב 3 הרלתות, משררת מגניבות עם אמירה- מה האמירה? "רוצים שאקא אתכם טרמפ במושב האחורי? תתאמצו! לא בשביל זה רכשתי מכונית". באופן אישי אני מבין ומקבל...

הבחירה בשחור, לא עושה חסד עם הסיאט. אדום, צהוב או אפילו כחול מטאלי, מוסיפים הרבה מאוד נקודות לשיק הספורדי הפרוע. לא נורא, כמה מרבקות בסגנון מהיר ועצבני יעשו פלאים ויהמיאו גם לליאור.



צילום: אור אלוז

הכוכב העל חושי נמרוד הראל, התפנק בוולוו V40. רכב קומפקטי עם מגווע מהנה המפיק 180 כוחות סוס ועוד בגרסה הסקסית הנקראת R- design. לא ברור לנו עם אלו הקשרים שהפעיל או הכוחות העל חושיים, אבל לוחית רישוי עם הספרות 666 המעטרת את המכונית של היצרנית השברית מעוררים סקרנות. מכיוון שאותי לימדו שמסוכן להתעסק עם מכשירים אלחוטיים ואנשים על חושיים, פשוט אשלח מכאן ברכות על הבחירה וח"ה על הצבע - שחור מטאלי. הוולוו V40 חביבה עלינו באופן כללי, אך חייבים להודות שהמספר משדרג את כלי הרכב ומעלה אצלנו פנטזיות רבות. מעניין אם גם על מצלמות המהירות יעברו כוחותיו של האמן. אומנם מקורן של הספרות 666 הוא בברית החדשה, שם מיוחס המספר לחיה או לשטן, אבל בריקות במערכת העלו עוד מספר אפשרויות מסמרות שיעה. 666 בגימטריה היא שכונת מאה שערים - מעניין יהיה לראות את נמרוד והמכונית בספקטקל על חושי בשכונה הזו.



צילום: חייצ

יובל שם טוב, הלא הוא מלך הילדים - יובל המבולבל, מצא זמן בתוך לר"ז ההופעות הצפוף שלו בחופש הגדול והגיע לסניף אוטו סנטר בנס ציונה לרכוש מתנה לאשתו מיכל. הרכש החדש, שברולט טראוורס בעל קיבולת מטען עצומה: לא פחות מ-3,296 ליטרים! האם הרכב מיועד למשפחה או שישמש את יובל להעמסת תפאורה וציוד להופעות? למבולבל הפתרונים.

עם צי ילדים פרטי אין ספק כי הטראוורס ישמש את המשפחה בחורשי הקיץ בצורה הטובה ביותר. הטראוורס יכול להסיע עד שמונה נוסעים בצורה חסכונית יחסית לקטגוריה. מגווע 3,600 סמ"ק בתצורת V6, עם הורקה ישירה ותיבת הילוכים אוטומטית בעלת 6 הילוכים הוא בחירה לא שגרתית אבל מוצלחת. כנראה שבנושא כלי הרכב, יובל לא כל כך מבולבל.



צילום: גלית

לירז צירבי שנמצאת אף היא בחורשי הריון מתקרמים, החלה בהכנות לקראת הרחבת המשפחה. כחלק מההכנות הגיעה השבוע עם בעלה תום אבני לסוכנות הונדה ורכשה לעצמה הונדה סיוויק 1,800 סמ"ק מאובזרת ושחורה. לירז בחרה שלא ללכת עם העדר וויתרה על מגווע היברידי או מוגדש טורבו. מגווע אטמוספרי בנפח 1,800 סמ"ק, כזה שכשנוהגים בו נזכרים מה זאת הונדה ומה לא. תיבת ההילוכים אומנם אוטומטית, כי מי צריך לבחוש כל היום כשצריך לשם לב גם לילד? גם מרכב ה-5 דלתות מתאים להעמסת עגלה וציוד נלווה. לירז ותום נראו מאושרים עם הכניסה למכוניתם החדשה, ואנחנו מאחלים להם אושר רב בקרוב כשיהפכו להורים. מעניין מי ינהג יותר באוטו, אבא או אמא?



צילום: לם וליז סטודיו

הזמרת מירי מסיקה, הסיקה שכדאי להתמודד ולסיים את ארבע השנים בהם למדה נהיגה. אז עם ברכות מאיתנו לרגל הוצאת הרישיון הנכסף, פנתה אל אולם התצוגה של חברת מאיר ורכשה את הפתרון התחבורתי הירוק והמתאים ביותר לעתידה הקרוב - הונדה ג'אז היברידי. מאיתנו בחיוך, מזל טוב. עכשיו המשימה האמיתית היא להתאמן ולצבור ביטחון עד שתהפוך מזמרת לאמא נהגת. מירי צריכה להתאמן גם על הכנסת הוצאת הסלקל מהרכב (משימה די קלה ונוחה בג'אז ההיברידי) וכמובן גם ללמוד כיצד לאחסן את הציוד לתינוק ולא לאבד כלום במגוון חללי האחסון הרבים של המכונית. אהבנו במיוחד את פוות החסידה, עם רגל אחת מקופלת בשמחה. כל כך מתאים לזמן ולמצב. בחורשים הבאים כנראה שנוכה גם לתמונות של קיפול עגלה ותמרוני אחסון בתא המטען- תמונות מחמיאות פחות. בינתיים, נהיגה חסכונית ובטוחה וסעי' בדרכים טובות.



7 קראת הקיץ, תרמה חברת אלבר מוטו לאיגוד סיסטיק פיברויס בישראל, קטנוע דיאלים שישים לגיוס כספים עבור חולים הממתינים להשתלת ריאות. הקטנוע הנתרם, מרגם דיאלים B-bone משמש בימים אלו לצילום ידוענים המסבירים על המחלה והטיפול בה. בין הראשונים להצטלם, השחקן ישי גולן, השחקן והמתופף אלון גוימן, ירון בורובינסקי המנחה בין היתר את דייט בחשכה וכתב ערוץ 10 **אביב פרנקל**. צפייה בכל סרטון מגייסת סכום קטן עבור העמותה. עד כה עמד הקטנוע בהצלחה במשימה ובקרוב יפורסמו סרטוני ידוענים נוספים.

בסופו של הפרויקט, יימכר הקטנוע (שהספיק להופיע בעצמו בקאמר*) במכירה פומבית.

בהצלחה לאיגוד CF וכן ידבו תורמים מתחום הרכב למטרות חשובות- זו תרבות מוטורית אמיתית. בחרנו עבורכם את סרטו של הקטנוע בוני ההנהג מתפופו של אלון גוימן.

http://www.youtube.com/watch?v=ePkwm_JG9oY



צילום: אסף לר

רן הנחית טקס 'מן שגן הריוחה למתנזרים מצטיינים' בירושלים, להשתתפות בהצגה 'נוסתן ספרד' בעכו, קפץ גיא זואריץ לאולם התצוגה של אופל. הביקור המיוחד ביום כל כך עמוס, עודד את סקרנותנו. האם העצירה לפני האופל קורסה הירוקה, המעוטרת בספיד סטרייפס לבנים, מומות על כוונה כל שהיא? הרי גיא כבר נוהג במכונית אופל GTC אותה רכש לא מזמן. גם עורד מנושה, הנוהג באופל אינסטיגניה ביקר באותו יום באולם, האם מדובר במפגש אקראי או טרנד סלבריטאי חדש? אנחנו עוד נבדוק ונעדכן.

העין השלישית

האם אנחנו יכולים לחיות עם מערכת אשר תתריע בפנינו על אי שמירת מרחק, סטייה מנתיב או הולכי רגל בקרבת הכביש? קיבלנו את המערכת החדשה של מובילאיי למבחן ארוך טווח ושלחנו את שירי וערן אביבי לחיות עם עין נוספת על הכביש

| ערן אביבי | צילום: יח"צ

מהנתיב נטרלנו, גם ככה בפרדס חנה הסימונים על הכבישים לא מותאמים למציאות ואפילו המערכת לא הצליחה לפענח אותם, ממש כמו הנהגים המקומיים עצמם. מבחינת השימוש באפליקציה, די מהר וויתרנו עליה בגלל שהיא עדיין לא בשלה מספיק, לפחות עבור הטלפון שלנו (סמסונג גלקסי S). האפליקציה נתקעה הרבה פעמים או אפילו לא זיהתה את המערכת של מובילאיי המותקנת ברכב. גם הסרה והתקנה כמה וכמה פעמים לא פתרה את הבעיה וחבל שכן, כי העובדה שנתון המהירות נמצא מול עיני הנהג חשובה ועוזרת מאוד בזמן הנהיגה. כיום המערכת מוצעת לצרכן בשתי תצורות עם צג וללא צג. מבחינת עלויות: מובילאיי 560 (כולל צג) עולה 4199 שקל ומובילאיי 550 (ללא צג) עולה 3799 שקל. את המערכת ניתן להתקין בכל רכב.

יותר לפני כיכרות וצמתים. בעצם נוצר מין משחק כזה שלנהוג עם כמה שפחות צפצופים. בכל מקרה, רמת ההתרעות ניתנת לכיוון אישי. לא רוצים התראה מסטייה מהנתיב? בבקשה. רוצים התראה על שמירת מרחק של 0.7 שנייה או 1.3 שניות? אפשרי. רוצים שהתראה על תמרורים לא תעבוד? בבקשה. וגם אפשר לקבוע את רמת ההיסטריה של המערכת ואת רמת העוצמה של הצליל בקלות. האמת, שהפכתי להיות שגריר של המערכת אחרי שבוקר אחה, בדרך לפיזור הילדים במסגרות, נסעתי עם הגב לשמש ורחוק לפני היה רכב לבן שהחזיר הבק מהשמש. כשהוא בלם לא ראיתי את אורות הבלימה שלו בגלל הסנוור. רצה הגורל ובאותו הרגע אלי הקטנה בקשה שאפתח לה את החלון וכידוע הסחת הדעת עם סנוור זה מתכון לבעיות. אני עדיין לחצתי על דרושת הגז כשהמערכת התריעה על בעיה מקדימה (צלצול שונה וחיווי אחר בצג לעומת אי שמירת מרחק). מיד חזרתי את הרכיבו לכביש ועברתי לבלימה. רוב הסיכויים שהייתי מזהה את הבלימה של הרכב הלבן בזמן אך זה היה מחייב אותי לבלימה חריפה או אפילו בלימת חירום. בזכות המערכת כל הדרמה נמנעה והילדים אפילו לא הרגישו, מעבר לצפצוף של המערכת, שיכול היה להתפתח כאן איזשהו מצב מסוכן. העין השלישית עשתה את העבודה שלה.

כיום המערכת מתריעה על שמירת מרחק נמוכה משנייה ועל הולכי רגל (היסטריה גבוהה). את ההתראה על סטייה

את קרובה מידי לרכב מלפנים, "אתה סוטה מהנתיב", "יש הולך רגל שחוצה". המשפטים האלה מוכרים לכם? קרוב לוודאי שכן. כיום כשאנחנו הנהגים עושים כל כך הרבה דברים מלבד לנהוג כמו: להאזין למוזיקה, לשוחח בטלפון, לטפל בילדים ועוד רעות חולות, הרעיון שתהיה ברכב עין שלישית נראה הגיוני ונכון. בחיי היומיום אני מדריך נהיגה מתקדמת. אני מלמד איך לשמור מרחק נכון- סופרים 1121, 1122, איך לשבת נכון- זקוף, גבוה ועם שתי ידיים על ההגה בדיוק במרכזו (3-1-9), איך לצפות את הדבר הבא- מבט לרחוק ותכנון הנתיב קדימה, ומעל הכל אני מלמד שהכי חשוב בנהיגה זה להיות כאן ועכשיו. זאת אומרת שכשנוהגים, קודם כל להיות מרוכזים בנהיגה ורק אחר כך בשאר הדברים. ועדיין, כל רגע יש משהו או משהו שמצליח להסיח את דעתנו: בין אם זה הטלפון שמצלצל או שנוכחנו בעוד פריט לרשימת הקניות. בכל אותם רגעים בהם דעתנו מוסחת, מי מסתכל לראות שהרכב שלפנים לא בולם פתאום או שאין איזה ילד שהחליט בדיוק עכשיו לעבור את הכביש?

למקום הזה נכנסה חברת מובילאיי שהתחילה את פעילותה בשנת 1999. להיות העין השלישית של הנהגים בעזרת מצלמה הממוקמת בחלק העליון של שמשת הרכב וצג קטן מול עיני הנהג. כיום המערכת של מובילאיי יודעת גם להתריאה על הולכי רגל בקרבת או על הכביש ולהציג תמרורי מהירות (תכונה זאת ניתנת לשימוש רק בהפעלת האפליקציה בסמארטפון) וזאת בנוסף להתראות המוכרות בדמות שמירת מרחק וסטייה מהנתיב. במקביל לחיווי הווידואלי יש גם חיווי קולי אשר משתנה בין ההתראות וחומרותן.

כמוזכר למעלה, כדי לקבל את כל הפיצ'רים של המערכת יש להתקין את האפליקציה בסמארטפון, המתממשקת למערכת של מובילאיי בעזרת בלוטות'. באפליקציה, נוסף לחיוויים הרגילים של שמירת המרחק והולכי הרגל, יש גם חיווי למהירות הנסיעה וחיווי על תמרורי מהירות. מבחינת המהירות, הנתון היה גבוה ב- 5% לפחות מהמהירות בלוח השעונים ומבחינת החיווי על תמרורים המערכת עדיין לא עוברת כראוי, לפחות מהניסיון שלנו גם עם המערכת שמותקנת בוולוו V40 כחלק מחבילת ה-Driver Support.

כיום, המערכת מותקנת ברכב הפרטי שלנו כבר יותר משלושה חודשים ומבחינתי היא תישאר ותעבור הלאה גם לרכבים הבאים.

זה נכון שזה מעצבן שיש כל הזמן צפצוף ברקע, אבל הצפצוף קורה כי אנחנו טועים. כי אנחנו קרובים מידי לרכב שלפנים, בולמים מאוחר מידי, סוטים מהנתיב או נוסעים מהר מידי באזור צפוף אנשים. לאט לאט בעזרת המערכת הנהיגה משתפרת, שמירת המרחק גדלה, ואפילו שירי, אשתי, התחילה לבלום מוקדם



מובילאיי 560. צג קטן מול עיני הנהג. מהירות הנסיעה אינה מוצגת בו