ידיעות רכב
למנויים בלבד
31 בדצמבר 2021, כ"ז בטבת תשפ"ב



חשמלית לאלפיון: דני קושמרו במרצדס EQS

מודל 22: כל 60 הדגמים החדשים שיגיעו לארץ

משומשות: המכוניות שעלו השנה במחירון לוי יצחק

בחינת הגבורה

שבע מכוניות חשמליות יצאו מהמרכז לאילת: מי נתקעה ראשונה, וכמה רחוק הגיעה הטסלה?



מבחנים השוואתיים:

חשמל או היברידי? ג'ילי מול קורולה ואלנטרה • **ג'יפונים:** ארונה מול יאריס קרוס, סטוניק ו־CX3 • **7 מקומות:** טיגואן אולספייס מול קוריאק וסורנטו • **יוקרה:** ג'נסיס GV70 מול וולוו XC60 ואאודי Q5

רכב חדש כבר בינואר!

רק בליסינג פרטיפעולי



פרטי שעולה לכם פחות
תפעולי שנותן לכם יותר!

- נוהגים ברכב חדש בלי לקנות אותו
- הכיסוי הביטוחי, הטיפולים והאחזקה – כלולים בעסקה
- לא סופגים את ירידת הערך
- לא צריך למכור את הרכב בסוף תקופה



שלמה תמיד כן.

*2240
www.shlomo.co.il

התמונות להמחשה בלבד. תנאים: בכפוף לתנאי העסקה. לדגמים: מיצובישי ספייס סטאר, מאזדה 2, מאזדה 3 ספיריט, כפוף למלאי קיים ולמועד קביעת העסקה. CX5, מאזדה CX30, פורד פומה.



עורך:
אודי עציון

מעצבת:
שרית ישר

עריכה:
אמיר שוורץ

גרפיקה:
מרגלית מטטוב

צילום השער:
עומרי מסיקה

צילום תוכן:
אסף רחמים

4
נותנים חדשות
יותר מ־60 דגמי מכוניות חדשים ינחתו בישראל ב־2022, הרשימה המלאה ומועדי ההגעה

16
חשבון חשמל
טסלה מודל 3, יונדאי איוניק 5, סקודה אניאק, קיה נירו EV, אייווייז U5, ג'ילי גיאומטרי C, סקייוול ET5: מי הגיעה הכי רחוק לפי שנגמרה לה הסוללה?

24
קרב הג'יפונים הקטנים
לשבת גבוה ב־120 אלף שקל: טויוטה יאריס קרוס מול סיאט ארומה המחודשת, מאזדה CX3 וקיה סטוניק

30
מלחמת המשפחתיות הירוקות
חשמלית או היברידית? ג'ילי גיאומטרי C מול יונדאי אלנטרה החדשה וטויוטה קורולה המצליחה

36
עימות הג'יפונים הגדולים
רכבי פנאי 7 מקומות: פולקסווגן טיגואן אולספייס החדש (בארץ) מול סקודה קודיאק וקיה סורנטו

44
מבחן ג'יפוני היוקרה
מתקבל למועדון? ג'נסיס GV70 מתייצב לראשונה מול וולוו XC60 ואאודי Q5

52
חללית גרמנית
דני קושמרו עם מרצדס EQS, שאמורה להראות לטסלה איך עושים מכונית חשמלית

56
ועוד אחת
אאודי איטרון GT קוואטרו: שם מחייב לחשמלית ספורטיבית חדשה. האם היא באמת מהנה?

58
כמה עלה האוטו השנה
סיכום 2022 בשוק המשומשות: המכוניות שאיבדו הכי הרבה מערכן ואלה שערכנלעה (באמת!)

62
קחו חשמל הביתה
עדכוני שוק הטעינה: איפה נפתחו לאחרונה עמדות טעינה מהירות, וכמה באמת תשלמו על טעינה ביתית

66
התאמנתי בעבודה
התחרות על עובדים במרכזי השירות של ענף הרכב מתגברת, והיבואנים משפרים את התנאים

68
אוהבים לנהוג
לחברות האוטובוסים חסרים אלפי נהגים. מה המשכורות, וכמה זמן ייקח לכם להתחיל להסיע נוסעים

70
קלאסי למתחילים
רויאל אנפילד מטאור במבחן ישראלי: אופנוע הודי, אבל לא כמו שחשבתם

72
קאמבק על שניים
טריומף חזרה מהמתים ונחתה בישראל: רכיבה ראשונה על אופנוע הדגל שלה, הספיד טריפל RR 1200

76
שלושה זה כוח
פיג'ו MP3 התלת־גלגלי זכה לתוספת כוח חשובה שמעניקה ביטחון וזריזות בכביש המהיר

78
ארבעה בשטח
קאן אם קומנדר XT החדש מוכיח שלא חייבים מנוע טורבו־200 אלף שקל כדי לטייל בכל מקום

80
אחד שיודע
כבר 50 שנה שאורי דיגמי קונה ומוכר מכוניות. השנה הוא הגשים חלום וחושף פרטים מאחורי הקלעים







נועם ריין, iCar



סקודה פאביה





יונדאי סטאריה

מדריך מתגלגלות



יותר מ־**60**
דגמים חדשים ומחודשים
ינחתו בארץ החל ממחר. ברוח
הזמן כמחצית מהם יהיו
חשמליים או היברידיים.

קבלו את הרשימה המלאה

אלא רומיאו טוואלה





סקייוול קרוסאובר







אייוויז U6

מיצובישי אאוטלנדר PHEV



פולקסווגן ID.4



MG5



מקסוס אי־יוניק 6



אופל אסטרה



טויוטה BZ4X

חת האילוצים שיצרו הקורונה ומשבר השבבים, מתחילה תעשיית הרכב לחזור לעצמה, ולהשיק את כל הדגמים שהיצרנים הבטיחו לנו והתעכבו. יותר מ־60 דגמי מכוניות חדשים יגיעו לראשונה לישראל ב־2022, 24 מהם חשמליים, שמונה היב־רידים נטענים, ורובם ינחתו פה בכמויות שייצרו מיד תורים וזמ־ני המתנה ארוכים. עוד דגמים סיניים נטולי פליטה מהאגזוז, אבל גם סוף־סוף חשמליים של היצרנים האירופים, בעי־קר מקבוצת פולקסווגן.

ליבואני הרכב יהיה בשנה הנכנסת הרבה מה להציע גם לאלו שלא מתחברים לשקע: ג׳יפון קטנטן חדש יופיע אצל טויוטה, לצד רכב פנאי משפחתי שיתבסס על הקו־רולה, יונדאי תשיק מיניוואן בעיצוב חללי, אופל אסטרה תעשה קאמבק, קיה תציג דורות חדשים לספורטאז׳ ולני־רו, וכנראה שצ׳רי הסינית תתחיל למכור כאן מכוניות חשמליות. – והרשימה עוד ארוכה. שנתחיל?

מכוניות קטנות: ג׳יפוני מיני

בתחילת השנה יגיע הדור החדש של סקודה פאביה, שתהפוך לסופר־מיני הגדולה מכולן. מלבד הבטחה למר־חב פנימי נדיב, בסקודה מציגים גם תא נוסעים איכותי מבעבר לצד מנועי הטורבו המוכרים – וכמובן, שורת גאדג׳טים מתוחכמים ובהם כיסוי מתקפל לגג השמש שניתן לאחסן בתא המטען ושקע USB על גבי המראה המרכזית עבור מצלמת דרך.

באביב תגיע טויוטה אייגו X, מכונית מיני מוגבהת – מין ג׳יפונפון עירוני אם תרצו. הממדים גדלו, מנוע הליטר נשאר, אבל השינוי המשמעותי (ולטובה) מבחינ־תנו יהיה מעבר מגיר רובוטי מטלטל לרציף.

באמצע השנה תגיע מי שתהיה החשמלית הזולה ביש־ראל, דאצ׳יה ספרינג – ג׳יפון עירוני בממדי סוזוקי איג־ניס ויכולות חשמליות צנועות: 45 כ״ס, 19.1 שניות מ־0 ל־100 קמ״ש וסוללת 27.4 קוט״ש שתאפשר נסיעה לטווח של 230 ק״מ.

מכוניות משפחתיות: עוד חשמל

במחצית הראשונה של 2022 תנחית בישראל קבוצת לובינסקי את הדורות החדשים של פיג׳ו 308 ואופל אסט־רה, שתיהן בעיצוב דרמטי ועם גרסאות פלאג־אין הייב־ריד שישווקו לצד מנועי טורבו־בנזין. עבור פיג׳ו זו תהיה המכונית הראשונה שתישא את סמל המותג החדש.

חטיבת היוקרה של פיג׳ו־סיטרואן, DS, תשיק רכב משפחתי קומפקטי – DS4, שיתחרה באאודי A3 וב־מ־וו סדרה־1 ויציע גם גרסה נטענת.

באמצע השנה תגיע לכאן מגאן E־Tech, משפחתית חשמלית מודרנית ראשונה מרנו, שחולקת פלטפורמה עם ניסאן אריאה. העיצוב מעניין, אך המימדים קטנים יחסית. המנועים החשמליים יציעו הספקים של 130–220 כ״ס, בהתאם לגרסה, וסוללות מתוצרת LG יציעו טווחי נסי־עה של 300 או 470 ק״מ.

בעוד האסטרה וה־308 יגיעו לכאן ללא גרסאות

חדשות מתגלגלות

הסטיישן השימושיות, קבוצת לובינסקי תשיק סטיישן חשמלית ראשונה, MG5 החשמלית, שצפויה לקבל תג מחיר מפתיע. בהיצע יש שני מערכי סוללות, של 50.3 קוט״ש ו־61.1 קוט״ש, וטווח הנסיעה יעמוד על 320 או 400 ק״מ בהתאמה. הספק המנוע יהיה 156 כ״ס.

גם דגמים מוכרים יעברו בשנה הקרובה מקצה שיפו־רים: סקודה אוקטביה תגיע סוף סוף בגרסת פלאג־אין הייבריד עם 204 כ״ס ממנוע 1.4 ליטר ומנוע חשמלי. טווח הנסיעה החשמלי עומד על 55 ק״מ. מעריצי האוק־טביה יאלצו להתמודד עם תא מטען שמתכווץ ל־450 ליטרים בלבד, בשל תוספת הסוללה.

ברבעון השני תגיע מתיחת הפנים של פורד פוקוס עם עיצוב מעודכן, מסך מולטימדיה שצמח ל־13.2 אינץ׳, הנעה מיקרו־היברידית וקאמבק היסטורי לתיבה הרובו־טית כפולת המצמדים – טכנולוגיה שהסבה בעבר לא מעט צרות ללקוחות הפוקוס.

רכבי מנהלים: סדאן חשמלי

בין עשרות החשמליות שנמכרות בישראל יש רק שתיים בתצורת סדאן – טסלה מודל 3 ופורשה טייקן. ברבעון הראשון של השנה תצטרף אליהן גם ב־מ־וו i4, האחות החשמלית לסדרה 3, שתציע הספקים של 340 עד 544 כ״ס וטווח נסיעה של עד 590 ק״מ. הנאה מנהיגה?



קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
127	YARIS CROSS SOL	7
128	YARIS CROSS URBAN	
129	YARIS CROSS SKY	
131	YARIS CROSS HYBRID ECO	
130	YARIS CROSS HYBRID URBAN	

רמת האבזור הבטיחותי

רמת בטיחות נמוכה 0 1 2 3 4 5 6 **7** 8 רמת בטיחות גבוהה

דגם	צריכת דלק משולבת* (ליטר/100 ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
YARIS CROSS SOL YARIS CROSS URBAN YARIS CROSS SKY	5.9	4
YARIS CROSS HYBRID ECO YARIS CROSS HYBRID URBAN	4.4	2

מדד זיהום אוויר לרכב מנועי**

זיהום מזערי 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מרבי

**המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

*נתוני צריכת דלק הינם WLTP COMBINED לפי נתוני יצרן, על פי בדיקה בתנאי מעבדה, תקן EC2017/1151.
צריכת הדלק בפועל עשויה להיות גבוהה ביחס לנתון שסיפק היצרן מאחר והיא מושפעת מאופי הנהיגה, תנאי הדרך וגורמים נוספים.



ג'נסיס GV60



ג'יפ גרנד צ'ירוקי



ניסאן אריאה



קיה ספורטז'

חדשות מתגלגלות

בב־מ־וו מבטיחים שחטיבת M טיפלה במערכות המתלים, ההיגוי והבלימה של החשמלית החדשה.

במחצית הראשונה של השנה תגיע בייבוא סדיר גרסת הפלאג־אין הייבריד של סקודה סופרב, אחרי שמאות יחי־דות כבר נמכרו בערוצי הייבוא המקביל והזועיר. טווח הנסיעה החשמלי עומד על 55 ק"מ ואילו הסוללה מכווצת את תא המטען ביותר מ־20%.

בסוף השנה תגיע יונדאי איוניק 6 – סדאן חשמלית שטרם נחשפה, ומתבססת על הפלטפורמה המשרתת גם את האיוניק 5. טווח הנסיעה יהיה גבוה מ־500 ק"מ.

רכבי פנאי קטנים: מתיחות פנים

בסוף הרבעון הראשון יגיע לישראל MG ZS החשמלי לאחר מתיחת פנים מקיפה, שטיפלה בעיקר בשדרוג טווח הנסיעה. לדגם המעודכן סוללות של 51 או 72 קוט"ש, שיעניקו לו טווח נסיעה של 318 או 439 ק"מ, בהתאמה. בנוסף, הטעינה מהירה יותר, העיצוב התעדכן ומערכת המולטימדיה הוחלפה.

באמצע השנה תנחת מתיחת הפנים של סוזוקי קרו־סאובר, המוגדר כ"דור חדש" – כשלמעשה השינויים נוג־עים בעיקר לעיצוב החיצוני, שזכה לנראות קשוחה ומוד־רנית יותר. מנוע ה־1.4 ליטר הירידי קל לא השתנה.

רכבי פנאי קומפקטיים: טיוטה חשמלית

שלוש השקות משמעותיות לקיה: ברבעון הראשון יגיע קיה EV6, רכב פנאי חשמלי שחולק פלטפורמה עם יונדאי איוניק 5, אך נמוך וארוך יותר לטובת פרופורציות ספו־רטיביות, מראה קרבי, וטווח משופר.

ברבעון השני יגיע הדור החדש והחמישי של קיה ספו־רטאז', שנה בדיוק לאחר האח יונדאי טוסון. עדיין לא ברור אם הגרסאות ההיברידיות יעשו עלייה. במקביל יגיע גם דור חדש לקיה נירו, עם מראה עדכני ואופציה לשלוש יחידות הנעה: היברידית, היברידית־נטענת וחשמלית מלאה.

עוד רכב שמסתמן כלהיט פוטנציאלי הוא טויוטה קורו־לה קרוס, גרסת פנאי מוגבהת לקורולה המוכרת שתגיע בסוף השנה עם מנוע היברידי בנפח 2 ליטר וכמעט 200 כ"ס. ממדים נדיבים מאלו של ה־C־HR, לצד מחיר נמוך משל הראב 4, עשויים להפוך אותו לרב־מכר.

ייתכן שעוד קודם לכן תגיע ארצה טויוטה BZ4X, שמלבד שמה המשונה ועיצובה הייחודי תציע גם הנעה חשמלית מלאה – לראשונה אצל טויוטה. גדולה מהראב 4, עם 204–217 כ"ס, הנעה קדמית או כפולה, וטווח נסי־עה של 450 ק"מ. באופן חריג, בטויוטה מצהירים כי גם לאחר 10 שנות שימוש, בנסועה מוערכת של 240 אלף ק"מ, הסוללה תשמור על 90% מהביצועים המקוריים. האחות התאומה סובארו סולטרה תגיע לישראל רק ב־2023.

ניסאן אריאה תנחת ברבעון השלישי ותציג עיצוב מרהיב, מימדים גדולים משל הקשקאי וצמד מסכי 12.3 אינץ' בתא הנוסעים. עדיין לא ברור איזה יחידות הנעה נקבל, מתוך החמש שמציעה היצרנית.

כבר ברבעון הראשון נפגוש בישראל את MG מארוול R, רכב פנאי חשמלי עם טווח של כ־400 ק"מ, מסך מול־טימדיה אנכי בגודל עצום של 19.4 אינץ' ומימדים גדולים משל ה־EHS – מה שמבטיח מרווח פנימי נדיב.

במחצית השנייה יגיע אחד מלהיטי החשמל הגדולים באירופה – פולקסווגן ID.4, אח תאום לסקודה אניאק

מי, מה ומתי: כל הדגמים החדשים

דגם	קבוצת שוק	החידוש	מתי בארץ
אופל אסטרה	קומפקטית	דור חדש	מחצית ראשונה
אאודי Q7	פנאי יוקרתי	גרסת פלאג אין	רבעון ראשון
אאודי Q8	פנאי יוקרתי	גרסת פלאג אין	רבעון ראשון
אאודי אי־טרון S	פנאי יוקרתי	גרסת ספורט	רבעון ראשון
אאודי RS3	קומפקטית ספורט	דור חדש	רבעון שני
איוויי1 U6 ג'יקון	קוביה חשמלי	דגם חדש	רבעון ראשון
אלפא רומיאו טונאלה	ג'יפון יוקרתי	דגם חדש	רבעון רביעי
איוביוימי QX55	ג'יפון קופה יוקרתי	דגם חדש	רבעון שני
איוביוימי QX60	ג'יפון יוקרתי 7 מק'	דור חדש	רבעון שני
ב־מ־וו i4	מונהלים חשמלית	דגם חדש	רבעון ראשון
ב־מ־וו iX	פנאי יוקרתי חשמלי	דגם חדש	רבעון ראשון
ב־מ־וו סדרה 2	מפורט קופה	דור חדש	רבעון שני
ג'יפ קומפאס	ג'יפון	מתיחת פנים	רבעון ראשון
ג'יפ רנגלר	נביט שטח	גרסת פלאג אין	רבעון ראשון
ג'יפ גרנד צ'ירוקי	נביט שטח יוקרתי	דור חדש	רבעון רביעי
ג'נסיס GV60	ג'יפון יוקרתי	דגם חדש	רבעון ראשון
ג'נסיס G80	ג'יפון יוקרתי	גרסה חשמלית	רבעון שני
ג'נסיס GV70	ג'יפון יוקרתי	גרסה חשמלית	רבעון שני
DS4	קומפקטית יוקרתית	דגם חדש	מחצית ראשונה
DS9	סאלון יוקרתית	דגם חדש	מחצית ראשונה
דאצ'יה סנדריו	מיני חשמלית	דגם חדש	רבעון שני
דאצ'יה ג'ונגר	מיני־ואן 7 מק'	דגם חדש	אמצע השנה
טויוטה איגו X	מיני	דור חדש	רבעון שני
טויוטה קורולה קרוס	ג'יפון	דגם חדש	רבעון רביעי
טויוטה BZ4X	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון שלישי
מזדה מודל 3	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון שני
יונדאי איוניק 6	מונהלים חשמלית	דגם חדש	רבעון רביעי
יונדאי סנטה־פה	מיני־ואן	דגם חדש	רבעון ראשון
יונדאי פלסטייר	פנאי נדוד	מתיחת פנים	רבעון שלישי
לקסוס NX	ג'יפון יוקרתי	דור חדש	רבעון ראשון
MG ZS EV	ג'יפון חשמלי	מתיחת פנים	רבעון ראשון
MG מארוול R	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון ראשון



The new, fully electric Audi RS e-tron GT

עכשיו בישראל

קידמה באמצעות טכנולוגיה **Audi**

לפרטים: Audi.co.il, *2834

התמונה להמחשה בלבד. נתוני היצרן מבדיקות כנדרש ע"פ הדין האירופאי. טרם החל ייצור הדגם לישראל ובהתאם ייתכנו שינויים עם ייצורו. אבזור ואפיון הרכב עשוי לשנות את תכונות וביצועי הרכב. טווח הנסיעה, קיבולת הסוללה וצריכת החשמל עשויים להשתנות ומושפעים מגורמים שונים, כמפורט באתר החברה.

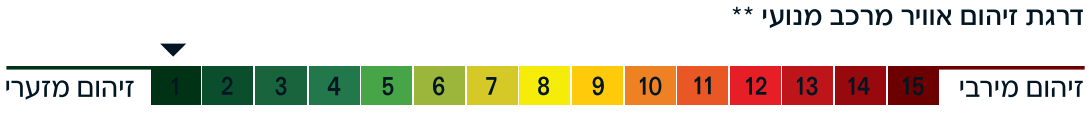
צ'מפיון מוטורס

רמת האבזור הבטיחותי:



נתוני צריכת חשמל			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אויר
RS e-tron GT	225–206	עד 472	1

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי **



* נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, תקן: EC/715/2007
יתכן פער בין צריכת החשמל בתנאי מעבדה לבין צריכת החשמל בפועל.

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומת) התשסט 2009.



לקסוס NX

סוזוקי קרוסאובר





פיג'ו 308

מדריך משגלגלות

שכבר משווק כאן. המימדים גדולים משל הטיגואן וטווח הנסיעה יעבור את רף 500 הק"מ. המחיר והאספקה יקבעו את מידת ההצלחה.

אחרי שטסלה מודל 3 כבשה את כבישי ישראל ותחנות הטעינה, בשנה הקרובה יגיע גם רכב הפנאי המבוסס עליה – טסלה מודל Y, שמיוצר כרגע רק בגרסאות לונג ריינג' ופרפורמנס, מה שצפוי להעמיד את המחיר הבסיסי על יותר מ־250 אלף שקל. לפחות יש אופציה לשבעה מושבים.

גם מותגים צנועים מטסלה ישיקו כאן ב־2022 דגמים חשמליים. מקסוס מתחילה כעת לשווק את האי־יוניק 6, רכב פנאי קומפקטי עם 175 כ"ס ו־354 ק"מ שיעלה 171 אלף שקל; סקיוול תשיק פנאי קטן ומוזל במעט מה־ET5 שכבר נמכר כאן, עם טווח משוער של 600 ק"מ; אייוויז תשיק את ה־U6, גרסת קופה מעוצבת ל־U5 שנמכר כאן בהצלחה לא מבוטלת; ואילו טלקאר תייבא במהלך השנה גרסה חשמלית לסאנגיונג קוראנדו המוכר עם טווח של קצת יותר מ־300 ק"מ, וגם את סרס SF5, רכב פנאי נאה ומודרני יותר מהסרס 3 שהגיע לפה לפני כשנה, עם מימדים גדולים ותאוצה של 3.5 שניות ל־100 קמ"ש.

גרסה היברידית נטענת צפויה להצטרף במחצית הראשונה של השנה להיצע של קופרה פורמנטור, רכב הספורט־פנאי מבית סיאט, עם הספק של 245 כ"ס וטווח נסיעה חשמלי של 50 ק"מ. יחידת הנעה נטענת נפגוש גם באופל גרנדלנד, שיחזור לאחר מתיחת פנים מקיפה.

מתיחות פנים יגיעו גם אצל סובארו פורסטר, שברולט אקווינוקס וסקודה קארוק. במקרה של הפורסטר, שינחת כאן ברבעון הראשון, השינוי יכלול עדכוני עיצוב קלים ושיפור למערכות הבטיחות, כשמנוע הטורבו החדש שהוצג ביפן לא יגיע אלינו. האקווינוקס יגיע בתחילת השנה עם עיצוב מחודש וגרסת RS במראה ספורטיבי, והקארוק כמה חודשים מאוחר יותר, כאשר גם אצלו עיקר השינויים הם באבזור ובבטיחות, והיצרנית מתהדרת גם בשיפור ניכר באווירודינאמיקה.

בסוף השנה יגיע לישראל מאזדה CX־60, רכב פנאי חדש שטרם נחשף – ויציע מתכון שונה מהמוכר עם פלטפורמת הנעה אחורית, גרסת פלאג־אין הייבריד עם מנוע 4 צילינדרים או גרסת ביצועים עם מנוע 6 צילינדרים בטור. המחיר יהיה כנראה גבוה מזה של ה־CX־5.

מובילי נוסעים: חשמל לשבעה

אחרי שנים ארוכות, דאצ'יה ג'וגר יחליף את הלודג'י ויהיה רכב 7 המושבים הזול בארץ, מבוסס על פלטפורמת הלוגאן המשפחתית, שעבר ניפוח קל וגם זכה להגבהה מכובדת ולאיפור שטח. למנוע טורבו 1,000 סמ"ק, אך בהמשך עשויה להצטרף גם גרסת דיזל ואולי גם גרסת בנזין חזקה יותר. ב־2023 תוצג גם גרסה היברידית, לרא־שונה בדאצ'יה. רמת הבטיחות עדיין נמוכה.

כמה עשרות אלפי שקלים צפונה משם, תשיק אותה יבואנית את הדור החדש של ניסאן אקסטרייל שכבר הוצג בעולם לפני שנה וחצי. הפלטפורמה וקו המנועים יהיו דומים לאלו של מיצובישי אאוטלנדר, שיתחרו אחד בשני בגזרת המחיר. במחצית השנייה של השנה תגיע גרסת פלאג־אין למיצובישי אאוטלנדר, עם צמד מנועים חשמליים וטווח נסיעה של 87 ק"מ בכוח החשמל – ולא פחות חשוב, 7 מקומות ישיבה.

יונדאי תשיק במרץ־אפריל את יורש ה־i800, יונדאי סטאריה, שקיבל עיצוב חללי ויתחרה בקיה קרניבל המהודר. הסטאריה ישווק עם מנוע טורבו־דיזל בנפח 2.2 ליטר, כמו

מי, מה ומתי: כל הדגמים החדשים

דגם	קבוצת שוק	החידוש	מתי בארץ
MG5	סטיישן חשמלית	דגם חדש	רבעון ראשון
מאזדה CX־60	ג'יפון	דגם חדש	רבעון רביעי
מיצובישי אאוטלנדר	ג'יפון	גרסת פלאג אין	רבעון שני
סקסום איוניק 6	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון ראשון
סקסום איוניק 5	מיני־ואן חשמלי	גרסה חדשה	רבעון ראשון
מרצדס SL	ספורט יוקרתי	דור חדש	רבעון ראשון
מרצדס EQB	ג'יפון חשמלי 7 מק'	דגם חדש	רבעון שני
מרצדס EQE	סאלון חשמלית	דגם חדש	רבעון שני
מרצדס EQE SUV	פנאי יוקרתי חשמלי	דגם חדש	רבעון שלישי
מרצדס EQS SUV	פנאי יוקרתי חשמלי	דגם חדש	רבעון שלישי
ניסאן אריאה	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון שלישי
ניסאן אקס־טריל	ג'יפון	דור חדש	רבעון שני
סובארו פורסטר	ג'יפון	מתיחת פנים	רבעון ראשון
סוזוקי קרוסאובר	ג'יפונים	מתיחת פנים	רבעון שני
סקודה קאביק	סופר מיני	דור חדש	רבעון ראשון
סקודה קארוק	ג'יפון	מתיחת פנים	רבעון שני
סקודה אוקטביה	משפחתיות	גרסת פלאג אין	רבעון שני
סקודה סופרב	מונלים	גרסת פלאג אין	רבעון שני
פולקסווגן ID.4	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון שני
פורד פוקוס	משפחתיות	מתיחת פנים	רבעון שני
פיג'ו 308	קומפקטית	דור חדש	רבעון שני
רנו מגאן E TECH	קומפקטית חשמלית	דגם חדש	רבעון שני
רייג' רובר	כביש שטח יוקרתי	דור חדש	רבעון שני
קופרה פורמנטור	ג'יפון	גרסת פלאג אין	רבעון שני
קאדילק אסקלייד	פנאי יוקרה	דור חדש	רבעון שני
קיה סורנטו	ג'יפון	דור חדש	רבעון שני
קיה וירו	ג'יפון היברידי וחשמלי	דור חדש	רבעון שני
קיה EV6	ג'יפון חשמלי	דגם חדש	רבעון ראשון
שברולט אקווינוקס	ג'יפון	מתיחת פנים	רבעון ראשון
שברולט טראוורס	פנאי גדול	מתיחת פנים	רבעון ראשון
שברולט קורבט C8	ספורט	דגם חדש	רבעון שני

The Kia Niro Family

Hybrid. Plug-in. Electric.



Movement that inspires

קיה גאה להציג את משפחת נירו:
Hybrid, Plug-in ונירו EV החדש- רכב חשמלי מעוצב וחדשני.

התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
514/543/502	נירו היברידי 1.6 ל' URBAN אוט'/נירו פלאג-אין 1.6 ל' LX PLUS/EX אוט'	דרגה 6
542	נירו EV	דרגה 7

רמת האבזור הבטיחותי

רמת בטיחות נמוכה 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת בטיחות גבוהה

דגם	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ			דרגת זיהום אוויר
נירו היברידי 1.6 ל' URBAN אוט'	4.9	משולב		דרגה 3
נירו פלאג-אין 1.6 ל' LX PLUS/EX אוט'	צריכת דלק בנסיעה משולבת משוקללת לשתי הנעות (ליטר/100 ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגה 1
	1.4	122	49	
דגם	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)			דרגת זיהום אוויר
נירו EV	455	משולב		דרגה 1

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי

זיהום מזערי 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מירבי

*9920

נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה. תקן 2018/1832DG/AX EC 715/2007* המדד מחושב לפי תקנות "אוויר נקי" (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009. נתוני צריכת הדלק הם לפי בדיקות המעבדה. צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל משפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה ויכולים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.



MG מארוול R



ניסאן אקס טרייל



קאדילק אסקלייד

חדשות מתגלגלות

הקרניבל. בסביבות ספטמבר תגיע מתיחת הפנים של יונ־דאי פליסייד הענק, בעיצוב מחודש.

שברולט טראוורס הוותיק יגיע בקרוב לאחר מתיחת פנים מקיפה, שכוללת עיצוב חדש לחזית, מערכת מולטי־מדיה חדשה וגם – מערכות בטיחות אקטיביות כסטנדרט.

וגם למשפחות ברוכות הילדים צפויות בשורות בתחום החשמל. מקסוס אי־יוניק 5, שנמכר כאן בשנה החולפת במספרים נמוכים, יגיע עם סוללה גדולה יותר וטווח נסי־עה שהתארך מ־260 ל־360 ק"מ. במקביל, מניין מקומות הישיבה ירד מ־7 ל־6.

בנוסף תציע סקיוול רכב פנאי חדש עם 6 או 7 מושבים שיתבסס על פלטפורמת ה־ET5, שכבר נמכר אצלנו, אך עם 5 מושבים בלבד.

רכבי פנאי יוקרתיים: דריפט ירוק

אאודי תפתח את השנה עם דגמי פלאג־אין הייבריד של צמד רכב הפנאי הגדולים, Q7 ו־Q8: מנוע הבנזין הוא V6 מוגדש בנפח 3.0 ליטר, ויחד עם המנוע החשמלי מתקבל הספק של 381 או 456 כ"ס, תלוי בגרסה. נסיעה חשמלית מתאפשרת למרחק של 43 ק"מ.

במחצית הראשונה תגיע ארצה גם אאודי אי־טרון S, גרסת ביצועים ספורטיבית לרכב הפנאי החשמלי המוכר: שלישיית מנועים מייצרת 503 כ"ס ומומנט של כמעט 100 קג"מ, התאוצה ל־100 קמ"ש אורכת 4.5 שניות ויש גם מצב דריפט לחובבי הז'אנר, שיאפשר להם לזהם את הסביבה עם חלקיקי צמיגים בלבד, ללא פליטות CO2.

אחרי שבשנה היוצאת השיקה ב־מ־וו גרסה חשמלית ל־X3 המוכר, השנה יהיה לה גם רכב פנאי חשמלי ייעודי: iX, עם מימדים דומים לאלו של ה־X5 – אך עם מקדם גרר נמוך במיוחד של 0.25. הספק המנועים עומד על 500 כ"ס וטווח הנסיעה הוא 600 ק"מ.

את השלישיה הגרמנית חותמת מרצדס. במחצית הרא־שונה תושק פה מרצדס EQB, גרסה חשמלית ל־GLB – רכב פנאי קומפקטי עם 7 מקומות ישיבה. במחצית השניה יגיעו שני דגמים שטרם נחשפו: הראשון הוא EQE SUV, גרסת פנאי לסאלונית החשמלית שמבוססת על ה־E קלאס, והשני הוא ה־EQS SUV – גרסת פנאי לספינת הדגל החש־מלית שהושקה פה לאחרונה.

אצל ג'נסיס, חטיבת היוקרה של יונדאי, ישיקו השנה שני דגמי פנאי חשמליים. ברבעון הראשון יגיע ג'נסיס GV60, המבוסס על פלטפורמת האיוניק 5 ומציע מימדים ועיצוב דומים, אך באריזה יוקרתית יותר ועם מראות צד מבוססות מצלמה, בדומה לאאודי אי־טרון. בהמשך תושק גרסה חשמלית לג'נסיס GV70, עם הנעה כפולה, 490 כ"ס ו־400 ק"מ.

בשבועות הקרובים יגיעו אלינו הדור השני של לקסוס NX, אחרי שתא הנוסעים קפץ מדרגה ויציע מראה חדש ומסך מולטימדיה ענק, ולצד הגרסה ההיברידית המוכרת תוצע לראשונה גם גרסה נטענת מהשקע עם טווח חשמלי של 70 ק"מ.

במחצית הראשונה של השנה יגיע אינפיניטי QX55, גרסת קופה מעוצבת ל־QX50 שהחל להימכר פה לאחרו־נה, ולצידו יחל השיווק לדור השני של אינפיניטי QX60, שיציע עיצוב עדכני ו־7 מקומות ישיבה, אך ישווק עם מנוע ותיק בנפח 3.5 ליטר.

ברבעון השני יגיע הדור השני של הריינג' רובר, רכב הפנאי המלכותי של יצרנית השטח הבריטית. החלק האחו־רי מציג עיצוב עתידני, מסך המולטימדיה הפך "מרחף", וישנן יחידות הנעה היברידיות־נטענות ואפילו היגוי לגל־גלים האחוריים. הריינג' רובר ספורט הקטן טרם נחשף

מנכ"ל לקסוס ישראל:

"ב־2022 נביא דגמי בנזין רק בהזמנה מיוחדת"

לקסוס, כמו חברת האם טויוטה, אמנם איחרה להשיק מכוניות חשמלית, אבל היא החלה לסגור פערים. השנה הושקה הגר־סה נטולת הזיהום מהאגזוז של ה־UX, שתסיים את השנה עם 120 מסירות, מתוך כ־1,800 של המותג. הוזלה של כ־35 אלף שקל באמצע השנה, קצת אחרי השקת טסלה מודל 3, האיצה את הקצב, ולקסוס תסיים את השנה עם נתח של 6.6% חשמליות ממכירותיה, כפול משאר השוק. 83.4% מהמכירות יהיו היברידיות, ורק 10% דגמי בנזין.

"לקוח שקנה רכב היברידי או חשמלי כבר לא יחזור לבנזין", אומר דרור גורלניק, מנכ"ל לקסוס ישראל. "ב־2022 נביא דגמי בנזין רק בהזמנה מיוחדת ונשיק בינואר דגם פלאג־אין ראשון עם ה־NX החדש, שיוכל לנסוע לטווח חשמלי של 70 ק"מ, ובשאר הזמן ייסע כהיברידי. אני מעריך שרוב מכירות ה־NX יהיו בגרסה הזו. אנחנו רואים שלקוחות מתבלטים בין היברידי לסוגיו וחשמלי, לא בינם לבין בנזין. עד סוף השנה יהיו לנו עוד דגמים חשמליים והיברידים נטענים".

תצליחו למכור היברידים רגילים אחרי שיהיו לדגמים שלכם גרסאות פלאג־אין?

"כן, כי לא לכל לקוח יש אפשרות להציב עמדת טעינה בבית או במשרד, שבלעדיה אין טעם לרכוש רכב נטען, ודגמי הפלאג־אין יקרים מההיברידים הרגילים. גם ביד השנייה שאנחנו מוכ־רים רואים העדיפה ברורה להיברידיות".

איך שרדתם את משבר השבבים?

"קיבלנו מהיצרן את המלאי שעליו סיכמנו לפני שנה, לקסוס מכבדת סיכו־מים. יש לנו גם אספקה לינואר כי נער־כנו מראש. לא קיצצו לנו אספקה כמו לאחרים, אבל גם לא הוסיפו לנו כשבי־קשנו. אני מקווה שב־2022 נצליח לקבל כ־2,000 מכוניות. זה יהיה שוק שאת קצב המכירות אצל כולם ייקבע קצב האספ־קה, על רגע המחסור הכללי".

איך השפיעה עליכם הכניסה של טסלה?

"יש תחרות, אבל הלקוחות שלנו בדרך כלל לא מסתכלים על מותגים שאצלם שירות הוא לא חלק מהעסקה".

אאוץ'. ג'נסיס, חטיבת היוקרה של יונדאי, שהושקה בארץ השנה, דווקא מנסה לחקות אתכם בעניין השירות.

"אנחנו בעד תחרות. שירות זה תחום עתיר משאבים שדורש התא־מה. המרידה היא לאורך זמן. השנה סגרנו 15 שנים ראשונות ללקסוס בארץ, והוכחנו ששירות זה לא עניין נקודתי אצלנו".

אודי עציון



דרור גורלניק, מנכ"ל לקסוס ישראל



כלמוביל

*נתוני טווח הנסיעה וצריכת החשמל הם על-פי נתוני היצרן לפי בדיקות מעבדה. טווח הנסיעה וצריכת החשמל בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה, ויכולים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.

9996* | www.mercedes-benz.co.il | הרצליה פיתוח | חיפה | ירושלים | באר שבע | אשדוד | כפר-כנא

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
N/A	EQS450+	7
593-2693	EQS580 4Matic	7

רמת בטיחות גבוהה 8 7 6 5 4 3 2 1 0 רמת בטיחות נמוכה

נתוני צריכת חשמל*			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
EQS450+	189	700	1
EQS580 4Matic	196	627	1

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EU 2017/1151

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009





מרצדס EQB

חדשות מתגלגלות

בדור חדש, אך גם הוא צפוי להגיע ארצה בשנה הקרובה.

וזה לא יהיה רכב השטח המיתולוגי היחיד שיוחלף השנה. גם דור חדש לג'יפ גרנד צ'ירוקי יגיע אלינו לקראת סוף השנה, למעלה מעשור לאחר שנחת כאן הדור היוצא. העיצוב יוקרתי מבעבר, ונעשה שימוש נרחב באלומיניום לטובת הפחתת המשקל. תוצע גם יחידת הנעה היברידית נטענת וגם גרסת 7 מושבים מוארכת.

לפני כן יגיעו מתיחת פנים לג'יפ קומפאס הקומפקטי, וגרסת פלאג־אין הייבריד לג'יפ רנגלר, אייקון השטח. גרסה כזו, אגב, כבר מוצעת מזה זמן רב בערוצי הייבוא המקביל.

באמצע השנה יחזור קדילאק אסקלייד העצום, שיציג לראשונה מסך קעור בגודל של לא פחות מ־38 אינץ', עם צפיפות פיקסלים כפולה משל טלוויזיות 4K. אם האסקלייד הקודם לא היה גדול מספיק עבורכם, ודאי תשמחו לדעת שמחליפו התארך ב־20 ס"מ. מנוע ה־V8 בנפח 6.2 ליטר ממשיך מהדור הקודם, אך עם תיבת 10 הילוכים חדשה.

מעדיפים משהו צנוע יותר? ברבעון האחרון של השנה יגיע לישראל אלפא רומיאו טונאלה, אח קטן לסטלביו שגם יציע הנעת פלאג־אין הייבריד. פרטים רשמיים טרם נחשפו.

סאלון ופאר: מסכי ענק וטווח מוגדל

שנתיים אחרי שנחשפה בעולם תגיע ה־DS9, שמבוססת על פלטפורמת פיג'ו 508 עם מימדים מוגדלים, כתחרות לאאודי A6 ולקסוס ES. יחידת ההנעה תהיה הפלאג־אין המוכרת עם הספק של 225 כ"ס, אך תיתכן גם הגעה של גרסה זהה עם 360 כ"ס. הייצור יתבצע בסין.

אאודי תשיק גרסה היברידית־נטענת ל־A6 הסאלונית, שתצטרף ל־A7 הנטענת המשווקת פה מזה כשנתיים. בשיירת ראש הממשלה יכולים גם להתחיל לחכות למתיחת הפנים של ה־A8, שתקבל לראשונה גרסה נטענת.

מרצדס תשיק במחצית הראשונה את ה־EQE, גרסה חשמלית בעיצוב שונה ל־E קלאס. כמו ב־EQS, גם פה נפגוש שלישיית מסכי ענק וטווח הנסיעה יגיע עד ל־660 ק"מ.

ג'נסיס תשיק G80 חשמלית, שתגיע ברבעון הראשון לאחר שנחשפה לפני כשנה בשנגחאי. שני מנועים חשמליים יציעו הספק כולל של 370 כ"ס, והסוללה תספק טווח של יותר מ־400 ק"מ.

אצל קדילאק יתכן ונפגוש השנה ב־CT5, שלפני שלוש שנים החליפה את ה־CTS. בארה"ב מוצע הדגם עם מנוע 2 ליטר מוגדש בהספק של 240 כ"ס או עם מנוע 3 ליטר V6 עם הספק של 340 כ"ס. עדיין לא ידוע מי מהם ייבחר עבור השוק הישראלי.

רכבי ספורט: רודסטר גרמני

אאודי RS3, גרסת האטרף המוקצנת של ה־A3, תגיע במחצית הראשונה של השנה. בתפריט: מנוע 2.5 ליטר עם 400 כ"ס, הנעת כפולה, 3.8 שניות ל־100 קמ"ש ומצבי נהיגה יעודיים למסלולי מירוצים או לשעשועי דריפטים.

ברבעון השני יגיע הדור השני של ב־מ־וו סדרה 2 קופה, שבאופן מפתיע במיוחד יוצע עם הנעה אחורית – למרות שסדרה 1 עליה הוא מבוסס כבר עברה ממזמן להנעה קדמית. גרסת הכניסה גם היא צנועה עם הספק של 184 כ"ס, אך תהיה גם גרסת M240 בכירה עם מנוע 6 צילינדרים בטור בהספק של 3,000 סמ"ק ועם 374 כ"ס. יאמי.

בחודשים הקרובים יגיע ארצה דור חדש למרצדס SL, הרודסטר המיתולוגית שהיא כבר מזמן לא "קלה במיוחד", כפי שמרמזים ראשי התיבות של שמה. גג הבד הרך חוזר אחרי 20 שנות הפסקה, ומנוע V8 בנפח 4.0 ליטר עם 476 כ"ס ישרת את הגרסה הבסיסית – וזו לא טעות. מעליו יוצע מנוע בנפח זהה, אך עם 585 כ"ס. ושגרטה תנסה לרדוף אחרינו.

אחרי למעלה ממאה יחידות של שברולט קורבט C8 שהגיעו ארצה ביבוא אישי ומקביל, תתחיל הקורבט להגיע בייבוא סדיר בידי היבואנית הרשמית. מחיר של 600 אלף שקל ומטה יאפשר לה להתחרות בהצלחה מול אלו שכבר מוכרים את הרכב בישראל מזה כשנתיים.

רכבי שטח: גידול של 49% ב־2021



2021, עם ההגבלות על טיסות לחו"ל והחשש להידבק בקורונה בטיסות, עשתה טוב לא רק למכירות הג'יפונים, אלא גם למכירות רכבי השטח האמיתיים, רכב ה־SBS, או הטרקטורונים הספורטיביים. עם מסירות של כמעט 1,600 כלים, השוק גדל ב־49% בשנה החולפת, והתחלק כמעט 50:50 בין הכלים האטמוספריים הזולים יותר, לדגמי הטורבו שמחירם חוצה את רף ה־200 אלף שקל.

קאן אם הובילה את השוק עם כ־900 כלים, כשהמאבריק X3 היה הנמכר שבהם. ב־2022 יגיע ה־X3 בגרסת קצה, עם מנוע טורבו בהספק של 200 כ"ס, גיר רציף, מושבים ספורטיביים, נעילת דיפרנציאל קדמי, ואפילו מתלים אקטיביים, מוכווני שטח, שאמורים לספק נוחות נסיעה טובה בלי לפגוע בהתנהגות הספורטיבית. המחיר כבר דומה לזה של ג'יפוני 7 מקומות מתורבתים עם הנעה כפולה, בין 227 ל־250 שקל, לפני הנחת השקה בסך 7,000 שקל.

אודי עציון



רכב היוקרה בעל 7 המקומות הנמכר ביותר בישראל

זמין במלאי לרכישה!

*3256

* עפ"י דוח משרד התחבורה ינואר-אוקטובר 2021

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האיבזור הבטיחותי
60, 69	PREMIUM LUXURY / SPORT	7

דגם	נתוני צריכת דלק בליטרים ל- 100 ק"מ*				דרגת זיהום אוויר
XT - PREMIUM LUXURY 3.6	עירוני	13.8	בין-עירוני	9.8	דרגה 15
XT - SPORT 3.6	עירוני	13.8	בין-עירוני	9.8	דרגה 15

▼ רמת האיבזור הבטיחותי

רמת בטיחות נמוכה: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת בטיחות גבוהה

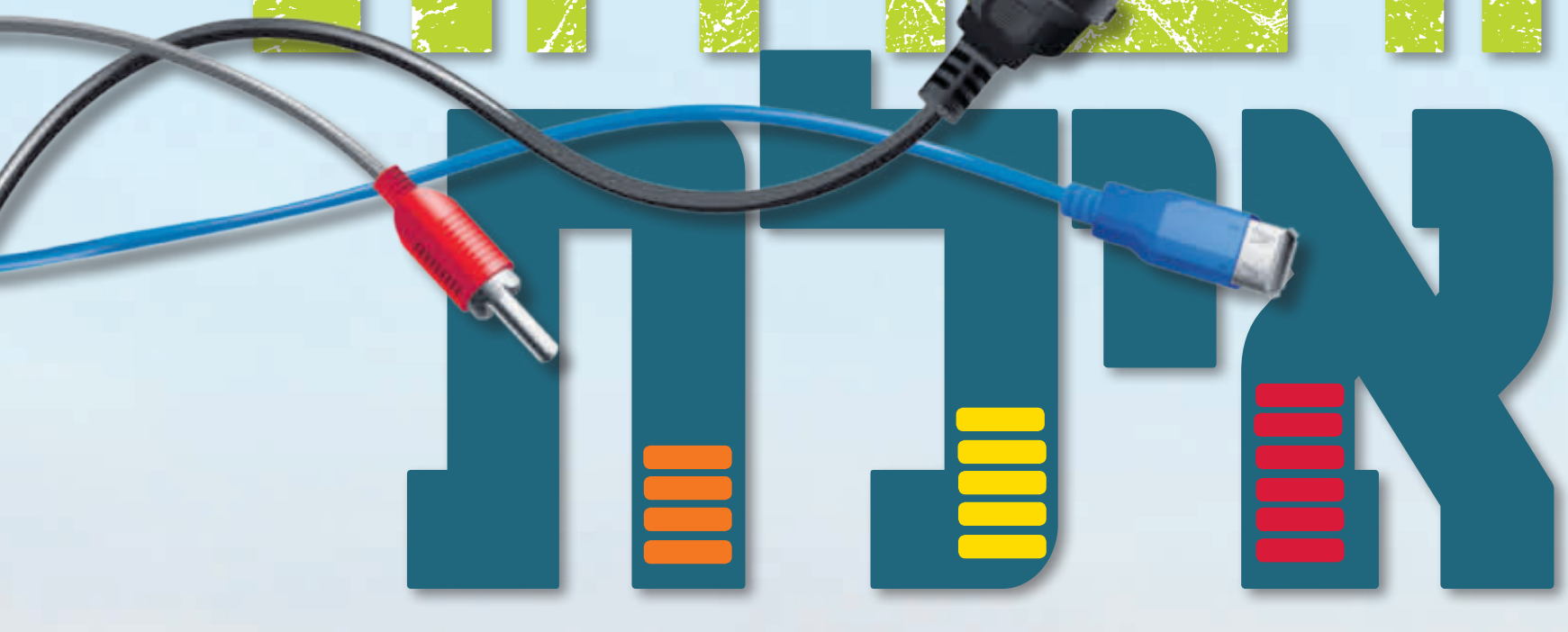
דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**

זיהום מרבי: 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן: FMVSS **הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.

אודי עציון ונועם ריין, iCar

הישרדות



אמת

בדיקת הטווח האמיתי של החשמליות, חלק שני:
אחרי שבחנו את הדגמים העממיים, יצאנו למסע נוסף דרומה עם שבע חשמליות מדוברות שמבטיחות טווח של 400־500 ק"מ. טסלה מודל 3 מול יונדאי איוניק 5, סקודה אניאק, קיה נירו EV, סקייוול ET5, איווייז U5 וג'ילי גיאומטרי C: **מי הגיעה הכי רחוק, וכמה הן הצליחו לנסוע אחרי שהזהירו שאזלה הסוללה**



איך שהטווח רץ כשנהנים: רק במארס האחרון, לפני קצת יותר מחצי שנה, יצאנו למסע הטווח הראשון שלנו. שבע מכוניות חשמליות עממיות שעלו אז 130־165 אלף שקל, והבטיחו טווח של 263 עד 335 ק"מ בלבד. בשיירה שיצאה לדרך באחד הימים הקרים בשנה היו אופל קורסה, GAC GE3, יונדאי איוניק EV, ניסאן ליף, MG ZS EV, פיג'ו e2008 ורנו זואי. בפועל הן השיגו בין 75 ל־85 אחוז מהבטחת היצרן, כשהכי רחוק, 265 ק"מ, הגיעה אופל קורסה.

אבל בשוק החשמליות דברים קורים מהר. שלוש מהמכוניות ברשימה ההיא כבר לא נמכרות פה (ליף, זואי ו־GE3), ועוד אחת תגיע בפברואר עם מתיחת פנים שכוללת סוללות חדשות והארכת טווח משמעותית. מנגד, נחתו בארץ שבע חשמליות אחרות, מרמת מחיר של רכב משפחתי ועד למנהלים, המבטיחות לנסוע בין טעינה לטעינה בין 410 ל־517 ק"מ. לצד טסלה מודל 3, ששוב לקחנו מגורם פרטי כי החברה סירבה להעמיד רכב למבחן השוואתי, התייצבו בשיירה הפעם גם יונדאי איוניק 5, סקודה אניאק, קיה נירו EV, סקייוול ET5, איווייז U5 וג'ילי גיאומטרי C. למרות השיפור הדרמטי בטווח הנסיעה, טווח המחירים חופף בחלקו: הג'ילי (מ־143 אלף שקל) והאיווייז (מ־157.5 אלף שקל) זולות יותר מהמחיר הרשמי של הליף. השאר עולות בין 175 ל־201 אלף שקל.

כל השבע מספקות מענה משופר לחרדת הטווח, ולחשש של נהגי החשמליות להיתקע בדרך ללא טעינה, עקב צריכת חשמל גבוהה מהמתוכנן, או בגלל המחסור בעמדות טעינה פעילות ותקינות במדינה. אבל כמו שלמדנו מנהיגות קודמות, ובדיוק כמו ברכבי בנזין ודיזל, אי אפשר לקחת את נתוני הטווח שמפרסמים היצרנים כתורה מסיני, אפילו כשמדובר בטווח שחושב לפי התקן האירופי המחמיר יותר, WLTP. הטווח בפועל יהיה תמיד מושפע מאופי הנסיעה, מהקצב שלה, ממספר הנוסעים ברכב וגם מלחץ האוויר בצמיגים. זאת, כאשר חשמליות בניגוד לרכבי שריפה פנימית "חסכוניות" יותר דווקא בעיר, שם הטעינה הרגנגטיבית בהאטה מייצרת להם עוד חשמל, מה שקורה פחות בנהיגה בין עירונית.

לנסוע עד האפס

נתיב הנסיעה הפעם היה זהה לקודם: יצאנו השכם בבוקר מאזור התעשייה והמסחר במודיעין כשבכל המכוניות, שנטענו



איוויז U5

סוג: ג'יפון > **סוללה:** 63 קוט"ש > **מחיר:** 157.5 אלף שקל > **טווח רשמי:** 410 ק"מ > **טווח בפועל:** 371.7 ק"מ > **צריכה:** 163 וואט שעה לק"מ (166 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 90.6%



צילומים: שלו שטיינבאום ועומרי מסיקה

טסלה מודל 3 SR+

סוג: מנהלים > **סוללה:** 52 קוט"ש > **מחיר:** 201 אלף שקל > **טווח רשמי:** 448 ק"מ > **טווח בפועל:** 411 ק"מ > **צריכה:** 127 וואט שעה לק"מ (140 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 91.7%



הדרך אילת

במלואן, לחץ האוויר התקני שקבע היצרן. פנינו לכביש מספר 1. בלטרון ירדנו לכביש 3, ממנו פנינו לכביש 6. עזבנו את חוצה ישראל לכביש 40, כדי להתחבר לכביש 25. בצומת הערבה פנינו ימינה לכביש 90 עד לאילת. גם הפעם עצרנו מדי פעם להחלפת נהגים, לצילומים, ונסענו במהירות של 110–90 קמ"ש עם מזגנים פועלים ומכוונים ל־22 מעלות.

בדרך לקו הסיום

בניגוד למבחן הקודם, הפעם הגיעו כל שבע המכוניות לאילת, ולצילום הניצחון בחוף הקרוואנים. החשמל אזל רק בדרך חזרה, מה שאפשר לנו לא רק לבחון את הטווח האמיתי כשכולן נוסעות בתנאים זהים, אלא גם להתרשם מהאופי השונה שבו תוכננה כל אחת מהן להתנהג כשהחשמל מתחיל להיגמר. איך היא מתריעה בפני הנהג, ובעיקר כמה היא מצליחה לנסוע לאחר שכבר סימנה 0 ק"מ בהערכת הטווח שלה.

איוויז U5 הייתה הראשונה שהפגינה קוצר נשימה חשמלי. זה היה צפוי בהיותה אחת מהמכוניות הזולות במבחן, ועם סוללה קטנה יחסית (63 קילוואט שעה) והטווח (410 ק"מ) הכי קצר. עוד באילת, אחרי 345 ק"מ, היא התריעה שנשארו רק 5 ק"מ. אבל בפועל היא נאבקה בגבורה והצליחה לנסוע 371.7 ק"מ עד שבאמת נעצרה. בסך הכל היא הצליחה לנסוע 90% מנתוני היצרן.

טסלה מודל 3 הייתה הבאה שנעצרה. מדובר במכונית מהדגם הבסיסי והנמכר ביותר, SR+, עם טווח רשמי של 448 ק"מ. היא נעצרה אחרי 411 ק"מ, שהם כמעט 92% מנתוני היצרן. למודל 3 הייתה הסוללה הקטנה ביותר במבחן, רק 52 קוט"ש, ועדיין היא הגיעה לטווח כזה בזכות צריכת החשמל הנמוכה ביותר. סוללה קטנה וצריכה נמוכה לא רק מוזילות את עלויות השימוש ברכב, אלא גם מקצרות את זמני הטעינה. טסלה החלה באחרונה למכור דגם משופר של ה־3 הבסיסית, עם סוללה מוגדלת, וטווח רשמי של 491 ק"מ, שייבחן בעתיד.

סקייוול ET5 הצליחה להגיע לטווח ארוך במעט, 414 ק"מ, שהיו 90% מנתוני היצרן (460 ק"מ). הג'יפון הגדול והאווירודינמי פחות נזקק לסוללת 72 קוט"ש כדי להגיע לטווח כזה, כ־26 ק"מ מהפונדק של כושי רימון בכביש הערבה. הסייקוול, כמו האיווייז, הוא נציג לגל החשמליות הסיניות החדשות שהגיע לכאן השנה ועוד יתגבר בשנה הבאה. אלו מכוניות מודרניות, ארוכות טווח, ללא פשרות באבזור הבטיחותי כמו בכמה מהסיניות הראשונות שנחתו כאן. גם היום שלושה משבע הנבחנות הן של יצרנים סיניים, והרביעית, הטסלה, מגיעה לישראל ממפעל החברה בסין.

למרות שהיה הרכב הזול במבחן, הקרוסאובר הסיני גם כן, ג'ילי גיאומטרי C, השיג את הטווח הרביעי בטיבו, 435 ק"מ, אחוז גבוה – 94.5% מנתוני היצרן. הג'ילי נמכר בארץ עם שני גדלי סוללה, למבחן התייצב הבכיר מביניהם, עם 70 קוט"ש, המבטיח 460 ק"מ, וכמעט הצליח לקיים. בהמשך הרשימה עוד מחכים מתמודדים שהצליחו להשיג אחוזים גבוהים עוד יותר.

עכשיו כבר הגענו לפודיום. מי שכבר הצליחה להגיע עד לצוקים, יותר מ־110 ק"מ צפונה מאילת, הייתה הסקודה



סקייוול ET5

סוג: ג'יפון > **סוללה:** 72 קוט"ש > **מחיר:** 175 אלף שקל > **טווח רשמי:** 460 ק"מ > **טווח בפועל:** 414 ק"מ > **צריכה:** 196 וואט שעה לק"מ (172 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 90%



ג'ילי גיאומטרי C פרו 460

סוג: קרוסאובר > **סוללה:** 70 קוט"ש > **מחיר:** 143 אלף שקל > **טווח רשמי:** 460 ק"מ > **טווח בפועל:** 435 ק"מ > **צריכה:** 154 וואט שעה לק"מ (165 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 94.5%



סקודה אניאק

סוג: ג'יפון > **סוללה:** 77 קוט"ש > **מחיר:** 190 אלף שקל > **טווח רשמי:** 517 ק"מ > **טווח בפועל:** 447 ק"מ > **צריכה:** 164 וואט שעה לק"מ (176.1 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 86.4%

new

AIWAYS

aiways.co.il | *2328



AIWAYS U5 100% ELECTRIC

קוד דגם	תיאור דגם	דרגת בטיחות
01236-0003 ,01236-0004	Aiways U5 Standard / Premium	7

דגם	טווח נסיעה מירבית	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ*)	דרגת זיהום אוויר
Aiways U5 Standard	410	166 וואט שעה לק"מ	1
Aiways U5 Premium	400	170 וואט שעה לק"מ	1

רמת האבזור הבטיחותי:

רמת בטיחות גבוהה: 8 7 6 5 4 3 2 1 0 :רמת בטיחות נמוכה

דרגת זיהום אוויר מנועי**

זיהום מרבי: 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 :זיהום מזערי

*המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשסע"ט 2009 **על-פי נתוני היצרן לפי בדיקות מעבדה. צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומבלאי הסוללה ולפיכך טווח הנסיעה בפועל עשוי להצטמצם ביחס לנתוני המעבדה האמורים.

הסוללות אינן

אניאק. עם הסוללה הגדולה ביותר במבחן, 77 קוט"ש, הצליח הקרוסאובר הצ'כי לעבור 447 ק"מ, שמהווים 86.4% מנתוני הטווח הרשמיים של היצרן (517 ק"מ). גם צריכת החשמל לא הייתה גבוהה יחסית לקרוסאובר.

הגרסה החשמלית של קיה נירו נחתה בארץ רק השנה, אבל בעולם היא נמכרת כבר שלוש שנים. זה לא מנע ממנה להיעצר רק אחרי 455.2 ק"מ, ולממש במלואה את הבטחת היצרן לטווח של 455 ק"מ, ואף טיפה מעבר. הנירו עשתה את זה עם סוללה של 64 קוט"ש בלבד וצריכת דלק נמוכה יחסית לקרוסאובר.

האחרונה ששרדה על כביש 90 שכבר היה חשוך למדי באותו זמן, הייתה יונדאי איוניק 5, שסימנה וינקר אחרון אחרי 477.4 ק"מ, שמהווים 99.2% מנתוני היצרן לדגם ה"סופרים" שבו נהגנו - 481 ק"מ. האיוניק כמעט הצליחה להגיע צפונה עד עין יהב. אולי במבחן הבא כבר תהיה לנו חשמלית שתוכל לנסוע הלוך־חזור מהמרכז לאילת ללא טעינה בדרך.

איך הן נעצרו?

מלבד ביצועי הטווח השונים, היה מעניין לראות כיצד נסעו שבע המכוניות את הקילומטרים האחרונים שלהן, וכיצד מתמודד כל יצרן עם הדילמה: להצהיר בפני הנהג על כמה שיותר טווח זמין לטובת הביטחון במוצר, לבין הצורך לשמור כמה שיותר חשמל אקסטרא כדי שגם מי שלא טען בזמן יקבל סיכוי נוסף להגיע לשקע כלשהו לפני שייתקע.

סקייוול, ברגע שירדה ל־5% בסוללה ירדה ל־70% קמ"ש, ולקראת העצירה נסעה במהירות של 5 קמ"ש.

גם אייוויז הורידה קצב כשהגיעה לאותו שיעור סוללה, ואז נסעה על 5 קמ"ש כשעה עד שנעצרה כשמד הטווח התאפס.

הטסלה, האיוניק־5 והאניאק, לעומת זאת, המשיכו לנסוע יותר מ־20 ק"מ אחרי שהראו טווח אפס, לפני שנת־קעו. גם הנירו המשיך לנסוע רגיל אחרי שהמד התאפס, אבל רק עוד 5 ק"מ.

מתי לעצור לטעון?

חשוב לציין שפריקה מלאה של הסוללה, אינה מומלצת בידי היצרנים, שממליצים שלא לרדת מתחת ל־10%. את תופעת הלוואי יכולנו לראות אחרי שאנשי שגריר גררנו אות־נו לעמדות הטעינה המהירה בכביש הערבה. לטסלה לקח יותר מ־5 דקות של טעינה כדי להתאושש מהטראומה, ולהתחיל להראות סימני טעינה בסוללה, 0%. האייוויז והסקייוול נשא־רו על 0% סוללה גם אחרי חצי שעה של טעינה, ורק אז החלו



קיה נירו EV

סוג: קרוסאובר > **סוללה:** 64 קוט"ש > **מחיר:** 180 אלף שקל > **טווח רשמי:** 455 ק"מ > **טווח בפועל:** 455.2 ק"מ > **צריכה:** 141 וואט שעה לק"מ (159 יצרן) > **שיעור הצלחה:** 100.2%



יונדאי איוניק 5 סופרים

סוג: ג'יפון > **סוללה:** 72.6 קוט"ש > **מחיר:** מ־190 אלף שקל > **טווח רשמי:** 481 ק"מ > **טווח בפועל:** 477.4 ק"מ > **צריכה:** 152 וואט שעה לק"מ (168 יצרן) > **אחוזי הצלחה:** 99.2%



THE ALL-NEW

ŠKODA ENYAQ iV

ליהנות מ-SUV, להתקדם ל-100% חשמלי.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

הצטרפו לעידן החדש של סקודה

אניאק, ה-SUV ה-100% חשמלי הראשון של סקודה מציג
מראה עוצמתי ויוקרתי, תא נוסעים מרווח עם מגוון עיצובים,
אבזור עשיר עם מערכות בטיחות מתקדמות וביצועים מרשימים.

iV

עשית דרך, גם אנחנו.

*9822 / SKODA.CO.IL

צ'מפיון מוטורס

התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

*הנתונים המצוינים כאן הנם נתוני היצרן על פי בדיקות שנערכו בהתאם לנדרש ע"פ דין. הנתונים המוצגים אינם מתייחסים לנתוני רכב ספציפי אלא נועדו לאפשר ללקוח השוואה בין דגמי רכב שונים. אבזור ואפיון הרכב עשוי לשנות את תכונות וביצועי הרכב כגון: משקל, אווירודינמיקה, חשמל, פליטת מזהמים וכו'. טווח הנסיעה וצריכת החשמל בפועל עשויים להשתנות ומושפעים מגורמים שונים, כגון, אך לא רק: אבזור הרכב, הרגלי נהיגה וטעינה, מזג אוויר, תנאי הדרך, גיל הסוללה ותחזוקת הרכב. קיבולת הסוללה ברכב חשמלי מצטמצמת לאורך הזמן ובהתאם לאופן השימוש. לפרטים נוספים ראו ספר הרכב ואתר היצרן.

רמת האבזור הבטיחותי:



נתוני צריכת חשמל*		
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)
ENYAQ	176.1	517

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**



*נתוני היצרן עפ"י בדיקת המעבדה. תקן: EC 715/2007
ייתכן פער בין צריכת הדלק בתנאי מעבדה לבין צריכת הדלק בפועל.
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009



דווקא בכביש הערבה

נתקעים פחות

כמה ישראלים נתקעים בצד הכביש כשהחשמלית שלהם עם סוללה ריקה? לפי נתוני CAR2GO שמשכירה מכוניות חשמליות, בין השאר באמצעות שירות אוטותל שהיא מפעילה עם 150 רנו זואי חשמליות – 20% מהנהגים נתקעים כך לפחות פעם אחת בשנה.

חברת האם שלה, שגריר, מפעילה שירות טעינה בדרכים למקרים כאלה, שגריר אלקטריק, באמצעות טנדרים שגוררים גנרטור שיכול לטעון במקום את החשמלית בקצב של 11 קוט"ש בשעה. המטרה: טעינה של 15–20 דקות מעניקה לרכב טווח של כ־25 ק"מ, שיספיק בדרך כלל כדי להגיע לעמדת טעינה הקרובה. המחיר: 10 שקלים לחודש. טנדר טעינה כזה שליווה את המבחן העניק טעינת שטח לאיווייז, שהמשיכה לעמדת טעינה מהירה להשלמות. יצוין כי גם חברת דרכים מציעה שירות דומה. בשני המקרים צריך בעל החשמלית להזמין את השירות ביוזמתו, שכן הממונה על הביטוח טרם אישר לחברות להציע את השירות כחלק מפוליסת הביטוח לרכב.

דוד מיכאל, מנכ"ל שגריר, אומר שלחברה יש כבר אלף מנויים לשירות. "יש לנו לפחות שני אירועי טעינה ביום. נתוני הטווח של היצרן מתאימים בדרך כלל לנהיגה רגועה מאוד, אבל שיא הקיץ עם הפעלת מזגן אינטנסיבית, או בחורף עם חימום שעובד קשה, מגבירים את צריכת האנרגיה וצורכים הרבה יותר מנתוני היצרן. יש גם נהגים שנהנים מאוד להאיץ שוב ושוב עם החשמליות ולנצל את הביצועים הטובים שלהן, אבל לא לוקחים בחשבון שזה יבוא על חשבון צריכת חשמל מואצת".

כמה מהחילוצים הם מכביש הערבה?

"גילינו שדווקא מי שנוסע לאילת מתכנן את הטעינות שלו בדרך ולוקח ספיירים. דווקא באזור המרכז נתקעים הרבה יותר, בנסיעות הרבה יותר קצרות. נהגים ששכחו לטעון בזמן, שלא העריכו את המרחק שיסעו, או שלא מצאו בזמן עמדת טעינה שמישה".

הטעינות אינן

האחוזים בסוללה לעלות.

וחשוב לא פחות, למרות שמספר עמדות הטעינה המהירה באילת ובכביש הערבה גדל, האמינות של חלקן לא מספיק טובה, כשהן מספקות פחות חשמל מהמובטח באופן משמעותי, או שהן לא תקינות בכלל. עמדת ה־DC עם קוט"ש של ג'ינרג'י בפונדק ה־101 טענה את הטסלה בקצב של 43 קוט"ש בלבד. עמדת DC של אפקון בצוקים סיפקה 40 קילוואט במקום 175, בשלושה רכבים שונים. עמדת DC של אפקון ברבירה לא עבדה כלל עם שני רכבים שונים ושני צ'יפים שונים. במקרה אחד הצלחנו להפעיל מרחוק באפליקציה, במקרה השני גם זה לא עזר, וגם המוקד לא ידע לעזור. בעמדת DC של EV אדג' בעין יהב אי אפשר היה להפסיק את הטעינה ולנתק את הרכב באמצעות האפליקציה, המוקד לא ענה בשעת ערב מאוחרת, ונאלצנו להשתמש בכפתור החירום.

בנוסף, עמדת DC של EV אדג' במצפה רמון לא פעלה, ועמדות AC של EV אדג' במודיעין שעבדו ערב המבחן, לא עבדו בסוף המבחן. המוקד לא ידע לעזור. ערב המבחן, עמדת AC כפולה של Y ספוט טועונת רק רכב אחד, המוקד לא יודע לעזור. עמדה שניה מופיעה במפות אבל פורקה ולא קיימת. סונול EVI כבר מפרסמת עמדת טעינה מהירה ביטבתה, אבל זו תחל לפעול רק בחודש הבא.

הקור מפריע גם כאן

השאלה הראשונה שכל ישראלי כמעט שואל את עצמו לגבי מכונית חשמלית, היא האם היא מגיעה לאילת. גם מצד מי שכבר שנים טס לעיר הדרומית, או לא מבקר בה כלל. אז אפשר להרגיע את החוששים, לחשמליות החדשות אין בעיה להגיע בנסיעה ישירה לאילת, וזאת בזמן שבדרך - אם בכל זאת ירצה להתחבר לשקע - יש עמדות טעינה מהירה בבאר־שבע, בדימונה, בשדה בוקר ובמצפה רמון, בנוסף לאלה שיש בכביש הערבה.

המסע הקודם התנהל כאמור ביום קר מאוד, בטמפרטורות של פחות מ־10 מעלות. הנוכחי הצליח להערים על מרפי ולהקדים גל חורף, עם טמפרטורות של 15־20 מעלות. ייתכן שזו הייתה אחת הסיבות להצלחה של המכוניות להפיק יותר מהסוללות שלהן. מזג אוויר קר פוגע בפוטנציאל הטעינה של הסוללות, ולא רק בטמפרטורות אירופאיות וצפון אמריקאיות. בעלי החשמליות צריכים לקחת זאת בחשבון בתכנון הנסיעות שלהם גם בחורף הישראלי.

אז עדיין צריך לתכנן נסיעות ארוכות, אך החשמליות החדשות עומדות בהן בקלות. מעבר ליתרונות האחרים שלהן שבאים לידי ביטוי בנסיבות כאלה, התאוצות הזריזות שמאפשרות יותר עקיפות והנסיעה השקטה, ללא פליטת זיהום מהאגזוז.

השתתפו במבחן: רן סגל, יתיר דוידוביץ', מולי גומא, אילן אופיר, עֵל אבן, ניר מור



The all new Tiguan Allspace
Heaven for seven

רכב הפנאי המנצח, עכשיו בגרסת 4x4 עם 7 מושבים.
מהיום יותר נוסעים מאי פעם יוכלו ליהנות מהביצועים החסכוניים והעוצמתיים,
מהאבזור המקיף, מהעיצוב האלגנטי והבולט ועדיין להישאר בטוחים מאי פעם,
עם מערכות הבטיחות המתקדמות.

החל מ- 229,900 ₪

צ'מפיון מוטורס ***6511**

המחיר מתייחס למנוע 2.0, 190 כ"ס, 4X4, רמת גימור Elegance Premium, כולל מע"מ ולא כולל אגרת רישוי ע"ס 3,355 ₪ וצבע מטאלי, ע"פ מחירון מס' 51 מה-3.1.2021. התמונה להמחשה בלבד.

קוד דגם	דגם	רמת האבזור הבטיחותי
98	2.0 ל' 190 כ"ס Elegance Premium	6

רמת בטיחות גבוהה 8 7 6 5 4 3 2 1 0 רמת בטיחות נמוכה

דגם	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ* משולבת	דרגת זיהום אוויר
2.0 ל' 190 כ"ס Elegance Premium	8.8	14

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**
זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה תקן EC/715/2007
יתכן פער בין נתוני צריכת הדלק בתנאי מעבדה לבין צריכת הדלק בפועל

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009

קטנים גדלים

אודי עציון ונועם ריין, iCar

סיאט ארונה המחודש וטויוטה יאריס קרוס מול מאזדה CX3 וקיה סטוניק במבחן השוואתי

ראשון: מי הג'יפון הקטן הכי טוב?

מתחילת השנה נמכרו בישראל יותר מ־5,000 דגמי קיה סטוניק ויותר מ־4,000 סיאט ארונה. מספרים נאים, אך בשנת שיא במכירות הרכב הם לא מספיקים כדי להיכנס לרשימת עשרת הדגמים הנמכרים ביותר.

מי שמככבת כבר שנים ברשימה היא טויוטה, שהשנה השיקה סוף סוף מתחרה משלה לשוק הג'יפונים הקטנים, יאריס קרוס, שמתחרה כמו הקיה והסיאט, בחלק התחתון של שוק רכבי הפנאי העשיר, שכבר מפוצל לכמה קבוצות משנה.

כולם נרכשים כיום כתחליף מוגבה ואופנתי למכוניות הסופר מיני המסורתיות, ולעתים גם למשפחתיות הקטנות. אם כי כתחליף לאחרונות מומלץ לבחון את הג'יפונים הפחות קטנים, כמו סקודה קאמיק, טויוטה CH־R, רנו קפצ'ור או קיה סלטוס.

לצד היאריס קרוס, הסטוניק שעבר מתיחת פנים קלה בתחילת השנה, והארונה שנחת בארץ בגרסתו המעודכנת בחודש שעבר, צירפנו למבחן את מאזדה CX30 שעבר השנה עוד מתיחת פנים, וקיבל תוספת משמעותית ומוזלת להיצע גם גרסת 1,500 סמ"ק מוזלת, שבסופו של דבר החליפה את גרסת ה־2,000 סמ"ק המקורית. גרסאות הבסיס של הטויוטה, המאזדה והקיה עולות סביב 120 אלף שקל, הסיאט מתחי־



צילומים: נועם ריין, iCar

AVRAHAM.



CUPRA *FORMENTOR*

Further than ever

כשעוצמה בביצועים פוגשת תחכום עיצובי
וחדשנות טכנולוגית, מתקבל רכב ששונה מכל מה שהכרתם.

החל מ-₪175,900

לפרטים: 6331* | CUPRAOFFICIAL.CO.IL

CUPRA

צ'מפיון מוטורס

רמת בטיחות גבוהה 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת בטיחות נמוכה

**דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי

זיהום מירבי 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מזערי

זיהום אוויר:

דגם	נתוני צריכת דלק ממוצעת בליטרים *ל-100 ק"מ		דרגת זיהום
CUPRA FORMENTOR 1.5TSI 150 כ"ס	6.9	משולב	10
CUPRA FORMENTOR 2.0TSI 310 כ"ס	8.6	משולב	14

*נתוני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה, תקן: 2017/1347DG*715/2007
ייתכן פער בין צריכת הדלק בתנאי מעבדה לבין צריכת הדלק בפועל.
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומות) התשס"ט 2009

קטנים גדלים

לה ב־117 אלף שקל.

עיצוב ותא נוסעים:
סופר מיני מקסי

כל הארבעה מבוססים על דגמי סופר מיני, ועדיין שונים מאוד במראה ובאופי. היאריס קרוס מזכיר מאוד בעיצוב את הראב4, עם קווים רבועיים וחזית שהיא יותר קשוחה מאשר נאה, מה שמסייע לו להיראות גדול ובולט בכביש ובחנייה. הוא גם הגבוה והארוך מבין הארבעה.

הארונה קיבל כעת חזית חדשה ומובלטת, שמעדכנת את העיצוב שלו, בדומה לזה שקיבל הקיה בתחילת השנה. הסטוניק נמוך רק בס"מ מהסיאט (וב־7.5 ס"מ מהטויוטה), אבל נראה נמוך יותר. CX30 הוא הספורטיבי ביותר, נראה קצת ג'יפון קופה, נאה ואלגנטי.

מתיחת הפנים עדכנה גם את סביבת הנהג של הסיאט, עם מסך מודרני בגודל 9 אינץ', וגרפיקה מעודכנת, אם כי תפעול המזגן הושאר בכפתורים מתחת למסך, פחות מגניב והרבה יותר יעיל ובטוח. האווירה צבעונית ומכו־בדת, עם פס כסוף לרוחב הדשבורד, ופסים כתומים סביב פתחי האוורור.

לטויוטה מסך 8 אינץ' וסביבת נהג אפורה בהרבה, וברמת הגימור "סול" הבסיסית, אפורה מאוד ועם חומרים איכותיים פחות, אבל יש כפתורי תפעול פיזיים למזגן.

גם לסטוניק מסך 8 אינץ' צף למחצה מהדשבורד, עם הרבה משטחים שחורים שפסי כסף מנסים לשבור. תפעול בקרת האקלים לא מתבצע מהמסך, והקיה הוא היחיד עם פתחי איוורור הממוקמים גבוה בדשבוד, לטובת קירור יעיל יותר של הנהג ושאר יושבי הרכב.

מאזדה, הוותיק שבחבורה, שהושק ב־2014, מצויד במסך הקטן ביותר – 7 אינץ'. סביבת הנהג אפורה, אך היא נמצאת בדרגה אחת מעל בכל הקשור לאיכות הייצור ולתשומת הלב לפרטים, כמו עכבר עגול לתפעול המו־לטימדיה בנוסח אאודי. גם פה, בניגוד להרבה מכוניות מודרניות, יש כפתורי תפעול פיזיים לבקרת האקלים.

בעוד שמלפנים ארבעתם מרווחים לנהג ולנוסע, מאחור המצב אינו אחיד. מדובר בג'יפונים קטנים מדי לשלושה נוסעים מבוגרים, אבל שני מבוגרים או שלושה ילדים שרק אחד מהם זקוק למתקן ריסון, יסתדרו בנוחות, מלבד במאזדה שסובל ממושב אחורי צפוף בכל מקרה. הסיאט הוא המרווח ביותר, הסטוניק מעט פחות והטויוטה מפתיע לרעה, כך שלמרות ממדיו והופעתו המושב האחו־רי שלו גובר רק על זה של המאזדה. רק לסטוניק יש שקע USB ליושבים מאחור ולאף אחד מהם אין יציאת מזגן עבורם.

גם תא המטען של המאזדה הוא הקטן ביותר, בנפח 240 ליטר בלבד, פחות משל קיה פיקנטו. לקיה 332 ליטר, לטויוטה 397 ליטר ולסיאט 400 ליטר. הטויוטה הוא היחידי ללא גלגל רזרבי, אך הוא לא מנצל את הנפח שהתפנה לאחסון מטען.

אבזור? הטויוטה הוא היחידי שמגיע בגרסת הבסיס עם חישוקי פלדה לגלגלים ועם מזגן רגיל. אלה מצטרפים רק ברמות האבזור הגבוהות יותר, בזמן שהאחרים מציעים אותם כסטנדרט. לסיאט יש גם מפתח חכם שחוסך את הצורך להוציאו מהכיס בכניסה ובהתנעה כבר בדגם הבסיס, האחרים מצרפים ברמות הגימור הגבוהות יותר, והוא היחידי עם משטח טעינה אלחוטי לנייד.

בטיחות? לכולם בלימת חירום אוטונומית, אך לקיה ולמאזדה אין עדיין בקרת שיוט אדפטיבית. מאזדה הוא

i טויוטה יאריס קרוס סול

מנוע: טורבו־בנזין, 1,490 סמ"ק, הספק 125 כ"ס ב־6,600 סל"ד, מומנט 15.6 קג"מ ב־4,800 סל"ד

תיבת הילוכים: אוטומטית רציפה. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 11.7 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 180 קמ"ש מהירות מרבית,16.9 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 4 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 120 אלף שקל

+ עיצוב, התנהגות, צריכת דלק

− מרווח מאחור, איכות חומרים, מחיר

ציון: ★★★★

i מאזדה CX3

מנוע: בנזין, 1,496 סמ"ק, הספק 116 כ"ס ב־6,000 סל"ד, מומנט 15.2 קג"מ ב־4,000 סל"ד

תיבת הילוכים: אוט', 6 הילוכים. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 11.2 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 170 קמ"ש מהירות מרבית,15.3 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 5 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 119 אלף שקל

+ עיצוב, איכות, ייחודיות

− מושב אחורי, תא מטען, נוחות בעיר, יקר כשמאובזר

ציון: ★★★½



לא חונים בירוק!



עמדות הטעינה הן "תחנות הדלק"
של הרכבים החשמליים,

אנא השאירו אותן פנויות.

GRIVO

עוברים לחשמלי ביחד!

אפליקציה חברתית לבעלי רכב חשמלי


טויוטה יאריס קרוס. סביבת נהג אפורה


מאזדה CX3. תשומת לב לפרטים


סיאט ארונה. מסך מודרני בגודל 9 אינץ'


קיה סטוניק. פתחי האיוורור ממוקמים גבוה

צילומים: נועם ריין, iCar

חסכוני בשיוט, עם 17.8 קמ"ל, אך חסכוני יותר בסיכום, עם 13.1 קמ"ל. סטוניק היה קרוב לשניהם, עם 16.8 קמ"ל ו־12.7 קמ"ל בהתאמה. מאזדה, הכבד ביותר בכ־200 ק"ג

קטנים גדלים

גם היחידי ללא היגוי אקטיבי, אם כי השנה קיבל התרעה על סטייה מנתיב ואינו נזקק להתקנה מקומית של מערכת התרעה. סיאט הוא היחיד עם התרעה על רכב בשטח מת במראות. לקיה ולטויוטה יש גם אור גבוה אוטומטי.

ביצועים ודלק:
הנפח לא קובע

שתי גישות שונות: למאזדה ולטויוטה מנועי 1,500 סמ"ק עם 116 כ"ס, לסיאט ולקיה מנועי 1,000 סמ"ק טורבו, עם 110 ו־100 כ"ס. ושוב קיבלנו תזכורת שהנפח לא קובע. ארונה היה המהיר ביותר ואחריו הסטוניק, נעזרים שניהם בתיבות רובוטיות כפולות מצמדים יעילות. המאזדה היה זריז מהטויוטה, שסובל מרמת רעש גבוהה שמייצרת התיבה הרציפה שלו.

ליד משאבת הדלק היה הטויוטה החסכוני ביותר בשיוט (17.8 קמ"ל), אך 12.6 קמ"ל בסוף היום אחרי הקטע הדינמי הבזבזני יותר. הארונה היה מעט פחות חסכוני בשיוט, עם 17.8 קמ"ל, אך חסכוני יותר בסיכום, עם 13.1 קמ"ל. סטוניק היה קרוב לשניהם, עם 16.8 קמ"ל ו־12.7 קמ"ל, בהתאמה. מאזדה, הכבד ביותר בכ־200 ק"ג מהטויוטה ובכ־125 ק"ג מהסיאט והקיה, היה הצמא ביותר, 14 קמ"ל בשיוט ו־11.2 קמ"ל בסוף היום.

נוחות והתנהגות:
הפתעה מאירופה

CX3 אמנם הפגין שליטה טובה בתנודות הגוף בעיקולים, אבל האחיזה וההיגוי לא היו כמו במאזדות חדשות יותר. יאריס קרוס הפתיע לטובה, אחרי שגם הדגם ההיברידי הפגין התנהגות מוצלחת, הבנזין הקל יותר מדויק יותר, אוחז היטב, מצויד בהיגוי מוצלח ומנפץ הרבה רעות קדומות על טויוטה. ארונה פונה היטב, מדויק בסיבובים, אך אחיזת הכביש שלו גבוהה פחות. המרשים ביותר היה הסטוניק, שהתקרב למכונית סופר מיני בהתנהגות.

הארונה היה הנוח ביותר בעיר ומחוץ לעיר, וגם הכי שקט ביחד עם המאזדה, שלא התבלט בנוחות הנסיעה שלו. הקיה היה מעט פחות טוב, ובטויוטה כשהגיר לא מרעיש, עושים זאת רעשי הרוח ובידוד פחות מוצלח.

סיכום:
מנצח ברור

CX3 הוא תערובת לא אחידה של מאפיינים ויכולות, מרשים מאוד בהופעה ובסביבת הנהג, אבל קטן מדי אפילו מול המתחרים האלה. אם אתם ממעטים להשתמש במושב האחורי ובתא המטען יש פה ג'יפון עם אופי, אחרת, המשיכו לקרוא.

i סיאט ארונה סטייל

מנוע: טורבו־בנזין, 999 סמ"ק. הספק 110 כ"ס ב־5,000 סל"ד, מומנט 20.4 קג"מ ב־2,000 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 7 הילוכים. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 10.8 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 190 קמ"ש מהירות מרבית,16.6 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 11 מ־15

אחריות: שנתיים או 100 אלף ק"מ. שנה שלישית בתוספת 1,000 ש'

מחיר: 117 אלף שקל

+ עיצוב, אבזור, ביצועים, נוחות, צריכת דלק ומחיר

− אחיזת כביש

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★½

הטויוטה מרשים מאוד בהופעתו ומפתיע בהתנהגות הכביש, אך הוא צפוף משתי המתחרות שגברו עליו, ויקר מהן. נדמה שטויוטה נשענה יותר על המוניטין ועל הלקוחות שישלמו יותר מאשר על המתחרים, ופחות על השקעה במה שחשוב. במחיר רמת האבזור האמצעית שלו אפשר לקבל את הקיה והסיאט המאובזרים ביותר, ובמחיר רמת האבזור הגבוהה ביותר את הארונה עם מנוע 1,500 סמ"ק ו־150 כ"ס, שמעניקים ביצועים נדירים בקטגוריה.

סטוניק מציג רמה גבוהה ותמחור הוגן. קצת יותר מרווח וכמה סנטימטרים בגובה והוא היה מתבלט באמת. את זה עושה הארונה. מתיחת הפנים עדכנה באמת את מה שצריך, סוגרת פערים מול מתחרות צעירות יותר בתא הנוסעים, בעיצוב ובבטיחות. כבר בגרסת הבסיס הארונה מאובזר היטב, והוא גם מרווח, זריז, וחסכוני. תג המחיר הזול במבחן חותם עבורו ניצחון ברור.

השתתפו במבחן: עזרי לוי ועל אבן

i קיה סטוניק EX

מנוע: טורבו־בנזין, 998 סמ"ק. הספק 100 כ"ס ב־6,000 סל"ד, מומנט 17.5 קג"מ ב־1,500 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 7 הילוכים. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 11.4 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 185 קמ"ש מהירות מרבית, 17.5 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 5 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 121 אלף שקל

+ ביצועים, איכות והתנהגות

− מרווח, לא מספיק גבוה

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★



כלמוביל

HYUNDAI

נתוני צריכת החשמל וטווח הנסיעה הם על-פי נתוני היצרן לפי בדיקות מעבדה. צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת בלאי הסוללה ויכולים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
481-302, 481-303, 481-299	IONIQ 5 - Prestige, Supreme, Elite	7

רמת בטיחות נמוכה 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת בטיחות גבוהה

נתוני צריכת חשמל			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה / ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
IONIQ 5 - Prestige	168	481	1
IONIQ 5 - Supreme	168	481	1
IONIQ 5 - Elite	179	451	1

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EU 2017/1151

ה משפחה החשמלית

אודי עציון ונועם ריין, iCar

בשנים האחרונות ניצחו טויוטה קורולה ויונדאי איוניק ההיברידיות את משפחתיות הבנזין, והפכו למלכות המכירות של השוק הישראלי. כעת מוחלפת האיוניק באלנטרה היברידית, אבל את התחרות המסקרנת ביותר מציב לה ולקורולה הקרוסאובר החשמלי החדש מסין, ארוך טווח ופחות יקר. מה פך?

צילומים: נועם ריין, iCar



נתוני צריכת הדלק הם על־פי נתוני היצרן לפי בדיקות המעבדה.
צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזקת הרכב וממאפייני הנהיגה.

*8648 | קבוצת כלמוביל

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
590-217, 590-216, 590-209, 590-215 590-215, 590-213, 590-210	אאוטלנדר EXECUTIVE, INSTYLE, PREMIUM LUXURY , 4X4 LUXURY , LUXURY TTH, LUXURY TTTH 4X4	6

רמת בטיחות גבוהה: 8 7 6 5 4 3 2 1 0 רמת בטיחות נמוכה

דגם	צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*		דרגת זיהום אוויר
אאוטלנדר EXECUTIVE,INSTYLE, PREMIUM,LUXURY, LUXURY TTH	8.7	משולב	14
אאוטלנדר LUXURY TTH 4X4, LUXURY 4X4	9.0	משולב	14

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EPA 40 CFR. PART 86

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

המשפחה החשמלית

יותר מרבע מאה שלטו היפניות בשוק הרכב שלנו, כשאת סובארו החליפה בצמרת טבלת המכירות מיצובישי, שנעקפה בהמשך על ידי מאזדה. ואז הגיעו הקוריאניות, יונדאי וקיה. האם אנחנו עומדים כעת בפתח העידן הסיני?

בחמש השנים האחרונות מובילות את טבלת המכירות טויוטה קורולה ויונדאי איוניק ההיבריד־דיות. כעת הוחלפה האיוניק באלנטרה ההיברידית החדשה, בעיתוי רגיש. מינואר 2022 לא זכאיות עוד ההיברידיות למס קנייה מופחת. במקום מיסוי מופחת של 30% לפני שנתיים ו־50% בשנה האח־רונה, היברידית תחויב מעתה במיסוי מלא של 83%, כמו זאת שמונעת בבנזין. כדי להמתיק את הגלולה המרה, נזכיר שההיברידיות עדיין ייהנו מהטבת מס של כ־17 אלף שקל. את התוצאה ראינו בהתייקרות האלנטרה בכ־2,000 שקל לעומת האיוניק, למחיר בסיסי של 148 אלף שקל, כשל־פני שנתיים איוניק נמכרה ב־138 אלף שקל. גם הקורולה צפויה להתייקר בינואר.

אבל ב־2022 כבר לא מדובר בתחרות בין שתי היברידיות. לראשונה מוצע פה קרוסאובר משפח־תי חשמלי, הגיאומטרי C של ג'ילי, זול מהן, ועדיין עם טווח ארוך, ברמת אבזור אחת, וב־143 אלף שקל. מולה הצבנו את קורולה "לימיטד" (149 אלף שקל) ואלנטרה "סופרים" שעולה אלף שקל נוס־פים. האם חשמלית מהווה להן תחרות?

עיצוב וסגנון: רושם מינימליסטי

אלנטרה החדשה מציגה עיצוב מסובב ראשים. יש לה צללית נמוכה וספורטיבית, מכסה מנוע ארוך, גריל קשקשים וחלק אחורי זוויתי עם יחידת תאורה רוחבית שנראית מצוין בחשיכה.

הקורולה שמרנית בהרבה. אלגנטית והרבה פחות נועזת. יהיו לקוחות שיעדיפו את הסגנון הזה. גרסת ה"לימיטד" הבכירה מציעה כמה תוספות שמשפרות את ההופעה, בהן פנסי ערפל וחישוקי 17 אינץ' קלים בעיצוב נאה.

הג'ילי מציגה מראה אופנתי יותר של רכב פנאי קטן, אבל כזה שנמצא על התפר בין עולם המש־פחתיות לעולם הג'יפונים. היא לא מאוד גבוהה, משהו כמו קיה נירו או מאזדה CX30, ויש לה חזית מוחלקת שמתאפשרת בשל ההנעה החשמלית. בגרסת המבחן נוספו גג שחור ורפידות בלם בגוון זרחני (תוספת של 1,500 שקל). אהבנו.

תא הנוסעים של הג'ילי ומרשים עם מראה נקי, מינימליסטי, כמעט עתידני; אהבנו את הטקסטורות הייחודיות בקצוות של הדשבורד ובדלתות, את הקונסולה הצפה־למחצה ואת הגוונים הנאים של חומרי הדיפון. מסך מולטימדיה מרכזי גדול מפצה על לוח מחוונים קטן יחסית. תאורת אווירה שמגי־עה גם במקומות יצירתיים יחסית משפרת את הנראות בלילה.

גם לאלנטרה עיצוב פנימי נאה, אבל יותר קלא־סי ופחות אגרסיבי מהמראה החיצוני. אהבנו את הקווים הרוחביים, את התפרים בדלתות ואת לוח המחוונים הדיגיטלי, אבל הופתענו לפגוש חומרי דיפון ברמה נמוכה יחסית.

סביבת הנהג בקורולה נקיה ומינימליסטית יותר, אך לוח המחוונים שלה עמוס במידע. הגוונים כהים אך החומרים טובים והתחושה פשוטה, בית ונעימה.

אבזור ותפעול: מזגן בשלט רחוק

גרסת ה"לימיטד" הבכירה של הקורולה היא היחידה שמגיעה עם מסך מולטימדיה מקורי, שמציע תפעול ידידותי וקישוריות לאנדרואיד אוטו ואפל קארפליי. ביתר הגרסאות מוצע מסך בהתקנה מקומית. עוד תמצאו בה כניסה והנעה ללא מפתח, מראות בקיפול חשמלי, חלון שמש בגג, בקרת אקלים מפוצלת ובלם יד חשמלי.

האלנטרה לא מציעה מראות מתקפלות, כפועל יוצא של התקינה האמריקאית, אבל יש לה בנוסף תאורת לד מלאה, לוח מחוונים דיגיטלי עם תצוגות מתחל־פות, טעינה אלחוטית לסלול־רי והנעה מרחוק שמאפשרת לצנן את הרכב לפני הכניסה בימים חמים.

בבטיחות תקבלו בשתיהן בלימת חירום אוטונומית, תיקון סטיה מנתיב, ניטור שטחים מתים במראות והתרעת תנועה חוצה מאחור. הקורולה מציעה גם זיהוי תמרורים, אך האלנטרה מרשימה יותר עם תיקון היגוי אקטיבי במעבר לנתיב לא פנוי, התרעת רכב חולף בפתי־חת דלת, זיהוי תנועה חוצה בצמתים והתרעה על שכחת ילד מאחור.

בשתיהן תוותרו על לא מעט פריטים אם תבח־רו בגרסאות הבסיס הנפוצות בחברות הליסינג: באלנטרה תעברו לחישוקים קטנים יותר ותוותרו על לוח המחוונים הדיגיטלי, חלון השמש בגג, הטעינה האלחוטית, תאורת הלד ומערך השטחים המתים; בקורולה הבסיסית תצטרכו להסתדר בלי קישוריות סלולר מלאה ועם לוח מחוונים פשוט יותר, וגם בלי מערך השטחים המתים, חלון שמש, כניסה ללא מפתח, מראות נגד סנוור ועוד כמה עניינים קטנים יותר. האלנטרה מאובזרת יותר.

והג'ילי? ניצחון בנוק אאוט. מסך המולטימדיה שלה לא מציע קישוריות סלולר, אך הוא גדול משמעותית (12.3 אינץ' לעומת 8 אינץ') וכולל אפליקציית וויז. הגג הוא שמש פנורמי גדול עם כיסוי איכותי, החישוקים בגודל 18 אינץ' לעומת 17 אינץ' בשתי ההיברידיות, המושבים מדופני עור וגם מציעים כוונון חשמלי, זכרונות וחימום, יש מצלמות היקפיות עם תצוגת תלת מימד מעולה, הקרנה של נתוני הנסיעה על השמש הקדמית, תאורת אווירה ומערכת שמע מצוינת של Bose. בבטיחות יש את כל המערכות המקובלות, (אם כי ללא התרעת שכחת ילד שיש באלנטרה), אך נציין שהרכב עדיין לא הועמד למבחן ריסוק מערבי.

שימושיות ומרווח: צפוף מאחור

העיצוב הדרמטי של האלנטרה גובה את המחי־רים שלו: בגלל הגג הנמוך קשה יותר להיכנס ולצאת מהרכב, וגם פחות נוח לחגור ילדים במושב האחורי. הנהג נהנה מהיצע רחב של תאי אחסון, כולל מחזיק כוסות ייחודי שמסוגל להתהפך ולק־לוט כוסות בגדלים שונים. מאחור לאלנטרה מרווח רגליים מצוין, אך המרווח לראש גבולי והכסא יחסית נמוך ופחות תומך. במפתיע אין כאן פתחי מיזוג או שקעי טעינה. צריכים להסיע שלושה מאחור? קחו בחשבון שבכולן יהיה צפוף, אך האלנטרה היא היותר מתאימה לכך מבין המתמודדות במבחן.

עמדת הנהג בקורולה גבוהה יותר והראות החוצה עדיפה בהתאם, אך היצע תאי האחסון מוגבל. במושב האחורי גם היא סובלת מגג נמוך שמסרבל את הכנסת הזאטוטים, ורוחב המושב שלה צפוף מזה של היונדאי. לשני נוסעים יהיה נוח ומרווח, והם גם יהנו מפתחי מיזוג – אך לא מפת־רון לטעינת הסלולריים.

הג'ילי, בזכות יתרון הגובה, נהנית מגישה נוחה יותר למושבים, מלפנים ומאחור. לשלושה יהיה כאן צפוף בדומה לקורולה, אך ביתר המדדים ציפתה לנו הפתעה. למרות שהיא קצרה מהאחרות בכ־20 ס"מ, יש לה בסיס גלגלים נדיב של 270 ס"מ המס־פק מרווח מצוין לנוסעים מאחור. גם המרווח לראש טוב מאוד והמושב עצמו נוח, כך שלארבעה נוסעים זו המכונית המרווחת ביותר במבחן. החלונות הגדו־לים מנעימים את האווירה, והנוסעים יהנו גם ממיזוג ומשקע USB לטעינה.

תא המטען של הג'ילי נוח להעמסה הודות לדלת החמישית, ובקיפול המושבים תוכלו להכניס חפצים גדולים מאוד. אבל במצב הבסיסי שלו (417 ליטר) הוא קטן משמעותית ביחס לשתי האחרות, יאכלס



האלנטרה והקורולה נהנות מנוחות נסיעה מצוינת

אלבר

אצלנו, לא מחכים שנה לרכב חדש

אלבר
הגעתי נסעתי

צילום: יניב פרידן IPG

פותחים את 2022 עם רכב חדש מהיום להיום

0 ק"מ ▪ רכבים מיד ראשונה ▪ ליסינג פרטי ▪ ליסינג תפעולי ▪ טרייד-אין ▪ ביטוח
בדיקה ▪ העברת בעלות ▪ מימון ▪ אחריות מלאה ▪ סניפים בפריסה ארצית

albar.co.il

***3537**

התמונות להמחשה בלבד. ט.ל.ח. עד גמר המלאי. ההנחות הן על מגוון כלי רכב. המחיר הקודם של כלי הרכב שבמבצע, יחד עם מחיר המבצע, מוצג בסניפי המכירה של אלבר. בכפוף לתנאי המבצע. לדגמים נבחרים בלבד. כמויות מינימליות: 10 יח' לדגם.

ג'ילי גיאומטרי C

מנוע: חשמלי, סוללת 70 קוט"ש. הספק 204 כ"ס, מומנט 31.6 קג"מ

תיבת הילוכים: אוט', תמסורת ישירה. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 7.7 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 150 קמ"ש מהירות מרבית, 460 ק"מ במשולב

בטיחות: לא נבחנה במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 1 מ־15

אחריות: 5 שנים או 100 אלף ק"מ לרכב, 8 שנים או 150 אלף ק"מ לסוללה

מחיר: 143 אלף שקל

+ ביצועים, אבזור, שימושיות ותמורה

− תא מטען, מגבלת הטעינה

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★★

יונדאי אלנטרה סופרים

מנוע: בנזין, 1,580 סמ"ק + מנוע חשמלי. הספק 139 כ"ס ב־5,700 סל"ד, מומנט 27 קג"מ ב־4,000 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 6 הילוכים. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 10.5 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 178 קמ"ש מהירות מרבית, 22.7 ק"מ לליטר משולב

בטיחות: ציון מרבי במבחן הריסוק של חברות הביטוח בארה"ב, בטיחות אקטיבית מלאה.

זיהום אוויר: קבוצה 2 מ־15

אחריות: 5 שנים או 100 אלף ק"מ לרכב, 7 שנים או 150 אלף ק"מ לסוללה

מחיר: 150 אלף שקל

+ עיצוב, מרווח, צריכת דלק ואבזור

− מחיר, איכות חומרים, נוחות בעיר

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★½

טויוטה קורולה לימיטד

מנוע: בנזין 1,798 סמ"ק + מנוע חשמלי. הספק 122 כ"ס ב־5,200 סל"ד, מומנט 14.5 קג"מ ב־3,600 סל"ד

תיבת הילוכים: אוט' רציפה. הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 11 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 180 קמ"ש מהירות מרבית, 22.4 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 2 מ־15

אחריות: 3 שנים או 100 אלף ק"מ לרכב, 5 שנים או 100 אלף ק"מ לסוללה

מחיר: 149 אלף שקל

+ מוניטין, התנהגות כביש, אופציית סטיישן

− האלנטרה סגרה את הפער

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

עגלת תינוק או מזוודה – אבל כנראה שלא את שתיהן יחד. מתחת לרצפה ישנם עוד תאי אחסון לטובת כבל הטעינה למשל, וגלגל חלופי, שנדיר ברכבים חשמליים. לקורולה (471 ליטר) נפח הטעינה גדול יותר, אך גלגל חלופי יש רק בגרסאות הבסיסיות. תא המטען של האלנטרה מעט גדול יותר (474) ויש לה גלגל חלופי כסטנדרט.

נוחות נסיעה: חשמל ואקוסטיקה

גם האלנטרה והקורולה נהנות מנוחות נסיעה מצוינת. הקורולה עדיפה בעיר עם כיול מתלים וגם עבודת מתלים שקטה, כשביונדאי הריסון מוצלח על פסי ההאטה הגדולים, אך מרגישים לעיתים שיבושים קטנים יותר. מחוץ לעיר הקורולה עדיפה על שיבושי הכביש, אך בידוד הרעשים פחות מוצלח – יש יותר רעשי כביש ורוח וגם יחידת ההנעה רועשת בתאוצה. האלנטרה שקטה ממנה.

הג'ילי שקטה באופן משמעותי מהן, ולא רק כי המנוע שלה פועל באופן חרישי. גם הבידוד מרעשי רוח וכביש עדיף אצלה, ונוחות הנסיעה היא הטובה מכולן בכל תנאי הדרך, למרות החישוקים הגדולים, ובזכות כיול מתלים רך. לעיתים היא מתנדנדת, אך סופגת הכל באופן משכנע.

מנוע וביצועים: חשמל זה זול

לקורולה 122 כ"ס על בסיס מנוע בנזין 1,800 סמ"ק ויחידה חשמלית המשודכים לתיבה רציפה, בעוד שלאיוניק 139 כ"ס ממנוע 1,600 סמ"ק ויחידה חשמלית, ותיבה רובוטית כפולת מצמדים עם 6 הילוכים.

היא נוסעת באופן חלק ונעים בעיר, אך היא חלשה מהאחרות, מאיצה לאט יותר ועושה את זה בליווי צליל מתכתי צורם מהתיבה הרציפה. האלנטרה זריזה משמעותית, נהנית מזמינות כוח עדיפה ועושה את הכל בצורה אלגנטית ונעימה. תיבת ההילוכים שלה פועלת ללא דופי.

והג'ילי? הגיעה מכוכב אחר. עם הספק של 204 כ"ס ואחרי דיליי קטן בהאצה בשל סחרור צמיגים שמגיע לעיתים, היא מונקת בנחישות ומזכירה יותר הוט־האצ' עצבנית ממשפחתית היברידית. גם במהירויות גבוהות יותר היא מגיבה בזריזות לפקודות הדוושה, ועושה הכל בצורה שקטה לחלוטין.

אחרי נהיגה בין עירונית ארוכה ומתונה, מדדנו צריכת דלק פנומנאלית של 24.7 קמ"ל באלנטרה, לעומת 21.6 קמ"ל בקורולה. את הקטע המאומץ של המבחן סיימנו עם 18.5 קמ"ל ביונדאי ו־17.2 קמ"ל בטויוטה. הג'ילי רשמה צריכת חשמל של 166 וואט־שעה לק"מ בנהיגה מתונה, נתון ששווה טווח נסיעה ריאלי של 420 ק"מ או 200 וואט־שעה לק"מ בסיום המבחן – מה שאומר שבתנאים כאלה ירד הטווח ל־350 ק"מ.

המשפחה החשמלית

וכמה זה עולה? אם ניקח את נתוני השיוט, במחירי הדלק והחשמל (בטעינה ביתית) של דצמבר 2021, נקבל עלות של 26 אגורות לק"מ באלנטרה, 29 אגורות לק"מ בקורולה ו־8 אגורות לק"מ בג'ילי. בנתוני הנהיגה המאומצת מטפסים המחירים ל־34 אגורות באלנטרה לעומת 37 אגורות בקורולה ו־10 אגורות בג'ילי. עד שרשות המיסים תשים את ידה גם על החשמל, המסקנה ברורה.

התנהגות כביש: בלי ציפיות ספורטיביות

בכביש מתפתל נהנתה הקורולה משלדה מצוינת, טרן־אין מהיר והגה מדויק, אך אל תפתחו ציפיות ספורטיביות: יחידת ההנעה לא תואמת את יכולות השלדה והבלמים מעורפלים. האלנטרה פחות מבריקה בגלל רכינה בולטת והיגוי פחות מוצלח, אך גם לה אחיזת כביש טובה. לג'ילי הגה קטנטן, מהיר ופחות מדויק, והתחושה קלילה, לפעמים מדי. כיף להכניס אותה מהר לסיבובים, אך היעדר התקשורת עלול לגרום לנהג להאט.

סיכום: הבחירה קלה

אם אתם יכולים להתקין עמדת טעינה בחנייה הביתית – כמו זו שמשוייכת לדירה שלכם – נראה שההמלצה שלנו ברורה. ג'ילי גיאומטרי C לא רק מוזילה באופן דרמטי את עלויות הנסיעה, אלא נהנית גם ממרווח פנימי נדיב (לפחות לארבעה), מציגה ביצועים מרשימים יותר, נוחות נסיעה מוצלחת, בידוד רעשים מעולה ורשימת אבזור ארוכה במיוחד. חסרונות? תא המטען שלה קטן יחסית ומבחני הריסוק המערביים שעדיין לא בוצעו.

אבל אם כמרבית הישראלים אתם עדיין חונים ברחוב שליד הבית, יתכן והמעבר לחשמל מוקדם מדי עבורכם. במקרה הזה האופציה ההיברידית תהיה עדיפה ועדיין חסכונית למדי. הקורולה נהנית מנוחות עדיפה בעיר, ישיבה מעט יותר גבוהה וגם ממחירי רכישה נמוכים יותר. האלנטרה מרשימה ממנה ומציגה עיצוב מרהיב, אבזור עדיף, מושב אחורי מרווח יותר, תא מטען גדול יותר, ביצועים משכנעים יותר וצריכת דלק נמוכה יותר – כך שבלי יתרונות החשמל, היא בהחלט יכלה לנצח במבחן הזה. במקום זה היא תסתפק במקום השני.

השתתף במבחן: רן סגל



הג'ילי שקטה באופן משמעותי משתיהן



סובארו 4X4 הנמכר בישראל, שנה שישית ברציפות!

חפשו "פודקאסט השבילים של ישראל"
וקבלו המלצות לטיולים עם המשפחה

סמלת | *8545

ע"פ דו"ח איגוד יבואני הרכב לתקופה של 2014-2020 .נתוני צריכת הדלק מתפרסמים על פי הדין לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב ומאפייני הנהיגה ויכולה אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני מעבדה. התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
1	EVOLTIS 2.4T LIMITED 8 SEATS	7
419,445	FORESTER SPORT 182HP	7
456	XV CROSSTYLE 152HP	6
464	ALL NEW OUTBACK 2.5L LIMITED	7
463	ALL NEW OUTBACK 2.5L LUXURY	7

רמת האבזור הבטיחותי

רמת בטיחות גבוהה | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | רמת בטיחות נמוכה

דגם	צריכת דלק משולבת בליטרים ל-100 ק"מ*				דרגת זיהום אוויר
EVOLTIS 2.4T LIMITED 8 SEATS	עירוני	11.2	בינעירוני	8.7	דרגה 15
FORESTER SPORT	עירוני	9.0	בינעירוני	7.2	דרגה 14
XV CROSSTYLE	עירוני	8.5	בינעירוני	7.0	דרגה 13
ALL NEW OUTBACK 2.5L LIMITED/ LUXURY	צריכת דלק משולבת 8.6				דרגה 14

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**

זיהום מרבי | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | זיהום מזערי

*נתוני היצרן, על פי הדין ולפי בדיקת מעבדה. תקן זיהום: CROSSTREK SE 2.0 EPA : CROSSTREK, FORSTER, XV, תקן זיהום: 1.6XV:2017/1151 EU

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.

אודי עציון ונועם ריין, iCar

השבועיות

של הבוקר

סקודה קודיאק הפר כאן לקונצנזוס וללהיט מכירות, גם בדגמים שעולים רבע מיליון שקל. עכשיו הוא ניצב לראשונה מול תחרות מבית. ואיך שניהם מתמודדים עם הג'יפון המשתפר של קיה?



צילומים: נועם ריין, iCar

בטרפת שמתחוללת כרגע בשוק המשומשות, עם רגמים מבוקשים שבגלל המחסור בטכנולוגיות חדשות נמכרים ביד השנייה ב־5% עד 10% מעל לטחירון, סקודה קודיאק הוא אחד ממקרי המבחן המעניינים. הוא לא הג'יפון 7 מקומות היחיד בשוק, הוא כבר לא חבי חדש, והוא עדיין נמכר ב־10,000 שקל מעל לטחירון לרכבים בני שנתיים, ולפעמים אפילו יותר.

העובדה שהוא מתמודד בשוק בשתי זירות מחיר שונות לגמרי, בגר־ סאות בסיס שעולות כחדשות כ־180 אלף שקל וגם בגרסאות מחווקות ומפוארות שעולות כ־100 אלף שקל יותר, קטגוריית מחיר של מותגי יוקרה ממש, לא מונעת ממנו להצליח מסחרית בשתיהן.

אחד הדברים שסייעו עד היום לג'יפון של סקודה, הוא היעדר תחרות פנימית. סיאט טראקו התאום עדיין לא עשה עלייה, מלבד טפטוף של דגמי פלאנ מתמחורים גבוהים בייבוא המקביל. וגם טיגואן אולפיים, גרסת השבע מקומות המוארכת לאת הגרמני ארבע שנים אחרי שהוצג, לא נראתה באולמות התצוגה של צ'מפיון מוטורס. עד עכשיו.

טיגואן אולפיים מוצע כעת בגרסת 2 ליטר מאיבזרת עם הנעה כפר־ לה ב־250 אלף שקל, כשכשבועות הקרובים תצטרף אליה גרסת 1,500 סט"ק עם הנעה קדמית ב־185 אלף שקל.

זאת הזדמנות להציב יחד את העולה החדש מגרמניה מול אחיו הצ'כי (245 אלף שקל עולה רמת האבזור המקביל "סטייל"), ומול קיה סורנטו 2.5 ליטר, שתוגבר לאחרונה בגרסת EX עם חלון שמש וריפודי עור בגרסת EX החדשה ב־240 אלף שקל, 5,000 שקל יותר מאשר בגרסת

את הקפה
תסיימו בדרך...

אפקון רשת עמדות הטעינה
המהירות, הגדולה בישראל.





www.now-branding.co.il

אפקון בדרך שלך.

צריכים עזרה? רוצים לדבר?
עומדים לרשותכם 24/7.

***2108**

הורידו את האפליקציה

www.afconev.co.il

אפקון
תחבורה חשמלית
מקבוצת שלמה



ההנעה הכפולה מעניקה לפולקסווגן ולסקודה יכולת נסיעה בשטח קל ובוצי

קיה סורנטו EX

מנוע: בנזין, 2,497 סמ"ק, הספק 180 כ"ס ב-6,000 סל"ד, מומנט 23.7 קג"מ ב-4,000 סל"ד

תיבת הילוכים: אוט' 6 הילוכים, הנעה קדמית

ביצועים (יצרן): 10.1 שניות מ-0 ל-100 קמ"ש, 190 קמ"ש מהירות מרבית, 11.5 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ-5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי. בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 14 מ-15

אחריות: 3 שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 240 אלף שקל

+ עיצוב, תא נוסעים, אבזור, מרווח בשורה שלישית, בטיחות

− מנוע, התנהגות

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

סקודה קודיאק סטייל

מנוע: טורבו"בנזין, 1,984 סמ"ק, הספק 190 כ"ס ב-4,200 סל"ד, מומנט 32.2 קג"מ ב-1,500 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 7 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 7.7 שניות מ-0 ל-100 קמ"ש, 215 קמ"ש מהירות מרבית, 11.7 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ-5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי. בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 14 מ-15

אחריות: שנתיים או 100 אלף ק"מ. עזרה שלישית בהוספת 1,000 שקל

מחיר: 245 אלף שקל

+ מנוסיטן, שימושיות, איכות ואבזור

− טיגואן הזהה מעט יותר זול, איכותי ושקט

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

פולקסווגן טיגואן אולספייס

מנוע: טורבו"בנזין, 1,984 סמ"ק, הספק 190 כ"ס ב-4,200 סל"ד, מומנט 32.2 קג"מ ב-1,500 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 7 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 7.4 שניות מ-0 ל-100 קמ"ש, 215 קמ"ש מהירות מרבית, 11.3 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ-5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי. בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 14 מ-15

אחריות: 3 שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 250 אלף שקל

+ עיצוב, איכות, מרווח, ביצועים ומחיר

− גרסת ה-1,500 תעניק תמורה עדיפה למחיר

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★½



האורבן הבסיסית. הסורנטו קצת יותר גדול מהצמד של קבוצת פולקסווגן, אבל מצליח להתחרות בטיחור מול גרסאות ה-2 ליטר שלהם. אולי הוא בכלל המנצח שלנו?

עיצוב ותא נוסעים:
עדכון שלא עדכן

האולספייס, שעבר לאחרונה מתיחת פנים, ארוך מהטיגואן ב-11 ס"מ לטובת תוספת שורת המושבים השלישית. אבל העיצוב שלו בכל זאת נראה הרטוני, ולא מורגש שנולד קצר יותר. סולידי, מכובד ופולקסווגני, עם פס לד רוחבי בגריל, שמעניק קצת שאר רוח בחשכה.

גם הקודיאק עודכן לאחרונה, אך נותר כמעט אותו דבר. למבחן התייצבה גרסת הספורטליין המתהדרת בקו ספורטיבי יותר, בתמורה לתוספת גדולה במחיר.

הסורנטו, למרות שמרובר בגרסת הבסיס, גם ללא חלון השמש של ה-EX, נראה הכי יוקרתי, בעיקר בצבע השחור של רכב המבחן, עם הגיקלים והחזית הדרמטית.

הפולקסווגן שמרני גם בתא הנוסעים, אך מאיכור היטב בגאדג'טים. יש משטחי מגע לשלישית הטמפרטורה לצד כפתורים מתכתיים אחרים לתפעול בקרת האקלים, מסך שתופעל במחוות יד כמו בב"מ'וז, לוח מחוונים דיגיטלי גדול ומרשים, תצוגת ניווט (שלא מעודכנת ולא מקוונת) לצד שפע של תאי אחסון, תאורת אווירה צבעונית, דיפוזי עין, תצוגה עילית (שלא עברה ברכב המבחן), וגלגלת בחירה בין מצבי הנהיגה. מצד שני, דיפוד העור הפשוט מזכיר מונית, ולא לטובה.

הסקודה לא ממש השתנה גם בפנים במתיחת הפנים. גם כאן יש גלגלות מסורתיות למיזוג ולא צריך ללכת לאיבוד בין תפריטי מסך תוך הורדת עין מסוכנת מהכביש, יש לוח מחוונים דיגיטלי ללא תצוגת ניווט, ושפע של תאים, כולל תא בפפות בשתי קומות. ריפוד האלקנטרה נאה ומושבי הספורט הגרסה הזו מצוידים.

הסורנטו נראה מצוין מבפנים, עם דיפוזי עיר בדלתות, צביעה בחירה, מסך רוחבי, לוח מחוונים ותחושת מרחב. גם כן יש הרבה תאי אחסון והגדרת האנוש היא הטובה ביותר. אבל לוח המחוונים אנאלוגי, מה שנראה כמו דיפוני תתכת בכלל עשוי מפלסטיק, ופחות איכות בצמד האחים מאירופה.

אבזור:
כמעט כל מה שתרצו

קיה EX, אפילו שהוא הגרסה הבסיסית של הסורנטו, מגיע מאובזר היטב, עם חישוקי 18 אינץ' קלים, מפתח חכם, תאורת לד, חיישני חניה מלפנים ומאחור, מצלמת רוורס, מראות מתקפלות חשמלית, בלם יד חשמלי, וכאמור גג פנורמי וריפוד עור למושבים, אבל לא פתיחה חשמלית לדלת תא המטען שהייתה יכולה להיות שימושית יותר. מסך המולטימדיה שלו הוא הגרוע ביותר – על הנייר – 10.25 אינץ'.

לקודיאק ברמת גימור "סטייל" יש את כל מה שיש לקיה וגם פתיחת תא מטען חשמלית, בתוספת לוח מחוונים דיגיטלי, פנסי מטריקס לד, מושבים חשמליים ויכרונות מלפנים, החלפת הילוכים טההגה, בולמי זעזועים מתכווננים וטעינה אלחוטית לנייד. הריפוד משולב עור, הגג פנורמי והחישוקים בגודל 18 אינץ'. גרסאות "ספורטליין" או "לורן קלמנט", בתוספת 27 אלף שקל, מוסיפות פתיחת בגאז' ללא מגע, חניה אוטומטית, מצלמות מבט על, מערכת שמע משודרגת, וחישוקי 19 אינץ'.

האולספייס מגיע ברמת אבזור אחת, אבל מצוידת היטב, עם כל מה שיש לסקודה בגרסת סטייל (למעט גג פנוראמי, החלפת הילוכים בהגה ומטריקס לד) וגם חישוקי 19 אינץ', ריפוד עור מלא, חימום ואוורור מושבים, מצלמות מבט על, חניה אוט', תצוגה עילית, פתיחת בגאז' בהושטת רגל, ואפילו זו גרירה חשמלי נשלף, תוספת שווה לנשיאת אופניים, ולא רק לגרירת אופנועים או קרוואן. גג פנורמי מוצע בתוספת של 10,000 שקל.

בטיחות:
מבחן הכריות

לשלושתם ציון מרבי של 5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בלימת חירום אוטונומית עם זיהוי רכב דו-גלגלי (וגם הולכי רגל בפולקסווגן ובקיה), תיקון סטייה



נתוני טווח הנסיעה החשמלי הינם לפי בדיקות המעבדה. טווח הנסיעה בפועל עשוי להשתנות בהתאם לתנאי הדרך, האקלים, תחזוקת הרכב, מאפייני הנהיגה ובלאי הסוללה המשפיע על קיבולה ועל טווח הנסיעה, היורד עם חלוף הזמן. לפיכך הנתונים בפועל יכולים להיות נמוכים מנתוני היצרן.

קוד דגם	תיאור דגם
1583 / 1598 / 1600	BMW iX

רמת האבזור הבטיחותי:

רמת בטיחות נמוכה: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 :רמת בטיחות גבוהה

טווח נסיעה חשמלי*		
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלי
iX xDrive40	204	408
iX xDrive50	210	600

דרגת זיהום אויר מרכב מנועי**

זיהום מזערי: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 :זיהום מרבי

* נתוני היצרן, ע"פ בדיקת מעבדה, תקן EU 2017/1151

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אויר נקי (גילוי נתוני זיהום אויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

מנתיב, בקרת שיוט אדפטיבית והתרעה על רכב בשטח מת. רק לפולקסווגן יש התרעת עייפות, רק לקיה יש זיהוי תמרורים, התרעה על רכב חולף לפני פתיחת דלת, היגוי אקטיבי שמונע סטייה מנתיב במקרה של רכב בנתיב הסמוך, וחיישן לזיהוי ילד שנשכח, ולא תזכורת כמו בשאר השוק. לקיה 7 כריות אוויר, לפולקסווגן 8 ולסקודה 9.

מרווח:
שורה שלישית אמיתית

הטיגואן הכי מרווח לשלושה בשורה השנייה, למרות תעלת הינע רחבה, ושטח החלונות הגדול יותר שלו מעניק שדה ראייה טוב יותר החוצה לילדים. יש מיזוג עם שליטה נפרדת בממפרטורה, שקע מצת ושקע USB, תאורת קריאה לד, אך אין וילונות. פולקסווגן.

הקודיאק, למרות שיושב על פלטפורמה זהה, הכי פחות מרווח לשלושה בשורה השנייה, וסובל מאותה תעלת הינע רחבה. האבזור דומה לפולקסווגן, בתוספת שקע 220 וולט כמו בבית.

סורנטו, לטרות שטעט גדול יותר פיזית, ממוקם בין שניהם מבחינת המרווח לשלושה בשורה השנייה. המושב קטן ונמוך. יש שקע 12 וולט ותאי אחסון קטנטנים, תאורת קריאה לד, אין יציאת מוגן נפרדת.

לעומת זאת השורה השלישית היא נקודת היתרון של הקודיאני. גישה נוחה עם מרווח סביר בהחלט גם למבוגר, אך המושב עצמו נמוך מאוד. יש מיזוג נפרד עם שליטה על עוצמה ושני פתחים בשני הצדדים, שני שקעי USB ותאי אחסון גדולים.

הפולקסווגן פחות מרווח בשורה השלישית מסקודה, עם מושב זקוף מאוד ותקרה נמוכה. יש תאי אחסון קטנטנים, אין שקעי טעינה ואין תאורה. בסקודה נדרשות שתי ידיות בדי לקפל מושבי שורה שניה ולגשת לשלישית, אבל יש קצת יותר מרווח, שקע 12 וולט נוסף ותאי אחסון קטנטנים. יש תאורת קריאה לד, אין מיזוג.

למרות שהקיה ארוך יותר ב־8 ס"מ מהפולקסווגן וב־11 ס"מ מהסקודה, תא המטען שלו הוא הקטן ביותר במצב של שורה שלישית בשימוש עם 187 ליטר נפח לעומת 230 ליטר בפולקסווגן ו־233 ליטר בסקודה. בסקודה ובפולקסווגן יש מדף נגלל שאפשר למקם מתחת לרצפה כאשר אינו בשימוש, בקיה אין.

ביצועים וצריכת דלק:
יתרון לפולקסווגנים

לפולקסווגן ולסקודה מנועי 2 ליטר טורבו בנזין זהים, עם 190 כ"ס ותיבה רובוטית כפולת מצמדים. לקיה מנוע 2.5 ליטר נטול טורבו עם 180 כ"ס ותיבה אוטומטית קלאסית עם 6 הילוכים.

על הכביש יש דמיון די מוחלט במנועים של סקודה ופולקסווגן. שקטים, יעילים, זריזים, כמעט אפס רעידות מהגיר. למרות זאת הסקודה קצת יותר מהיר מהפולקסווגן. המנוע הגדול של הקיה חלק וזריז בעיר, אבל איטי יותר מצמד הפולקסווגנים, עם פחות כוח זמין ורועש מהם.

גם בצריכת הדלק היה יתרון לצמד, שסיים את היום בממוצע של 9.1 קמ"ל, לעומת 11.4 קמ"ל בשיוט בפולקסווגן לעומת 11 קמ"ל בסקודה. הקיה חסכוני פחות עם 10.8 קמ"ל בשיוט ו־8.7 קמ"ל בסיכום.

נוחות והתנהגות:
מכוונים למשפחה

שלושתם נוחים בעיר, עם יתרון קל לסקודה, שכמו הפולקסווגן השקט יותר, נהנה מבולמי זעזועים מתכווננים המאפשרים לנהג לבחור מתי הוא מעדיף נוחות על פני התנהגות. מחוץ לעיר הסקודה הכי נוח ושקט. הקיה רועש משניהם, בעיקר רעשי רוח ורעשים של הגיר והמנוע בתאוצות, ומרוסן פחות בכביש גלי.

שלושתם מציגים התנהגות כביש בטוחה ונפיה, מכוונים לטשפחה ולא לנהג. הסקודה בגרסת הספורטליין מציע התנהגות קצת יותר מהנה, עם היגוי משופר ונבונות גבוהה יותר לשינויי כיוון הזכות המתלים המוקשחים. הסורנטו, עם הנעה קדמית בלבד לעומת כפולה באחרים פחות אוהז ופחות מהנה, גמלוני ורוכן יותר בפניות. ההנעה הכפולה מעניקה לפולקסווגן ולסקודה יכולת נסיעה בשטח קל וברצי, הקיה יישאר בשבילים טוסדרים ויבשים.

השורה התחתונה:
האיכות מנצחת

פולקסווגן טיגואן אולספייס מנצח במבחן ההשוואתי הראשון שלו, בזכות שילוב מפתיע: הוא איכותי יותר מהסקודה התאום, מעט יותר מרווח, ומצליח להיות מאובזר וזול יותר מזנו. הסורנטו מסיים במקום השלישי – הוא מרשים מאוד למראה, אבל לא מצליח לנצל את יתרון הסנטימטרים שלו, ומצויד במערכת הנעה פחות מתקדמת.



סקודה קודיאק.נדיב גם ברמת הכניסה


קיה סורנטו. מסך מולטימדיה גדול על הנייר


פולקסווגן טיגואן אולספייס. מצויד היטב

כלמוביל טרייד אין

קבוצת כלמוביל | HYUNDAI | MITSUBISHI MOTORS

רכבים שמורים בעלי תו איכות PROMISE APPROVED USED CAR
קונים רק מבית היבואן



Mitsubishi Outlander



Mitsubishi Space star



Hyundai Sonata



Hyundai Tucson

רכבים צעירים, עד 4 שנים על הכביש ו/או עד 80,000 ק"מ | תיעוד טיפולים, היסטוריה מלאה | רכבים שנבדקו במכון בדיקה מורשה | רכבים לאחר השבחה קפדנית | *18 חודשי אחריות או 25,000 ק"מ מבית היבואן

* לפי הקודם מביניהם. בכפוף לתנאי תעודת האחריות

פתח תקווה: מרכז טרייד-אין מרכזי
ב"ש | אשדוד | ראשון לציון | רעננה | עכו | נתניה

***3005**



DS AUTOMOBILES
Spirit of Avant-Garde

DS 7 CROSSBACK E-TENSE

Plug-in Hybrid.

מודעה זו פורסמה ע"י Publicis

החל מ-279,990 ₪

הזמינו עכשיו נהיגת מבחן | DSAUTOMOBILES.CO.IL

התמונה להמחשה בלבד. עפ"י מחירון DS 07/2021, לא כולל אגרת רישוי לשנה הראשונה בסך 3,355 ₪ או 4,719 ₪

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מרבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

נתוני צריכת דלק וחשמל*				
דגם	צריכת דלק בנסיעה משולבת משוקללת (ליטר/100 ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום
DS 7 CROSSBACK GRAND CHIC E-TENSE 1.6L 300HP 4X4	1.3	156	62	2
DS 7 CROSSBACK BE CHIC E-TENSE 1.6L 300HP 4X4	1.3	155	63	2
DS 7 CROSSBACK GRAND CHIC E-TENSE 1.6L 225HP	1.4	158	60	2
DS 7 CROSSBACK BE CHIC E-TENSE 1.6L 225HP	1.4	157	61	2

נתוני צריכת הדלק, צריכת החשמל וטווח הנסיעה הם על פי בדיקות מעבדה שהתקבלו מהיצרן. צריכת הדלק, צריכת וממאפייני הנהיגה, ועשויים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.



HAUTE COUTURE. ELECTRIC

DS STORE HERZLIYA | המנופים 2, הרצליה | 073-2799222

בהתאם לרמות הגימור. טל"ח.

רמת האבזור הבטיחותי:

רמת בטיחות נמוכה 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת בטיחות גבוהה

תיאור דגם	דרגת בטיחות
DS 7 CROSSBACK BE CHIC/ GRAND CHIC E-TENSE 300HP EAT8	7
DS 7 CROSSBACK BE CHIC/ GRAND CHIC E-TENSE 225HP EAT8	7
DS 7 CROSSBACK GRAND CHIC/SO E-TENSE 300HP	7
DS 7 CROSSBACK GRAND CHIC/SO E-TENSE 225HP	7

החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב

בונים מחדש את היוקרה

אודי עציון ונועם ריין, iCar

קיצוץ הטבות המס לדגמי הפלאג אין היוקרתיים הזניק מחדש את מכירות גרסאות הבנזין, ומקל על המתחרה החדש בשוק, שנעדר עדיין גרסה נטענת. אבל האם חטיבת היוקרה של יונדאי היא מתמודדת לגיטימית בשוק התחרותי הזה?

בשנים האחרונות נולדו בשוק הרכב לא מעט מותגי יוקרה חדשים, שנועדו להתחרות במרצדס, ב־מ־וו ואאודי הוותיקים, ואפילו בלקסוס "הצעירה" בת ה־30. ביניהם אפשר למנות את DS של פיג'ו־סיטרואן במקור וכעת סטל־נטיס וג'נסיס של יונדאי – וזה עוד לפני שנגענו בטסלה ובשפע מותגי יוקרה סיניים שנולדים חדשות לבקרים. האם העלמות הצעירות האלו יכולות לטלטל את האימפריות בנות מאה השנים?

בג'נסיס מאמינים שזה אפשרי, ואחרי שהמו־תגים העממיים של הקונצרן כבר הסבו לא מעט נדודי שינה לענקיות הרכב מאירופה ומיפן, הגיע הזמן לעימות ראשון על כבישי ישראל של היוקרה הדרום־קוריאנית מול המתחרים מהמערב. לצורך כך אין מתאים יותר מרכבי הפנאי הקומפקטיים, מהתחומים הלוהטים ביותר בשוק היוקרה, שבו פוגש ג'נסיס GV70 את שני רבי המכר הכמעט נצחיים של הקטגוריה – אאודי Q5, שהישראלים מעדיפים בברור על פני צמד הגרמנים האחרים בשוק, ב־מ־וו X3 ומרצדס GLC ו־וולוו XC60, הלא־גרמני היחיד שמככב בקטגוריה, לצד לקסוס NX שהדור החדש שלו יגיע אלינו בחודש הבא.

עד לפני שנה האיץ את המכירות בקטגוריה המעבר לגר־סאות ההיברידיות הנטענות. קיצוץ הטבת המס לגרסאות הפלאג אין שינה את המגמה, וכעת גרסאות הבנזין הבסיסיות



צילומים: נועם ריין, iCar

SUZUKI
בחירה חכמה

2022



דגמי סוזוקי 2022

בטכנולוגיה ההיברידית של סוזוקי
עכשיו באולמות התצוגה



מחירון 06/21 נתוני צריכת הדלק הם לפי בדיקות מעבדה. צריכת הדלק בפועל מושפעת מגורמים שונים, לרבות תנאי הדרך, תחזוקת הרכב ומאפייני הנהיגה ועל כן יכולה להיות גבוהה ביחס לנתוני המעבדה. התמונה להמחשה בלבד, ט.ל.ח.

קוד דגם	דגם	רמת האבזור הבטיחותי
IG7716	איגניס היבריד ידני	4
IG7726/7	איגניס היבריד אוטו'	4
SW7716	סוויפט היבריד ידני	7
SW7726/7/8	סוויפט היבריד אוטו'	7

קוד דגם	דגם	רמת האבזור הבטיחותי
SC533J	קרוסאובר טורבו היברידית אוטו' 2x4	3
VT532H/N	ויטארה 1.4 טורבו היברידית אוטו' GLX 4X2	6
VT532M/K	ויטארה 1.4 טורבו היברידית אוטו' GLXV 4X2	7

רמת בטיחות נמוכה — 0 1 2 3 4 5 6 7 8 — רמת בטיחות גבוהה

*9955 suzuki.co.il

mobileye An Intel Company

מכשירי תנועה

דגם	צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ*		דרגת זיהום אוויר
איגניס היברידי ידני	משולב	5.1	דרגה 3
איגניס היברידי אוטו'	משולב	5.6	דרגה 4
קרוסאובר טורבו היברידית אוטו' 4X2	משולב	5.7	דרגה 4
ויטארה 1.4 טורבו היברידית אוטו' 4X2	משולב	5.7	דרגה 4
סוויפט היבריד ידני	משולב	5.0	דרגה 3
סוויפט היבריד אוטו'	משולב	5.4	דרגה 3

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מרבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן 2018/1832AP (EU) & 2017/1151 (EU) על פי שיטת WLTP
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

FCB ישראל, סוזוקי

בונים מחדש את היוקרה


ג'נסיס GV70. אבזור נדיב


אאודי Q5. רשימת האבזור יחסית קצרה

הזולות ב־50–60 אלף שקל, זוכות לרלוונטיות מחודשת בשוק. בוולוו למשל, כשליש מהמכירות השנה הן של הגרסה הלא נטענת. אאודי השיקה רק השנה גרסת פלאג אין ל־Q5.

ה־GV70, המיוצר כרגע רק בגרסת בנזין (חשמלית מלאה תצטרף בשנה הבאה) מסתער על הקטגוריה עם מחיר כניסה אגרסיבי של 339 אלף שקל לגרסת ה"אלגנט", מפרט עשיר והבטחה לטיפולים חינם בשלוש השנים הראשונות. באלף שקלים פחות ניתן לרכוש את גרסת ה־B5 של וולוו XC60, ברמת הגימור "מומנטום" עם הנעה כפולה, ואילו אאודי Q5 התייצב למבחן עם תג מחיר של 359 אלף שקל לגרסת הכניסה "אדוונס". זמן לצאת לדרך.

עיצוב וסגנון:
מהפכה מול מתיחה

לאאודי עיצוב קלאסי, שהשתנה מעט מאוד במהלך 13 השנים שחלפו מאז הדור הראשון. בעידן הנוכחי הקווים ישרים וזוויתיים יותר, המבנה חסון ובמתיחת הפנים האחרונה גדלו הגריל הקדמי וכונסי האוויר, נוסף גימורי כרום והפגושים עודכנו.

גם הוולוו עבר לאחרונה מתיחת פנים קלה, אך כאן השינויים בקושי מורגשים. גם כך ה־XC60 נאה, מודרני ונקי, עם פנסי "הפטיש של ת'ור" מלפנים, יחידות תאורה מפוסלות וגדולות מאחור ומבנה כללי מעט מוארך בסגנון סטיישני – מה שקצת מטעה, מכיוון שזהו הרכב הגבוה במבחן.

לג'נסיס עיצוב מוחצן, המשלים את ההתחזות לבנטלי בסמל המותג. הצללית נמוכה וחצי ספורטיבית, הגריל הענק מלפנים מעניק תחושה תלת מימדית, יחידות התאורה מעוצבות באופן מקורי כשני פסים צרים, הזנב משתפל לאחור ומתחת לדלת תא המטען ישנם צמד פתחי מפלט גדולים.

גם תא הנוסעים של הג'נסיס מרשים מכולם: קווים נקיים ומוטיב אליפסות החוזר על עצמו ברחבי הרכב, מסך מולטימדיה צר ורחב במיוחד (14.5 אינץ'), לוח מחוונים דיגיטלי בתלת מימד, צבעים בהירים ושילוב בין עור משובח ומתכות איכותיות.

גם לוולוו עיצוב מרהיב ונקי מאוד, עם מסך אנכי גדול (9 אינץ') ומעט מאוד כפתורים על הדשבורד, ידית הילוכים זעירה, צבעים בהירים ולוח מחוונים דיגיטלי גדול. החומרים איכותיים, אך פחות מבג'נסיס.

תא הנוסעים של ה־Q5 עבר אמנם עדכון, המסך גדל ל־10.1 אינץ' וקיבל סוף סוף תפעול במגע, אך המראה הכללי סולידי יותר ופחות מודרני, הכפתורים מרובים ואיכות החומרים לא מתעלה.

אבזור ותפעול:
יותר ופחות

למרות שה־Q5 הוא היקר מכולם, רשימת האבזור שלו קצרה במפתיע ולא כוללת פריטים כמצלמת רוורס, בקרת שיוט אדפטיבית או חימום למושבים. מה כן יש? גג שמש פנורמי, מושבי בד משולבי עור, תאורת לד, חיישנים היקפיים, בלם יד חשמלי, תאורת אווירה ובקרת אקלים עם 3 איזורי טמפרטורה. תפעול המערכות נוח בשל השימוש בכפתורים פיזיים והכל מסודר בצורה הגיונית.

מושבי הוולוו עוטים עור מלא וגם מציעים זכרונות וחימום, ובמפרט שלו תמצאו גם תאורת מטריקס לד, מצלמת חניה וטעינה אלחוטית לסלולרי. בעדכון האחרון עברה מערכת המולטימדיה לתוכנת הפעלה של גוגל, שמציגה את האפליקציות המוכרות מהסמארטפון – אך פחות נוחה בשליטה על ענייני הרכב בהשוואה לקודמתה. במרכז לוח המחוונים מופיעה כעת מפת ניווט גדולה. מיעוט הכפתורים מקשה על תפעול המערכות.

לג'נסיס מפרט אבזור נדיב, שכולל את כל מה שמציע הוולוו – למעט הטעינה האלחוטית – אך מוסיף מצלמות היקפיות עם תצוגת "מבט על" בתלת מימד, תאורת אווירה בצבעים משתנים ומערכת שמזיזה לאחור את המושבים ביציאה מהרכב ומחזירה לאחר מכן לתנוחה המקורית.

i אאודי Q5 45TFSI קוואטרו

מנוע: טורבו־בנזין, 1,984 סמ"ק. הספק 265 כ"ס ב־5,400 סל"ד, מומנט 37.7 קג"מ ב־1,600 סל"ד

תיבת הילוכים: רובוטית כפולת מצמדים, 8 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 6.1 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 240 קמ"ש מהירות מרבית,11.7 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, ללא בקרת שיוט אדפטיבית

זיהום אוויר: קבוצה 14 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 359 אלף שקל

+ התנהגות כביש, ביצועים, יוקרתי אבל לא צעקני

− תא נוסעים ורמת אבזור צנועים מדי יחסית למחיר

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

i ג'נסיס GV70 אלגנט

מנוע: טורבו-בנזין, 2,497 סמ"ק. הספק 304 כ"ס ב־5,800 סל"ד, מומנט 43 קג"מ ב־1,650 סל"ד

תיבת הילוכים: אוט', 8 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 6.1 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 240 קמ"ש מהירות מרבית, 10.2 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן ריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 15 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 339 אלף שקל

+ הופעה, תא נוסעים, התנהגות כביש

− צריכת דלק, קצת מתאמץ מדי לבלוט

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★½

i וולוו XC60 מומנטום 4x4

מנוע: טורבו־בנזין, 1,969 סמ"ק. הספק 250 כ"ס ב־5,400 סל"ד, מומנט 35.7 קג"מ ב־1,800 סל"ד

תיבת הילוכים: אוט', 8 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 6.9 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 180 קמ"ש מהירות מרבית,12.6 ק"מ לליטר במשולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצת זיהום 14 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 339 אלף שקל

+ שימושיות, הופעה, צריכת דלק. מכובד וסולידי

− פחות מוצלח דינמית

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

SKYWELL

WE ARE HERE

"רכב הפנאי הזה מציע
אולי את אחת החבילות
הכי משתלמות בשוק כיום"
מגזין אוטו 2021

"הרבה יותר ממה שהורגלנו
מחלק מהחשמליות
המשווקות בישראל"
AUTOMAG.CO.IL 2021

"גדול ומכובד, יש לו אבזור עשיר,
המרווח הפנימי עצום,
הביצועים נאותים"
נועם ריין
iCar 27.10.2021

"הקרב על הקטגוריה
החשמלית עולה שלב"
בועז קורפל, עיתונאי רכב
25.10.2021



אם תמיד חלמתם להתקדם לרכב חשמלי, אבל לא מצאתם את הרכב שייתן לכם
את החוויה והתמורה הטובה ביותר, הכירו את SKYWELL ET5, SUV פרימיום חשמלי
המציע טווח נסיעה ארוך במיוחד, אבזור מפנק ורמת הגימור הגבוהה ביותר בקטגוריה.

קוד דגם ET5 LR72PREMIUM | מבוסס על השוואת נתוני יצרן של כלי רכב בקטגוריה SUV D חשמלי המיובאים לישראל

דרגת זיהום 1 **רמת האבזור הבטיחותי** 7 **לפרטים:** Skywell.co.il




וולוו XC60.
מפת ניווט גדולה

בטיחות? ה־Q5 מציע רק 6 כריות אוויר, בלימת חירום אוטונומית ותיקון סטיה מנתיב, וחסרה בדגם הבסיס – באופן שכבר חריג כיום – בקרת שיוט אדפטיבית. הוולוו מוסיף לרשימה גם כרית אוויר שביעית, בקרת שיוט אדפטיבית, התרעת עייפות וזיהוי תמרורים, כשמערכת לניטור שטחים מתים במראות מוצעת כאופציה; בג'נסיס היא סטנדרטית, ושם תמצאו כבר 8 כריות אוויר וגם התרעת תנועה חוצה מאחור עם בלימה עצמאית, מניעת מעבר לנתיב לא פנוי, התרעת רכב חולף בפתיחת דלת, התרעה על שכחת ילד במושב האחורי, מכסה מנוע אקטיבי להגנה על הולכי הרגל ותצוגת השטחים המתים על גבי לוח המחוונים, בשידור ישיר ממצלמות הצד. לכל השלוש ציון 5 כוכבים מרבי במבחן הריסוק האירופי.

שימושיות ומרווח:
גבוה וצפוף

בכל השלושה מתקבלת תנוחת ישיבה גבוהה ונוחה, אבל המושבים האחוריים לא מרווחים כפי שהיינו מצפים לאור המימדים – ובכולם תהיה תחושה מסוימת של צפיפות לשלושה נוסעים בוגרים. ה־Q5 הוא הפחות מרווח בחבורה, עם מרווח כתפיים מוגבל ומרווח רגליים סביר בלבד. מרווח הראש מצוין והנוסעים יהנו גם מחלונות גדולים, פתחי מיזוג עם שליטת טמפרטורה ושקע 12 וולט לטעינה – המעיד על גילו המתקדם של הרכב. האחרים מציעים כבר USB.

הוולוו מציע את מרווח הרגליים הנדיב ביותר וגם מרווח הראש שלו מצוין, אך תעלת הינע גדולה במרכז תפריע לנוסע השלישי. פתחי המיזוג נמצאים בקורות הצד ולא מאפשרים שליטת טמפרטורה עצמאית, אך יש שני שקעי USB בטייפ C.

הג'נסיס מתמקם ביניהם מבחינת המרווח, אך המושבים שלו גבוהים, גדולים ונוחים. איכות החיים בו גבוהה גם בזכות חומרים מצוינים, שני שקעי USB ופתחי מיזוג במרכז, אך שליטה נפרדת על עוצמת המיזוג תקבלו רק ברמת הגימור הגבוהה יותר.

תא המטען של הוולוו אמנם פתוח גדול על הנייר (483 ליטרים), אך בפועל הנפח שלו הוא הנגיש והשימושי ביותר פה, הודות למבנה הרבוע ולסף הנמוך. באאודי הגישה פחות נוחה אך הנפח נדיב (520 ליטרים), ואילו בג'נסיס נתוני היצרן מבטיחים 542 ליטרים – אך בפועל המבנה רדוד וגובה תא המטען מצומצם משמעותית לעומת האחרים.

נוחות נסיעה:
ג'נסיס ואאודי

בעיר הג'נסיס היה הנוח ביותר, עם כיול מתלים מוצלח ושילוב מאוזן בין ספיגת השיבושים הקטנים לבין ריסון בפסי האטה גדולים. עבודת המתלים שקטה, ורק על רצף שיבושים אכזרי הורגשה קופצנות קלה. האאודי שקט אפילו יותר, אבל שיבושים חדים יאתגרו אותו ויעברו בבירור לתא הנוסעים. הוולוו היה נוח אבל פחות מהמתחרות, עם אופי נוקשה ומעט עסוק על כבישים שבורים.

גם מחוץ לעיר ה־XC60 היה הפחות נוח בחבורה; המתלים שלו לא תמיד מצליחים לרסן את תנודות המרכב על כביש גלי, ובחלל הרכב נשמעו רעשי הכביש. גם ה־GV70 לא הצליח לבודד באופן מוחלט את רעשי הצמיגים, אך שם מצאנו בידוד מצוין לרעשי הרוח. הריסון בכביש גלי טוב, אך בתנאים האלה העדפנו את האופי המהודק יותר של ה־Q5, שהיה השקט מכולם.

מנוע וביצועים:
יתרון גרמני

לאאודי מנוע טורבו בנזין בנפח 2 ליטר עם 265 כ"ס ותיבת הילוכים רובוטית כפולת מצמדים (7 הילוכים), לעומת נפח זהה בוולוו, עם 250 כ"ס. לג'נסיס 2,500 סמ"ק טורבו עם 304 כ"ס, כמו הוולוו, הוא מצויד בתיבה אוטומטית 8 הילוכים. לכולם הנעה כפולה.

למרות שאינו החזק ביותר במבחן, האאודי היה הזריז. תיבת ההילוכים הכי זריזה, וגם מערכת ההנעה הכפולה, הקוואטרו המפורסמת – מורידה את הכוח לגלגלים ביעילות הגבוהה ביותר.

בונים מחדש את היוקרה

לג'נסיס ביצועים טובים מאוד עם תחושה בשרנית, וצליל מנוע רועש שמוגבר באמצעות רמקולים. התיבה האוטומטית פועלת באופן חלק מאוד וגם נשלטת ממנופים על גלגל ההגה, אך הוא פחות זריז מהאאודי ולפעמים נוטה לסחרר גלגלים בתאוצה חזקה.

הוולוו, כמו האאודי, נוסע באופן מינורי על חשמל, הודות להנעה מיקרו היברידית, שמסייעת בעיקר בעידון התנועה בעיר ומחליפה את המערכת לדימום מנוע בעמידה. אבל המנוע שלו מחוספס משהו והתיבה שלו איטית לעתים וחסרה תפעול ידני מגלגל ההגה.

צריכת דלק? זה הזמן להתגעגע לגרסאות הנטענות. הוולוו היה החסכוני ביותר, אולי גם בשל התגבור החשמלי הקל, והשיג 11.9 קמ"ל בשיוט מתון ו־10 קמ"ל בסיכום המבחן, אחרי הקטע הדינמי המאומץ. האאודי לא היה רחוק עם 11.3 קמ"ל בשיוט ו־9.4 קמ"ל בסיכום, ואילו הג'נסיס משלם את המחיר על המנוע הגדול עם נתון של 9 קמ"ל בשיוט ו־7.2 בסיכום.

התנהגות כביש:
השוודי זורם

על הכביש המתפתל ה־Q5 היה המהנה מכולם, בזכות אותה הנעה כפולה מצוינת שמעניקה לו אחיזת כביש טובה – אבל גם בזכות תחושה קלילה יחסית עם כניסה מהירה לפניות והיגוי מדויק. גם ה־GV70 היה רהוט ומוצלח, עם אחיזה טובה בזכות צמיגי מישלן פיילוט ספורט ותגובות שלדה טובות, אך המרכב שלו מרגיש שמנמן ומגושם וההיגוי מעורפל. הוולוו קליל ממנו, נכנס מהר לפניות וזורם בין העיקולים, אך הנהג לא מקבל את הפידבק הראוי מהשלדה וההגה, מה שפוגע בהנאה.

סיכום:
מחיר החיסכון

גרסאות הבנזין הן אופציות כניסה משתלמות לשוק רכבי הפנאי היוקרתיים, כשהחיסכון במחיר גדול מעלות צריכת הדלק העודפת. עם זאת קשה להתנבא כעת לגבי הפערים בשמירת ערך כמשומשים, ויש לזכור שהגרסאות האלה מזהמות יותר.

מבין השלושה, הוולוו הכי חסכוני ושימושי, אך פחות שקט ונוח. אם כבר בנזין, גרסת ההנעה הקדמית תעלה לכם 315 אלף שקל, פחות משמעותית מהמתחרות, ומעניקה תמורה טובה יותר וכרטיס כניסה מוזל לקטגוריה.

האאודי, למרות היותו הדגם הוותיק ביותר כאן, הרשים ברוב הפרמטרים: הכי זריז, שקט ומאוד נוח. מנגד הוא פחות מרווח, תא הנוסעים שלו פחות יוקרתי ולמרות מחיר כניסה גבוה בעשרות אלפי שקלים מזה של המתחרים – הוא מציע מפרט אבזור מצומצם.

ג'נסיס GV70, במבחן ההשוואתי הראשון שלו ביש־ראל, מצליח לא רק להתמודד בכבוד – אלא גם לרשום ניצחון על צמד מתחרים שלא עשו לו חיים קלים. הוא הכי מעוצב ומאובזר כאן, תא הנוסעים שלו יוקרתי ומרשים, ביצועי המנוע מצוינים וגם נוחות הנסיעה גבוהה. כדי לחיות איתו תצטרכו להסתדר עם צריכת דלק בזבזנית, או להמתין לגרסה החשמלית. אבל למרות החסרון הברור הזה, יש לנו הרגשה שזה לא יהיה דיל־ברייקר עבור מי שרוכש רכב פנאי בכמעט 350 אלף שקל.

השתתף במבחן: אריק שניידר

ראובני פרידמן PG/

Jeep®

THERE'S ONLY ONE

חוגגים 80 שנה!



סמלת | *8545

נתוני צריכת הדלק מתפרסמים על פי הדין לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב ומאפייני הנהיגה ויכולה אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני מעבדה. התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
41	WRANGLER SPORT S/RUBICON/SAHARA	0
5,7	GLADIATOR 3.6 RUBICON, RUBICON S	0
46	GRAND CHEROKEE 3.6 LAREDO	1

רמת האבזור הבטיחותי

רמת בטיחות גבוהה | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 0 | רמת בטיחות נמוכה

דגם	צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*				דרגת זיהום אוויר
WRANGLER 2D 2.0T S, S T, WO	עירוני	10.7	בינעירוני	9.8	דרגה 15
GRAND CHEROKEE 3.6 LAREDO	עירוני	10.2	בינעירוני	6.8	דרגה 15
GLADIATOR 3.6L RUBICON, RUBICON S, RUBICON S SAFETY	עירוני	13.8	בינעירוני	10.7	דרגה 15

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**

זיהום מרבי | 15 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 8 | 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | זיהום מזערי

* נתוני היצרן, על פי בדיקת מעבדה. תקן: TIER

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומות), התשס"ט 2009.

"קרוסאובר חשמלי, מאובזר ובעל טווח מרשים מאוד במחיר שיגרום למתחרים להזיע"
Walla

"ג'ילי משנה את חוקי התנועה בחשמל"
אוטו

"מכונית חשמלית סינית שמחזיקה קלף מנצח בשרוול"
TheMarker

"הסינית הזאת עוד תשנה את שוק המכוניות החשמליות"
כלכליסט

"מציעה כל מה שצריך בשביל לתת מענה מדויק לצרכים הישראלים העדכניים"
ישראל היום



*לפי מחירון 2022001. המחיר כולל מע"מ ואינו כולל אגרת רישוי. המחיר מתייחס לדגם 350PRO

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
6	350 PRO	7
4	460 PRO	

רמת האבזור הבטיחותי

רמת בטיחות נמוכה: 0 1 2 3 4 5 6 7 8 :רמת בטיחות גבוהה

* נתוני טווח הנסיעה וצריכת החשמל הינם על פי תקן WLTP, כפי שהתקבלו מיצרן הרכב לפי בדיקת מעבדה תקן: EC 15/2007
יובהר כי צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים בין היתר מתנאי הדרך, מזג האויר, לחץ האויר בגלגלים, מאפייני הנהיגה, קיבולת סוללת ההינע בראשית הנסיעה

GEELY AUTO | THINK FURTHER

WELCOME TO ISRAEL,
GEELY

ענקית הרכב GEELY גאה להשיק את GEOMETRY C
הקרוסאובר החשמלי החדש שלוקח אתכם רחוק יותר

החל מ-
133,900 ₪



GEOMETRY C התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח

GEELY.CO.IL | *8133

דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	מדד זיהום אויר
350 PRO	165	350	1
460 PRO	165	460	

מדד זיהום אוויר**

זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

**המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

ושימוש בהתקן טעינה תקין ויכולים להיות נמוכים באופן משמעותי ביחס לנתוני היצרן.

חשמל

יש רק מכונית אחת בעולם שנבנתה כדי להתחרות בו זמנית גם במרצדס S־קלאס וגם בטסלה מודל S. ה־EQS החדשה נועדה להמשיך את המסורת, ועדיין להיות משהו שונה לגמרי. מכונית שיהיה לכם קשה לצאת ממנה, בתנאי שיש לכם מספיק כסף כדי להיכנס

צילומים: חורחה נובומינסקי

דני קושמרו



פתאום אתה חייב לשמוע מוזיקה קלאסית. "המון זמן לא שמתי איזה מוצרט טוב ברקע", אתה מהמהם לעצמך כשהמכונית מתקרמת ברחש, ואתה מעלה את היד כדי לסדר קצת את השיער ולהיטיב את החולצה, מתענג על ריח הבישום החודר ממטהרי האוויר, ולמרות שכבר די חשוך אתה נשאר עם משקפי השמש. ואז אתה שם לב, למרבה המבוכה, שאתה מביט אל הנוסעים האחרים בפקק, במין מבט, הממ, מתנשא.

יש משהו במרצדס גדולה שמשפיע על הנוהג בה: תחושה של "תירגע" ושל "הכל בסדר", כשהרובוטים הקטנים שבמושב העור הלבן מתרוצצים ומעסים לך את הגב במהלך הנהיגה, ואתה בעולם שכולו טוב, במובן החי שלו. לפתע אתה מדבר בקול שקט ונינוח, והחוץ הישראלי המיוזע נראה רחוק ולא קשור.

שנים טוענים במרצדס שה־S קלאס היא מכונית הסאלון הטובה בעולם. עכשיו הם משיקים את ה־EQS, מכונית הפאר החשמלית שהם מגדירים – תראו מופתעים – מכונית הסא־לון החשמלית הטובה בעולם. ה־EQ מסמלת את הכינוי של שבע המכוניות החשמליות החדשות של מרצדס שיוצגו השנה. ה־S שבסוף מייצגת, אלא מה, את סדרת היוקרה של החברה. אז יצאנו לבדוק אם זה נכון.

הדלתות נפתחות מעצמן

הביטו בה רגע, זו המכונית עם מקדם הגרר הנמוך ביותר בייצור סדרתי, כלומר העיצוב האוירודינמי ביותר שהיה עד היום, עם cd 0.2 בלבד. כל דבר בחוץ מגויס למטרה הזו, וחוץ מהחזית האטומה כנהוג בחשמליות, והחישורים שאמו־רים להפחית התנגדות לאוויר, גם מכסה המנוע לא נפתח, בגלל שאין מנוע ואין לו מכסה. החלק הקדמי הזה, שפעם היינו פותחים בצד הדרך כדי להבין למה נתקענו, פשוט סגור.



רוצים למלא מים למגבים? יש פתח בצד. המטרה כפולה: הפחתת רעשים וחיסכון באנרגיה, שני דברים שחשובים אפילו יותר במכונית חשמלית. זה גם אמור לסייע לייצר מכונית נאה ומרשימה, מין עיצוב קופה שמרני, למרות ש"אפקט הוואו" פה נמוך יחסית למכונית ייחודית שכזו, ובעיקר למיליון השקלים פלוס מינוס שהיא עולה. אולי בכל זאת שווה לשקול לייבא את הדגם כפול הצבעים המרשים יותר.

הכניסה למכונית מבהירה שזו מרצדס של הביוקר. הדלתות מנחשות אותך וכשאתה מתקרב הן קופצות החוצה (בתוספת תשלום הן גם יפתחו ויסגרו ממש), בפנים יש מושבי עור מתכווננים ומעסים, 8 שקעי USB ועוד 2 משטחי הטענה אלחוטיים (נכנסים כאן רק חמישה נוסעים, כן?). ובעיקר יש כאן מה שמרצדס מכנים היפר־מסך: שלושה מסכים שהופכים את החזית שלפניו הנהג והנוסע למסך ענק ברוחב 1.4 מטר שיתן כל מידע שתרצו על המכונית, ומשתמש גם בשש המצלמות שסובבות אותה ובעזרת הדמיית מחשב מקרין אותה על המסך במבט־על בחנייה. ויש מסך נוסף לנוסע מאחור שמאפשר לו לתפעל את המערכות - ממוזיקה ועד להכנסת מיקום ה־GPS שבו המכונית תעלה את עצמה בכמה סנטימטרים. זה יפה ומרשים, אבל אחרי כל נהיגה תזדקקו למטלית כדי למחוק ממנו את טביעות האצבע השמנוניות והקצת פחות מרשימות שלכם.

במסגרת הפגנת התחכום מרצדס הוסיפה לחלק מהמערכות תפעול בתנועת יד. אז כשדיברנו בטלפון עם הידיים, כמו כל ישראלי, פתחנו בטעות את חלון גג השמש.

שומעים את השקט

קיבלנו את הדגם החזק ביותר, ה־580 ששני מנועיו מנפקים 523 כ"ס (לעומת ה־450, עם מנוע אחד של 333 כ"ס). הסוללה הענקית מספקת 107.8 קוט"ש - הרבה יותר מהטסלה S (82 קוט"ש) או פורשה טייקאן המופלאה (79 קוט"ש). המהירות מוגבלת ל־210 קמ"ש - פחות מה־250 קמ"ש שיש למכוניות הבנזין שנעות באוטובאן הגרמני, והרבה יותר ממה שמותר בכל כביש ישראלי. הנתון חשוב והמסעיר מכולם הוא טווח הנסיעה לפי האנשים משטוטגרט – 627 ק"מ (ויותר מ־700 ק"מ בגרסה הפחות חזקה).

אלו המספרים הרשמיים יוצאי דופן. למרות שבנסיעה שלנו הצלחנו לעבור רק קצת יותר מ־450 ק"מ, והנהיגה כללה שלושה דברים שחשמליות פחות אוהבות - הרבה אוטוסטרדה, מהירות גבוהה ולחיצות אגרסיביות פה ושם. ועדיין, המרצדס הזו יודעת לאכול מרחקים יוצאי דופן ללא טעינה, ובקלות. גם עם רגל ימין אלימה היא יכולה לעבור את המרחק מתל־אביב לאילת. צריכים לטעון? אין בעיה, טעינה של כ־20% לסוללה כמעט ריקה נתנה לנו עוד כמאה ק"מ נסיעה וארכה עשר דקות, בדיוק הזמן לשירותים וקפה.

העניין הוא לא להגיע בסוף לאילת, אלא איך שהיא עושה את זה. השילוב בין הפאר המרצדסי לבין החשמל החרישי הופכת את הנסיעה לחוויה מיוחדת. היא נעה מהר, כמו מרחפת על עננה. שיבושי כביש שהכרת היטב נבלעים במתלי האוויר, והחרישיות החשמלית, המגובה במסנן רעשים אקטיבי, מהפנטת. ששששקט. מאידך, זה גורם לכך שקולות שבמכונית רגילה נבלעים בהמולה נשמעים פה יותר, כמו למשל אוורור המזגן.

בגלל הדממה הזאת הוסיפו המהנדסים שלה צלילים שמגיעים ממערכת השמע – מין "המממ" נעים שמסמל שהרכב מונע ומוכן לנסיעה ועד ל"וררררר" דרמטי יותר כשמאיצים בה במצב ספורט. הם לא יעזרו לכם כשתהיו מול הולך רגל שימשיך להדס לאיטו משום שהוא לא שומע שיש מכונית שמתקרבת אליו מאחור.

זו מכונית ארוכה מאוד (יותר מחמישה מטר), ולכן הגלגלים האחוריים נעים הצידה כדי לקצר את רדיוס הסיבוב. ויש פה עוד משהו יוצא דופן: היכולת של שני המנועים להזניק מפלצת ששוקלת יותר מ־2.5 טון מרהיבה ממש, גם למי שכבר התנסה בתאוצות המשוגעות של החשמליות. אפשר לשייט ברוגע בלימוזינה


משפיעה על התודעה שלך. קושמרו והמרצדס

הרכה ואז בעיטה במצערת תשגר אותך קדימה, והחלתול יהפוך לנמר זועם. נסיעה בה גורמת למין קפיצה בזמן, אולי בגלל זה יש לכל הרוחב פס תאורה שיזהיר את הבאים שמה שמתקרב אליהם זו לא סתם עוד מכונית. 4.3 שניות מאפס למאה קמ"ש מבטיחים הנאה גדולה, וגם משהו שנהג פחות מיומן חייב להיזהר איתו, לא סתם יותר תאונות קורות בחשמליות, הרבה כוח מחייב גם המון אחריות.

מתחרה בעצמה

המחיר? דגם הכניסה, EQS450 לא בדיוק בסיסי, עולה 890 אלף שקל. EQS580 שבפסגת ההיצע עולה 1.29 מיליון שקל, לפני תוספת 100 אלף שקל לגימור AMG. קצת פחות מ־S־קלאס קלאסית, שמחירה מתחיל ב־1.09 מיליון שקל ל־S350 עם מנוע, תאמינו או לא, דיזל.

כך או כך, מדובר במכונית פאר חשמלית יוצאת דופן, שמנסה ומצליחה לקבוע כמה סטנדרטים חדשים בתחום, ויש, אם בכלל, מעט מאוד כאלו שאפשר להשוות אותה אליהן: הטסלה S ספרטנית וזולה יותר והפורשה טייקאן ספורטיבית יותר. המתחרה העיקרית שלה היא זו שעומדת לצידה באולם התצוגה, המלכה האס. אחרי שהקונה החליט שהוא רוצה S הוא צריך לקבל עוד החלטה, מה הוא רוצה שיניע אותה.



i מרצדס EQS580 AMG

מנוע: חשמלי, 523 כ"ס, 85.5 קג"מ, סוללת 107.8 קוט"ש

תיבת הילוכים: תמסורת ישירה. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 4.3 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 210 קמ"ש מהירות מרבית, 627 ק"מ טווח נסיעה משולב

בטיחות: 5 מ־5 כוכבים במבחן הריסוק האירופי, בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 1 מ־15

אחריות: שלוש שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 1,390 מיליון שקל

+ עיצוב, תאוצה, אבזור וטווח

– תרופה יקרה לחרדת הטווח

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★★

Powered by Nayax

פתרונות טעינה
לרכבים חשמליים

חברת אי וי מיטר מובילה את המהפך במעבר לתחבורה ירוקה ומספקת פתרונות טעינה טכנולוגיים לרכבים חשמליים בבתים פרטיים, בניינים משותפים ומתחמים ציבוריים



+ בתים פרטיים ובניינים משותפים

עמדות טעינה חכמות, אפליקציה ייעודית לדייר, מערכת לניהול עומסים ומערכת תשלום אוטומטית



+ מתחמים ציבוריים

עמדות טעינה עם מסוף תשלום מובנה, מערכת לניהול ותפעול רשת המטענים, פתרונות סליקה וחיוב מלאים

נשמח לעזור לכם במעבר לתחבורה ירוקה:

***8043**

info@evmeter.com

מיכאל איציקסון

הביצועים מטורפים. רק דבר אחד חסר

החשמליות משפילות ברמזור כל בנזין ספורטיבית. אבל האם הן מהנות לנהיגה באותה מידה? הסדאן החמה החדשה של אאודי הגיעה לבדיקה אצל ד"ר למהירות

אני ד"ר לכירורגיה פלסטית, אבל אני קודם כל חולה הגה וכידון. בצבא הגעתי לטייסת על סוזוקי GSX750, שהאיץ מהר יותר מהיסעור שהטסתי אז. להתמחות בהדסה עין כרם הגעתי דרך נס הרים, באימפרזה WRX. היום אני מתח־רה (בשביל הכיף) בפיג'ו 208RC בליגת פרודרייב, ומתנייד במכונית ובאופנוע ספורט גרמניים.

אני כאן היום בגלל ההנאה מנהיגה. בניתוח קר, המכוניות החשמליות שמתרבות בכבישינו מהירות, שקטות וחשובות לסביבה. אבל האם הן מעניקות את אותן חוויית נהיגה של מכוניות בנזין טובות? אני חושד שלא, אך אשמח לגלות שאני טועה.

הניתוח הצליח



אאודי אי טרון GT היא מקרה מבחן מעניין. היא חולקת פלטפורמה ורכיבים רבים עם פורשה טייקאן, אבל נראית שונה. לא מלאת רמזים ל־911 כמו הטייקאן, ובאמת נראית כמו אאודי. מרשימה ועדיין סולידית, מכובדת ויפהפיה מכל כיוון. היא נראית טוב יותר מהמקור, ככירורג פלסטי אני יוכל להגיד שהניתוח שלה בהחלט הצליח.

הקוקפיט ברור ויפה, אינטראקטיבי ויעיל. המוש־בים הקדמיים סופר נוחים, ויש גג פנורמי מקסים, שמכניס שפע של אור בלי להגביר את החום, אם כי את הנקודה הזו צריך לברוק שוב בקיץ. חבל שמער־כת השמע לא ברמה של שאר הרכב. באוטו שבקושי מפיק צליל משלו, לפחות שהמוזיקה תהיה ברמה.

המושב האחורי מיועד רק לשניים למרות שיש שלוש חגורות בטיחות: הנוסע האמצעי יושב מעל "מנהרת גיר" גבוהה, בפיסוק רגליים. חוץ מזה, האי טרון GT נמוכה מאוד, אך הכניסה והיציאה ממושבי הנהג והנו־סע נוחות עוד פחות מהמקובל בקטגוריה.

מנוע יש, אפילו שניים, אחד על הציר האחורי ואחד על הקדמי, והם מפיקים 476 כ"ס, עם אפשרות לתוספת 50 כ"ס למשך 2.5 שניות במצב "בוסט", כשבאמת ממהרים בתאוצה או עקיפה. מכיוון שכל מנוע מחובר לגלגלים בציר שבו הוא ממוקם, ההנעה היא כפולה. בניגוד לחשמ־ליות אחרות יש גם תיבה אוטומטית עם שני הילוכים. והביצועים? פסיכיים. תאוצה מדהימה עם שפע של כוח מהשנייה הראשונה, ההעברה הבודדת עוברת מהר יותר מבתיבה ספורטיבית, כמו ה־PDK של פורשה. זה כיף גדול. המראתי כמה פעמים מהמר־שב האחורי של מטוס קרב, והתאוצה של האי טרון דומה. תחושת המראה, רק בלי הניתוק מהקרקע בהמשך.

מבחינת ביצועים האי טרון עונה על הדרישות של חולה הגה. אבל מה קורה בפניות? האכזבה הראשונה מגיעה בבלימה. אני רגיל לבלום חזק לקראת פנייה, אבל האי טרון העניקה לי כמה רפיקות לב מהסוג הפחות מהנה כשגיליתי שהיא לא מספקת האטה מספיק חזקה. הבלמים קראמיים, אבל הרכב שוקל 2.3 טון. לא למסלול.

מה שהכי חסר פה הוא צליל המנוע. את הספורטיבית שלי בחרתי גם בזכו־תו. האי טרון שומרת על זכות השתיקה גם ברגעים שדורשים פסקול לנהיגה. ומילה על הטעינה. אני לא רגיל לנהוג במכוניות חשמליות, לצורך לתכנן את הטעינות בדרך כמו תדלוקים בגיחה מבצעית, לכורח להירשם מראש כמנוי לחברות הטעינה. זה קיצר לי את נסי־עת המבחן, כי לא מצאתי עמדה טעינה בקרבת כבישי הנהיגה החביבים עלי, ודי תיסכל כשכבר הגעתי לעמדה הטעינה המהירה בשכונה וגילית שלא אוכל להשתמש בה.

מצפון ירוק

האי טרון GT תפורה לחובבי הגה שרוצים מהירות, וקצת שקט מהמצפון הירוק. אבל מנהל שאינו חובב הגה ייהנה יותר מאאודי A6, או מהאי טרון המקו־רית. אני יודע שהיום שבו כולנו ניסע בחשמליות לא רחוק, והאי טרון שיכנעה אותי שהוא גם לא יהיה כל כך נורא. אבל אני אמשיך להחזיק במכונית הבנזין שלי כמה שרק אוכל.



האי טרון GT.
לא פשוט להיכנס אליה

i אאודי אי טרון GT קוואטרו

מנוע: שני מנועים חשמליים, קדמי ואחורי. הספק 469 כ"ס (תוספת 50 כ"ס במצב 'בוסט' ל־2.5 שניות), מומנט 64.3 קג"מ. סוללת 83.7 קוט"ש.

תיבת הילוכים: אוט', 2 הילוכים. הנעה כפולה

ביצועים (יצרן): 4.1 שניות מ־0 ל־100 קמ"ש, 245 קמ"ש מהירות מירבית, 478 ק"מ טווח רשמי

בטיחות: לא נבחנה במבחן הריסוק האירופי, חבילת בטיחות אקטיבית מלאה

זיהום אוויר: קבוצה 1 מ־15

אחריות: 3 שנים או 100 אלף ק"מ

מחיר: 765 אלף שקל

+ תאוצה של מטוס קרב, מרשימה למראה ולנסיעה

− בלימה, היגוי וספורטיביות

0 1 2 3 4 5 6 7 8

ציון: ★★★★

צילום: אלכס קולומויסקי

שתהיה בטיחותית



מחפשים את האחת
שתתאים בדיוק לסטטוס שלכם?

מגוון רחב של מותגי רכב מיד ראשונה
פרטית, ק"מ נמוך, בתנאים מעולים!

טרייד מוביל
בדיוק הרכב שחיפשת

מחיר משתלם | קילומטראז' נמוך | טרייד אין עתידי | תנאי מימון מעולים

***9494**

• חיפה • גלילות • חולון • פתח תקווה • ראשל"צ



מה עשתה המכונית שלכם השנה?

אודי עציון









ההנחה שמכוניות תמיד מאבדות מערכן נשברה בשנה שבה משבר השבבים יצר מחסור שהשפיע גם על שוק המשומשות • נתוני מחירון לוי יצחק מגלים: לא מעט דגמים שווים היום יותר ממה שהיו שווים לפני שנה, והירידות היו נמוכות יותר • וטויוטה לנדקרוזר? עלה, כמו תמיד

בכמה עלתה המכונית שלכם השנה במחירון? מה שהייתה פעם שאלה כמעט דמיונית הפכה ב־2021 לשאלה מעשית לגמרי, בשוק משומשות שרמת המחירים בו זינקה בגלל המחסור במכוניות חדשות, וזמני המתנה של עד 10 חודשים לאספקת רכב מהניילונים.

מבדיקת מחירון לוי יצחק למכוניות בנות שלוש שנים, עולה כי יש לא מעט דגמים ששווים כעת יותר משהיו לפני שנה. בין אלו שרשמו עליות בולטות נמצאים רבים שלרוב לא זוכים לביקושים חזקים. כך למשל רנו קדג׳אר עלה ב־7.6%, יונדאי i10 בגרסת ה־1,000 סמ"ק האוטומטית עלתה ב־5.8% ורנו מגאן טורר (סטיישן) ב־4.3%. מחיר הראצ׳יה סנדרו עלה ב־4.2%. עליות נרשמו גם במחירי דגמים מבוקשים יותר כמו טויוטה CHR (ב־6%), פולקסווגן טיגואן (5.8%) ופיג׳ו 3008 (2.8%). וכן, באופן לא מפתיע, מחירו של טויוטה לנדקרוזר, עלה ב־7.2%. עליות נרשמו גם בשוק היוקרה: פראר 488 התייקרה ב־4.5% ואאודי R8 רודסטר אפילו עוד יותר, ב־7.6%.

והיו גם ירידות: פורד פיאסטה וסיטרואן C3 (10%–12%), פיאט דובלו (12%), פיאט טיפו ופורד פוקוס (11%), שברולט מאליבו (10%), אופל זפירה (9%), אופל מריבה (8%), פיאט פנדה וסאנגיונג טיבולי (7%). וגם ביוקרה: ריינג׳ רובר וולאר (11%), ב־מ־וו סדרה־7 (10%), ג׳יפ קומפאס טריילהוק וב־מ־וו 430i ו־M4 (7%).

ואיך זה נראה מהמגרשים?

"אין ספק שבמצב הנוכחי, הביקושים ערים. הגידול בהכנסה הפנויה, סדר העדיפות של הציבור והיעדר תחבורה ציבורית במיטבה הן חלק מהסיבות למצב הנוכחי", אומר איל גור, מנכ"ל שלמה אחזקות, חברת האם של שלמה סיקסט, חברת הליסינג הגדולה בארץ, שגם היא התמודדה השנה עם מחסור במלאי של מכוניות מיד ראשונה. "שלמה התאימה את המצב שהחריף בחודשים האחרונים בחוסר היצע לכלי רכב משומשים בפריסה מצומצמת של רשת המכירה וניצלה את הזמן בהעצמה של ההון האנושי בקורסי העשרה וניוד עובדים למשימות אחרות. רשת המכירה תחזור לפריסה המלאה באמצע ינואר, לצד כניסת רכבים מודל 22 כשהביקושים עומדים בפתח. בשנה הקרובה צפוייה כניסה ערה יותר של כלי רכב חשמליים, אבל התאמת התשתיות בקצב הנוכחי והכדאיות הכלכלית במעבר לרכב חשמלי תותיר את הביקושים לרכבי מנועי בעירה לעוד שנים רבות".

גם באלבר, חברת הליסינג השנייה בגודלה בשוק, עשו השנה התאמות בכוח האדם. "זה תחום עם תחלופה גדולה, והיו מקרים שבחרנו שלא לגייס במקום עוזבים. אנחנו היום עם פחות כוח אדם משהיינו ב־2019, חייבים להגיב לשינויים. ידענו להאריך עסקאות ללקוחות הליסינג במקרים של המתנה ארוכה לרכב חדש, גם במחיר שנמכור אחר־כך רכב ותיק יותר ועם קצת יותר קילומטראז׳", אומר אורן



אלעזרא, מנכ"ל אלבר. "מחירי המשומשות עלו ככל שהשנה התקדמה. נראה עלייה בהצטיידות בחשמליות בשנה הקרובה, אבל רק לקראת הרבעון השני והשלישי, כשההיצע יגדל. הייתה כעת הצטיידות משמעותית בהיברידיות לקראת עלייה המס, אבל הן גם התייקרו, ומנגד נראה יותר חשמליות עם טווח של 400 ק"מ בפחות מ־150 אלף שקל".

ממהרים לתת מקדמה

באלדן לא צמצמו. "אנחנו רשת רזה ויעילה, והיום אנחנו מחפשים עוד עובדים. יש אצלנו אפשרות להתחיל בתפקיד זוטר ואחרי שנה לעבור לתפקיד ניהולי. לא צריך תארים כדי להתחיל קריירה, רק חריצות וראש גדול", מסביר שי דהן, מנכ"ל אלדן. "בשוק הביקושים נמשכים, גם בליסינג הפרטי, גם בעסקי, גם בהשכרה וגם במכירות האפס ק"מ שלא נעלמו. היינו הראשונים שערכו כנס לקוחות על רכב חשמלי, ובשנה הקרובה נרכוש משמעותית יותר מכוניות כאלה מאשר בשנה החולפת. השוק הזה יגדל, אבל נתח השוק של החשמליות עדיין לא יהיה דו ספרתי ב־22%".

בטריידמוביל ניצלו את השנה כדי לוותר על חלק מהסניפים ולאגור מלאי. "סגרנו מספר מתחמי מכירה שתכננו למכור וצמצמנו את תקני כח האדם ב־80 איש. במקביל השקענו ברכישת רכב, גם בטרייד אין וגם בהצעות רכש למי שלא קנה מאיתנו רכב. ידענו שצפוי מחסור בשוק, נערכנו מראש והסניפים שלנו מלאים", מסביר שגיב מגר, מנכ"ל טריידמוביל. "אנחנו קונים במחירים גבוהים ומוכרים בהתאם. נמצאים עם היד על הדופק לרגע שבו הגלגל יתהפך, יהיה יותר היצע והמחירים ירדו. כרגע זה לא נראה באופק. התקנו עמדות טעינה בסניפים, לחשמליות שאנחנו מוכרים וללקוחות".

בכלמוביל טרייד אין, רשת היד השנייה של יבואנית יונדאי, מיצובישי, מרצדס וג'נסיס, פעלו תמיד במתכונת של מעט סניפים עם מלאי גדול. "אנחנו לא מוכרחים כמעט מעל המחירון כדי לשמור על ההגינות מול לקוח הקצה, גם במחיר של פגיעה ברווחיות. מה שהשתנה השנה זה קצב הקנייה: לקוחות היו עושים שופינג, באים בשישי, מסתכלים, הולכים וחוזרים. עכשיו הם שמים מקדמה גם על רכב שיגיע בעוד שבועיים־שלושה", אומר ניסים כהן, מנכ"ל הרשת. "יש עלייה של 300% במספר האנשים שכבר בשיחת הטלפון למוקד משלמים 2,000 שקל כדי לשמור רכב, מקדמה שתוחזר אם לא ירכשו בסוף. יש גם תופעה של קנייה כפולה, אנשים באים וקונים בבת אחת שתי מכוניות. ג'יפון או משפחתית, וגם i10 או ספייסטאר לילד. כל יום נכנסים אלי ושואלים על איוניק 5 החשמלית. יש לנו כבר רשימת המתנה ונמכור לפי הסדר".



שי דהן | אורן אלעזרא | איל גור | שגיב מגר | ניסים כהן

מי־רון לוי:

"פתאום יש מכוניות שמייצרות תשואה"

"אף פעם לא ראינו שוק משומשות כזה", מודה מי־רון לוי, סמנכ"ל קבוצת לוי יצחק, המפרסמת את מחירון הרכב שיסד אבי המשפחה לפני 50 שנה.

"פתאום המכוניות המשומשות הפכו לסוג של מנייה, ויש כאלה שממש מייצרות תשואה. היו מקרים בעבר שהעלנו את ערכן של מכוניות במחירון לאורך שנה בהתאם לביקוש, אבל זה היה באחוזים בודדים, ונדיר מאוד. השנה זה קרה לנו שוב ושוב".

כבר היו תקופות של מחסור במכוניות משומשות, כמו בזמן עצירת הייבוא ב־1984 במסגרת תכנית ייצוב המשק, או במלחמת המפרץ. מה שונה הפעם?

"השילוב בין המחסור ברכב חדש והלקוחות שלא רוצים להמתין יותר וקונים רכב משומש צעיר, מה שמשפיע בשרשור גם על מכוניות ותיקות יותר מאותו דגם, ובין הביקושים שיוצרת הקורונה. אנשים רוצים לפצות את עצמם על המצב ועל כך שלא נסעו לחו"ל, ויש להם כסף שהתפנה ומחפש יעד חדש".

מה צפוי בחודשים הקרובים למחירי המשומשות?

"אני לא יכול להתנבא לגבי הביקושים, אבל אם יהיו העלאות מחירים מצד יבואני הרכב, עקב ביטול הטבת המס להיברידיות והעלאות מחירים מצד היבואנים, זה ישפיע כמו תמיד שנה־שנתיים לאחור לכל דגם".

הייתה השנה עלייה גדולה במכירות רכב חשמלי. איך זה משפיע על המחירים ביד השנייה?

"הביקושים קיימים וההיצע המצומצם עדיין שנתיים־שלוש אחרה עונה עליהם. אנחנו רואים ביקושים בעיקר ביוקרה, גם לחשמליות ולדגמי פלאג־אין. השאלה מה יקרה כשההיצע בשוק יגדל".



מי־רון לוי, סמנכ"ל מחירון לוי יצחק | צילומים: יריב כץ, רונן טופלברג, עזרא לוי

שמרו מרחק מהמדד



עכשיו באלדן – ליסינג פרטי
ללא הצמדה למדד!

ועוד מגוון מסלולים מותאמים אישית,
שלא צמודים למדד אבל כוללים ליווי צמוד אישי ואנושי.

אלדן eldan

נעים אתכם בשטח

eldan.co.il | *3003

AVRAHAM.



אודי עציון

נרושה: חנייה עם שקע

אחרי שבישראל כבר נוסעות 15 אלף חשמליות וב-2022 צפויות להימכר עוד 30 אלף, הבעייה הבוערת היא התאמת חניוני הבתים המשותפים לעידן הטעינה. הרשת הציבורית ממשיכה לגדול, אבל בעיקר בעמדות טעינה מהירה לנוסעים מזדמנים, ופחות בעמדות לטעינות לילה למי שאין לו חנייה קבועה

עמתד טעינה של סונול EVI. לרדוף אחרי הביקוש | צילום: יחסי ציבור אפקון

Gnrgy
Powerful eMobility

מובילים בטעינת רכב חשמלי

Gnrgy Go

GET IT ON Google Play

Download on the App Store



Gnrgy Ltd | www.gnrgy.com | service@gnrgy.com | *3847



שיא מכירת החשמליות השנה, והת־חזיות לזינוק נוסף בשנה הבאה, רק הגדיל את הדרישה לטעינה, ביתית וציבורית. חברות הטעינה לא תמיד עמדו בעומס ההזמנות וההתקנות מצד לקוחות חדשים, וראו את העמ־דות הציבוריות שלהן, בעיקר המהירות שבהן, מספקות חשמל בהיקפים שלא נראו עד היום. אבל הגאות יצרה כרגיל אתגרים ותובנות חדשים.

"השוק משתנה. זה כבר לא עניין של אספקת עמדה ללקוח, אלא טעינה כשירות", אומר רן אלויה, מנכ"ל ג'ינרג'י, שהשליטה בה נרכשה השנה בידי חברת OPC של עידן עופר. "לקוחות מחפשים את השירות הכולל, שיבטיח להם טעינה בבית, בעבודה ובדרכים. ביותר ויותר ועדי בתים משותפים מבינים את הצורך בהשקעה במערכת טעינה חכמה, שתמוך ביותר מכמה מכוניות חשמליות בודדות. 2021 הייתה השנה שבה חשמליות פרצו מהקהל של המאמצים הראשונים למיינסטרים, והמגמה הזו תואץ ב־2022".

הבעיה עם השכנים

כל חברות הטעינה הגדולות מנהלות פרויקטים של התקנת מערכות טעינה בחניונים המשותפים, כשגודל ההשקעה נע בין עשרות למאות אלפי שקלים. אחת הסי־בות להאצה היא הסירוב הגובר להתקין עמדות פרטיות ולחברן למערכת החשמל של הדירה כמה קומות למעלה, מה שעשו בהתחלה מתקינים רבים כדי לעקוף את הצו־רך בחיבור למערכת החשמל של החניון, המחייב את אישור ועד הבניין.

"אנחנו לא מורידים יותר חשמל מהדירה, זה עוקף את כל מערכות הבטיחות של החניון. אי אפשר לוותר על תשתית כוללת, שתדע לנהל עומסים, תכין את החניון לעמדות הבאות, ותכלול הגדלת היקף החשמל שמסופק לחניון ולבניין, וזה כבר דורש הסכמה של השכנים", מסביר רז שגיא, מנכ"ל סונול EVI. "במקרים האלה מתעוררת שאלה מה עושים עם העמדות של מי שכבר התקינו. למי שהתקין עמדה חכמה אנחנו יכולים להת־חבר. מי שהתקין עמדה טיפשה צריך להחליף אותה, ואז יש ויכוח מי ישלם. בבתים שיש בהם חניונים ההתקנה מורכבת ויותר יקרה".

חברות הטעינה מציאות לוועדי הבתים לממן את ההתקנה כך שהבניין לא יצטרך להוציא בבת אחת סכום בן שש ספרות: כל דייר שירצה להתחבר למערכת כדי לטעון חשמלית ישלם כ־5,000 שקל ברגע שירכוש אחת, מנוי חודשי בעלות של 30–50 שקל על שירות ניהול הטעינה, ואת שאר העלויות גובות החברות דרך התוספת למחיר החשמל שהן גובות מהדיירים בהתאם לצריכה. ויש גם הטבות: בג'ינרג'י למשל מעניקים הנחה בעמדות המהירות למי שלקוח שלה בביתו: 75 אגורות לקוט"ש במקום שקל שהיא גובה מלקוחות מזדמנים.

אפקון סיימה לאחרונה פיילוט מתקדם כאשר התקי־נה בבית פרטי מערכת סולארית וסוללת טעינה ביתית, המאפשר לבית לייצר את החשמל עבור הרכב, ולספק אותו לפי הערפות הנהג, גם בחשכה. "בשלב הבא נראה מערכות כוללות כאלה גם בבתים משותפים, זה גם ירוק יותר וגם יכול לסייע בלהתגבר על מגבלות ההולכה", מסביר אודי אליהו, מנכ"ל אפקון תחבורה חשמלית.

100 עמדות טעינה מהירה

במקביל מגדילות החברות את רשתות הטעינה הצי־בורית שלהן, בדגש על עמדות מהירות ואולטרה מהירות. "הביקושים גדולים בהרבה ממה שחזינו לפני שלוש שנים", אומר אליהו. "יש כרגע בעיה של היצע, והיא תיפטר. יש לנו כבר 60 עמדות מהירות מכל הסוגים ומספר זהה בעבודה".

בשבועות האחרונים החלו לפעול העמדות המהירות של אפקון בתחנות הדלק הדרומיות בכביש 6, ונוספות מותקנות כעת בתחנת פז בשיכון ל' בת"א, בקניון שבעת הכוכבים בהרצליה ובהרצליה פיתוח, ובחניון ממילא בירושלים. העמדות העסוקות ביותר של החברה הן בדבירה, באם הדרך וביקום, כמו בצוקים ובצומת מחניים.

"הכל מתפוצץ הרבה יותר מהר משחשבנו", אומר שרגא כץ, מנכ"ל EDGE-EV. "ראינו השנה גידול מטו־רף בעמדות הביתיות והציבוריות, השקנו בשבועות האח־רונים עמדות מהירות בת"א בתל ברוך ובכוכב הצפון, במרכז G בפ"ת ובקרוב נשיק עמדות כאלה גם ביטבתה ובצפת. מגיעים אלינו גם לא מעט בעלי טסלה, כי רשת הסופרצ'רג'רים שלה לא פרוסה בכל מקום. בשנה הבאה אני מעריך שיימכרו כ־30 אלף חשמליות, הרבה יותר מהערכות קודמות של 22–33 אלף".

סונול EVI חיברה באחרונה או מחברת בימים אלה עמדות מהירות ביטבתה, ירוחם, תחנת הדס בבאר־שבע, צומת גולני, ליד בית המשפט העליון ובמלחה שבירו־שלים, במישור אדומים ובקרוב גם בכפר אדומים.

ג'ינרג'י מוסיפה עמדות במרכז הקניות של צים בערד ובבית שאן, בגרנד קניון בב"ש, בביל"ו סנטר, בקניון סירקין, בחוצות המפרץ, בקריון ובקניון עופר בנוף הגליל.

תחרות על העמדות הביתיות

כשהושקו החשמליות הראשונות סיפקו היבואנים כחלק מעסקה גם עמדות טעינה ביתיות. בחודשים האח־רונים הושקו יותר ויותר חשמליות שנמכרות ללא עמדות, והנהגים צריכים לרכוש אחת ישירות מחברות הטעינה וספקים אחרים, כמו EV-METER. "אנחנו שולחים עם שליח את העמדה למזמין, והוא בוחר חשמלאי שיתקין אותה", מסביר מנכ"ל EV-METER, עומר בוביס. "אבל בסוף יהיה כדאי לוועדי הבתים להתקשר עם ספק אחד לכל החניון, זה הכיוון שגם רשות החשמל וחברת חשמל מכוונות אליו, ואנחנו נמצאים גם שם".

EV-METER היא החברה היחידה שמתקינה עמדות ציבוריות שאפשר לשלם בהן בכרטיס אשראי, בניגוד לאפליקציה או צ'יפ אצל האחרות, מה שמחשב הרשמה מראש. "המצב הנוכחי מקשה על משתמשים חדשים ועל תיירים. בגרמניה מחייבים כיום לאפשר תשלום בכרטיס אשראי, וגם בארה"ב זה קיים. הגיע הזמן שזה יהיה אפש־רי גם בארץ", אומר בוביס.



צילומים: ג'ינרג'י, חגית פרנק, ישראל כהן, ארטיום סולטדנקו, EVMETER, סטודיו Profile

תהיו בטוחים שתגיעו

סונול EVI מובילה את מהפכת הטעינה לכלי רכב חשמליים בישראל



- עמדות טעינה איכותיות
- התאמת פתרון אישי ללקוח
- שירות מקצועי וזמין
- פריסה ארצית רחבה

סונול EVI
פתרונות לרכב חשמלי

SONOL EVI
לאפליקציה-
SONOLEVI.CO.IL
03-8070080

משק אנרגיה

ג'ונגל מוטורס



אודי עציון

במרלו"ג החדש של יבואנית וולוו והונדה במסמיה נבנה מרכזי פנאי ראשון מסוגו בענף בהשקעה של מיליוני שקלים, עם חדר כושר וקייטנות בקיץ לילדי העובדים. מנהלי השירות בענף מעריכים שחסרים לו כעת כ־1,500 עובדים, ונתוני הלמ"ס מראים שהתחרות עליהם כבר מעלה את המשכורות

חדר הכושר של חברת מאיר | צילום: גדי קבלו

11:00 בבוקר, יום ראשון. חדר הכושר עמוס בשיעור עם מדריך, ובמבואה ממתינים מתאמנים, עם מגבות על הצוואר, לתור למסאז'. במקרר יש משקאות אנרגיה. לא מדובר במשרדים של חברת הי־טק בהרצליה, אנחנו נמצאים מעל מחסן החלפים הארצי של יבואנית וולוו והונדה באזור התעשייה מסמיה, לא הרחק מקריית מלאכי.

הכותרות עוסקות במחסור בעובדים בהיי־טק שמזניק את המשכורות, אבל גם בענף הרכב יש תחרות קשה ופחות מדוברת, על עובדים במחלקות השירות, בעיקר בתחומי הטכנולוגיה המתקדמת.

הכניסה הנרחבת של מכוניות היברידיות, והעלייה שכבר מתרחשת במכירת מכוניות חשמליות, מגדילה את הצורך בחשמלאים ובמי שמסוגלים לאבחן ולטפל בתקלות ברכבים מתקדמים, בזמן שאותן מכוניות נדרשות פחות לפעולות מוסך קלאסיות, כמו החלפת רפידות בלמים.

אולם כדורסל וחדר לחוגים

בסקר שערך השנה ארגון מומנטום, שהקימו היבואנים הגדולים כדי לקדם גיוס והכשרת עובדים למקצועות הטכניים בענף, דיווחו מנהלי מחלקות השירות כי כיום חסרים בענף כ־1,500 עובדים, בעיקר מכונאים (כ־600), מאבחנים מומחים (כ־250), טכנאים (כ־230) ויועצי שירות (כ־220).

מאיר היא הראשונה בענף שמקימה מתקן ספורט ופנאי לעובדים. באתר שנפתח השנה בהשקעה של 200 מיליון שקל, ובו מתבצעת גם הכנה למסירת משאיות וולוו, הושקעו 6 מיליון שקל במתקני הפנאי כמו חדר כושר, חדר חוגים, 6 קפיטריות, מגרש כדורסל ואולם כנסים.

"המחשבה הייתה לנצל את המתחם החדש כדי ליצור באותה הזדמנות מתקן פנאי שישמש לא רק את המאה איש שעובדים בו בכל יום, אלא את עובדי מאיר מאתרים אחרים וישדרג תנאי העבודה שלהם", אומר תומר כהן, מנכ"ל מאיר. "המתקן מאפשר לנו להציע גם פעילויות למשפחות העובדים: בקיץ קיימנו בו קייטנות לילדי עובדי המתקן ולעובדים מרכזי השירות שלנו באשדוד, ראשון־לציון ויישובים נוספים".

לפי נתוני מומנטום יש בארץ כ־5,300 מרכזי שירות לרכב, מתוכם 485 הם חלק מרשתות מוסכי היבואן, מבין האחרונים, רק אחד מכל עשרה נמצא בבעלות היבואן.

תחרות מול אינטל

"כבר מזמן לא מתקנים מכונית בפטיש ומברג, והיבואנים מתחרים על הנדסאים, למשל מול אינטל", מסבירה חגית אליאס, מנכ"לית מומנטום. "היום מכונאי שלא שולט באנגלית יתקשה להתמודד עם הספרות הטכנית של היצרן. הענף מבוגר ויש חילופי דורות. אנחנו מקדמים עם היבואנים מסלולים שבהם סטודנטים נקלטים במרכזי השירות במהלך הלימודים, זוכים למנטורים וליצירת אופק תעסוקתי. גם הקשר בין מחלקות השירות של היבואנים למרכזי השירות הפרטיים ברשת חשוב, כדי שישלחו אליהם עובדים להתמחות ויקבלו מהם עובדים להעשרה, ולא ייראו בהם מתחרים".

התחרות על העובדים מביאה להעלאת שכר בענף. מנתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה עולה שהשכר הממוצע בענף מוסכי הרכב עלה מכ־8,600 שקל לחודש ב־2016, ל־9,500 שקל ב־2019.

עם זאת, השכר עדיין נמוך ב־10% מהשכר הממוצע במשק ונרשמה ירידה קלה במספר המועסקים בתחום, מ־30,500 לפני חמש שנים, ל־29,800 לפני שנתיים. שיעור הנשים בענף נותר דומה כבר כמה שנים ועומד על כ־12.5%, כ־4,000 יועצות שירות, מאבחנות, מחסנאיות ומכונאיות.



תומר כהן, חגית אליאס | צילומים: עזרא רפאל, רויטל טופיול

TRILOGY

הקריירה עולה ליגה!



בין אם אין לכם רישיון אוטובוס ובטח אם יש לכם, אל תפספסו את ההזדמנות להצטרף כנהגות ונהגים למשפחת קווים

הצטרפו לחברת תחבורה עם ביטחון תעסוקתי ותיהנו מעבודה יציבה בתנאים מעולים!

תנאי שכר מעולים - 13,000₪*

- ✓ שמירת ותק לנהגים**
- ✓ תנאים סוציאליים מיטיבים
- ✓ עבודה בשעות גמישות ונוחות
- ✓ מענקים חודשיים מוגדלים
- ✓ לימודים בבית הספר הגדול ביותר בארץ הכולל הכשרה **על חשבוננו!**



לפרטים ומידע נוסף, צרו קשר כבר עכשיו:

*2060 | www.kavim-t.com

קווים מתחברים אליך

*השכר הברוטו הממוצע של נהגי החברה. מותנה בהיקף משרה. ** שמירת וותק למצטרפים עד פברואר 2022

המודעה מיועדת לנשים וגברים כאחד ט.ל.ח

דרושים נהגים



החלטת הממשלה להוסיף לתקציב התחבורה הציבורית 7.5 מיליארד שקל בשנים הקרובות מגדילה דרמטית את המחסור בנהגי אוטובוס. כמה אפשר להרוויח ומה המכשולים בדרך

אודי עציון

מדובר באחד הענפים במשק שהכי משוועים כרגע לידיים עובדות, עם אלפי משרות פתוחות, צפי להגדלת הדרישה, ומשכורות יציבות. מנגד, מדובר בעבודה לא קלה, שהצורך בה לא מתרגם בינתיים להעלאות שכר: נהגי אוטובוסים.

עוד לפני פרוץ הקורונה העריכו גורמי התחבורה כי בישראל חסרים כ־3,000 נהגי אוטובוסים. תקציב המדינה החדש שכולל הגדלת הסבסוד לתחבורה ציבורית ב־7.5 מיליארד שקל בחמש השנים הקרובות, במסגרת מהלך שהובילה שרת התחבורה מרב מיכאלי לשינוי סדרי עדיפויות המשרד לטובת תחבורה ציבורית, רק הגדיל את המחסור. התקציב נועד לשמש לשיפור השירות, באמצעות קווים חדשים, הגברת תדירות קווים קיימים, וקידום מכרזי הפעלה חדשים המשלבים את שני האלמנטים. בענף מעריכים כי הגדלת השירות תגדיל את המחסור ל־5,000 נהגים.

"בזמן הקורונה היינו במצב מצוין מבחינת הנהגים: חזרו לתחבורה הציבורית נהגים שעברו לחברות ההיסעים, שרוב הפעילות שלהן הושבת, וגם נהגי מוניות שמחזיקים ברשיון לנהיגת אוטובוסים", אומר גורם באחת מהחברות הגדולות. "אבל מאז שהמשק חזר לפעילות ומשרד התחבורה מאיץ את הגדלת השירות, המחסור שוב מורגש. נהגים עוברים מחברה לחברה, לעתים בלי התרעה ולא מתייצבים למשמרת, והמצוקה בענף גוברת".

43 שקלים לשעה

השכר הבסיסי לנהגי האוטובוס בחברות התחבורה הציבורית התייצב בשנתיים האחרונות על 43 שקל לשעה. בהחלט לא גבוה, אבל בפועל מתקרבים הנהגים לשכר של כ־50 שקל לשעה באמצעות סדרה של תוספות למשכורת. הראשונה שבהן היא שעות נוספות, מעבר לשמונה השעות שלהם הם מחויבים ביום, בימי שישי ובמוצאי שבת. ארגון נהגי האוטובוסים בהסתדרות הלאומית נאבק כיום להגדלה נוספת של שכר הבסיס, ל־56–60 שקל לשעה, עניין שמחייב את אישור משרדי התחבורה והאוצר.

בנוסף מעניקות החברות לנהגים שלא קיבלו תלונות על אי עצירה בתחנות, ועל אי היעדרות מהעבודה, שחלקן בחלקן תוספות שכר שבוטלו, כמו בונוס על מכירת כרטיסים לנוסעים, שחלפה מהעולם עם המעבר הגורף לתשלום ברב קו וביטול האפשרות להטעינו באוטובוסים.

נהג מתחיל מרוויח כיום כ־10,000 שקל ברוטו לחודש, ונהגים שמבצעים מספר רב של שעות נוספות מגיעים לשכר של כ־16 אלף שקל. בנוסף, נהגים שמגיעים לחברות כשכבר יש ברשותם רישיון ציבורי לנהיגת אוטובוסים, מקבלים מענקי חתימה בסך 15–20 אלף שקל. בניגוד לעבר, כיום משלמות החברות לנהגים גם על זמן הנסיעה שלהם לחניון האוטובוסים שממנו הם מתחילים את יום העבודה.

פקק בהכשרה

החברות הגדולות, כמו אגד, דן וקווים, מפעילות בתי ספר להכשרת נהגים חדשים. הן מציעות כיום הכשרה על חשבונן למי שמתחייב לעבוד אצלן אחר כך לפחות שנה. קורס אינטנסיבי נמשך כשלושה חודשים, שלאחריהם יתחיל הנהג החדש בהסעת אוטובוסים ריקים בין החניונים, לעתים גם בלילה ותוך קבלת שעות נוספות. רק אחרי מספר חודשים נוספים, כאשר קצין הבטיחות של החברה ייאשר, הוא יתחיל לעבוד בקווי הנוסעים.

אבל למרות הצורך הדחוף, הכשרת הנהגים מתעכבת. למרות הבטחות משרד התחבורה לשיפור, בממוצע ממתינים כיום המועמדים כשמונה חודשים לקבלת האישור שיאפשר להם להתחיל בקורס, וכולל בדיקה במכון הרפואי לבטיחות בדרכים (מרב"ד) וקבלת אישור מהמשטרה. בגלל זמן ההמתנה הממושך מועמדים רבים נושרים ועוברים לעבודות אחרות בזמן ההמתנה.

פקקים ואלימות

מה שעוד מקשה על חברות התחבורה הציבורית לגייס נהגים, הוא האלימות הגוברת כנד נהגי האוטובוסים. לפי דוח ארגון הנהגים שנחשף ב"ידיעות אחרונות", אירעו 3,644 מקרי אלימות פיזית נגד נהגי אוטובוס ב־2020. שני שלישים מהנהגים (65%) נתקלו באלימות, אבל רק כמחצית מהם דיווחו על התקריות. "כל מי שרוצה למחות על משהו תוקף נהג. אוטובוס נהיה סמל שלטוני שפגיעה בו אמורה להעביר מסר. ולמרות הבטחות משרד התחבורה לרובם אין עדיין מחיצה שתגן עליהם מקורונה ומנוסעים אלימים", אומר ישראל גנון, יו"ר ארגון הנהגים בהסתדרות הלאומית. האלימות כוללת לא רק תקיפות פיזיות, אלא גם תקריות עם נהגים אחרים בכביש, שחוסמים את נתיב הנסיעה של האוטובוס ולעתים שוברים את המגבים שלו.

האלימות התגברה על רקע הגדלת החיכוך בין הנהגים לנוסעים, על רקע הדרישה לחבישת מסכות בנסיעה, והתארכות הפקקים, שמורידה את מהירות הנסיעה הממוצעת של האוטובוסים. כך נפגעים הנהגים פעמיים: גם סובלים ממשתמשי דרך אחרים עצבניים בכביש, וגם נאלצים לא פעם לוותר או לקצר הפסקות לאחר שהגיעו באיחור מהנסיעה הקודמת, כדי שלא לצאת באיחור לנסיעה הבאה.



האלימות כלפי הנהגים מקשה על גיוס עובדים חדשים לענף

(אדלר חונמקי & ורשבסקי) GREY

הקו הישיר לעתיד



הרכבת הקלה עולה על הפסים!



תושבות ותושבי תל־אביב-יפו, בת-ים ופתח תקווה

נת"ע שמחה לבשר כי החלו נסיעות המבחן של הדנקל, על תוואי הקו האדום. בשלב נסיעות המבחן, תנוע הרכבת ללא נוסעים מטעמי בטיחות.

נזהרים בקרבת המסילות

שומרים על כללי הבטיחות

לא חוסמים צמתים

*הפעלה מסחרית צפויה להתחיל בנובמבר 2022

לכללי הבטיחות ומידע נוסף:

nta.co.il | *4575

עיריית פתח תקוה PETACH TIKVA

תל אביב יפו TEL AVIV YAFO

דנקל

משרד התחבורה והבטיחות בדרכים

נתע

רויאל אנפילד מוכרת לישראלים שמטיילים במזרח כיצרנית אופנועים מיושנים ופשוטים, שנולדו במקור בבריטניה. עכשיו היא משיקה קרוזר קטן ומפתיע,עם ניחוח רטרו ואבזור מודרני במחיר סופר נגיש

כשהוצאנו את הרויאל אנפילד מטאור 350 מהסוכנות, לא היו לנו ציפיות גבוהות. במחיר של 25 אלף שקל חייבות להיות בו פשרות רבות. אבל מהמבט הראשון הוא הפתיע אותנו. הוא יפהפה ונראה כמו קרוזר מהאייטיז. הצבע המטאלי, שפע הכרום והפרטים הקטנים מרכיבים כלי שאי אפשר להת־עלם ממנו. ההפתעה המשיכה גם ברכיבה. המטאור 350 נוח, קל לשליטה, עם מנוע חלק ותיבת הילוכים מדויקת - וכל זה תמורת 25 אלף שקל, האם זה אפשרי? ככל שהמשכנו איתו הבנו שכן. רויאל אנפילד קלעו למטרה ויצרו אופנוע זול כמעט ללא פשרות. מין חד־קרן על שני גלגלים.

רויאל אנפילד החלה לייצר אופנועים בבריטניה ב־1901. ב־1952, אחרי מות האימפריה, הועבר הייצור לצ'נאי שבהודו, ושם הוא ממשיך עד היום. רויאל אנפילד מחזיקה בתואר "חברת האופנועים הוותיקה בעולם עם רצף ייצור", והאנפילד בולט 350, המיוצר מ־1948, הוא הדגם עם תוחלת החיים הארוכה ביותר בענף. המותג בעל ההיסטוריה והמו־ניטין מוכר היטב בעולם, וגם לישראלים המטיילים בהודו, שקצת הוציאו לו שם רע - כשלרוב האשם הוא בחוסר הידע ובחסכנות הקיצונית שלהם: הם חיפשו מציאה ופשוט קנו גרוטאה.

בעבר נעשו מספר ניסיונות לייבא את אופנועי רויאל אנפילד לארץ, אך הכלים המיושנים לא קיבלו תמחור מספיק אטרקטיבי, והם נמכרו כאופנועי נישה למשוגעים לאופנועים קלאסיים ולאותם מטיילים ששבו מהודו ורצו להרגיש קצת כמו שם גם בדרום תל־אביב.

כעת מציגה רויאל אנפילד אופנוע חדש לחלוטין, המטאור 350, ובמ־קביל הייבוא עבר ליבואנית הוותיקה ד.ל.ב מקבוצת לובינסקי. עם מנוע חדש ופשוט, עיצוב קלאסי יפהפה, ומעל לכל – עם מחיר תחרותי וכדאי.

קרוזר במחיר של קטנוע

המנוע החדש בעל נפח 349 סמ"ק, כמו הבולט הוותיק, אך הוא משתמש בפחות חלקים נעים ומקבל גם קירור שמן בנוסף לקירור האוויר. עם 20 כ"ס בלבד ברור שלא מדובר במנוע עתיר כוח, אבל הוא חלק ונעים, והוא מושך – לאיטו - כבר מסל"ד אפס. בכביש המהיר ניתן להאט אל מתחת ל־70 קמ"ש, ובפתיחת מצערת - מבלי להוריד להילוך רביעי - האופנוע ימשוך לאיטו, וללא התנגדות עד למהירות הסופית של כ־120 קמ"ש. הרויאל אנפילד לא מהיר, אך הוא בהחלט מספיק לנסיעות בכבי־שים מהירים, בתנאי שנכנסים להלך הרוח המאפיין שיוט רגוע. המנוע הפשוט הוא אחת מהפשרות המאפשרות את המחיר התחרותי, והוא מתגלה כפשרה לא כזאת רעה. הכוח שלו אמנם מוגבל, אבל הוא נעים לשימוש ומספיק לכמעט כל מטרה.

המטאור שומר על יציבות מופתית בכל מהירות, קל לשנות אתו כיוון וההיגוי ניטרלי ומאוזן. בעיר ההיגוי הקל, יחד עם המשקל הנמוך וגובה המושב הנמוך גם הוא, מאפשרים למטאור לחצות את הכרך בנוחות ולהשתחל בין המכוניות עד כמה שהגודל מאפשר – בכל זאת מדובר בקרוזר, לא קטנוע. הבלמים, עם מערכת ABS כמובן, אינם אגרסיביים, אך מספקים כוח עצירה כדי לעצור אותו בבטחה.

תיבת ההילוכים מדויקת וקלה לתפעול, כשהורדת הילוכים מבוצ־עת בלחיצה על מנוף לפני הרגלית השמאלית, כרגיל, אך העלאת הילוכים מתבצעת בלחיצה עם העקב על מנוף נוסף שנמצא מאחורי הרגלית. סידור מעט שונה, אבל מתרגלים לו והוא עובד חלק.

המתלים הפשוטים, צמד טלסקופים בקוטר 41 מ"מ מלפנים וצמד בולמי קפיץ מאחור, מעט קשיחים אך עושים עבודה טובה, וגם כשהרוכב מקפץ מעל מהמורה אין תחושה של מכה או אי־נעימות. המושב המעוצב כאוכף עמוק לא מאפשר הרבה מקום לתנועה, אך הוא מאוד נוח. תנוחת הישיבה ניטרלית עם גב זקוף וידיים מאוזנות, ורק הרגליים נשלחות מעט קדימה כמתחייב בז'אנר. בסך הכל המטאור 350 הוא אופנוע נוח, ורק לאחר שעות ארוכות עליו חשנו צורך להתנועע מעט והתחלנו לחשוב על הפסקה. בשביל קרוזר זה לא רע בכלל.

למרות המראה הקרוזרי, הוא מתפקד ככולבויניק והנסיעה בו קלה ונעימה בעיר, ועם מעט סבלנות, גם מחוצה לה.

ויש גם אפליקציה

הרויאל אנפילד מטאור 350 נראה כמו אופנוע קלאסי, אבל התחו־שה של המתגים ואיכות החומרים מודרנית לחלוטין. לוח השעונים כולל שעון גדול עם מחוג ספידומטר ברור ובמרכזו תצוגה דיגיטלית המראה את כמות הדלק, השעה, ההילוך, ושלושה מדי מרחק בתצוגה מתחלפת: אחד קבוע ושניים הניתנים לאיפוס. ליד השעון המרכזי יש שעון קטן נוסף המראה את השעה – עד שמורידים את האפליקציה של אנפילד, המקשרת בין הטלפון לאופנוע ומספקת תצוגה ברורה של הוראות ניווט במסך הקטן. האפליקציה (בינתיים רק באנגלית) עובדת מצוין והניווט קל ונוח. המתגים על הכידון מודרניים ונותנים תחושה איכותית, כמו הגימור הכללי. המראות היפות מספקות שדה ראייה מצוין לאחור, אך במהירות גבוהה הן מוברצות מדי, אבל עדיין שימושיות.

המאפיין הבולט ביותר של המטאור 350 הוא העיצוב שלו, והמטאור מגיע בשלוש רמות אבזור, כשההבדל ביניהן הוא עיצו־בי בלבד. הגרסה הבסיסית, ה"פיירבול", מגיעה באדום או בצהוב ומחירה כאמור 25 אלף שקל. לגרסת ה"סטלר" מגיעה בכחול, שחור או אדום, יש גם משענת גב למורכב ומפלט כסוף. זו הגרסה שבחנו (26 אלף שקל). מעליה נמצאת ה"סופר נובה", בצבעי כחול או חום, שלה יש גם משקף רוח, ומחירה הוא 27 אלף שקל, עדיין תחרותי ביחס למחיר של אופנועי 125 סמ"ק או קטנוע 300 סמ"ק ממוצעים. כל הדגמים מגיעים עם רגלית צד ורגלית אמצעית – נוח ושימושי.

קנייה משתלמת

הרויאל אנפילד מטאור 350 הוא אופנוע קל ונוח לרכיבה. הוא יכול לשמש לסידורים בעיר, והוא יראה מצוין כשיחנה מול בית הקפה. הוא גם יסתדר מצוין עם משימות יום־יומיות מחוץ לעיר וגם טיולים – כל עוד הרוכב יבין את הראש שלו ויתאם ציפיות.

כאופנוע פשוט, קל וזול המטאור 350 מהווה אופנוע מתחילים מצוין. הוא גם נותן אלטרנטיבה ראויה לקטנוע למי שזהו טווח המחירים שלו. ועם המראה הנאה וההיסטוריה של המותג, הוא גם אלטרנטיבה לקרוז־רים אחרים בשוק שמחירם מתחיל מפי שניים ממחירו.

המטאור 350 נותן תחושה של מוצר מתוכנן ומבוצע היטב. אין בו קיצורי דרך ועיגולי פינות, והוא מספק את הסחורה שהוא מבטיח לספק. גם אם היה עולה עשרת אלפים שקל יותר עדיין היה מדובר בקנייה טובה. במחיר הנוכחי – קרוזר בנפח 350 בפחות מ־25 אלף שקל – הוא היהלום שבכתר.

המובה מהוג

אורי ארגמן, פול גז

רויאל אנפילד מטאור 350

מנוע: צילינדר יחיד, 349 סמ"ק, קירור אוויר־שמן, 20.2 כ"ס

ממדים: בסיס גלגלים 1,400 מ"מ, משקל 189 ק"ג, גובה מושב 750 מ"מ מיכל דלק 15 ל'

צמיגים: קדמי 90/100R19, אחורי 140/70R17

בלמים: מערכת ABS, דיסק קדמי 300 מ"מ, דיסק אחורי 270 מ"מ

אחריות: שנתיים

מחיר (בסיס/מבחן): 26/25 אלף שקל

➕ מחיר, עיצוב, נוחות, קלות רכיבה, מחיר

➖ מהירות סופית

ציון: ★★★★★

צילום: אופק דוד



הונדה CBX500

ותודה לפקקים:

שיא מכירות לאופנועים ב־2021

מכירות האופנועים והקטנועים בישראל הגיעו לשיא של כל הזמנים בשנת 2021: כבר בין ינואר לנובמבר נמסרו בארץ 19,891 כלי רכב דו־גלגליים, יותר מבשנת השיא הקודמת, 2008, שבה נמסרו 19,213 דו"גים. מסירות השנה כולה יעברו את ה־20 אלף יחידות.

התארכות הפקקים והחמרת מגבלות החנייה שלחו עוד ועוד ישראלים שלא רוצים לבלות שעות רבות בכל יום בכבי־שים, או להיות תלויים בתחבורה הציבורית, לרכב לעבודה וללימודים. עם צפי להחמרה נוספת בגודש בכבישים עד להשקת מער־כת קווי הרכבת הקלה המלאה בגוש דן, והמטרו שיגיע בעשור הבא, זה כנראה לא יהיה שיא המכירות האחרון בעשור הקרוב.

את השוק ממשיכה להוביל סאן־יאנג, עם 4,581 כלים ב־11 חודשים, עלייה של 2%, ואחריה ימאהה עם 3,616 כלים וזינוק של 22%. קימקו שומרת על המקום השלישי, עם 2,846, וירידה של 2%, ונושפת בעורפה הונדה, שזי־נקה השנה ב־63% ל־2,845 כלים. בסיכום השנה הסדר בין החברות עשוי להיות הפוך, כשיצרנית הדו־גלגלי הגדולה בעולם מתחילה להת־קרב בישראל לנתח השוק האירופאי שלה. עוד בצמרת: ק־ט־מ חמישית עם 1,047 כלים, ג'ידול של 13%, פיאג'ו שישית, עם 631 כלים וזינוק של 20%, וקאווסאקי שביעית, אחרי ירידה של 21%.

אודי עציון

150 אלף שקל הם הרבה כסף לאופנוע, אבל כשמדובר בכלי ייחודי ומהנה כמו הטריומף החדש, הם קונים לך הרבה הנאה מכלי שזז בדיוק כמו שהוא נראה

אביעד אברהמי, פול גז

חלקכם בטח זוכרים שבשנות ה־50 הסתובבו פה טריומפים עם מנועי טווין נוטפי שמן. מאז החברה פשטה את הרגל וקמה מחדש וחוזר חלילה, עד שבסוף האייטיז נרכשה מחדש וזכתה להצלחה. נכון להיום טריומף מוכרת כ־70 אלף כלים בשנה, מאופנועי רטרו קלאסיים, עובר באדוונצ'רים מודרניים, ועד אופנועים ספורטיביים. לא מזמן ציינו בטריומף את האופנוע המיליון בעידן החדש שהתחיל ב־1990. ברכות.

ועכשיו טריומף גם כאן. המותג מיובא על־ידי אלבר־מוטו, יש אולם תצוגה מפואר בתל־אביב, צמוד לסוכנות הארלי דיווידסון, שבבעלות אותו יבואן.

מסלול יוקרה

המפגש הראשון שלנו עם אופנועי טריומף לא היה יכול להיות טוב יותר: רכיבה על הספיד טריפל 1200 RR החדש בהשקה במסלול אסקארי שבספרד. מסלול מצפון למלגה, בבעלות מיליונר הולנדי, שדמי הכניסה אליו הם 25 אלף יורו בשנה, וכל אחת מ־26 הפניות שלו תוכננה בהשראת פנייה מפורסמת ממסלול מפורסם אחר בעולם.

האופנוע שעליו רכבנו בהחלט ראוי למסלול שכזה. אבל כדי להבין מהו צריך לשוב ל־1994, להצגת הטריומף חוליגן: סופר־נייקד ספורטיבי עם עיצוב רדיקלי, ומרא־שוני הסטרטפייטרים הסדרתיים. ב־2005 הוצג ממשיכו, הספיד טריפל הראשון, סטריטפייטר שתוכנן מאפס, ושמר על מאפייני החוליגניות המקוריים.

הספיד טריפל התפתח עם השנים. בתחילת 2021 הוצג דור חדש לגמרי, בנפח 1,200 סמ"ק, עם הסיומת RS. ההספק טיפס ל־180 כ"ס, מכלולי השלדה הם ברמה הגבוהה ביותר ומכוווני ביצועים, האלקטרוניקה והטכ־נולוגיה מהטופ שיש, והעיצוב רדיקלי ומודרני בוזמנית.

על פלטפורמת ה־RS הוצג לפני שבועות ספורים הספיד טריפל 1200 RR. הפלטפורמה המכאנית והאל־קטרונית זהה, פרט לשני שינויים משמעותיים: ראשית, הקונספט העיצובי השתנה, ובטריומף יצרו קפה־רייסר מודרני, עם קליפ־אונים נמוכים במקום כידון ופיירינג חזית רטרו־מודרני עם פנס עגול (LED). שנית, במקום הבולמים המכאנו־הידראוליים מותקנת מערכת בולמים חשמלית חצי־אקטיבית – ובעיקר סופר איכותית – של אוהלינס (SMART EC 2.0), המשנה את השיכוכים במה־לך הרכיבה לפי התאוצה, הבלימה וההטייה. ניתן לשלוט ברמת השיכוך בלחיצת כפתור ולהפוך את האופנוע לרך יותר או לספורטיבי וקשיח יותר.

לקחת חלקים איכותיים ולחבר אותם זה קל. ליצור מכונה מהוקצעת כמו הספיד טריפל 1200 RR זה כבר אתגר, אבל התוצאה מוצלחת ואיכותית מאוד.

תנוחת הרכיבה ספורטיבית. הקליפ־אונים, שהחליפו את הכידון השטוח והגבוה של ה־RS והם חלק חשוב מהקו־נספט העיצובי, מורידים את פלג הגוף העליון למצב חצי שכיבה, אך התנוחה נוחה יחסית ורחוקה מתנוחת העובר של אופנועי ספורט. השליטה באופנוע טובה, כמו גם ההיגוי המדויק והיציבות הגבוהה.

מכלולי השלדה הם מעל למקובל באופנועי הפרימיום. הבלמים הקדמיים הם המילה האחרונה של ברמבו בתחום הספורטיבי. מערכת המתלים החשמלית והסופר איכותית מרחיבה את טווח השימושים.

מסלול טריפל

אחד המאפיינים החשובים של הספיד טריפלים הוא מנוע 3 הצילינדרים. התצורה הזאת משלבת בין הפעולה החלק של 4 צילינדרים שמאפשרת סל"ד גבוה והספק גבוה, לבין חספוס טוויני שמספק מכלול תחושות חי יותר. המנוע הזה מקבל ציון גבוה מאוד. הוא חלק וקל מאוד לשימוש, ליניארי לכל קשת הסל"ד, מספק מומנט גבוה ושימושי כבר בסל"ד נמוך לתוך הטווחים הבינוניים, ובקצה הסקאלה מספק יללה של 180 כ"ס שמטיסים את הספיד טריפל בתאוצה של אופנוע ספורט. כל זה עם מכלול תחושות מאוד מעניין של מנועי טריפל.

ומעל הכל ניצב העיצוב היפהפה. בטריומף בנו עבו־דת גוף רטרו־מודרנית: חצי פיירינג קדמי עם פנס עגול, הקורץ לקפה רייסרים הבריטיים מלפני 60 ו־70 שנה, ובאופן מחודד ומינימליסטית מאחור, עם פנסי LED ועוד אלמנטים מודרניים.

זהו אופנוע פרימיום שבנוי מהמכלולים האיכותיים ביותר שיש, עם מערכות האלקטרוניקה והבקרות המת־קדמות ביותר, ומנוע טריפל חזק, גמיש ומעניין, המספ־קים חוויית רכיבה מהנה במיוחד, וייחודית. ועל זה משלמים. מחיר הספיד טריפל 1200 RS הוא 150 אלף שקל, כשה־RR צפוי לעלות כ־20 אלף שקל נוספים. המון כסף, אבל להמון אופנוע.

תעודת זהות

מנוע: טריפל 1,160 סמ"ק, 180 כ"ס, 12.5 קג"מ

ממדים: אורך 2,085 מטר, בסיס גלגלים 1,439 מ"מ, גובה מושב 830 מ"מ, משקל 199 ק"ג

אלקטרוניקה ובקרות: מצבי ניהול מנוע ואופנוע, ABS להטיה, בקרת אחיזה, קוויקשיפטר, מתלים חשמליים, בקרת שיוט, בקרת ווילי, מסך TFT, פנסי LED, מפתח קרבה KEYLESS

אחריות: שנתיים

מחיר משוער: 170 אלף שקל

⊕ עיצוב וקונספט, מנוע טריפל חזק ומרגש, אלקטרוניקה וטכנולוגיה, מערכת מתלים ומכלולי שלדה, התנהגות דינמית, גימור

⊖ מחיר

ציון: ★★★★★



טריומף ספיד טריפל 1200 RR. מראה רטרו־מודרני
צילום: Chippy Wood

חוליגן סיוד

HONDA

FORZA 750

קטנוע ספורטיבי מנצח

McCANN

ב-60 תשלומים ללא מקדמה!

חבילת מימון 60 תשלומים בריבית מסובסדת של 5.84%. המימון אינו כולל אגרות והוצאות רישוי בסך 1,323 ₪. כפוף לתקנון. התמונה להמחשה בלבד, ט.ל.ח

2099*

מאיר
חברה למכוניות ומשאיות בע"מ

דגם	דרגת זיהום אוויר
FORZA 750	3

דרגת זיהום אוויר מאופנוע

זיהום מירבי: 7 | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1

*הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009



דרגת זיהום 2 לפרטים: www.motosport.co.il

טל"ח | התמונה להמחשה בלבד | המחיר אינו כולל אגרות רישוי | בכפוף לתקנון

IT'S AN ICONIC MOMENT

Make it yours

blanco



מוטו ספורט
מקבוצת דוד לובינסקי
The Best Adventure You Can Get

*2717

שלה ל־שלט

פיאג'ו סידרה מנוע חדש, גדול יותר וחזק יותר, לילד הסנדוויץ' במשפחת התלת־נוטים שלה. התוצאה היא אותו קטנוע נוח, פרקטי ובטיחותי, רק עם הרבה יותר כוח זמין

אורי ארגמן, פול גז

הפיאג'ו MP3 400 הוא דגם חדש שהצטרף השנה לשושלת ה־MP3. פיאג'ו המציאה לפני 15 שנה את הקטנוע התלת־גלגלי בעל צמד מתלים וזרועות נפרדים לכל גלגל המאפשר להטות את הגלגלים ביחד עם גוף הקטנוע – תלת־נוטה.

היתרונות הבטיחותיים כאן ברורים: יותר גלגלים שווים יותר אחיזה בפניות ובבלימה, ופחות סיכוי לסיים על הכביש. ב־2019 הוצגו שלושה דגמים חדשים: 300 סמ"ק עם עיצוב חדש ומרכב מוקטן, ו־350 ו־500 סמ"ק עם שינויי עיצוב קלים, ומנועים ומכלולים חדשים. ה־400 זהה ל־MP3 350 מ־2019, רק המנוע חדש לחלוטין.

הסיבה העיקרית להשקת השלישייה ההיא היתה לתת מענה לבעיית המשקל של התלת־נוטים. הגלגל הקדמי הנוסף מלפנים מוסיף בבטיחות, באחיזה, בבלימה – ובמשקל. הדגמים החדשים נהנו מיחס הספק/משקל עדיף. ב־MP3 350 היה מקום לשיפור, והמנוע החדש פותר את הבעיה, וגם עוקף את יחס ההספק/משקל של מתחריו מפיג'ו ומימאהה. עם צילינדר בודד, 4 שסתומים, הזרקת דלק וקירור נוזל, הוא עומד בתקנות הזיהום של יורו 5 ומפיק 15% יותר הספק ממנוע ה־350. ההבדל מורגש.

מרגישים בטוח

כבר בפתיחת המצערת ה־MP3 400 מזנק בנחישות שזכורה לנו רק מהתלת־נוטים הגדולים. המנוע חלק ונעים, ושש לטפס במעלה הסל"ד.

בכל מהירות יש כוח זמין. המהירות הסופית עלתה בקמ"שים בודדים (כ־135 קמ"ש), אך הדרך לשם זריזה וכיפית בהרבה.

תנוחת הרכיבה נוחה גם אחרי שעות ארוכות. המשקף הגדול מגן מהרוח, אך לרוכבים בגובה ממוצע היא תופנה ישירות לקסדה מה שעשוי לגרום לרעשי רוח מוגברים. הרוכב נמצא גבוה מעל למכוניות, מה שמוסיף לתחושת הביטחון שגם כך מצוינת בזכות הגלגל הקדמי הנוסף.

הוא יציב בכל מהירות, קל לתמרון ובעל התנהגות ספורטיבית מצוינת. כיף לקחת איתו פניות מהירות כשהחרטום כפול־הגלגלים שומר על הנתיב כמו היה על מסילה. אפילו אם אחד הגלגלים נתקל במהמורה בעיקול, ה־MP3 400 ישמור על קשר עם הקרקע עם שני גלגליו הנותרים - תענוג. ליציבות תורמים גם המתלים המשוכללים (מלפנים ומאחור) - קשים אך סופגים טוב מאוד.

בתנועה עירונית צפופה מתגלה החיסרון העיקרי שלו – הגודל וזווית הצידוד המוגבלת. לרוב המקומות הוא נכנס, אך פה ושם וויתרו כדי לא להיתקע. אפשר להסתדר איתו בפקקים צפופים, רק צריך יותר סבלנות.

שלושת הגלגלים ומערכת ה־ABS היעילה מאפשרים לסחוט את ידיות הבלימה או את דוושת הבלם ללא חשש. לחיצה על הדוושה מפעילה מערכת משולבת לכל הבלמים (TCS). הבלמים קלים ללחיצה, ומספקים עצירה הדרגתית עם משוב רב, אך היינו שמחים לעוד קצת כוח עצירה.

קל לתפעול

ה־MP3 400 מצויד במערכת לנעילת ההטיה, ובעת עצירה ברמזור אין צורך להוריד רגל לכביש - פינוק אמיתי. גם בחניה המערכת מקלה על החיים. קל לדחוף אותו לאחור ולהיכנס ולצאת מכל מקום.

לוח השעונים לא השתנה. מיושן, אבל פרקטי, עשיר במידע וקל לקריאה. מדים אנלוגיים למהירות, לדלק, לסל"ד ולחום מנוע. צג ה־LCD כולל שעון, מד טמפרטורת סביבה ותצוגה מתחלפת הנשלטת מכפתור על הכידון. נוריות האזהרה השימושית ביותר היא הכתומה הגדולה מתחת ללוח הנדלקת כשמנגנון ההטיה נעול.

תא הכפפות הצר יכיל טלפון וארנק, ויש בו שקע USB. תא המטען הענק והמואר מכיל שתי קסדות מלאות. המושב נפתח מכפתור הממוקם מתחת לכידון ויש גם וו־תלייה נשלף ושימושי מתחת לכידון. יש גם מאותתי LED, משטחי רגליים מתקפלים למורכב, ידיות אחיזה ומאותתי חירום.

יש תמורה

ה־MP3 400 HPE הוא אותו כלי איכותי, נוח, בטיחותי וספורטיבי שהכרנו, רק עם יותר כוח, שזמין ומורגש בדיוק כשצריך. יכולת ההשתחלות שלו בתנועה מוגבלת רק במעט לעומת קטנועים גדולים, והוא נותן תחושה של דג במים בנסיעות בין־עירוניות ארוכות.

בחנו אותו כאן לפני שנה מול הפיג'ו מטרופוליס 400 והימאהה טריסיטי 300 שניצח במבחן. לפחות על הנייר, נראה שהוא חזק מהם וייתכן שמאזן הכוחות השתנה.

ה־MP3 400 HPE מציע את כל יתרונות התלת־גלגלי נוטה, עם מוניטין של אמינות ואבולוציה שהולידה מוצר מוגמר וכמעט נטול חסרונות. כל פרט בו קולע בול, וניכר שהוא תוצאה של המון מחשבה וניסיון. חיסרונו העיקרי הוא המחיר, אך זוהי עלות הרגשת הביטחון והפינוק של זוג גלגלים קדמיים.

תעודת זהות

מנוע: צילינדר אחד, 399 סמ"ק קירור נוזלי, 35.4 כ"ס

ממדים: בסיס גלגלים 1,560 מ"מ, משקל 257 ק"ג, גובה מושב 790 מ"מ מיכל דלק 13.2 ל'. צמיגים: קדמיים 110/70–13, אחורי 140/70–14

בלמים: דיסקים קדמיים 258 מ"מ, דיסק אחורי 240 מ"מ, מערכת ABS, ASR, TCS

אחריות: שנתיים

מחיר: 48 אלף שקל

(+) בטיחות, גימור, כוח, יכולות דינמיות

(-) מחיר, גודל ביזי

ציון: ★★★★



צילום: אופק דנון

COMMANDER XT
MAVERICK SPORT

רכבי השטח האולטימטיביים לטיולים



COMMANDER MAX XT | MAVERICK SPORT MAX | COMMANDER XT | MAVERICK SPORT

TRADE IN
אפשרות למסירת מכתן

מגוון מסלולי
אשראי ייחודיים

לפרטים והקשרו 24 שעות
*8588

can-am

עופר אבניר
www.oferavnir.co.il

תמונה להמחשה בלבד ט.ל.ח

אולם תצוגה ראשי, רח' הסדנה 6 תל אביב, ואצל המפיצים המורשים.

אזור דרום: ליאור - 052-3276900 | אזור מרכז: לירן - 052-7231414 | אזור צפון: סתדר - 052-7243055

מפקד הטיול

עדי הרוש



קאן אם קומנדר xt

מנוע: בנזין, 976 סמ"ק, 2 צילינדרים. הספק 100 כ"ס

תיבת הילוכים: אוט' רציפה. הנעה קדמית/כפולה, הילוך כוח, נעילה קדמית

אחריות: שנתיים

מחיר: 147 אלף שקל

+ עבירות, שימושיות למשפחה, מחיר

− חייב להגיע לשטח על גרר

ציון: ★★★★

צילום: אסף רחמים

בשאפילו סוזוקי ג'ימני חדש כבר עולה 150 אלף שקל, טרקטורון שטח הופך לאלטרנטיבת טיולים משפחתית עתירת יכולת, אם אתם יכולים לעמוד במגבלות התפעול

לא קל להיות פה חובב שטח, ובטח לא זול. אפילו סוזוקי ג'ימני אוטומטי חדש עולה 150 אלף שקל, ומחירי המשומשים מרקיעי שחקים. וזה פחות מחצי מטויוטה לנדקרוזר חדש קצר.

אם אתם יכולים לחיות עם רכב שטח שחייב להגיע אליו על גבי נגרר, ויש לכם מקום לאחסן אותו ואת הנגרר כשאתם לא מטיילים, רכב שטח ייעודי הוא אלטרנטיבה מעניינת. למשל קאן אם קומנדר החדש.

הקומנדר החדש עבר תכנון מחדש, גדל וממשיך להציע מנוע 1,000 סמ"ק (ו־100 כ"ס). בזמן שדגמי הטו־רבו בקטגוריה עולים יותר מ־200 אלף שקל, הוא מגיע עם מנוע אטמוספרי, חזק פחות, אך במחיר של 140 אלף שקל לגרסת שני מושבים, ו־147 אלף שקל לארבעה.

עיצוב קשוח

העיצוב מזמין וקשוח. דלתות בחצי גודל (דלתות מלאות וסגירה הרמטית מוצעים בתוספת תשלום) שומרות על שדה ראיה פתוח ועל תחושת חיבור לטבע ולשטח, ומקלות על תמרונים טכניים צפופים.

בתוך התא נמצאים ארבעה מושבים מרווחים, שדה ראייה מצוין, תנוחת ישיבה מעולה ומספיק יכולת אחסנה, בארגז האחורי או על הגג, אפילו לטיול של כמה ימים. 600 ק"ג כושר העמסה, כולל הנוסעים. אבזור? כנגת 4,500 ליברות, מסך 7.6 אינץ' לנתוני הנסיעה, שקע 12 וולט ופס פנסי לד לטיולים בחשכה.

הנסיעה בקומנדר רכה ונעימה. המתלים בנויים היטב ובעלי מהלך לא צנוע בכלל של 380 מ"מ, סופ־גים את תלאות הדרך והנהיגה בו אינטואיטיבית.

בציר בו נסענו, מהישוב קידר בואכה מנזר המרסבא, דרך בקעת הורקניה ועד לנבי מוסא חווינו עליות, ירידות, שבילים מפותלים ומשובשים ואף לא מעט מדרגות סלע, שהקומנדר צלח בקלות רבה. בקטעים מאתגרים שילוב להילוך כח, בסיוע מרווח גחון של 33 ס"מ, פתר את הבעיה.

המנוע משדר נוכחות וגמישות, אבל זו לא מכונת מירוצים כמו המאבריק X3. לא שהכלי לא מסוגל לנהיגה ספורטיבית: כשהגברנו את הקצב ודחקנו אותו לפניות מהירות, העברות משקל בסיבובים צפופים, ירידות תלולות והצלבות קשוחות ולא נמנענו מקצת (הרבה) החלקות זנב אגרסיביות, הקומנדר הוכיח שיוכל לתת מענה גם לקטעי נהיגה פחות משפחתיים באופיים.

להגיע ישר לשטח

הקומנדר מציע עבירות טובה גם משל לנדקרוזר או ג'יפ רנגלר, ובחצי מחיר. החסרונות הן כלי שלא מסו־גל לנסוע את כל הדרך לשטח, אלא אם אתם ממש גרים לצידו, ובלי הנוחות של רכב 4x4 קלאסי, ובלי מזגן.

לא פשרה גדולה כשלוקחים בחשבון את החיבור המשופר לשטח, ואת החזרה למה שג'יפאות הייתה פעם לפני שהחלה להתברגן ולהתייקר. הקומנדר אומנם לא מגיע ככלי מוכן למירוצים, אבל הוא חזק מספיק לכל אתגר משפחתי, ומהנה בהחלט לכל הדעות.

קבוצת לוי יצחק

כל הרכבים. כל המחירונים. ללא עלות.





IMPRESSION | FRIENDZZ

לוי יצחק

כל הרכבים. כל המחירונים. עכשיו ללא עלות.

Available on the App Store

GET IT ON Google Play



אחרי 50 שנה בענף הרכב, אורי דיגמי כבר ראה הכל. השנה, מיד לאחר שהגשים חלום ופתח מרכז למכירת מכוניות יוקרה, הוא חטף עוד גל של מגפה ומבצע בעזה. עכשיו הוא מסכם את השנה הראשונה, **מסביר איזה טעויות עושים היבואנים, ומה היצרנים לא מספרים לנו**

אודי עציון

לאורי דיגמי יש סיפור. *"קיבלתי מלקוחה זר ורדים. יום קודם הגיע בעלה וקנה ריינג' רובר. הוא הגיע הביתה עם האוטו וסיפר לה בהת־ להבות על המקום, והשירות, ופינת התפילה באולם. היא ביקשה לבוא גם. למחרת הוא חזר איתה, והם יצאו מכאן עם ב־מ־וו בשבילה. נאיף ושאפיקה, זוג מקסים".*

לדיגמי יש הרבה סיפורים. ככה זה כשאתה כבר 50 שנה בענף הרכב, רובן במוכר מכוניות. הוא יודע לספר סיפור, ויודע למכור. מזל שהמכוניות באולם שלו לא בתקציב שלי, אחרת גם אני כבר הייתי יוצא מכאן עם איזה ג'יפ.

דיגמי (65) הוא מהדמויות המוכרות בענף הרכב המקומי, עשרות אלפי ישרא־ לים כבר קנו ממנו מכונית משומשת או חדשה באחד מהגלגולים של עסקיו.

נשמה, לא רק כסף

הוא נולד בבני־ברק, להורים שעלו מעיראק במבצע עזרא ונחמיה, ב־1951. לאביו היה מפעל קטן לנעליים.

בגיל 12 התחיל להרוויח כסף מרחיצת מכוניות. בגיל 15 מכר את המכונית המשומשת הראשונה שלו כמתווך. ב־1987 כבר החל להפעיל את הטרייד־אין של יבואנית ב־מ־וו דאז, רסקאר. ב־1991 עבר למתחרים מכלמוביל והחל לספק שירותי טרייד־אין למרצדס, ובהמשך גם למיצובישי וליונדאי. ב־1997 הקים את ביי אנד דרייב שתרכז את מכירת המשומשות, והתרחבה מאז גם לליסינג.

"לאורך השנים היו לי הצעות מיבואנים להיכנס כשותפים בסכומים יפים, אבל רציתי לשמור על עצמאות. להיות יבואן זה חלום, אבל אתה חייב שתהיה לך ילדה יפה ושיהיו לך דגמים שאנשים ירצו, ולא כל יצרן נמצא תמיד בשיאו, מה שלא מונע ממנו להכתיב ליבואן איך למכור, באיזה מחיר ובאיזו רווחיות. האולמות בהרצליה של יבואני היוקרה נראים כמו מעבדה להדפסת כסף. אצלי יש נשמה, אף אחד לא יכנס ויגידו לו 'תקנה'. אחד הדברים החשובים היו בית הכנסת ופינת התפילה המו־ סלמית כדי שכל אחד ירגיש שייך. אני רואה אנשים שנכנסים לכאן כאילו שזה מוזיאון ונהנה".

השנה הוא הגשים חלום, וחנך בנתניה מרכז מכירות חדש לרכבי יוקרה, כשתג מחיר של 200 אלף שקל הוא רף הכניסה. המבנה החדש בן ה־3 קומות משתרע על פני 4,357 מ"ר כש־1,000 מ"ר מתוכם משמשים כאולם התצוגה. מכוניות חדשות, שאת חלקן הוא רוכש מהיבואנים, חלקן מייבוא מקביל ואחרות הוא מייבא בעצמו, חונות גם סביב למבנה, או מועלות במעלית מיוחדת לגג, שאפשר לראות מכביש 4. בתפריט: דגמי מרצדס לצד ב־מ־וו, אלפא רומיאו לצד DS, דגמי ג'יפ לצד פראריז ושברולט קורבט. כולם משוחררים ממסים, למסירה מיידית. זהו אחד מאולמות התצו־ גה הגדולים בארץ לרכבי יוקרה, מחצית בגודלו מהגדול שבהם, האולם המרכזי של מרצדס בהרצליה.

המתחם תוכנן על־ידי פרי דוידוביץ אדריכלים ונבנה על־ידי קבוצת פרלון, בעלות של כ־35 מיליון שקל. 4 מיליון שקל הושקעו בחיזוק המבנה כדי שהוא יעמוד ללא עמודים, לטובת חלל פנימי פתוח.

בכניסה למתחם יש שירותי Valet Parking שאוספים את רכבי הלקוחות ומחנים אותם בחניון צמוד. בהליכי אישור כבר נמצאת תוכנית להוסיף מעל למבנה מגדל עם מלון בן 120 חדרים, בית חולים לטיפולי יום ודירות סטודיו להשכרה. האולם ישמש גם כקבלה של המלון.



"אני לא מאמין שמשבר הטבעים הוא תוצאה של הקורונה."



דיגמי. לא לטרטר את הלקוח

הכסף מההיי-טק מגיע לרכבי יוקרה

"פתחנו באפריל, ואז היה גל קורונה, ומבצע בעזה", מתחיל דיגמי, "ועדיין מכרנו השנה כמה אלפי מכוניות, והייתי מוכר יותר אם הייתה יותר סחורה. יש היום קהל גדול מאי פעם למכוניות יוקרה. הילדים שעכשיו מתעשרים מההיי־טק לא עברו כמוני וכמוך. פעם זה לקח 3 דורות כדי לצבור הון משפחתי של 5 מיליון דולר. היום ילד בן 24 צובר כזה סכום כשהחברה שלו נמכרת או מונפקת. לדור הזה לא ממש חסר כלום, אבל כשהוא רוצה משהו, הוא רוצה אותו עכשיו. הגיע אלי היי־טקיסט שחיפש מרצדס G קלאס, ואצל היבואן אמרו לו שהוא יצטרך לחכות לאספקה באפריל־מאי. לי היה אחד במלאי. הוא אמר לי 'תן לי מספר חשבון להעביר את הכסף, אתמול קיבלתי 10 מיליון דולר מהחברה'. למחרת הוא אסף את האוטו".

למה שיקנו אצלך ולא מהיבואנים?

"בסוף אנשים מצפים לקבל שירות, בטח כשהם רוכשים מכונית יוקרה. אני לא מבין איך טסלה מספקים לאנשים רכב חדש מתוך אוהל בנמל אשדוד, עם הטאסות שזרוקות בתא המטען והלקוחות צריכים להרכיב אותן לבד. היבואנים הוותיקים מפעילים אולמות תצוגה מאוד יפים בהרצליה, אבל זה אזור שקשה להתנהל בו עם התנועה והחנייה. בנאדם הולך לראות מרצדס ואז צריך לחפש מישהו שיתן לו פתק לחנייה כדי לא לשלם 45 שקל. בלקסוס אנשים מתבלבלים בכניסה, נכנסים מהיציאה, עולים על קוצי המתכת וצריכים להחליף ארבע צמיגים שנקרעו.

"ומי שכבר קונה, שולחים אותו עם פתק לנסוע בעצמו עם מכונית של חצי מיליון שקל למכון בדיקה, כשזה לקוח שנותן למוסך לעשות עבורו את הטסט השנתי. אז הוא נוסע למכון, מחכה בתור, וחוזר עם ריג'קטים באלפי שקלים. ואז הוא מתמקח עם המוכר באולם, שעור מבקש לקבל את האוטו שלו כמה שיותר מהר כדי למכור אותו הלאה לפני שהוא יירד עוד במחירון, ונותן ללקוח, עד לקבלת הרכב החדש שלו, רכב שכור עם חור של סיגריה בריפוד. שלא לדבר על כך שלאנשים שקונים אוטו ב־400 אלף שקל אי אפשר לתת קפה ממכונה אוטומטית, מאבקה.

"אצלנו יש בית קפה באולם. כל המכוניות משוחררות ממכס, לא תחכה 3 שבועות, וזה לא טסלה שתשלח לך מייל שמסירת האוטו שלך נדחית ב־3 חודשים. את הצעת המחיר על הרכב המשומש בטריידיי־אין אנחנו נותנים פה באולם, מתוך ההיכרות שלנו עם המכוניות, בלי לטרטר את הלקוח למקום אחר. רק אם נזהה בבדיקה משהו מהותי נבקש מהלקוח לנסוע למוסך כדי לסדר את זה".

אין סיבה להתייקרות המחירים

איך זה שיש לך פה מלאי זמין למכירה, בזמן של מחסור גדול בענף על רקע משבר השבבים?

"צ'יפ זה רכיב פשוט וזול. גם אם המחיר שלו התייקר פי עשרה בגלל הביקוש זה לא יכול להצדיק עליית מחירים של 1,000 ו־2,000 דולר מצד היצרנים. אני לא מבין את העלאות המחירים בארץ מצד היבואנים. אני קונה דגמי קרייזלר מדילר בארצות־הברית. בעבר הייתי מקבל הנחה של 7%, והשנה הוא הודיע לי שבגלל המצב אין הנחות. אמרתי תביא גם בלי הנחה, כי ידעתי שעם ירידת שער הדולר עדיין אשלם בסוף פחות מאשר בשנה שעברה. לקוח תמיד ישלם אצלי פחות מאצל היבואן. כבר הייתי בהנחות של 15% ו־20%, עכשיו זו תקופה קשה – רק 10%".

אתה בקשר עם יבואנים בארץ ודילרים בחו"ל. כמה זמן עוד יימשך המשבר הזה?

"אני לא מאמין שמשבר השבבים הוא תוצאה של הקורונה. יש לי תחושה שיצרני הרכב בישלו אותו, כדי להעלות מחירים. בכל ענף, בטח בתחום הרכב, אי אפשר פתאום להעלות מחירים ולשפר את הרווחיות. צריך סיבה. כשאתה מוכר אבטיחים בשוק, אתה מחכה שהמשאית של המתחרים תתהפך, ואז יש לך הזדמנות לייקר את שלך. גם משבר הצ'יפים היה הרמה להנחתה. עובדה שלא כל היצרנים הושפעו באותו האופן. האירופאים, האמריקאים והיפנים הושפעו יותר מהקוריאנים ומהסינים. אולי גם היה פה שיקול של האטת החזרה לעבודה השנה, כי אז חלק מהיצרנים היו נאלצים להחזיר סיוע שקיבלו מהמדינות. ראינו יצרנים שסוגרים מפעלים למשך שבועות בטענה של מחסור ברכיבים. מפעל סגור חוסך הוצאות, העובדים לא מבקשים העלאות, הספקים לא מעלים מחירים והסוכנים אומרים תודה על המלאי שהם קיבלו".

אתה מחזיק גם מכוניות חשמליות, אפילו טסלה, אבל הן לא ממש בולטות באולם.

"אנחנו מספקים טסלה בליסינג ללקוחות שרוצים, שירות שטסלה ישראל משום מה לא מציעים. אבל שוק הרכב לא יעבור כל כך מהר לחשמל בגלל בעיות הטעינה וחרדת הטווח, ובגלל שלא לכולם יש חנייה פרטית. בסוף, בגרמניה סיימו השנה ללמוד אלפי מהנדסי מנועי שריפה פנימית, ויקח זמן להזיז את הספינה. ומעבר לאופק ממתינות מכוניות המימן".

> "אני לא מבין איך טסלה מספקים לאנשים רכב חדש מתוך אוהל בנמל אשדוד, עם הטאסות שזרוקות בתא המטען והלקוחות צריכים להרכיב אותן לבד"
>
> "הגיע אלי היי־טקיסט שחיפש מרצדס G קלאס. הוא אמר לי 'תן לי מספר חשבון להעביר את הכסף, אתמול קיבלתי 10 מיליון דולר מהחברה'"



המכוניות מועלות לגג במעלית מיוחדת | צילומים: יאיר שגיא, ועומר ירון



דגם	צריכת דלק משולבת משוקללת לשתי הנעות (ליטר/100 ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
NX 450h+ KYUSHU	1	135	74	1
NX 450h+ HADORI	1	134	74	1
NX 450h+ F-SPORT	1.1	71	70	1

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
-	NX 450h+ KYUSHU	7
-	NX 450h+ HADORI	7
-	NX 450h+ F-SPORT	7

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**



רמת האבזור הבטיחותי



* נתוני טווח הנסיעה וצריכת החשמל הינם על פי תקן WLTP, כפי שהתקבלו מיצרן הרכב לפי בדיקות מעבדה תקן: EC 715/2007. יובהר כי צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים בין היתר מתנאי הדרך, מזג האויר, לחץ האויר בגלגלים, מאפייני הנהיגה, קיבולת סוללת ההינע בראשית הנסיעה ושימוש בהתקן טעינה תקין ויכולים להיות נמוכים באופן משמעותי ביחס לנתוני היצרן.

** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.



דירוג בטיחות מלאה מרכב מהיר

דירוג מחירון

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

*דירוג בטיחות לפי תקנות Euro NCAP, נכון לדצמבר 2017 ו-1151/2017/EU. לפרטים נוספים: www.euroncap.com

**הדירוג מחושב לפי הנתונים שיש (ינואר 2019) ומבוסס על מחירון ממוצע ל-2009 ו"מעלה.

דגם	מנוע	תיבת הילוכים	רמת גימור	מחיר
MOKKA 1.2 130hp	6.0	*אקו-טק 100 כ"ס (שלב 6)	7	
MOKKA E-ULTIMATE	157	אקו-טק 100 כ"ס (שלב 6)	1	

הדמויות לצורכי המחשה בלבד. ייתכן הבדל בין הדגם המוצג לדגם הנמכר.