

אפריל 2025

מוסף הרכב של ידיעות אחרונות



ידיעות אחרונות | y net | icar



הקש על הי5

רנו החזירה לחיים את הסופר־מיני המיתולוגית מהאיטיץ, עם מראה שקורץ לעבר ומנוע שמכוון לעתיד | מבחן בלעדי

ארז ליבן בחן את הקשר בין סוג המנוע ליציבות הרכב. וזו לא בדיחה

ציפי שמילוביץ מסבירה מה מאסק וטראמפ עושים. זה לא נראה טוב

ניר בן זקן לקח רולס רויס חשמלית ראשונה לסיבוב. והתחיל לחסוך עבודה

רם לנדס תמיד חלם לנהוג בשלג. בפיןלנד העירו אותנו מהחלום



אלי אילדיס ורענן שקד נהגו בשני רכבי שטח חשמליים שעולים יותר ממיליון שקל. רוצים לצפות בהם משתוללים? היכנסו לערוץ הרכב של y net ו־icar. תמצאו שם גם כתבות על דגמי 2026, אלטרנטיבות למכוניות ליסינג חדשות ועוד הפתעות

איך ליהנות מכל היתרונות, בלי לקנות?

פיצחתי את השיטה!



לבחור רכב חדש
ממגוון עצום? **כן.**

בתשלום חודשי
ידוע מראש? **כן.**

כולל טיפולים
וכיסוי ביטוחי? **כן.**

LEADogily



שלמה תמיד

***8890**

ליסינג פרטי פּעוּלִי

כיסוי ביטוחי הכולל: ביטוח חובה וכיסוי נזקים על דרך של ביטוח עצמי כמפורט בתנאי הסכם הליסינג. החזר חודשי צמוד מדד. חבילת תחזוקה מורחבת הכוללת החלפת 4 צמיגים, מצבר, מגבים, מנוי תקרים, איזון גלגלים לאחר תיקון תקר, מילוי אוויר ובדיקת צמיגים וחילוף יום/לילה להחלפת גלגל (עד 3 פעמים לעסקה), בכפוף לתנאי ההסכם, בתוספת מחיר של 39ש"ח לחודש. חבילת האבזור כוללת מיגון לרכב וחיישני רוורס. הטיפולים על פי הוראות יצרן (כולל החלפת בלמים עפ"י הצורך), כפוף לתנאי ההסכם.



26



114



62



20

הענק הירוק
לרכב השטח החדש של צה"ל יש שם של צעצוע חמוד. אבל הוא חתיכת מפלצת

116

לונדון קולינג
למה זה כל כך מסובך לנהוג - או סתם לחצות את הכביש - בבריטניה? עינב שייך מסביר

124

ילכו קאפוט?
תעשיית הרכב המפוארת של גרמניה מאבדת גובה. ואלה הסיבות שהובילו לכך

130

פרוזן יגורט
רם לנדס טס עד פינלנד כדי לנהוג על קרח. עם טויוטה יאריס מטורפת

136

מוזרים על גלגלים
מרוץ כיסאות משרד ביפן ועוד תשעה אירועי ספורט מוטורי לא ממש ברורים

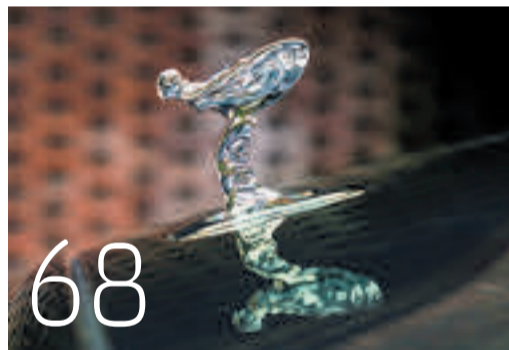
144

מועדון המיליון
רענן שקד התפרע עם רכב שטח של BYD, אבל לא כמו זה שיש לכם בחנייה

152

חתול עם תעלול
ליגואר יש עבר מפואר, השאלה הגדולה היא איך ייראה העתיד הלא ברור שלה

158



68



158

שקע ותקע
אחת ולתמיד: מה עדיף? חשמלי, היברידי-נטען או היברידי. השוואה מקצועית

04

גלגלי המהפכה
טראמפ ומאסק החליטו לשנות את אמריקה. גם את תעשיית הרכב שלה

12

שיר דרך
אלו המכוניות שחונות מתחת לבתים של ניל יאנג, אריק קלפטון ודרייק

52

המשפחה המורחבת
מחפשים רכב משפחתי? יש לנו כמה הצעות יותר מעניינות עבורכם

80

כבר באים
רשימת הדגמים המעניינים שצפויים לנחות אצלנו במהלך שנת 2026

102

השור הנוקם
כך תקלה במכונית פרארי אחת הולידה יצרנית פאר איטלקית אחרת

110

נהגנו בהן לפני כולם:

- 20 | פורד קאפרי
- 26 | יונדאי איוניק 9
- 34 | ריינג' רובר ספורט SV
- 40 | לוטוס אלטרה
- 46 | רנו 5
- 56 | אודי RS Q8 פרפורמנס
- 62 | מרצדס G580
- 68 | רולס רויס ספקטר
- 74 | ב.מ.וו M5
- 94 | מקסוס e-טרון 9
- 166 | פורשה 911 GTS

עורך ראשי: הלל פוסק | **עורך:** אמיר שוורץ | **סגן עורך:** ניר בן זקן | **עיצוב:** נוי אמגר | **משתתפים:** זאב אברהמי, אלי אילדיס, אליסף דעואל, ארז ליבן, רם לנדס, רועי צוקרמן, נועם ריין, ירין שטרן, עינב שייך, ציפי שמילוביץ, רענן שקד | **עריכה לשונית:** נורית גוילי, אור שמש | **הפקה:** מורגן טבק | **צלמים:** עמית אגרונוב, עמרי גוטמן | **צילום סער:** יצרן



שאלה של מינון

למרות האטה בביקוש למכוניות חשמליות, ברור כי עתיד תעשיית הרכב נמצא שם. עכשיו נותר רק לברר עד כמה צריך לחשמל את הרכב, ואם בכלל: חשמלית מלאה, היברידיית-נטענת או היברידיית שטוענת את עצמה. וגם איך ההבדלים האלו משפיעים על התנהגות הכביש, הבטיחות, הנוחות והעלויות. גייסנו את חברת מגל ויצאנו למבחן דינמי, כולל חישוב הוצאות מסודר. תודו לנו אחר כך

נועם ריין וארז ליבן | צילום: ניר בן זקן

עוד ועוד בעוגת המכירות הכללית. ואם תאזינו היטב, תשמעו קולות שמסבירים שראוי לחזור לבני-זין ואפילו דיזל. ככה זה כשהיצרניות מגלות שמע-בר מהיר לחשמל מרושש אותן, ושהסיניות משת-לטות על כל חלקה מוטורית טובה. פתאום קובעי תקנות זיהום כבר לא חייבים להחמיר כל כך. ועדיין, קיימת סבירות גבוהה למדי שבמכונית הבאה שלכם תהיה סוללה כלשהי. ואם לא, אז בוודאי בוו-טחליף אותה. פשוט מכיוון שיתרונות החשמל, אם בעזרתו או כשהוא בלעדי – אינם נית-נים לביטול. אבל איך בוחרים את רמת החשמול? למי מתאימה מכונית חשמלית מלאה, מי יסתדר טוב יותר עם היברידיית-נטענת ומי יאלץ לוותר על הכבל ולהסתפק בפתרון היברידי קלאסי? או, טוב ששאלתם. כדי לענות על כך לקחנו את שלוש האפשרויות לבדיקה, כולן משמשות את קיה נירו. אמנם לא כולן משווקות כאן כיום, אבל הנחנו שהנהיגה והבדיקות שנערוך להן, ימחישו את ההב-דלים. כדי למנוע אי-בהירות, ערכנו את המבחן הייחודי בתנאים כמה שיותר מדויקים (ראו מסגרת).

עניין של משקל

את המבחן הייחודי התחלנו בדומה למבחן השוואתי רגיל, כולל בדיקה מדויקת של מצב הצמיגים ולחץ האוויר, מהגורמים המשפיעים מיד

אם עד לפני כשנה תעשיית הרכב הייתה בטוחה כי המעבר לחשמל הוא עובדה מוגמרת, והתאימה את תוכניותיה למאסת דגמים חדשים, חרישיים ונטולי זיהום, כיום מתמודדות יצרניות הרכב עם ההכנה שהמצב, ובכך, לא כל כך חד-משמעי.

החשמל יהיה העתיד, אבל לא רק שלא באופן בלעדי, אלא בעיקר – הוא לא יגיע כל כך מהר. היצרניות שהצהירו אחת אחרי השנייה על המועדים שלהן לסיום ייצור דגמים עם מנועי בעירה פנימית ביצעו נסיגה לא אלגנטית לאחור. באופן כמעט גורף הן הודיעו כי ידחו, או יבטלו, או ישקלו שוב, או שהן בירברו איזה טקסט יח"צני שיסווה את האמת הפשוטה – היעד עליו חשבו ושאמור היה לזכות לדחיפה משמעותית מהאיחוד האירופי, כבר לא ריאלי. כן, גם האיחוד האירופי העביר לרוורס. אז מה עושים? חוזרים לפתרון ההיברידי-נטען (PHEV) שנהנה לפני מספר שנים – ממש לפני פריצת החשמל המלא – לעדנה מפליגה עם הטבות פיננסיות נדיבות שהובילו לזינוק במכירות. וגם, הפתרון שהקדים את כולם ועליו רשומות היפניות טויוטה והונדה – היברידי "רגיל" (HEV), לצד אופציית חשמל מלאה (BEV) שכמובן לא הולכת לשום מקום ולמרות ההאטה בצמיחה, עדיין נוגסת





נכנסים למעבדה

עוד בראשית ימיהן של המכוניות החשמליות (לפני שעתיים וחצי בערך), חששנו מהשפעה שלילית של המשקל הנוסף על התנהגות הכביש. וזה לא שאנחנו נביאים או שיש לנו תואר שני בפזיזות. תוספת משקל אינה יכולה שלא להשפיע על היכולת הדינמית של רכב. כל רכב. חשבו על הצורך בשינוי כיוון מהיר למשל, האם הייתם מעדיפים לעשות אותו בעת חירום עם מכונית במשקל טון או כזו ששוקלת כפליים? הרעיון ברור. כלי תקשורת גדולים בעולם, ובהם מגזין הרכב השוודי Teknikens Värld, ערכו אינספור מבחנים ניסויים שהוכיחו זאת מספרית ולא רק תחושתי. מדובר בפערי משקל לא מבוטלים. כך למשל, הברדל המשקל בין ההיברידי לחד-מלית דומה לנהיגה ברכב ריק או עמוס נוסעים בוגרים. אבל בניגוד לתחושה שאנו מכירים ועליה אנחנו מרווחים באופן עקיף, הפעם עלינו שלב בבדיקת ההשפעה על הבטיחות האקטיבית, שהיא בעצם יכולת הרכב להימנע מתאונה. המשימה שהוגדרה לנהג הבוחן: תמרון התחמקות ממכשול במסלול המדמה מעבר נתיב וחזרה אל הנתיב המקורי, במהירות שעלתה בהדרגה עד אובדן האחיזה.

ועכשיו לתוצאות: דווקא החשמלית, הכבדה מכולן, קבעה את מהירות התמרון הגבוהה ביותר. יש להניח שבעיקר הודות למרכז כובד נמוך יותר כתוצאה מהסוללות המוצבות למטה, המסייע גם לקשיחות המבנה ולחלוקת משקל מאוזנת יותר, אך נראה שבמהירות הנמוכה יחסית, המתלים הנוקיים שים יותר מנעו העברת משקל קיצונית ושטח המגע בין הצמיג לאספלט היה גדול יותר. הפער בין שתי ההיברידיות, עם הברדל משקל של כ-150 ק"ג, היה זניח. בהתאם,

תוספת המשקל במקרה שבו הוא ממוקם נמוך ובאופן אחיד, יחד עם כיוול מוקפד למתלים וצמיגים ראויים, לא רק שלא פוגעת ברמת הבטיחות האקטיבית, אלא שבמקרה של הקיה נירו החשמלית היא אפילו משפרת אותה

אפרופו נוחות. הגרסה החשמלית שנוי שאת סוללה גדולה במיוחד סובלת מרצפה גבוהה שמאלצת תנחות ישיבה פחות נוחה מאחור. עם ברכיים כפופות וקרבה מוגזמת של הראש לתקרה - תוצאה ברורה של שימוש בפלטפורמת בניין מוסבת. בחשמליות המבוססות על פלטפורמה ייעודית, נדיר להיתקל במצבים כאלה.

ספת המשקל וכדי למנוע ככל הניתן את תנועות המרכב. עם זאת, המכונית שהתייצבה להשוואה השתמשה בחישוקים גדולים יותר (18" לעומת 16" בהיברידי) עם חתך צמיגים נמוך יותר - בחירה של מראה ופזוזה, לא של היגיון נוחות וטווח. החשמלית - הכבדה מכולן - הייתה הנוקשה ביותר והפחות נוחה בעיר.



על התנהגות הרכב. יציאה בשעת בוקר מוקדמת מדי, עצירות מוגזמות לקפה וניסיונות לברוח מגוש דן לפני שעומסי התנועה יאמללו אותנו.

בבדיקת הביצועים, ביציאה מהמקום או בתאוצות הביניים, לא היה ספק: למרות שהיא הכבדה מכולן, החשמלית היא המהירה שבהן הודות להספק המנוע הגבוה ביותר והעברתו הישירה לגלגלים ללא תמסורת צורכת אנרגיה. ההיברידי נטענת, עם כ-20 כ"ס פחות, הייתה שנייה במבחני התאוצה. זה קרה לא בגלל הברדל במשקל ובהספק, אלא בעיקר כי זמינות הכוח של מנוע הבניין אינה מיידית כמו זו שבחשמל בלבד, וגם מכיוון שהוא עובר לגלגלים הקדמיים דרך תיבת הילוכים שואבת אנרגיה. ההיברידי הרגיל והחלש משמעותית משני האחרים השתרך מאחור. אין כאן הפתעות. בשנים האחרונות נהגנו לא פעם בגרסאות רגילות ומחושמלות זו לצד זו, ותמיד החשמליות היו מהירות יותר.

מיותר כמעט להזכיר כי אופי פעולת המנוע החשמלי עדיף באופן משמעותי על שתי ההיברידיות, שכן הוא חלק ושקט ונטול רעידות או שיהוקים. זה מורגש במיוחד כשנדרשת זמינות כוח מיידית לטובת עקיפת תאומית. ללא קשר להעברת הכוח הישירה, העדיפה על שירותיה המכובדים של תמסורת, העובדה שמנוע חשמלי מגיע לכוח מרבי תוך פרק זמן אפסי, הופכת את הנסיעה בעזרתו לנעימה בהרבה.

משם המשכנו לבדיקת הנוחות, וכאן היוצרות התהפכו. הנירו ההיברידי-רגיל נושא את המשקל הנמוך ביותר, ולכן הוא מאפשר כיוול רך יחסית של המתלים, המתבטא מיד באופן חיובי, כמעט בכל תנאי נסיעה אך בעיקר במהירות נמוכה, עירונית. ההיברידי-נטענת נוקשה יותר, שכן היא דורשת הקשחת מתלים לתמיכה בתו-



TOYOTA LET'S GO BEYOND

TOYOTA LAND CRUISER 250

לוקח אותך עד הקצה, ובחזרה



יחסי טבוא



*8866
toyota.co.il

עכשיו בישראל בסוכנויות מורשות טויוטה



קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
517	LAND CRUISER FIRST EDITION	6

דגם	צריכת דלק משולבת* (ליטר/100 ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
LAND CRUISER FIRST EDITION	10.6	15

*נתוני צריכת דלק הינם WLTWP 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.



לרעה עבורה, עם זווית כמעט כפולה לעור מת שתי האחרות שסיימו עם נתון דומה. והמסקנה? תוספת המשקל במקרה שבו הוא ממוקם נמוך ובאופן אחיד, יחד עם כיוול מוקפד למתלים וצמיגים ראויים (ראו טבלה), לא רק שלא פוגעת ברמת הבטיחות האקטיבית, אלא שבמקרה של קיה נירו רידיות - הרגילה נהנית מיתרון משקל ומבנה שתוכנן במקור לנשיאת מנוע בניזין בלבד וללא סוללות, הנטענת יוצאת כשי-דה על התחתונה.

דרך החור שבגרוש

ועכשיו לכסף, או במילים פשוטות, מי מהשלוש הכי משתלמת פיננסית ולמי. ובכן, ההיברידיה השיגה צריכת דלק של 21.4 ק"מ לליטר, כך שבמחיר הדלק הנוכחי חי (7.31 שקל לליטר) עלות הנסיעה ל-100 ק"מ נסיעה היא 34 שקל. החשמלית צרכה 14.7 קוט"ש ל-100

ההשפעה של התאוצה הצידית בחשמלית הייתה מתונה יותר, כשההיברידיה הציגה את הנתון הפחות טוב מהשלוש. פרמטר נוסף שמהנדסי מגל מדרדו עבור רנו היה קצב הסיבוסב (Yaw Rate), המציג את קצב הסטייה האופקי מנתיב הנסיעה. נתון גבוה כאן מלמד שהרכב סוטה באופן קיצוני, ולכן יהיה קשה יותר להחזיר אותו לנתיב הנסיעה המקורי. במקרה שבו נוסעות מכוניות בנתיב הנגדי, ההבדלים יכולים להיות קריטיים. ותתפלאו (אנחנו הופתענו לפחות), גם כאן החשמלית מציגה יתרון ברור על פני שתי האחרות, עם נתון דומה. הלאה לזווית ההחלקה, זו הנוצרת בין כיוון הפניית הגלגלים הקדמיים (באמצעות ההגה) לבין כיוון ההתקדמות בפועל של הרכב. גם כאן השיגה ההיברידיה נטענת את הציון הנמוך מהשלוש, כנראה עקב פיזור תוספת המשקל באופן לא אחיד לעור מת החשמלית, ומשקל גבוה של ההיברידיה הרגילה. התוצאה כאן הייתה קיצונית

הרישוי הייתה עד לאחרונה זולה משמעותית במכוניות חשמליות, אך עם תחילת 2025 הופסקה ההטבה והמחיר נגזר בהתאם לקבוצת הרישוי, כמו בכל רכב אחר. מבחן הרישוי (טסט) זול בכ-20 שקל ברכב חשמלי בשל הוויתור על בדיקת זיהום, אך מדובר בסכום זניח.

מחירי הביטוח שברקנו היו זולים יותר בהיברידיה, ובפער לא מבוטל, אחריה החשמלית והיקרה מכולן הייתה ההיברידיה נטענת. נזכיר כי מחירי ביטוח רכב - לפחות עקרונית - נגזרים בעיקר ממידת הסיכון שחברת הביטוח מייחסת לו, בין אם בגניבה ובין אם בתאונה. ועוד תזכורת: חלק מחברות הביטוח מסרבות לבטח מכוניות חשמליות,

ק"מ, ובמחירי הטעינה הביתית הנוכחיים (64 אגורות לקוט"ש - העלות ל-100 ק"מ היא 9.4 שקל, כשליש מההיברידיה. בחישוב שנתי של רכב הצובר 15 אלף ק"מ, מדובר בפער של כ-4,000 שקל.

וההיברידיה נטענת? התשובה כאן מורכבת יותר. הרבה יותר. מרחקים קצרים בהם מנוע הבניזין לא נדרש לפעול, יביאו אתכם למחיר דומה לזה של החשמלית. אבל תדרשו להטעין את הרכב לפני כל נסיעה בערך. אם לא תעשו זאת, המחיר שתשלמו על דלק יהיה דומה או אף גבוה משל ההיברידיה. במסלול המבחן של כ-100 ק"מ העלות עמדה על 26 שקל. ויש עוד כמה סעיפים ברשימה. אגרת

הגרסה החשמלית שנושאת סוללה גדולה במיוחד סובלת מרצפה גבוהה שמאלצת תנוחת ישיבה פחות נוחה מאחור. עם ברכיים כפופות וקרבה מוגזמת של הראש לתקרה - תוצאה ברורה של שימוש בפלטפורמת בניזין מוסבת

דגם	היברידי	היברידי-נטען	חשמלי
הספק	129 כ"ס	183 כ"ס	204 כ"ס
זינוק ל-100 קמ"ש	11.3 שניות	9.6 שניות	7.8 שניות
עלות נסיעה ל-100 ק"מ	34 שקל (4.7 ליטר)	26 שקל (3.6 ליטר)	9 שקל (14.7 קוט"ש)
משקל	1,474 ק"ג	1,594 ק"ג	1,757 ק"ג
חלוקת משקל (לפנים-אחור)	40-60	43-57	44-56
תאוצה צידית	1.04G	1.12G	0.98G
מהירות תמרון	73.7 קמ"ש	73.9 קמ"ש	74.4 קמ"ש
זווית החלקה	4.7 מעלות	8.2 מעלות	4.8 מעלות
צמיגים	205/60R16, Kumho Ecowing	225/45R18, Continental PremiumContact6	215/55R17, Continental EcoContact6



Overtake your expectations.

This is Audi



The all-new, fully electric Audi Q6 e-tron

עכשיו בישראל

קידמה באמצעות טכנולוגיה Audi

לפרטים: audi.co.il, *2834

צ'מפיון מוטורס

התמונה להמחשה בלבד.



קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
GFBA1A	Q6 45 e-tron	8
GFBA1A	Q6 45 e-tron Tech Pro	8
GFBA28	Q6 50 e-tron	8
GFBA28	Q6 50 e-tron Tech Pro	8
GFBA38	Q6 55 e-tron quattro	8

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מירבי 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מזערי

נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, תקן: EC/715/2007

ייתכן פער בין צריכת החשמל וטווח הנסיעה בתנאי מעבדה לבין צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל

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

*טרם החל יצור דגם הרכב עבור ובהתאם לשימוש בישראל ולכן המידע הטכני ראשוני ועשויים לחול בו שינויים עם התחלת הייצור לקראת היבוא לישראל.

דגם	צריכת חשמל (וואט לשעה / ק"מ)	טווח נסיעה חשמלי (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
Q6 45 e-tron	163	524	1
Q6 45 e-tron Tech Pro	163	524	1
Q6 50 e-tron*	-	-	1
Q6 50 e-tron Tech Pro	184	579	1
Q6 55 e-tron quattro	189	561	1

מי, מה ואיך

המבחן נערך במרכז הניסויים הלאומי לתחבורה חכמה. החברים ואנשי המקצוע המעולים מחברת מגל הנדסה, התנפלו על כל אחת משלוש המכוניות והצמידו להן מכשירי מדידה ייעודיים מתוצרת Racelogic הבריטית. החל באנטנות GPS, דרך מדוי תאוצה, ג'ירוסקופים וחיישנים נוספים, ועד מחשבים נישאים עם תוכנות מתקדמות לניתוח הנתונים. בזהירות המתבקשת נציין שמדובר כנראה במערך אמצעי הניטור המוטורי המתקדמים בהם ניתן להשתמש בישראל. כן, כולל מערכת הביטחון. וכדי שהעסק יהיה מדויק עוד יותר, הצבנו מאחורי ההגה את ארו ליבן. לא רק אחד מנהגי המרוץ היותר מוכשרים ומצליחים שגדלו כאן, אלא גם אחד שידוע לנהוג באופן אחיד ומדויק ולדווח בבירור מה הרגיש.



מרחקים קצרים בהם מנוע הבנזין לא נדרש לפעול, יביאו אתכם בהיברידיית נטענת לעלות דומה לזו של החשמלית. אבל תדרשו להטעין את הרכב לפני כל נסיעה בערך. אם לא תעשו זאת, המחיר שתשלמו על דלק יהיה דומה או אף גבוה משל ההיברידיית

נייר עמדה

בנוזן שיועד להיות חסכוני, ולכן הוא קטן יחסית ומתקשה להסיע רכב (כבר ממילא) ועמוס בנוסעים. אה, ובגלל הסוללה הוא נאלץ לעיתים להסתפק בנפח תא מטען צנוע יותר. ועוד עניין קטן. הוא לעיתים קרובות (מאוד) גם יקר משמעותית מגרסאות היברידיות רגילות ובוודאי מול מנוע בנזין או דיזל לא מחושמל.

אבל הוא נהנה מיתרון הטבה בשווי השימוש ולכן אם אתם מקבלים רכב ממקום העבודה, בחירה בגרסה היברידי-דית-נטענת תעניק לכם הפחתה חוד-שית של 1,130 שקל בשווי השימוש. אכן, למרבה האבסורד והעיוות בחסות המדינה, מבחינה כלכלית יש יתרון להיברידי-נטען גם אם אין לכם כוונה לחבר אותו לשקע אפילו פעם אחת, ותמשיכו לזהם בכיף את הסביבה באופן שהמחוקק לא התכוון.

במקרה שהחסרונות האלה מותחים קו פסילה על היברידי-נטען, נשארנו עם הרכב ההיברידי. ההבדל – מלבד הסרו-נות של שקע טעינה – מתבטא בסוללה קטנה בהרבה ובתוספת משקל זניחה בעידן שבו מכוניות ממילא כבדות מבע-בר. וכן, גם במקרה הזה יש הפחתה חוד-שית בשווי השימוש, של 560 שקלים.

נעשה את זה פשוט. למרות שמספר עמדות הטעינה הציבוריות גדל, ועמדות טעינה מהירות לאורך כבישי ישראל מתווספות להיצע על בסיס שבועי, אם אין לכם אפשרות – או שאינכם רוצים – להתקין עמדת טעינה בחניה הביתית או שאין לכם אחת שכזו במקום העבודה אליו אתם מגיעים מדי יום, מכונית חשמלית (עדיין) אינה בשבילכם.

זה עד כדי כך פשוט. המינוסים הקשורים בטעינה ציבורית בלבד משמעותיים מדי, החל במחיר הגבוה של החשמל המייקר – ובצורה ניכרת – את עלויות הנסיעה ומצמצם בכך את היתרונות של החשמל מול רכב רגיל, דרך המתנה אפשרית מתישה בתור לטעינה בת עשרות דקות – וזה כשהעמדה אינה תקולה. קיצר, עזבו. ומה בנוגע לרכב היברידי-נטען שיכול לבחור אם לטעון את הסוללה או לא? ובכן, אם הוא לא יטען את הסוללה – שמספיקה לנסיעה חשמלית-חסכו-נית-שקטה-רווחית בת כמה עשרות עד כ-100 ק"מ בלבד – יאבדו יתרונותיו של רכב כזה ויעלו חסרונותיו. עם סוללה ריקה הוא עדיין סוהב סוללות כבדות שאחראיות לצריכת דלק גבוהה יותר, ולא פעם נאלץ להסתדר עם מנוע

החשמלית בכיועים ולא חסכונית כהיברידי-נטענת עם סוללה טעונה. אבל חכו לפסקה הבאה. ההיברידי-נטענת, זו שידעה עדנה וחוזה כעת רנסנס, מתגלה במבחן הזה כתשובה לשאלה שאיש כמעט לא שאל. בפשטות, מי שממילא יכול להתקין עמדת טעינה, שהיא אקוטית למימוש יתרונה של הנטענת על ההיברידיית גדולה משמעותית מחשמלית מלאה. מי שלא, יוכל להסתדר עם היברידיית רגילה וזולה יותר.

אז למה הן קיימות, אותן היברידיות-נטענות? או, כבר חששנו שלא תשאלו. ההצדקה העיקרית להן נעוצה בשילוב בין נתוני זיהום רשמיים נמוכים במיוחד (שנקבעים על ידי שיטת מדידה לא ריאלית בעליל) המעניקים לה תרמית ירוקה מכפי שהיא בפועל, ומסייעים לה בהטבות מפליגות למי שרוכש מכונית עם שקע, גם אם הוא לא ישתמש בו לעולם. ומה אתם יודעים, אפילו בישראל נהנים מהפנט הזה.

כי לטענתן הן יותר מעורבות בתאונות וגם נגנבות יותר.

עלויות הטיפול מציגות יתרון ברור לחשמלית נטולת מנוע מורכב ותיבת הילוכים. במקרה של קיה ניירו, טיפול נדרש בכל שנתיים או 30 אלף ק"מ בחש-מלית, לעומת כל 15 אלף ק"מ או שנה בהיברידיות. העלות הכוללת לשש שנים או ל-90 אלף ק"מ תעמוד על 3,800 שקל בחשמלית, או 8,600 שקל בהיברידיות, פער של כ-5,000 שקל.

ברקנו גם את עלויות החלפת הצמיגים, והפער עמד על כ-400 שקל לטובת הגרסה ההיברידיית לעומת ההיברידי-נטען והחש-מלי. שימו לב, במקרה של חשמליות אחרות הפער עשוי להיות גדול הרבה יותר.

מה יתאים למי?

בסופו של יום, המבחן מצא את הגרסה החשמלית כעדיפה כמעט בכל פרמטר. ביצועים, עלויות ובמפתיע גם בבטיחות האקטיבית. ההיברידיית? מי שלא יכול או מעוניין להתקין עמדת טעינה ימצא בה את המתאימה לו. היא לא מבריקה כמו

Hyundai IONIQ 5. מוכנים להגיע רחוק יותר?

דרכון עמירי / Yes[®] No.No.No.No.No.



***9601**

יונדאי IONIQ 5, חשמלית בעלת טכנולוגיות מתקדמות ועיצוב אייקוני. עם סוללה חזקה יותר וטווח נסיעה גדול יותר.



נתוני טווח הנסיעה וצריכת החשמל מתפרסמים על פי דין לפי בדיקות המעבדה. טווח הנסיעה וצריכת החשמל בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזקות הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה, ועל כן הם יכולים להיות שונים בהשוואה לנתוני המעבדה.

רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
7	IONIQ5 - Premium	481-459
8	IONIQ5 - Ultimate, Elite, Limited	481-463, 481-465, 481-464

רמת בטיחות נמוכה



רמת בטיחות גבוהה

נתוני צריכת חשמל*			
דרגת זיהום אוויר	טווח נסיעה חשמלית ק"מ	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	דגם
1	440	156	IONIQ5 Premium
1	570	160	IONIQ5 Ultimate
1	530	170	IONIQ5 - Elite Limited

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



צילומים: Harmik Andrew, ג'וני אינרטי, Laure Andriolli, AFP, REUTERS, Leonardo Munoz, Moon, Jeenah Reuters

נתיביו אילון

מאז שנכנס לבית הלבן, דונלד טראמפ הפך כמעט כל פן במדיניות של ארה"ב גם תעשיית הרכב תושפע מהמהלכים האלו, כיוון שהיא צומת בין אמריקה שטרמפ מתגעגע אליה לזו של המאה ה-21. מי שעוזר לו במשימה - וגם מרוויח יפה על הדרך - הוא מנהל המדינה בפועל, אילון מאסק

LYNK & CO O2

גם מבקרי הרכב לא התבלבלו

"התאהבתי"

ענת דניאל, מלכת הכביש

McCann



עכשיו מ- **169,900** ₪

אל תיתנו ליופי לבלבל אתכם

מאיר | 2141*

*המחיר אינו כולל אגרת רישוי בשנה הראשונה בסך 2,394 ₪

נתוני צריכת החשמל וטווח הנסיעה החשמלית מתפרסמים על פי הדין לפי בדיקות המעבדה. צריכת החשמל וטווח הנסיעה החשמלית בפועל מושפעים, בין היתר, מתנאי הדרך, מזג האוויר, מצב ותחזוקת הרכב והצמיגים, מאפייני השימוש ומהירות הנסיעה, ויכולים להיות נמוכים ביחס לנתוני היצרן. קיבולת הסוללה וביצועיה ברכב חשמלי, מצטמצמים לאורך הזמן ובהתאם לשימוש. משך הטעינה מושפע, בין היתר, מתשתית וממאפייני עמדת הטעינה וממצב הסוללה.



קוד דגם	דגם	רמת האיבזור הבטיחותי
7	LYNK&CO O2 BEV PRO	6

דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ) WLTP	טווח נסיעה חשמלית משולבת (ק"מ) WLTP	דרגת זיהום אוויר
LYNK&CO O2 BEV PRO	176	435	1

*נתוני היצרן על-פי בדיקת מעבדה תקן EC 715/2007
 **המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009



ציפי שמילוביץ

אמרה ל-ABC מיסי קאמינגס, בכירה לשעבר במינהל הלאומי לבטיחות בדרכים, "איבדתי את הספירה של מספר החקירות שמתנהלות סביב טסלה. כולן ייעלמו".

כשטרמפ עזב את וושינגטון בבושת פנים ב-20 בינואר 2021, אחרי ששלח את תומכיו להתפרע בגבעת הקפיטול ומבלי להעביר את השלטון לג'ו ביידן, כולם היו בטוחים שקריירה פוליטית קצרה, מדהימה אבל גם לגמרי לא מתוכננת, הסתיימה. כף רגלו של טראמפ לא תדרוך שוב בושינגטון. כגודל הביטחון כך גם היה גודל השאננות בארבע השנים שעברו מאז. הצד הליברלי של אמריקה, בראשות ביידן, התייחס לטראמפ כסטייה חד-פעמית, ולא כתמרור אזהרה מהבהב במגוון צבעים לגבי הכיוון שאילו נעו האמריקאים.

טראמפ, מצידו, העביר ארבע שנים במשחקי גולף ותכנון נקמה. לא רק ביריביו, האמיתיים והמדומיינים, אלא באמריקה של המאה ה-21, שהוא שונא כל חלק ממנה.

כמעט שלושה חודשים אחרי שנכנס לבית הלבן, טראמפ הפך כמעט כל פן במדיניות הפנים והחוץ של ארה"ב, ולא במקרה שני התחומים האלה נפגשים בתעשיית הרכב. התעשייה הזו היא צומת בין אמריקה שטרמפ מתגעגע אליה (מכוניות בעיצוב פאלי שמייצרות הרבה עשן וזו ללות דלק שמגיע מקידוחי נפט עם אפס התחשבות בכדור הארץ) לזו של המאה

תהיה הקלה ברורה בלחץ הרגולטורי שחנך את טסלה".

הנקמה של טראמפ

הניצחון של דונלד טראמפ, שלקמפיין שלו תרם אילון מאסק יותר מרבע מיליארד דולר ואת כלי הנשק הווירטואלי של טוויטר, הפך את היוזם הכריזמטי למנהל בפועל של הממשל הפדרלי בארה"ב. רשימת ניגודי האינטרסים והשחיתות סביב השתלטותו על ממשלת ארה"ב אינסופית, אבל באופן אישי מה שהכי חשוב למאסק זה להוציא את הקוץ המדובר מהעין: הפסקת חקירות של תאונות בכלי הרכב של טסלה; הפסקת חקירה פלילית של משרד המשפטים שבדקה האם טסלה הגוימה בתיאור יכולות הנהיגה העצמית של המכונית; וביטול מנדט ממשלתי לרווח על תאונות רכבים עם טכנולוגיית טייס אוטומטי. "מאסק רוצה לנהל את משרד התחבורה",

טסלה הגיבה תחילה בהאשמת הנהג, אך כמה ימים אחרי הודיעה על ריקול של יותר משני מיליון כלי רכב, לאחר שחוקרים פדרליים מצאו שהמערכת לא עושה מספיק כדי להשאיר את הנהגים מעורבים בנהיגה. הסוכנות הפדרלית שגרמה לטסלה לבצע את הריקול היא המינהל הלאומי לבטיחות בדרכים (NHTSA), שהוא חלק ממשרד התחבורה. היא קובעת תקני בטיחות לרכב, ויש לה זרוע אכיפה ומשרד לחקירת ליקויים, עם הכוח להצביע על מכוניות שצריכות לעבור ריקול. כיוון שטסלה היא, בהפרש גדול, מובילת מכירות המכוניות החשמליות בארה"ב, היא עמדה תחת זכוכית מגדלת רגולטורית של NHTSA יותר מכל חברה אחרת. "הסוכנות הפריעה לאילון מאסק לאורך העשור האחרון", אמר לרשת ABC דניאל אייבס, אנליסט ותיק של טכנולוגיה ותעשיית הרכב, "עכשיו עם הממשל החדש

בהתאם לאופן הטלת המכסים, עליות מחירים עלולות לפגוע גם במכוניות שנבנות במפעלים אמריקאיים, כי למעשה אין היום באמת דבר כזה "רכב אמריקאי": אפילו טנדר פורד F-150, הרכב הנמכר ביותר באמריקה כבר יותר מ-40 שנה, מקבל פחות ממחצית מהחלקים שלו ממפעלים בארה"ב

נייב בנווידס ליאון הייתה בת 19 כשהגיעה לארצות הברית מקובה, מלאה בחלומות גדולים על אמריקה. היא השתלבה היטב, הלכה לקולג' ומצאה אהבה. ערב אחד ב-2019 יצאה הסטודנטית בת ה-22 לדייט עם החבר שלה, דילון אנגולו. הם הביטו בכוכבים בצד כביש באזור כפרי בפלורידה, כשמכונית טסלה שמערכת ה"טייס אוטומטי" שלה יצאה משליטה, טסה לעברם אחרי שפרצה תמרור עצור, רמזור מהבהב וחמישה שלטי אזהרה צהובים. בנווידס ליאון מתה במקום, אנגולו נפצע. חקירה פדרלית קבעה שה"טייס אוטומטי" היה פגום. "התעוררתי בבית החולים ולא ידעתי מה קרה לי", סיפר אנגולו ארבע שנים אחרי, עדיין סובל מפציעות פיזיות ונפשיות קשות. אנגולו ומשפחת בנווידס הגישו תביעה נגד טסלה וטענו במשך שנים שתוכנת ההיגוי האוטומטי אינה בטוחה, והטכנולוגיה מאפשרת לנהגים להשתמש בה בכבישים שאינם מתאימים. "אני מרגיש כאילו עשו ניסויים עליי ועל נייבל", אמר אנגולו ל-NBC. "אנחנו, כמשפחה, מעולם לא חזרנו להיות אותו הדבר", הוסיפה אחותה של בנווידס ליאון, ניימה. "אני מהנדסת וכל מה שאנחנו מעצבים ובונינים עומד תחת תקנות מחמירות מאוד, אז בוודאי שצריך לפקח במיוחד על טכנולוגיה כזו במכוניות".



The Kia EV9

החשמלית הטובה ביותר בעולם

LEAD Ogiivy



Kia EV9 רכב השנה והרכב החשמלי הטוב ביותר בעולם!*

עטור פרסים בינלאומיים, ארכיטקטורה חשמלית במלוא הדרה, סטנדרט חדש של יוקרה חשמלית, מצוינות עיצובית ופריצת דרך טכנולוגית, דור חדש של מערכות בטיחות מתקדמות וסופר חכמות. Kia EV9, מעצב מחדש את הדרך בה אנו נעים.

9920*

*WORLD CAR AWARDS 2024. התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

רמת האבזור הבטיחותי:



רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
דרגה 6	7 מושבים EV9 Executive RWD 7 מושבים EV9 Premium AWD 6 מושבים EV9 GT-Line AWD	N/A/642/626

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי



דרגת זיהום אוויר	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	צריכת חשמל (וואט/שעה ק"מ)	דגם
דרגה 1	משולב	563	7 מושבים EV9 Executive RWD
דרגה 1	משולב	512	7 מושבים EV9 Premium AWD
דרגה 1	משולב	505	6 מושבים EV9 GT-Line AWD

נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה. תקן (EU) NO715/2007,2018/1832 *המדד מחושב לפי תקנות "אוויר נקי" (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009. צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזקות הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה ויכולים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.

מלחמת הסחר הבינלאומית של טראמפ שואבת כל כך הרבה חמצון, עד שאף אחד לא שם לב שגם רוב מדיניות הרכב הפנימית שלו נועדה לעזור למאסק וטסלה. כי מבין כל עסקיו של מאסק, הכוח של הממשלה הפדרלית על טסלה הוא החזק ביותר

הפסיביות היחסית שלו נגד מי שכבר בשנות ה-80 טען שהיא האויבת הגדולה ביותר של ארה"ב. לא רוסיה - סין. עד כה הטיל טראמפ מפ מכסים מינימליים על סין, ביטל את איסור השימוש בטיקטוק בארה"ב (שהוא עצמו הטיל בקדנציה הראשונה), ובכלל נראה כהולך על בהונות בכל הקשור לסינים. ולא רק בגלל חיבתו הידועה לדיקטטורים והחולשה הקבועה שהוא מפגין מולם.

כאן נכנס לתמונה הנשיא השותף, אילון מאסק, שצריך את סין הרבה יותר מכפי שסין צריכה אותו. ב-2024 מכרה טסלה בסין 657 אלף רכבים, שהיוו כמעט 37 אחוז מסך המכירות העולמיות של החברה. יש לה מפעל בשנגחאי שנפתח ב-2019 ומייצר יותר מחצי מיליון מכוניות, שהן כשליש מהמכוניות שטסלה מוכרת בשנה בעולם. בכל 40 שניות יורד רכב מפס הייצור במפ"ע של שאמור להגיע בקרוב לרמת ייצור של מיליון מכוניות. למאסק אין אינטרס לריב עם סין, וטראמפ מתנהג בהתאם.

בשירות סלה

מצד שני, מלחמת הסחר הבינלאומית של טראמפ שואבת כל כך הרבה חמצון, עד שאף אחד לא שם לב שגם רוב מדיניות הרכב הפנימית שלו נועדה לעזור למאסק וטסלה. כי מבין כל עסקיו של מאסק, הכוח של הממשלה הפדרלית על טסלה הוא החזק ביותר.

בשבועות שלפני כניסתו של טראמפ לתפקיד ב-20 בינואר, צוות המעבר שלו המליץ על שורת שינויים שיועילו לטסלה, כולל ביטול הצו הפדרלי המחייב יצרניות רכב לרווח על תאונות הקשורות לנהיגה עצמית וטכנולוגיה אוטומטית חלקית.

תגים אירופיים ואסייתיים, כמו טויוטה, הונדה, נסו ומרצדס. לפי נתוני משרד המסחר, בשנה שעברה ייבאה ארה"ב רכבי נוסעים בשווי 217 מיליארד דולר, כ-60 אחוז מהם הגיעו מיפן, דרום-קוריאה, קנדה וגרמניה. במקביל, ייצאה ארה"ב מכוניות נוסעים רק בשווי 59 מיליארד דולר. בכל הנוגע לחלקי חילוף לרכב, היבוא לארה"ב, שהסתכם ב-149 מיליארד דולר, היה כפול משווי היצוא בשנה שעברה.

כל הנתונים האלה אמורים היו לגרום לטראמפ להאט ולבחון מחדש מלחמת סחר שאיש לא באמת רוצה בה, אבל זה לא קורה. מה שנותר הוא בעיקר בלבול. "עד כה, אנחנו רואים עלויות רבות וכאוס", אמר מנכ"ל פורד, ג'ים פארלי, בתדריך למשקיעים בחודש שעבר, "בואו נהיה כנים: לטווח ארוך, מכס של 25% על מקסיקו וקנדה יגרום לפיצוץ בתעשייה האמריקאית שמעולם לא ראינו".

האינטרס הסיני

מול מלחמת סכום אפס שמנהל טראמפ נגד החברות הכי טובות של ארה"ב בעולם - מדינות אירופה, קנדה ומקסיקו - בולטת

להטיל מכסים בגובה של 25 אחוז. הוא רוצה שהחברות האלה יקימו מפעלים בארה"ב, אבל התהליך יארך שנים ולא בטוח שהוא יסייע לכלכלה האמריקאית. "אם הממשל יתקדם עם מכס של 25% על יבוא רכב, קונים צריכים להתכונן להלם מהמחירים", אמר ל"וול סטריט ג'ורנל" דיוויד גרין, אנליסט בתעשייה.

סמנכ"ל הכספים של ג'נרל מוטורס, פול ג'ייקובסון, אמר למשקיעים כי החברת מוכנה לבצע מהלכים להתאמות אם המכסים יהיו לטווח קצר, "אבל אם הם הופכים קבועים, אז יש הרבה דברים שונים שצריך לחשוב עליהם. קשה לבצע מהלכים יקרים מהסוג הזה בהתחשב באי-הוודאות של המדיניות".

בהתאם לאופן הטלת המכסים, עליות מחירים עלולות לפגוע גם במכוניות שנבנות במפעלים אמריקאיים, כי למעשה אין היום באמת דבר כזה "רכב אמריקאי". אפי' לו טנדר פורד F-150, הרכב הנמכר ביותר באמריקה כבר יותר מ-40 שנה, מקבל פחות ממחצית מהחלקים שלו ממפעלים בארה"ב. ב-2024 ייצרו מפעלי רכב בארה"ב 10.4 מיליון מכוניות. כמחצית מהן מיועדות למור

ה-21 (מכוניות קטנות ויעילות מעוצבות באלגנטיות, כלי רכב חשמליים והיברידיים וראגה לכדור הארץ).

כבר ביומו הראשון כנשיא הטיל טראמפ מכסים, ביטל רגולציות שהגבילו שריפת דלקים וחיסל תמריצים לבניית מכוניות חשמליות. זה היה צפוי עוד לפני הבחירות, שכן טראמפ עשה זאת גם בקדנציה הראשונה, אך בסיבוב השני שלו בבית הלבן הוא לא נשיא בלעדי. יש לו שותף, וזה לא הסגן שלו, ג'יי.די. ואנס. זה האיש הכי עשיר בעור לם, שאף אחד לא בחר בו, וטראמפ לא מקבל שום החלטה בלי שהוא יסכים לה. משמעות הדינמיקה הזו לגבי עתיד תעשיית הרכב האמריקאית והעולמית עצומה, ובשלב הזה לא ברורה. מה שכן ברור הוא שכמו כמעט בכל תחום אחר, כשתתיים הקדנציה של טראמפ בינואר 2029, גם הסימבול הזה של החלום האמריקאי יראה אחרת לגמרי.

המכסים עולים לכולם

טראמפ שונא רכב מיובא, במיוחד מאירופה - יבשת שלפחות את חלקה המערבי הוא מתעב - אבל המציאות היא שבשנה שעברה כמחצית מכ-16 מיליון כלי הרכב הקלים שנמכרו בארה"ב היו מיובאים. היבוא התחלק בערך שווה בשווה בין מכוניות שיוצרו במפעלים במקסיקו וקנדה - חלק מאזור הסחר החופשי שנקבע בהסכם USMCA של שלוש המדינות - לבין מפעלים מחוץ לצפון אמריקה.

ארה"ב הייתה בשנה שעברה רבע מהמכירות של טויוטה, 29% של יונדאי ו-40% של הונדה. התלות הזו, בעיקר של השוק האסייתי, בצרכן האמריקאי, היא אחת הסיבות שבגללן טראמפ הרגיש בטוח





XPENG G6

מכונת היוקרה הנמכרת בישראל

*2597 | heyxpeng.co.il

freesbe

*לפי דוח יבואני הרכב, אוגוסט 2024 - פברואר 2025. התמונה להמחשה בלבד.

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
26	G6 RWD Standard Range	7
26	G6 RWD Standard Range TB	7
27	G6 RWD Long Range	7
27	G6 RWD Long Range TB	7
24	G6 AWD Performance TB	7

רמת זיהום אוויר** 0 1 2 3 4 5 6 7 8 רמת זיהום גבוהה בטוחות נמוכה

מדד זיהום אוויר** 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מידי

*עפ"י נתוני יצרן. לפי נתוני תקן WLTP מובהר כי טווח הנסיעה בפועל נמוך יותר ומושפע, בין היתר, ממהירות הנסיעה, אופי הנהיגה ברכב, מצב הצמיגים, טופוגרפיה, שימוש באבזרים, תנאי הסביבה, קיבולת סוללת ההנעה בראשית הנסיעה ושימוש בהתקן טעינה תקין. **המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה * (חשמלית) (ק"מ)
G6 RWD Standard Range	175	435
G6 RWD Standard Range TB	175	435
G6 RWD Long Range	175	570
G6 RWD Long Range TB	175	570
G6 AWD Performance TB	179	550



שפעם נראה שהיה חשוב לו מאוד: המאבק בהתחממות הגלובלית.

ביוני 2017, המישה חודשים לתוך נשיאותו הראשונה של טראמפ, עזב מאסק את פאנל הייעוץ של הבית הלבן אחרי שהממשל פרש מהסכם פריז. "שינוי האקלים הוא אמיתי", כתב אז מאסק. "לעזוב את הסכם פריז זה לא טוב לאמריקה או לעולם". ב־2020 אמר מאסק ל־Fortune שהוא "מעודד במיוחד" לגבי האג'נדה של ביידן בנושא שינויי האקלים.

אבל אז קרה משהו שפגע במאסק באופן אישי ופתאום הצלת כדור הארץ הפכה משנית: הוא לא הוזמן ב־2021 למפגש בבית הלבן של יצרני מכוניות חשמליות. שנה אחר כך הוא רכש את טוויטר במחיר המופקע של 44 מיליארד דולר, והבין שהוא יכול לנהל את ארה"ב גם בלי לרוץ לנשיאות, והחל בדרך הארוכה של רכישתה.

השאיפה למונפל

ההתנהלות של מאסק מאז הבחירות פגעה בחודשים האחרונים במנייה של טסלה ובמכירות שלה, אבל כמו שהסביר אנדרו וורד, פרופסור לניהול באוניברסיטת ליהי, "טסלה היא לא הכל עבורו, יש לו שפע החזקות, מבינה מלאכותית לחקר החלל ועד למדעי המוח. הוא מוכן להקריב חלק מהאינטרסים לטווח הקצר בטסלה, אם זה יספק את האינטרסים ארוכי הטווח שלו".

מאסק נמצא במקום שבו הוא יכול לדאוג שכל עסקיו, מחלליות ועד לשירותי לוויינים, יהפכו למונופולים לא רק בארה"ב, אלא בעולם כולו. או כפי שאמר האנליסט הטכנולוגי דניאל אייבס: "ההימור של מאסק על טראמפ הוא מהלך פוקר שייכנס להיסטוריה".

מיליארד דולר, והחזיים ל־SpaceX הוכפף לו בתחילת ממשל ביידן. הלוואות ממשלתיות, הקלות מס ומדיניות רכב שנועדה להיאבק בשינויי האקלים היו כה חשובים לצמיחתה המהירה של טסלה, עד שבזמן שמאסק חיבק את טראמפ בקמפיין, טסלה המשיכה להוציא מיליוני דולרים על לובינג למען הטבות שהמפלגה הדמוקרטית היא זו שדוגלת בהן.

בדיוק לפני שנה, כתבה טסלה לסוכנות להגנת הסביבה (EPA) כי היא תומכת בבקשת קליפורניה לאפשר לה לקבוע חוקי פליטת דלק מחמירים יותר מאלה הפדרליים – רעיון שלא יעבור את טראמפ.

טסלה גם תמכה בהחלטת ממשל ביידן לאשר תקנות שיאסרו על ייצור רוב המכוניות המונעות על ידי דלק עד 2035. ביידן חתם על הצו וטראמפ ביטל אותו מיד כשנכנס לתפקיד. "מאסק אומר שהוא מתנגד לסובסידיות ממשלתיות בזמן שטסלה ווללת אותן כמו גודזילה רעב", אמר ל־CNBC מייק מרפי, אסטרטג רפובליקני שעומד בראש קבוצת תמיכה דו־מפלגתית בכלי רכב חשמליים.

הרבה ציוצים נשלחו בטוויטר מאז הציג עצמו מאסק כסוג של איירון־מן פרוגרסיבי, אבל מהפך ה־180 מעלות שלו לצד של שמרן רגרסיבי, כולל גם הקרבת תחום

חברה אחרת של מאסק, SpaceX. "משרד המשפטים הזה לא יתבע את מאסק", אמר פיטר זיידנברג, בכיר לשעבר במדור היוש"ר הציבורית של משרד המשפטים, ששירת בתקופת ג'ורג' בוש האב ובייל קלינטון, "כל החקירות המתמשכות יסתיימו בפתאומיות".

מהלך פוקר מנצח

מכל הזוויות הציניות של הברית הלא־קדושה בין טראמפ למאסק, הצד של טסלה הוא כנראה הציני מכולם. מאסק אמנם נהנה לחתוך עכשיו באופן עיוור בממשל הפדרלי, אך יש סיכוי סביר שהוא לא היה האיש העשיר בעולם בלי הרבה מאוד עזרה ממשלתית. ב־2009, תחת ממשל ברק אובמה, טסלה קיבלה הלוואה של כ־465 מיליון דולר ממשרד האנרגיה כחלק מתוכנית לעידוד ייצור רכבים חשמליים.

בכסף הזה היא הקימה את מתקן הייצור הגדול הראשון שלה, בפרימונט, קליפורניה. זה עזר לה להתרומם באופן כל כך מהיר שהיא החזירה את ההלוואה כבר ב־2013, תשע שנים מוקדם מהצפוי. "לא הייתה טסלה ללא הגופים הרגולטוריים של קליפורניה", אמר מושל קליפורניה, גאווין ניוסום.

במהלך העשור האחרון, SpaceX וטסלה זכו בחוזים פדרליים בשווי של לפחות 18

טסלה הייתה החברה שדיווחה על הרוב המכריע של התרסקויות שגרמו לסדרה של חקירות וריקולים.

צוות המעבר גם המליץ לגנוז זיכוי מס בסך 7,500 דולר עבור רכישת רכב חשמלי – צעד שמאסק רצה מזמן, כיוון שחלק לא קטן מהנהנים מהזיכוי רכשו מכוניות חשמליות מחברות אחרות. "תבטלו את הסובסידיות, זה רק יעזור לטסלה", כתב מאסק בקיץ. המהלך הזה בקושי ישפיע על טסלה, כי לקוחותיה עשירים ולא זקוקים לעזרה, אך הוא יהיה הרסני למתחרות שלה שנאבקות להשיג דריסת רגל בשוק.

ויש כמובן את מגוון החקירות העומדות בפני טסלה, ולא רק סביב עשרות תאונות הקשורות בטכנולוגיה לנהיגה עצמית: הרשות לניירות ערך ומשרד המשפטים חוקרים בנפרד האם מאסק וטסלה הגזימו בהצגת היכולות האוטונומיות של כלי הרכב, ויצרו מצבים מסוכנים שבהם נהגים עלולים להסתמך יתר על המידה על הטכנולוגיה; משרד המשפטים גם בודק אם טסלה הטעתה לקוחות לגבי המרחק שהרבים יכולים לנסוע לפני הצורך לטעון מחדש; המועצה הלאומית ליחסי עבודה בודקת 12 תלונות על נוהלי עבודה בלתי הוגנים שהעלו עובדים במפעלי טסלה; הוועדה לשוויון הזדמנויות בעבודה הגישה בקשה לבית משפט פדרלי לאלץ את טסלה לבצע רפורמות, ולשלם פיצויים לעובדים שהורים שטוענים כי סבלו התקפות גזעניות במפעל בקליפורניה.

רוב החקירות צפויות להיסגר, בוודאי אלה שנמצאות תחת המטרייה של משרד המשפטים, שם התובעת הכללית החדשה, פאם בונדי, לא מסתירה שהיא עוברת קודם כל עבור טראמפ. בחודש שעבר כבר סגר משרד המשפטים תביעה בענייני עבודה של

הרבה ציוצים נשלחו בטוויטר מאז הציג עצמו מאסק כסוג של איירון־מן פרוגרסיבי, אבל מהפך ה־180 מעלות שלו לצד של שמרן רגרסיבי, כולל גם הקרבת תחום שפעם נראה שהיה חשוב לו מאוד: המאבק בהתחממות הגלובלית

BREAKING BARRIERS, DRIVING THE WORLD FORWARD

CLE Coupé החדשה משלבת בין חווית נהיגה ספורטיבית מרגשת לבין מערכות טכנולוגיה אינטואיטיבית ועיצוב חדש ומרהיב.



Mercedes-Benz



נתוני צריכת הדלק, צריכת החשמל וטווח הנסיעה מתפרסמים על פי דין לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק, צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה.

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



רמת הבטיחות גבוהה **7** רמת הבטיחות נמוכה **0**

רמת הבטיחות האזור	תיאור דגם	קוד דגם
7	AMG CLE 53 Coupé, CLE 200 Coupé, CLE 300 Coupé, CLE 300 e Coupé	N/A, 593-4309, 593-4184, 593-4312

נתוני צריכת דלק וחשמל*				
דרגת זיהום אוויר	טווח נסיעה (ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	צריכת דלק בנסיעה משולבת (ליטר/100 ק"מ)	דגם
1	110	209	0.6	CLE 300 e Coupé

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**
זיהום מירבי **15** זיהום מזערי **1**

דרגת זיהום אוויר	צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	דגם
14	משולב 7	CLE 200 Coupé
14	משולב 7.2	CLE 300 Coupé
15	משולב 9.3	AMG CLE 53 Coupé

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקות מעבדה. תקן EU 2017/1151
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומות), התשס"ט 2009

חשמלית ושמה נוסטלגיה



ארבעה עשורים חלפו מאז שפורד קאפרי נעלמה מהבמה, אחרי שנות רווח ונוכחות מסיבית בחלומות הנהיגה הרטובים של בני 18 בכל העולם. עכשיו היא חוזרת, רק שבמקום מנוע v6 גרגרן יש לה יחידה חשמלית חרישית, ובמקום בסיס עצמאי היא נשענת על בסיס של פולקסווגן. ובלגן הזהויות הזה מעלה שאלה חשובה - האם היא עדיין מרגשת?



חווית הנהיגה החשמלית המושלמת

ELECTRIFY YOUR DREAMS



למגוון הדגמים
החשמליים



*נתוני טווח הנסיעה החשמלי הינם לפי בדיקות מעבדה. 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.

טווח נסיעה חשמלי*			רמת בטיחות	דגם	קוד דגם
טווח נסיעה חשמלי	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	דגם			
456	175	BMW iX1 xDrive30	5	BMW iX1 xDrive30	2175 / 2176
450	162	BMW iX2 eDrive20	6	BMW iX2 eDrive20	2435 / 2504
561	170	BMW i4	4	BMW i4	2119 / 2259 / 2405
497	189	BMW i5 xDrive M60	6	BMW i5 xDrive M60	2320
601	206	BMW iX xDrive50	6	BMW iX xDrive50	2578
600	193	BMW i7 xDrive60	5	BMW i7 xDrive60	2058



* נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, תקן (EU) 2017/1151 ועדכוניו **הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

ארבעה דברים שצריך לדעת על פורד קאפרי

מתי היא נוחתת כאן? בעוד חצי שנה כזה, אולי קודם

מי צריך לפחד ממנה? טסלה, יונדאי, פולקסווגן וכל הסיניות

כמה היא תעלה? רבע מיליון, אל תתפסו אותנו במילה

פדיחה אחת? בלמי תוך מאחור



ניר בן זקן | צילום: יצרון

פיתוחים וחידושים. ובכל זאת, כיום היא מוצאת עצמה משתרכת מאחור בכל הקשור להיצע דגמים חשמליים. נכון, במוסטנג מאך-E נסענו כבר לפני כמעט שש שנים, דגם - שאין לו שום קשר למוסטנג בניזן - שהקדים מעט את זמנו בקטגוריית הפנאי-חשמל הפופולרית כל כך כיום. אבל כמו לא מעט יצרניות אחרות (היי במ.וו, הלו ניסאן, מה קורה יגאר), מאז נרשם קיפאון והופסק פיתוח דגמים נוספים. וזו כמובן הייתה טעות שעליה פורד משל-מת כעת. כי בניסיון לענות על הביקוש לחשמליות באירופה, הוחלט לקצר תהליכי פיתוח ולחזק את הקשרים עם המתחרה פולקסווגן. זו שתעניק לאמריקאים פלט-פורמה חשמלית ייעודית (MEB) עבור שני דגמים שבעידן אחר שכנו בצמרת הבניזן - אקספלורר על בסיס ID4 והקאפרי שבה אנחנו נוהגים כעת, על בסיס האח המסוגנן ID5. פס הייצור של שניהם אגב ממוקם בקלן, בגרמניה, והושקעו בו 2 מיליארד דולר.

בלי טיפת נוסטלגיה

למרות שפורד מסוגלת לחדש אייקונים היסטוריים באופן מוצלח (כן, ברונקו), מראה הקאפרי חשמל לא מזכיר במאום את המקור, למעט השם שמתנוסס מלפנים ומאחור. אל תחפשו כאן נוסטלגיה, כי לא תמצאו אחת. אבל הוא כן מרשים בפני עצמו, בין היתר בזכות מניפולציות עיצוריות כמו פס שחור שמחבר בין יחידות התאורה ומייצר אשליית רוחב, פסי הגנה

באליפות אירופה למכוניות סלון (1971-1972) והייתה סופר-פופולרית. זהו, ההיסטוריה המילולית והמעשית מאחורי-נו, ואפשר להתקדם.

זורמים להווה

פורד מחזיקה בהיסטוריה עשירה שכו-ללת לא רק מכוניות שעשו לעצמן שם בסדרות טלוויזיה ממכרות, אלא גם בשורת

מלחמת העולם השנייה, שהגיעו סוף-סוף לגיל שבו יכלו לרכוש לעצמם מכונית וחפשו לא רק עגלה שתביא אותם מ'א' ל'ב', אלא גם כזו שתעורר רגש, תייצר חשק ותהווה סמל סטטוס רחמנא ליצלן. והקאפרי הייתה בדיוק כזו. עם מגוון גדול של גרסאות, מבססיות ומשעממות מבחינת ביצועים, ועד לספורטיביות לכל דבר ועניין. מכונית שזכתה פעמיים



מראה הקאפרי חשמל לא מזכיר במאום את המקור, למעט השם שמתנוסס מלפנים ומאחור. אל תחפשו כאן נוסטלגיה, כי לא תמצאו אחת. אבל הוא כן מרשים בפני עצמו

לא ברור כמה מקוראי שורות אלה היו בני עשרה בשנות ה-70 המאוחרות בואכה שנות ה-80. אפשר להמר שמשוהו כמו 15%, אולי קצת פחות. מתוך אלה, ספק אם אפיי-לו חצי אחוז מסוגל להצמיד את השמות גורדון ג'קסון, מרטין שואו וליאם קולינס לעולם הרכב. או לתקופה, או למשהו. מצד שני, אין שום ספק שחובבי הרכב שבהם, אלה שריפדו את קירות החדר הפרטי בפוסטרים של קונטאש וטסטה רוסה, וזכרים בערגה סדרת טלוויזיה משטרית בריטית בשם "המקצוענים". שואו וקולינס הבלשים הנר-עזים, ג'קסון הבוס. לא הייתי מטריח אתכם לנוסטלגיה הלא-ממש מסעירה הזו, אם לא היה מדובר כאן בפורד קאפרי. סטרסקי והאץ' עם גרנד טורינו, סוני קרוקט וריקו טאבס עם קונטאש וטסטה רוסה, וצמד הבריטים שלא דופקים לאף אחד חשבון עם פורד קאפרי, גרסת העילית, 3.0 ליטר. אני לפחות לא הצלחתי להוריד את העיניים מהמסך ונשבתי שיום אחד תהיה לי כזו. מכוניות אחרות הגיעו והלכו, רובן טובות לאין ערוך מהקאפרי הזו, כך שהיום הזה ממש לא הגיע. ועדיין, זו מכונית של עידן נהדר. רגע, עוד כמה מילים על המכונית ההיא של סוף שנות ה-60 ותחילת ה-70. למעשה, אירופית שהעתיקה את המתכון של המור-סטנג האמריקאית: עיצוב מרהיב ומחיר נגיש הודות למכלולי מרף מוכרים. שילוב שקרץ במיוחד לצעירי הבייבי-בוום שלאחר



SUBARU

FORESTER

עם 4X4 כל המשפחה מטיילת יותר

reventon.pondan



למסלולי טיול 4X4
לכל המשפחה



SUBARU SUV אמיתי זה רק 4X4

סמלת | *8545

צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב ומאפייני הנהיגה ויכולה אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה. התמונות להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

רמת האבזור הבטיחותי



דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**



*נתוני היצרן, על פי דין לפי בדיקת מעבדה. תקן: EU 1151/2017
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
514/526	FORESTER PREMIUM	4
517/527	FORESTER SPORT	4
518/528	FORESTER LIMITED	4
519/529	FORESTER LIMITED PLUS	4

דגם	צריכת דלק משולבת בליטרים ל-100 ק"מ*	דרגת זיהום אוויר
FORESTER PREMIUM, FORESTER SPORT, FORESTER LIMITED, FORESTER LIMITED PLUS	8.1	דרגה 15

לפנים (235), בחירה די מקובלת לדגמים עם יומרה ספורטיבית.

הם לא מונעים ממנה אמנם להתבלבל קצת על אספלט רטוב תוך האצה חזקה, ולהחליק את האחוריים המסוגגנים החוצה מהפנייה בהיגוי יתר קליל, שבקרת היציבות היעילה בדרך כלל לא ממש מצליחה לנטרל. לא נחמד אם זה קורה בהפתעה.

חוץ מזה, יש כאן אחלה יכולת עקיפה או האצה ממהירות נמוכה, וכרגיל בעולם החשמלי, השתנות במהירות ממש גבוהה ולא בדיוק מעניינת בישראל. גם השימוש בכלמי תוף מיושנים מאחור (לא נמאס לכם מזה פולקסווגן?) לא פוגם בהנאה מהנהיגה, שלגמרי נוכח כאן.

כן, אנחנו יודעים, היא חשמלית בלי כוון גרונן V6 שעושה צמרמורת מתחת לגשרים. בכל זאת, אנחנו ב-2025. אה, והיא גם נוחה למדי, למרות חישוקי "20", צמי" גים רחבים ואותו כיוול נוקשה יחסית שעליו חפרנו לכם כבר קודם. ויש לה גם רדיוס סיבוב מצוי, צנוע אפילו מזה של פיאסטה. יופי למי שצריך לחנות ברחובות צפופים.

ככה שלמרות שקאפרי החשמלית לא מצליחה וגם לא ממש מנסה לעורר רגשות נוסטלגיים בעידן החשמל כפי שעושות רנו עם ה-5 וה-4 או פיאט עם ה-600e (נשכח לרגע מהבחירה הלא-לגמרי נוחה לנו בשם הרגם) והפנדה, היא עדיין מתגלה כאחד מהדגמים המשובחים בקטגוריית פנאי חשמל, עם עיצוב ייחודי, ביצועים טובים ואיכויות נסיעה משובחות.

עכשיו נראה אותה מגיעה ארצה והולכת מכות עם חבורת הסיניות שמציפה לא רק את הכביש אלא בעיקר את קטגוריית הפנאי-חשמלי. כשהן מחזיקות בתג מחיר נמוך משמעותית ומציעות לא פחות אבזור, מקום ואפילו ציוני בטיחות מרשימים. ואם תהיתם, אנחנו מוכנים לשים את הכסף שלנו עליה, לפחות בחלק מהמקרים.

ממש רחוק, אסקורט וקאפרי מעידן זקן יותר. ואיזה כיף לגלות שזה ממשיך גם בעידן החשמל. פורד טוענת שהמכונית שבה אנחנו נוהגים כרגע עברה סדרות מפרכות במסלול הניסויים המפורסם בלומל, בבלגיה, הכולל כ-100 ק"מ של קטעי אספלט מכל סוג ומין, לרבות כאלה שמרמים אוטבאן גרמני וכבישי הרים מפותלים בארדנים. יכול להיות, אבל היכן ואיך עשו את זה קצת פחות מעניין - והרבה פחות רלוונטי - מאשר התוצאה הסופית המאוד-מרשימה. כיוול מתלים מוצק, זוויות גלגול צנועות יחסית ולמרות הגה ארוך מדי (3.5 סיבובים מנעילה לנעילה), תחושת הביטחון נוכח מהרגע הראשון. אל תטעו, היא עדיין שוקקת 2.1 טון לפני נוסעים שיצאו הרגע משי-פודייה באור-יהודה, וזה בהחלט מורגש. אבל יחסית למתחרותיה, היא אחת החשמליות היותר ראוי-דינמית שפגשנו.

אותה תחושה מעוררת ביטחון נרשמת לזכות הגומי שפורד בחרו, אחד הפרמטרים הקריטיים, בעיקר בחשמליות כבדות עם כוח בלתי נגמר מרגע הלחיצה הראשונה על דוושת ימין. כאן אלה קונטיננטל אקו קונ-טקט 6 רחבים יותר מאחור (255) מאשר

- < מצבר: 77 קוט"ש
- < הספק: 286 כ"ס
- < מומנט: 55.6 קג"מ
- < הנעה: אחורית
- < זינוק ל-100 קמ"ש: 6.4 שניות
- < מהירות מרבית: 180 קמ"ש
- < טווח: 627 ק"מ

מאוד. הוא מהיר מהמקור הגרמני ב-0.3 שניות זינוק ל-100 קמ"ש (6.4 שניות), ויגלח עוד 1.1 שניות בגרסת הנעה כפולה. אבל זה די חסר משמעות. מערכת הבלימה הרגנטיבית לעומת זאת, מתקרמת מזו של האח הגרמני, והיא מציעה שני מצבים שמופעלים מבורר מצבי הנסיעה (לפנים אחור-הניה) הממוקם בסמוך להגה. אוטו-מטי שמשנה את העוצמה בהתאם לחסרי החיים שנוהגים לפניכם במכוניות עם שם פחות סקסי ומשדרים לרדאר שייוהר, ומצב מוגבר (B) ולא ממש כוחני אבל נעים יותר עבור הנוסעים.

סוללת 77 קוט"ש מבטיחה 627 ק"מ תיאורטיים, בדגש על תיאוריה שכן כל נתון שנציין כאן, זכאי לתוספת בערבון מוגבל. רק בארץ נדע כמה הוא צורך בפקק אחר הצהריים של איילון ובוה של הבוקר ברחוב אבן גבירול. טעינה מהירה (135 קילוואט) תמלא אתכם מ-10% ל-80% תוך חצי שעה.

היא נוסעת

פורד עשתה לעצמה שם של קפדנית היסטורית בכיוול מערכות מתלים. פוקוס, פיאסטה, מונדיאו הן דוגמאות מהעבר הלא-

שחורים סביב המרכב לאשליית גובה וצב"ע שחורה לקורות A לטובת מראה דינמי. התוצאה מוצלחת יותר מזו שניבטת בתמוך נות. האמינו לנו.

גם בסביבת הנהג לא תמצאו בדל רומי נטיקה, אבל היא מודרנית ומרשימה. עם מסך מגע ענק (14.6") בעל מנגנון זווית הטיה יעיל. הוא רק מוצב נמוך למדי וחלק מהאייקונים, ובהם למשל בורר מצבי נהיגה ומערכות הרכב הלא-בדיוק זניחים, קטנים מדי ופוגעים בנוחות התפעול. כך גם לגבי המתגים על ההגה שלא ברור כמה לחץ צריך להפעיל עליהם כדי שיעבדו.

עד כאן זה בסדר למדי, ומכאן זה הופך לקצת פחות. והאחריות היא על פולקסווגן שתרמה לקאפרי לוח מחוונים צנוע מדי (5") ובעיקר את מנגנון פתיחת חלונות הגרוע בעולם שחוסך מתג אחד מתוך הארבעה הרגילים, אבל דורש הפעלת מתג מיוחד שבוחר בין חלונות קדמיים לאחוריים. אנחנו חייבים להחליף מילה בצד עם מי שהתלהב מהרעיון הזה ואמר לעצמו - "וואו, איך לא חשבו על זה קודם". איכות חומרי התא אינה אחידה עם פלסטיק מחורספס ונוקשה בדיפוני הדלתות לצד יריעות מוצלחות יותר.

תנוחת הנהיגה טובה יחסית, אבל אפשר היה להתרגל לעוד תמיכה צידית, ולקורות A פחות רחבות שפוגמות בשדה הראייה בפניות שמאלה. אפשר היה גם להשתמש בשמשה אחורית גדולה יותר. חרי-משמעות. אפרופו, הממדים כמעט זהים לרכב הפנאי של פולקסווגן, ובדומה לו יש ים של מקום עבור היושבים מאחור. לרגליים ולראש. תא המטען הגדול (572 ליטר) כולל תא ייעודי לכבל טעינה ולא, אין שום מקום אחסנה מתחת למכסה האי-מונע הקדמי.

גם מערכת ההנעה וזהה לפולקסווגן, עם בחירה בין הנעה אחורית (286 כ"ס) או כפולה (340 כ"ס), ואנחנו יכולים לאשר שגם עם הנעה אחורית הקאפרי מהיר.

היא עדיין שוקלת 2.1 טון לפני נוסעים שיצאו הרגע משיפודייה באור-יהודה, וזה בהחלט מורגש. אבל יחסית למתחרותיה, היא אחת החשמליות היותר ראויות-דינמית שפגשנו



CHEERY

סופסוף
חשמלית
להתאהב בה



THE FUTURE IS UNSTOPPABLE

*3511

FX EV SENSE
החל מ-
₪151,990



freesbe

המחיר מתייחס לדגם FX EV SENSE, לפי מחירון 2025003, המחיר כולל אגרת רישוי הינו 153,962 ₪, לא כולל צבע מטאלי, פנינה או מיוחד. מינימום 100 יחידות במלאי. אין כפל מבצעים והנחות. בכפוף למחירון היבואן ולמלאי, התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**



טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)*	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)*	דגם
430	155	FX EV בנוזין אוטו חשמלית

* נתוני היצרן, עפ"י בדיקות מעבדה. תקן WLTP.#

רמת האבזור הבטיחותי:



רמת בטיחות	דגם	קוד דגם
7	FX EV אוטומט SENSE/SENSE TT	29/32
7	FX EV אוטומט COMFORT/COMFORT TT	30/31
7	FX EV אוטומט NOBLE/NOBLE TT	23/22

גדול בקוריאה



עם האיוניק 5 יצא ליונדאי דגם פגז, ניסיון חשמלי ראשון שהתגלה כהצלחה מסחררת. על הבסיס הזה היא פיתחה את ה-9 הגדול עם מקום לשבעה נוסעים. נהיגה של עשרות שעות לאורך 1,000 ק"מ על כבישי דרום-קוריאה הספיקה כדי להחליט עד כמה הוא מוצלח

בים של SUV סוף סוף חשמלית מרווחת באמת

7 מקומות מרווחים • כסאות קפטן • טווח נסיעה עד 486 ק"מ

החל מ- **212,990 ₪**



***4946**

MAXUSOFFICIAL.CO.IL

חוננו
מקבוצת בלייליוס

המחיר מתייחס לדגם MIFA 7 LUXURY ואינו כולל אגרת רישוי בסך - 2,643 ₪ - 3,693 ₪, התמונה להמחשה בלבד.

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**



שם	צריכת חשמל (וואט / שעה ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
MIFA 7 LUXURY	196	415	1
MIFA 7 PREMIUM LONG RANGE	199	486	1

נתוני היצרן עפ"י בדיקת המעבדה. תקן: 715/2007EC.
הדרגה מחושבת עפ"י תקנות אוויר נקי. (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009



רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם
6	MIFA 7 LUXURY
6	MIFA 7 PREMIUM LONG RANGE



ניר בו זקן | צילום: יצרן

בדיוק כמו שמבטיח דף הנתונים. ויש עוד פרט קטן ולא בלתי חשוב – היא עשתה את זה בטמפרטורה של אפס מעלות. נראה סיביות ואירופיות שמסוגלות לזה.

קצת יותר מהאחות

30 שעות קודם לכן התיישבתי בפעם הראשונה מאחורי ההגה של איוניק 9. זו שמבוססת על הפלטפורמה הייעודית והמקדמת שהוצגה לראשונה באיוניק 5 לפני ארבע שנים. פלטפורמה כה מתקדמת לזמנך, עד שגם היום, ולמרות השינויים האולטימטיים שהתפתחו בה, היא עדיין נחשבת לאחת המתקדמות מסוגה, אם לא המתקדמת מכולן.

ה-9 שנקרא בעצם 7 כשעוד היה אביטיפוס לפני שלוש שנים וחצי, בהתאם למספר המורשים שהוא מציע, מצטרף למעשה ל-9 EV של האחות קיה, שמשווק כאן כבר זמן מה. ליונדאי יש עוד כמה סנטימטרים לאורך ולבסיס הגלגלים, עוד קצת כוח מנוע, ובהתאם כמה עשיריות שנייה פחות בוינוק מעמידה ל-100 קמ"ש. ובעיקר סוללה גדולה

הוא ענק, ובכל זאת לא נראה מגושם מדי. גם בגלל יחידות תאורה מעניינות מלפנים וגם בגלל אלה שמאחור שמזכירות לי תאורה של רכב Follow Me על מסלולי שדה תעופה

מנהגי משאיות שנאלצים לעקוף אותי. אני מגיע בסוף לעמדת טעינה, עם 2% סוללה ופחות מ-10 ק"מ של טווח. לא מומלץ לקרר ראי עם בעיות לב. וגם כאן כל העמדות תפוסות, אבל כבר אין לי ברירה ואני ממתין בסבלנות עד שנהג איוניק 5 יסיים ויפנה את אחת מחמש העמדות המהירות עם 350 קילוואט כל אחת. במהירות פנטסטית, בשונה מאירופה ויש ראל. ככה זה כשהכביש עמוס בחשמליות של יונדאי וקיה עם ארכיטקטורת חשמל מתקדמת, שמסוגלת אשכרה לנצל את מה שהעמדה יודעת לתת. פחות מחצי שעה לאחר מכן סוללת ה-110 הקילוואט הענקית מלאה ל-80%, בקצב מרבי של 240 קילוואט.

תוך 24 דקות מ-10% ל-80%. אבל מול העמדה הראשונה משתרך תור ארוך של חשמליות ממתונות. מערכת הניווט מדלגת אותי לעמדה אחרת אבל היא רק בשלבי הקמה ועדיין לא מחוברת לרשת החשמל. מפלס החרדה קצת עולה כי אני כבר מתחת ל-10%. זמן מצוין – בתקווה שלא מאוחר מדי – לעבור למצב "אקו", לנטרל את החימום ברכב כשבחוף משהו כמו 0 עגול של מעלות צלזיוס, בלי חימום לתחת או להגה. אפילו את הטלפון אני מסיט ממשטח הטעינה האלחוטי, כדי לחסוך עוד כמה מיליוואטים. וכמוכן, חותך חזק במהירות. משויט נינוח ב-100 קמ"ש להודחלות ב-60 קמ"ש בנתיב הימני וכנראה ים של קללות

איפשהו באמצע הדרך בין בוסאן לסיאול אני מבין שכבר לא אצליח לחזור לבירה הדרום-קוריאנית מבלי לעצור לטעינה



בדרך. ואני נשבע שלא נסעתי מהר. אי אפשר לחרוג מהמהירות המותרת כאן. חושבים שרק אצל השכנה שלה מצפון עוקבים אחריכם? מסתבר שלא. הדרומית היא מדינה שבה כל מאה מטר מוצבת מצלמת מהירות, כולל מקטעים ארוכים שמורדים מהירות ממוצעת. מי שלא מקפיד על מד המהירות או דואג מבעוד מועד להפעיל את בקרת השיוט על "מותר פלוס חמישה אחוז" – עשוי לחוות אסון פיננסי.

אפרופו, ליונדאי יש כיום את אחת ממערכות הטעינה המתקדמות בתעשייה, ודרום-קוריאנה מרושתת היטב בעמדות מהירות. ממש מהירות. אז תכננתי להגיע עם 10% לעמדה אולטרה-מהירה כדי לבדוק אם איוניק 9 הענק, האח השלישי במשפחת החשמליות המתקדמות של יונדאי, יסגור את המרוץ לטעינה מובטחת

#1 | #3 smart choice.

The all electric premium SUV
Styled by Mercedes-Benz.

עכשיו גם בליסינג הישיר של כלמוביל



גדעון עתירי / No.No.No.No.Yes®



*3224

באולמות התצוגה של מרצדס-בנץ: הרצליה | ירושלים | חיפה | באר-שבע | כלמוביל Colmobil

*רכב בבעלות הלקוח ומימון ע"י כלמוביל פתרונות מימון לרכב בע"מ (מ.ר. 54683) וכפוף לתנאיה. אי עמידה בפרעון ההלוואה או בהחזר האשראי עלולה לגרור חיוב בריבית פיגורים והליכי הוצאה לפועל. הכל כפוף לתנאים שבמסמכי ההתקשרות של העסקה. נתוני טווח הנסיעה וצריכת החשמל מתפרסמים על פי דין לפי בדיקות המעבדה. טווח הנסיעה וצריכת החשמל בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה, ועל כן הם יכולים להיות שונים בהשוואה לנתוני המעבדה.

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

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

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EU 2018/858
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומות), התשס"ט 2009

רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
6	smart #1 Pro+/smart #3 Pro+	1557-3,10/1557-7,15
7	smart #1 Premium/BRABUS	1557-2,9/1557-4,11
	smart #3 Premium/ 25th Anniversary Edition/BRABUS	1557-5,13/1557-6,14/1557-8,12

נתוני צריכת חשמל*			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
smart #1 Pro+	174	420	1
smart #1 Premium	167	440	1
smart #1 BRABUS	179	400	1
smart #3 Pro+	168	435	1
smart #3 Premium/ 25th Anniversary Edition	163	455	1
smart #3 BRABUS	176	415	1

לרגליים. וגם צמד מסכי 14.6" על גב המושבים הקדמיים לטובת הסדרה שהילדים שלכם צופים בה בדיסני פלוס. יש סוללת שקעי USB לכל אחד מהנוסעים ויחידת מיזוג אחורית נפרדת עם פתחים לכל שורה, שפועלת רק כשיושבים שם נוסעים, כדי למנוע בזבוז אנרגיה ולהגדיל את הטווח. חכם. מאוד.

מהיר מ-GTI

לאיוניק 9 יש שלוש מערכות הנעה אפשריות עם מנוע אחורי ו-218 כ"ס, או שני מנועים והנעה כפולה עם 308 כ"ס או 428 כ"ס כמו ברכב המבחן. והענק הזה מאיץ כך ל-100 קמ"ש ב-5.2 שניות - חצי שנייה מהיר יותר מגולף GTI. אחת, עידן החשמל שמחק את כל מה שידענו על מיאוצי רמזורים. בכל מקרה ובכל מצב יש כאן תחושה קבועה של עודף כוח ולמרות שהשארתי את כל נציגי משפחת בן זקן בארץ, אני משויי כנע שגם בתפוסה מלאה בעליות של רמת הגולן לא יהיה מחסור בסוסים.



איכות חומרים גבוהה מאוד, ותחושה שהמכונית הזו לא משפילה עיניים מול מותגי יוקרה. אפילו לא לרגע. בשורה השנייה אפשר לבחור בין ספסל לשלושה לביץ צמד מושבי קפטן עם כל הפינוקים שיש מלפנים, כולל חימום, אורור, עיסוי, כיוון חשמלי ואפילו הדרם

מרגיש כאן מיד בנוח, למרות שזו פגישה ראשונה בהחלט עם דגם חדש לחלוטין, ושניכם עדיין נמצאים בשלב ההיכרות. גם הקונסולה המודולרית בין המושבים שניתנת להזזה מוכרת מאיוניק 5, וגם מושב נהג סופר-נוח עם אפשרות התאמה לכל כיוון אפשרי. וכל אלה מציגים

יותר ומקדם גרר נמוך יותר, שילוב שמבטיח טווח של בין 550 ל-620 ק"מ, כ-10% יותר מה-IQ9EV.

יונדאי מצליחה להשיג את מקדם הגרר הנמוך יחסית לרכב שכזה (0.26), זהה למרצדס EQS SUV, הנחשב לאחד הטובים בקטגוריה) מבלי להיות מכווער. הוא ענק, ובכל זאת הוא לא נראה מגושם מדי. גם בגלל יחידות תאורה מעניינות מלפנים וגם בגלל אלה שמאחור שמזכיר רות לי תאורה של רכב Follow Me על מסלולי שדה תעופה. על מערכת המצלמות במקום מראות הייתי מוותר בשמחה, גם במחיר של להיות שני למרצדס. זה עובד טוב יותר ממערכות קודמות של היצרנית (היי ג'נסיס) וגם משפר את שדה הראייה, אבל אחרי 18 שעות וכמעט 1,000 ק"מ, זה עדיין לא משכנע. סביבת הנהג מוכרת לכל מי שישב ביונדאי מודרנית מהשנים האחרונות. צמד מסכים גדולים (12.3) כלוח מחוונים ומסך מגע, מתגים פיזיים לתפריטים שונים ובקרת אקלים. היתרון הוא שאתה

יש סוללת שקעי USB לכל אחד מהנוסעים ויחידת מיזוג אחורית נפרדת עם פתחים לכל שורה, שפועלת רק כשיושבים שם נוסעים, כדי למנוע בזבוז אנרגיה ולהגדיל את הטווח



הצטרפו ל- 4,000,000 לקוחות ברחבי העולם* שבחרו בטכנולוגיה הסופר היברידית של כפצ



AVRAHAM.

SEAL U DM-i

**טווח היברידי משולב
עד 1,125 ק"מ****

כפצ
BUILD YOUR DREAMS

*4904 | bydauto.co.il

*כולל NEV, בהתאם לנתוני יצרן. ** טווח הנסיעה המוצג הינו טווח נסיעה משולב משוקלל כמפורט במפרט הרכב באתר החברה. טווח הנסיעה המרבי עשוי להשתנות ומושפע מגורמים שונים, כגון, אך לא רק: אופי השימוש, אופן הנהיגה וטעינה, מזג אוויר, תנאי הדרך, גיל הסוללה ותחזוקת הרכב. כמו כן, טווח הנסיעה עשוי להיות שונה בין רמות גימור. התמונה להמחשה בלבד.

דרגת זיהום אוויר**				זיהום אוויר		בטיחות		
דרגת זיהום אוויר	טווח נסיעה (ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	צריכת דלק בנסיעה משולבת (משוקללת) (ליטר/100 ק"מ)	דגם	רמת הבטיחות האבזור	תיאור דגם	קוד דגם	קוד דגם
1	80	210	0.9	BYD SEAL U DM-i Boost	6	BYD SEAL U DM-i	Boost	Boost
1	125	179	0.4	BYD SEAL U DM-i Comfort	6	BYD SEAL U DM-i	Comfort	Comfort
1	70	235	1.2	BYD SEAL U DM-i Design	6	BYD SEAL U DM-i	Design	Design

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

דרגת זיהום אוויר**

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

ציון רמת האבזור הבטיחותי לרכבים שימסרו החל מיום 1.1.2025 יתכן פער בין צריכת החשמל בתנאי מעבדה לבין צריכת החשמל בפועל. *נתוני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה, תקן: EC/715/2007 **הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומות) התשס"ט 2009

ארבעה דברים שכדאי לדעת על יונדאי איוניק 9

באיזה קטגוריה הוא? קיה EV9, וולוו EX90, ני EL8, כאלה

מתי וכמה? ב-2026, כמעט חצי מיליון שקל

איפה חונים איתו? בעיה, לא סתם ככה ברחוב

למה צריך אותו? כדי להסיע את הילדים של כל השכנים



ביונדאי יכולים להתקומם כמה שבא להם, אבל חצי מיליון שקל עבור מכונית עם הסמל שלהם זה עדיין המון כסף. כן, זה אמנם חצי מיליון פחות ממה שמרצדס מבקשים על ה-EQS SUV, אבל חוקי המשחק הם עדיין כאלה שבהם מותגי יוקרה גרמניים יכולים לדרוש בונוס על התדמית



כן, זה אמנם חצי מיליון פחות ממה שמרצדס מבקשים על ה-EQS SUV, אבל חוקי המשחק הם עדיין כאלה שבהם מותגי יוקרה גרמניים יכולים לדרוש בונוס על התדמית. אבל גם אם יונדאי ישראל לא תמכור המוני איוניק 9, זהו רכב שמציב את היצרנית הדרום-קוריאנית במקום גבוה. מאוד גבוה.

מתקרמת וחשיבה חכמה בכל הנוגע לשימושיות משפחתית. אני מוכן להתערב שלפחות קובעי המדיניות שהגו אותו הם הורים לשלושה ילדים לפחות. והוא יהיה יקר. אבל ממש יקר. ביונדאי יכולים להתקומם כמה שבא להם, אבל חצי מיליון שקל עבור מכונית עם הסמל שלהם זה עדיין המון כסף.

לשמשות כפולות (מלפנים ומאחור) ומערכת לנטרול רעשים באמצעות הד חוזר מ-14 רמקולים של BOSE.

וכן, במגבלת התנועה הדרום-קוריאנית והפחד לבלות במרתפי המשטרה המקומית, גילינו שגם היכולת הדינמית טובה יחסית. היינו שמחים לקצר מעט את פעולת ההגה (כ-3 סיבובים מקצה לקצה) אבל בתמורה הוא מעניק כושר תמרון טוב ביחס למידות הענק. וגם כאן יש אפשרות להסיע אותו לתוך חניה צפופה רק באמצעות השלט. מבקרי קניון רמת אביב יכולים להירגע.

תרגיל ביוקרה

זה נכון שהאיוניק 9 לא הותיר אותנו נפעמים כמו אחרי הנהיגה הראשונה באיוניק 5 לפני כמעט ארבע שנים. גם כי ה-5 הציב רף מאוד גבוה וגם כי התחרות כיום עזה פי כמה. ולמרות זאת, ה-9 משאיר רושם טוב מאוד, עם רמת ביצוע גבוהה, טכנולוגיה

יודעים מה, כולל תא מטען ענק (620 ליטר) מלא עד הקצה וקרוואן נגרר מאחור (עד 2.5 טון).

מערכת הבלימה הרגנרטיבית היא המוכרת והמתקדמת של יונדאי, עם חמישה מצבים בשליטה ידנית ממנופים נוחים מאחורי ההגה - שזו הגישה המועדפת עלינו בחשמליות. המצב העוצמתי ביותר מאפשר לנהוג בלי להזיז את רגל ימין מהמצערת. המצב האוטומטי כולל התאמת מהירות למכוניות אחרות באמצעות נתונים מהרדאר, ובדרום-קוריאנה גם עם נתונים מערכת ניווט והאטה עצמית לפני מצלמות מהירות, צמתים, כיכרות וגם בקרבת בתי ספר. מעולה.

איכות הנסיעה טובה מאוד, בעיקר בהתחשב בכך שאין כאן מערכת מתלים מתקדמת, קפיצי אוויר או בולמי זעזועים אדפטיביים. רק כיוול מוקפד כמו פעם. בידור הרעשים מרשים לא פחות, הודות

מצבר: 110.3 קוט"ש

הספק: 428 כ"ס

מומנט: 71.4 קג"מ

הנעה: כפולה

זינוק ל-100 קמ"ש: 5.2 שניות

מהירות מרבית: 200 קמ"ש

שווה: 550 ק"מ

7 ססאטאן

היברידי חשמלי (PHEV)

עם טווח נסיעה של כ-1,200 ק"מ

(אדלר תומסקי & דרשביטקי) שיתודו



ססאטאן | אסמאס

כלמוביל
Colmobil

*נתוני צריכת הדלק, צריכת החשמל וטווח הנסיעה מתפרסמים על פי דין לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק, צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה.



קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
4	Premium	7
5	Luxury	7



דרגת זיהום אויר לרכב מנועי**

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקות מעבדה, תקן EU 2017/1151
**הדרגה מחושבת לפי תקנות "אוויר נקי" (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009

*נתוני צריכת דלק וחשמל			
דגם	צריכת דלק בנסיעה משוקללת (ליטר/100 ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה (חשמלית) (ק"מ)
Premium, Luxury	0.7	187	91 ק"מ



הפרחח של משפחת המלוכה

ריינג' רובר נחשב לבעל דם כחול בתעשיית הרכב, ובכלל לא משנה שבעלת הבית שלו היום היא חברה הודית. ועדיין, גרסת SV לריינג' ספורט היא משהו אחר. עזבו שטח, מדובר בחיית אספלט יוצאת דופן, עם ביצועים קיצוניים. שלחנו נהג מרוצים כדי להתרשם ממנה



כבר לא מצטופפים בדרך לחג

MITSUBISHI OUTLANDER

רכב 7 מקומות האהוב והנמכר* בישראל

* על פי דו"ח קארזון לחודש ינואר 2025. נתוני צריכת הדלק מתפרסמים על פי דין לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב וממאפייני הנהיגה.

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

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

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

* 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

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
590-234	אאוטלנדר INTENSE	3
590-263, 590-259, 590-262, 590-264 590-260, 590-255, 590-257	אאוטלנדר INSTYLE PLUS, PREMIUM PLUS, LUXURY PLUS, EXECUTIVE LUXURY TTH PLUS, LUXURY 4X4 PLUS, LUXURY 4X4 TTH PLUS	6
דגם	צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	דרגת זיהום אוויר
אאוטלנדר INTENSE, EXECUTIVE, INSTYLE PLUS, PREMIUM PLUS, LUXURY PLUS, LUXURY TTH PLUS	8.7	15
אאוטלנדר LUXURY TTH 4X4 PLUS, LUXURY 4X4 PLUS	9.0	15

אפרופו משקל, אם אתם בעניין של להקטין אותו, תמיד עומדת לרשותכם האופציה לרכוש ארבעה חישוקי 23" עצומים מקרבון. גלגלים כאלה שעליהם מרכיבים צמיגים. זה יעלה לכם רק 100 אלף שקל ויחסוך 35.5 ק"ג מהמשקל



ארז ליבן | צילום: יצרון

בריינג' ספורט SV היוצא – הוא מספק דחף אדיר בכל מצב. עד כדי כך שקשה עד בלתי אפשרי. למצות את היכולת שלו על כבישים ציבוריים.

גם הביצועים טובים משמעותית לעומת העבר, עם 3.8 שניות בלבד ל-100 קמ"ש, בדרך ל-290 קמ"ש מרביים. אלה מספרים מאוד מרשימים, בכל קנה מידה, גם אם המתחרה הכי ישיר שלו, פורשה קאייז טור-בו GT, יהיה מהיר יותר ברמזור (3.3 שניות ל-100 קמ"ש) ובאוטובאן (300 קמ"ש מרביים). לביצועים האלה אחראית גם תיבת שמונה הילוכים אוטומטית משוּבחת מבית ZF, עם תגובות סופר-מיידיות ואקטרה-מרשימות במצב אוטומטי, או בשלי-טה ידנית נוחה דרך המנופים מאחורי ההגה, מהירה כמעט כמו תיבה כפולת-מצמד רק בלי המינוסים של האחרונה. ההנעה כפולה-קבועה, אחורית בבסיסה עם העברת כוח לפנים לפי דרישה, דיפרנציאל מוגבל החלקה מאחור וללא הילוך כוח. די נו, אף אחד לא צריך כזה בריינג' ספורט, בחייאת. אף אחד גם לא באמת צריך סעפת פלי-טה אקטיבית עם צליל ארטילריה של מלחמת עולם שבכל זאת צנוע יותר מזה של ה-SVR. כנראה בגלל תקנות זיהום אוויר ושמירה על איכות האוזניים של עוברי האורח. הוא גם מבטיח להיות חסכוני יותר בדלק, הודות למערכת היברידית קלה (48V) שנוספה. וזה מעניין בדיוק את אותם אנשים שקונים אותו ומוטרדים מעליית מחיר הדלק. שזה בערך קצת פחות מאף אחד.

הנדסה של לוטוס

ה-SV הוא דגם ראשון שלנדר רובר מציגה מאז מונה לתפקיד המנהל הראשי בחברה

הלב של ב.מ.וו

רגע, לא היה משהו דומה בשם SVR בדגם הקודם? ובכן כן, רק שהבידול העיצורי בי ברור הזה מסתכם בפגושים אגרסיביים יותר עם מסיט אוויר מלפנים ורביעיית מפלטים מאחור. אפילו את השימוש בקרבון למכסה המנוע לנדר רובר הצניעה הפעם על ידי צביעה מלאה. אז לא, כמעט שאין כאן הבדלים בהשוואה לספורטדז'זל של השכ"גים, אלה שמתגוררים במגרלי אקירוב. לפחות בחניה, עד שתגיעו.

גם סביבת הנהג דומה, מדי. נכון, יש תצוגה שונה בלוח המחוונים הדיגיטלי (13.7"), עם מד G מיותר. יש גם מנופי שליטה ידנית גדולים בהילוכים (המוארים בארום במצב נהיגה ספורטיבי, איזה יופי) ומושבים קדמיים עם תמיכה משופרת ורעידות מובנות בהתאם לצליל מערכת השמע של מרידיאן, כדי להבטיח חוויית שמע רבי-ממדית. את אנשי לנדר רובר היא מאוד מרגשת, וכנראה זו הסיבה שהם הקדישו לה חלק משמעותי מהמצגת. אותי זה עניין פחות, וגם גרם לי לקצת חששות מחוויית נהיגה פושרת. אחרי הכל, אם אתה זקוק לאפקטים כדי להעצים יכולת דינמית, כנראה שהיכולת לא מרשימה מספיק בפני עצמה. לא ככה?

במילה אחת, לא. בשתי מילים, ממש לא. בשונה מהגישה של חטיבות הביצועים הגרמניות מבית M ו-AMG, לנדר רובר נמנעה מסיוע חשמלי ולכן נחלצה מנשיאת סוללות כבדות ומכבירות. היא כן בחרה להשתמש באחד ממנועי הבנזין הטובים ביותר של זמננו – V8 כפול מגדשים בנפח 4.4 ליטר, תרומת לא אחרת מב.מ.וו M5. עם 635 כ"ס – שהם 60 יותר מה-V8 עם מגדש-על

לעשות. כי כסף וזה. לפנק את קהל היעד ברכב פנאי שנראה כמו שטח אבל בעצם יודע בעיקר לנסוע ממש מהר על הכביש. ועובדה. הספורט, שרחוק היה מה-DNA של ריינג' רובר כמו שמנה צמחונית רחוקה מתפריט של ה"מיט-בר", הפך לנחשק הרבה יותר מאחיו הבכור והכניס כסף רב וחשוב מאוד לקופה ההולכת ומצטמקת של היצרנית. עד כדי כך שלנדר רובר החליטה לייצר בהמשך גם את הוולאר והאיווק, שני דגמים נוספים שמוזהים יותר עם בתי קפה בהרצ'ליה פיתוח ופחות עם משעולי הרים בהיילנדרס של סקוטלנד.

עכשיו אנחנו כבר ברור השלישי של הספורט, כעת עם גרסת קצה ספורטיבית ממש המכונה SV (ר"ת של Special Vehicle), הדגם החזק והמהיר (והמיוחד) ביותר בתולדות היצרנית הבריטית, כזה שמשתמש בשורה ארוכה של רכיבים מכאניים אקזוטיים של ממש, כולם מיועדים לאספלט, חלקם אפילו למסלול המרוץ.

כשהריינג' רובר ספורט הוצג לראשונה לפני שני עשורים, הוא היה בן חורג במשפחת רכבי השטח של היצרנית הבריטית. אם לדמות זאת למשפחת המלוכה הבריטית, אז בעוד הריינג' המקורי הוא הנסיך וויליאם, הספורט היה הארי. ילד שני שחייב להיות שונה, מיוחד ופרובוקטיבי כדי למשוך תשומת לב ולבלוט מול אחיו המושלם, בועט במוסכמות ארוכות השנים של שושלת האצולה. במקרה של לנדר רובר הוא היה הראשון שפול במובהק ליכולת כביש גבוהה, שכמובן באה על חשבון העבירות בשטח. הקליים-טורפיים של המותג.

עבור חסידי לנדר רובר מדובר היה בחילול הקודש. תארו לכם שבלנסטון יחליטו פתאום לייצר נעלי עקב, שפורשה תייצר רכב פנאי. רגע. לנדר רובר עשתה בעצם את מה שכל יצרניות היוקרה האחרות, וגם יצרניות הספורט, וגם יצרניות הפאר, החליטו



- < מנוע: V8, טוויין-טורבו בנזין, 4.4 ליטר
- < הספק: 635 כ"ס
- < מומנט: 76.5 קג"מ
- < גיר: 8 הילוכים אוטומטי
- < הנעה: כפולה
- < זינוק ל-100 קמ"ש: 3.8 שניות
- < מהירות מרבית: 290 קמ"ש



NEW TAVASCAN 100% ELECTRIC



AVRAMI

ONE OF US

לנועזים שמחפשים את הבלתי שגרתית,
לאלו שרוצים לפרוץ את גבולות הבלתי אפשרי.
CUPRA TAVASCAN החדשה, 100% חשמלית
עם עיצוב חדשני, טכנולוגיה מתקדמת,
וביצועים מסעירים שייקחו אתכם הכי רחוק שאפשר.

CUPRA

לפרטים: *6331 | CUPRAOFFICIAL.CO.IL

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, ועל כן הם יכולים להיות שונים בהשוואה לנתוני המעבדה. התמונה להמחשה בלבד.

צ'מפיון מוטורס



דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי **



*נתוני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה, תקן: 715/2007*2023/443AX
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (נילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומות) התשס"ט 2009

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
1626-001	CUPRA TAVASCAN ENDURANCE	7
1626-002	CUPRA TAVASCAN ENDURANCE IMMERSIVE	7
1626-003	CUPRA TAVASCAN VZ ADRENALINE	7

נתוני צריכת חשמל*			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום
CUPRA TAVASCAN ENDURANCE	151 KW	569	1
CUPRA TAVASCAN IMMERSIVE	155 KW	558	1
CUPRA TAVASCAN VZ ADRENALINE	167 KW	516	1

ארבעה דברים
שכדאי לדעת על
ריינג' רובר ספורט SV

כמה עולה התענוג?
1.6 מיליון שקל, אחרי רישוי
ולפני ביטוח

מי רוצה להתחרות בו?
פורשה קאייין טורבו, אודי RS
Q8, ב.מ.וו X5 M, כאלה

כמה עולים חישובי קרבון
אופציונליים?
רק 100 אלף שקל

מי יקנה אותם?
כולם, איזו שאלה

ההתערבות של בקרת היציבות - האגרסיבית מדי בדרך כלל - השומרת על פתאים. אפשר לנתק אותה גם לחלוטין, אם ממש בא לכם.

למערכת ההגה יחס ישיר יותר, ובכך הוא הופך למהיר ומדויק בהרבה, בעוד היגוי אחורי הוא ציוד תקני ומאוד מבורך, עם כיוול אגרסיבי יותר. עד כדי תחושה של שבירת חוקי הפיזיקה, עם היענות לא ממש נתפסת של החרטום הענק והכבד לשינויי כיוון. גם בעיר זה ממש לא רע, והוא מקטין את קוטר הסיבוב ב-1.6 מטר (10.9 מטר), צנוע ממשפחתית קומפקטית.

הורדת הכוח לאספלט מרשימה מאוד כצפוי מגומי במידה 305 מאחור והנעה כפולה עם מתלים אקזוטיים, ומאפשרת לפתוח מצערת מאור-מאור מוקדם ביציאה מהפנייה, מהר יותר וחזק יותר מכפי שאפי' שר היה לצפות. ולדואגים, בלי תת-היגוי שמקרב במהירות את מעקה הבטיחות. אחרי הכל, ה-SV הוא ללא רק החזק והמהיר ביותר שלנדר רובר ייצרה מעולם, הוא גם הכי ספורטיבי ודינמי, באופן שממש מאיים על ההגמוניה של פורשה. ומה שממש חביב עלינו הוא שהספורט החדש הזה עושה את כל זה כמעט בלי פוזה ויזואלית. עד כדי כך שעל אף שאיני חסיד של דגמי פנאי-ביצועים, ה-SV הזה גרם לי לחשוב על כך מחדש.

הפחתה שלה מסייעת משמעותית לפעולה יעילה בהרבה של המתלים, ושמידה על מגע אחיד ורציף של הגומי הרביק - מישלן פיילוט ספורט S5 במקרה זה - עם האספלט. מצד שני, אם חלילה תיסעו בתל-אביב ותפי' גשו בכור תמים או בשבר אספלט שהסתננו להם לרחובות העיר הסלולה למופת, תגלו מיד מה זה עושה להשקעה שלכם. רמוז, לא דברים טובים.

אופציה שכן הייתי מסמן עליה וי הם בלמים קרמיים - מלפנים עם קאליפר של שמונה בוכנות מבית ברמבו ודיסק בגודל 440 מ"מ - שמספקים יכולת האטה פנוי מנלית גם בהתעללות ממושכת, וחוסכים עוד 34 ק"ג מהמשקל הבלתי מוקפץ. וזו הייתה פיתנו "איך להשקיע משהו כמו 50 אלף שקל בכל פינה של רכב שעולה ממילא 1.6 מיליון".

בתנאי קיצון

עכשיו לחדשות הפחות משמחות. מסלול הנהיגה שלנדר רובר אירגנה עבורנו כלל פיסת אספלט צרה המדמה תחרויות טיפוס גבעה. ככה בא להם. רחוק מאוד מהאיריאל שאומר מסלול מרוץ מסודר עם המון רוחב אספלט ויכולת להאיץ ברכב הכבד עד הקצה, ולכלום ברגע האחרון ללא חשש.

ובנוסף לכל הצרות אירגן לנו גרל חורף כביש רטוב וחלק מדי. בשורה התחתונה, קחו פרארי 12 Cilindri חרשה למסלול ג'ימקאנה במגרש החניה של קניון בעפולה, וקיבלתם פחות או יותר את אותם תנאים. אה, וגם ההגה ימני.

בניגוד אליי, ה-SV לא ממש התרגש מהתנאים המאתגרים. כמו מכוניות ספורט טובות אחרות עם סט מרשים של מכלולים מעולים, גם הוא מסוגל להעניק את אותה תחושה מוכרת של התכווצות סביב הנהג. ובכך הוא שונה מהותית - עד כדי כך שהוא כמעט מכונית אחרת לגמרי - מהספורט הרגיל. על גלגל ההגה מוצב מתג "SV" שלחיצה עליו מעבירה את כל המערכת למוצב האגרסיבי ביותר, ויש גם מצב "מסלול" (TracDSC) שמקטין את מידת

מחוברים אחד לשני באמצעות צינורות הידראוליים (ימין-שמאל ולפנים-אחור). זה סידור דומה לדגמי קצה של מקלארן, ואני חושב שזה אומר פחות או יותר הכל.

הם מאפשרים כך שליטה על המהלך והשיכוך באמצעות הקשחה מיידית או ריכוך מהיר כברק של כל יחידה בנפרד, תוך ויתור על מוטות מייצבים. מאוחר יותר אגלה שהם אכן עושים קסמים, ודואגים שהמרכב הכבד והגרול יישאר מפולס לחלוטין כמעט ללא קשר לעומסי הפנייה או תאוצה ובלימה.



עזבו 2.5 טונות של משקל עצמי. מרכז הכובד כצפוי ממוקם מעלה, ומהווה אתגר גדול עוד יותר. נוחות הנסיעה אגב מצוינת, כמו בספורט הרגיל והמרשים מאוד בפני עצמו. אפרופו משקל, אם אתם בעניין של להקי' טין אותו, תמיד עומדת לרשותכם האופציה לרכוש אריבעה חישובי 23" עצומים מקרבון. גלגלים כאלה שעליהם מרכיבים צמיגים. זה יעלה לכם רק 100 אלף שקל ויחסוך 35.5 ק"ג מהמשקל הבלתי מוקפץ. לא שאנחנו ממליצים או חושבים שאחרת תרגישו שחסר לכם משהו, אבל רגע של רצינות. זו בכל זאת מסה שנמצאת באופן קבוע בתנועה ולכן

מאט בקר, מי שנחשב בתעשיית הרכב הבריטי טיט לגורו של ממש בכל הקשור לכיוול מער-כות מתלים ושלדה. ממש במקרה הוא גם הבן של רוג'ר בקר, מי שנחשב לאחד המהנדסים הגדולים בהיסטוריה של לוטוס, האחראי על פיתוח המכוניות המפורסמות ביותר שלה כמו האספרי והאליס. וכמו שהעגבנייה לא נופלת רחוק מאוד מהשית, גם בקר ג'וניור עשה קריירה מופלאה בלוטוס. ואז עבר לאסטון מרטינ ב-2014 ושיפר שם משמעותית את היכולת הדינמית של אקזוטיקת הספורט

הבריטית. ובשלוש השנים וחצי האחרונות הוא עובד בלנדר רובר. תשאלו למה אני מקריש פסקה שלמה למשפחת בקר, והתשובה בה היא שכשאתם מהם חתום על רכב מסוים, אני מצפה למשהו ממש מיוחד.

בכל מה שקשור לברזלים, ההשקעה שעבר ה-SV אכן גדולה ומשמעותית מכל מעבר דור אחר שלנדר רובר הציגה בעבר. המתלים בגיאומטריה שונה, עם מפסקי סרנים מורחבים (ב-1.2 ס"מ מלפנים ו-1.9 ס"מ מאחור) וקפיצי אוויר בכיוול שונה, מרכב מונמך (בין 1 ל-2.5 ס"מ בהתאם למצב הנהיגה), והם נתמכים במערכת בולמי זעזועים מתקדמת,

הורדת הכוח לאספלט מרשימה מאוד כצפוי מגומי במידה 305 מאחור והנעה כפולה עם מתלים אקזוטיים, ומאפשרת לפתוח מצערת מאור-מאור מוקדם ביציאה מהפנייה, מהר יותר וחזק יותר מכפי שאפשר היה לצפות





המהירות, הדיוק והביצועים. לא רק על הכביש.

Xiaomi TV S Mini LED Series 2025



מעבד AI
לשיפור התמונה



בהירות מקסימלית
1200nits



Game Boost
240Hz לחוויית
משחק עוצמתית



קצב ריענון גבוה
144Hz



3GB+32GB
לביצועים חלקים
ומהירים

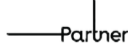


טכנולוגיית מסך
Mini Led

להשיג בחנויות הרשמיות של שיאומי ובאתר הרשמי - www.mi-il.co.il

דיזינגוף סנטר - ת"א | קניון עופר הקריון | רוטשילד 62 - ראש"צ | קניון מול הים - אילת | חנות היבואן - האופה 8, מודיעין

ברשתות השיווק ובאתרי הסחר המורשים:



שינוי פאזה

לוטוס אלטרה היא כנראה הדבר הרחוק ביותר מהגנטיקה המשפחתית של יצרנית מכוניות הספורט. כי היא הראשונה עם יותר משתי דלתות, הראשונה עם פוזה של רכב פנאי וגם הראשונה על חשמל. עכשיו רק נשאר לנו לבדוק האם מדובר בעוד שיבוט של בעלת הבית ג'ילי, או שהיא באמת ראויה לשאת בגאון את שם המשפחה



ה-SUV ההיברידי המשתלם בישראל!

ALL NEW DACIA DUSTER



*5079 [f](#) [@](#) DACIA.CO.IL

freesbe

התמונה להמחשה בלבד.

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

רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
3	1.6 לי היברידי 4X2 אוטו 140 כ"ס משולב EXPRESSION	N/A
5	1.6 לי היברידי 4X2 אוטו 140 כ"ס משולב JOURNEY/EXTREME	N/A

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

דרגת זיהום אוויר	נתוני צריכת דלק משולבת קדמל בליטרים ל-100 ק"מ*	דגם
4	5.0	1.6 לי היברידי 4X2 אוטו 140 כ"ס משולב

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

*נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, REGULATION (EC) 715/2007, 80/1268/EEC. צריכת הדלק בפועל עשויה להיות שונה משמעותית הואיל והיא מושפעת מאופי הנהיגה, השימוש ברכב, תנאי הדרך וגורמים נוספים.

נר בן זקן | צילום: יצרן



אם יצרנית הרכב לוטוס מככבת בחלומות המוטוריסטים שלכם ועוד במקום גבוה ברשימת "אני חייב לנהוג בה מתישהו", אתם יכולים לדלג על 186 המילים הבאות. לעזרת זאת, אם לוטוס עבורכם היא העוגייה שמקבלים לצד האספרסו, או חצי משמה של סדרת טלוויזיה מעולה, שווה לכם להשקיע טיפונת בקריאה. אחרי הכל, מדובר באחת מקבוצות הפורמולה 1 המצליחות ביותר, לפני עידן נטפליקס והליקוק חסר הבושה לרד בול. יצרנית שאחראית לשורת חידושים ולמערכות מוטוריות מתקדמות בסבב המרוצים היוקרתי בעולם, שבו זכתה שבע פעמים והעניקה הזדמנות לכמה מהשמות הגדולים ביותר בספורט הזה – החל בסטר-לינג מוס, דרך ג'ים קלארק, גרהם היל, אמרסון פיטפילד, מריו אנדרטי ואפילו איירטון סנה. כולם ללא יוצא מהכלל נסיכי המהירות האולטימטיביים.

אבל לא רק למסלול. גם לכביש הציבורי לוטוס ייצרה מכוניות יוצאות דופן, ספורטיביות כמונך. החל מהאספרי שכיכבה לצד רוג'ר ג'יימס מור בונד, או רודסטרס בסיוע סיוע וקלות משקל כמו ה-7, האלן והאליו. הידעתם שאילון מאסק, נשיא ארצות הברית האמיתית, נעזר בלוטוס כדי לכנות את טסלה רודסטר הראשונה? לא ידעתם? לא נורא. ובכל זאת, לוטוס מעולם לא הצליחה לדגדג את הפופולריות הבינלאומית של פרארי או למבורגיני. בבריטניה הכיר אותה כל ילד. בשאר העולם לא ממש התייחסו אליה. גם כי קולין צ'פמן, מייסד החברה שהביא הרבה מהידע והניסיון אותם צבר בלימודי הנדסה ואווירונאוטיקה ושירות בחיל האוויר המלכותי הבריטי, היה צנון יבש בהשוואה לאנזו ופארצ'יו עמוסי הרגש.

כסף סיני והנדסה בריטית

אחרי שנים של קשיים פיננסיים ומעבר בין כמה בעלי בית פחות מוצלחים, שלמע-

שה די חיסלו את המותג, נרכשה לוטוס ב-2017 על ידי קונצרן ג'ילי הסיני. כיום כבר אחד הכוחות החזקים בתעשיית הרכב העולמית, עם סוללת מותגים שלא הייתה מביישת את ג'נרל מוטורס בשיא כוחה (לפני עידן ועידנים). מצד אחד, מדובר בגב כלכלי לי סופר חזק, אבל מצד שני, הסינים לא ידועים כאנשים שאוהבים חוכמות. וכמו שהם הפכו את מותג MG הבריטי-ספורטיבי לסיני-משפחתי ענייני, וכמו שהם הפכו את סמארט האיזוטרי למותג חשמלי מגניב, כך גם לוטוס נדרשה ליישר קו. ובמילים פחות מכובסות: לייצר דגם שונה לחלוטין מכל מה שהיא הציגה לאורך 77 השנים האחרונות. כי ככה זה, לככב בחלום מות הרטובים של נערים ממנצ'סטר לא ממש מכנים כסף. לייצר מכונית פנאי חשמלית

דווקא כן. כמו האלטרה. דגם ראשון של החברה עם יותר משתי דלתות, עם חשמל ועם פרצוף של רכב פנאי. ובגלל זה הוא גדול יחסית ובעיקר יותר כבד ממה שזקני לוטוס היו מוכנים לאשר גם אם הייתם מצמידים להם אקדח לרקת. עם משקל גבוה כמעט פי שניים מהאמירה ובקילוגרמים – יותר מ-2,600. ירחם השם. לכן קשה לחבר את המכונית הזו לערך "לוטוס" ששוכב לנו בראש במגירת "מכוניות ספורט אמיתיות". למרות שמהנדסי החברה נשבעים שנהגו באבות הטיפוס למרחק של יותר מ-1.6 מיליון ק"מ בתנאי קיצוץ, כולל (היכוננו לנייט דרופינג) בנורבורגרינג הגרמני, כדי להוריק לה DNA משפחתי.



מאחורי ההגה בולטים צמד מנופים - השמאלי לשליטה בעוצמת הרגנרציה, הימני למעבר בין מצבי נהיגה. אפשר לקוות שיצרניות חשמליות בכל העולם מביטות, לומדות וגם יחקו בהמשך את הפתרון הזה

ספוילר, זה הצליח לנו רק באופן חלקי. כי במבט ראשון האלטרה לא נראה כמו לוטוס. משום בחינה. הוא אגרסיבי, שרידי ומגושם. במקום גוף של אתלט המקפיד על תזונה מדויקת, יש כאן בודי בילדר ששותה שלוש ליטר שייק חלבון וטורף חמש ביצים בארוחת בוקר. ולא יעזרו כל כונסי ומסיטי האוויר הלא מזויפים יש לציין, שגם מורידים את מקדם הגרר לרמה של מכונית סלון (0.26). אפילו לא הספוילר המרשים בקצה הגג או זה שבקצה תא המטען, שגם יודע להורקף חשמלית בהתאם למהירות, בשלוש זוויות התקפה קבועות מראש – 18 מעלות להפחתת מקדם גרר על כביש מהיר, 32 מעלות למקסימום כוח הצמדה (112 ק"ג) ו-34 מעלות כמעצור אוויר והקטנת שקיעת החרטום בבלימה חזקה. רגע, אולי בכל זאת יש כאן משהו?

בסביבת הנהג מוצבים שלושה מסכים. אחד גדול (15.1") המיועד לכל הקטע הזה של תפעול מערכות וניווט, ועוד שניים צרימים: אחד מאחורי ההגה והשני מול הנוסע. עד כאן סבבה. יש דיפון עור יוקרתי כזה ונגיעות מתכת ובסך הכל איכות גבוהה מכל מה שהיה ללוטוס להציע בתחום זה עד היום. אולי כי לא היה בזה צורך, נגיד? צחוק בצד, יש מעט (מאוד) מותגי מכוניות עם רמת גימור סביבת נהג ונוסעים כה מושקעת ומרשימה. מעט עד כדי כך שאפשר למנות אותם על אצבעות כף יד אחת.

הלאה. מושב הנהג מציע זיליון אפשרי ריות כיוון, ואין שום רכב פנאי בתעשייה עם תנוחת נהיגה טובה יותר ותמיכה צידית מעולה. גם כשלוקחים בחשבון את האיטלי קיות, באחריות. ההגה הוא סיפור בפני עצמו, עם חלק עליון ותחתון שטוחים ואלקנטרה נעימה מאוד למגע. לא תרצו להוריד ממנו את הידיים, תרתי משמע. מאחורי ההגה בולטים צמד מנופים – השמאלי לשליטה בעוצמת הרגנרציה, הימני למעבר בין מצבי נהיגה. אפשר לקוות שיצרניות חשמליות בכל העולם מביטות, לומדות וגם יחקו בהמ-



SKODA

Škoda Karoq

SUV עוצמתי במחיר משפחתי



מחיר

* 9822 / Skoda.co.il

החל מ- 164,990 ₪*

צ'מפיון מוטורס

*בהתייחס לדגם Karoq 1.5 TSI (150) ברמת גימור Selection. כולל מע"מ, לא כולל אגרת רישוי בסך 2,394 ₪ ולא כולל תוספות, אביזרים ושירותים נוספים. התמונה להמחשה בלבד.

קוד דגם	דגם	צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	דרגת זיהום אוויר	קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
NU7DMD	Karoq 1.5 TSI (150) Selection DSG7	6.5	משולבת	NU7DMD	Karoq 1.5 TSI (150) Selection DSG7	6
NU7DMD	Karoq 1.5 TSI (150) Style DSG7	6.3	משולבת	NU7DMD	Karoq 1.5 TSI (150) Style DSG7	6



*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

ארבעה דברים שצריך לדעת על לוטוס אלטרה

על מי היא מסתכלת? טסלה מודל X, ב.מ.וו iX60M, לוטוס גרביטי

מתי תוכלו לראות אותה ברמת אביב? לא בקרוב, אולי לא בכלל

למה בכלל לקרוא עליה? כי היא מכונית מאוד לא רגילה

אז למה היא מכוורת? ככה יצא, תתלוננו בג'ילי



מערך המתלים הסופר מתוחכם מנטרל כמעט לחלוטין את העברות המשקל העצומות. ולזה מתווסף עדר סוסים אדיר שמשגר את הלוטוס הזו מפנייה לפנייה במהירות לא נתפסת

בחזק שבהם יותר מפעמיים ברציפות, לפחות אם אכלתם ארוחת בוקר גדולה, ואל תשא" לו איך אנחנו יודעים. סוללת 112 קוט"ש ענקית נותנת טווח של 490 ק"מ במקרה של ה-R, או עוד 100 ק"מ ברגם החלשלוש. שימוש במתח גבוה מאפשר טעינה אולטרה מהירה (350 קילוואט) ואם רק תמצאו מטען כזה, תוכלו להוסיף 120 ק"מ לטווח בחמש דקות, 20 דקות ל-80%. אלה 10 דקות פחות ממודל X, רק אומרים.

להתחכם עם פיזיקה

פלטפורמת EPA (ר"ת Electric Premium Architecture) הייעודית לה שפיתחה לוטוס, ולדבריה תהיה בלעדית לה (נחכה ונראה), משתמשת בהמון אלומיניום עם חיבור באמצעות דבקים מבניים וריתוך לייזר מתקדם. כל זאת במטרה לייצר קשיחות מבנית עדיפה ולחסוך קצת במשקל. יהי רייט, 2.6 טון, ממש טוויגי מוטורית. מערך המתלים מתקדם כמובן ועשוי מאלומיניום, כי זו לוטוס. ויש גם קפיצי אוויר וכולמי ועזועים אדפטיביים מתקדמים מאוד, וה-R שבו נהגנו מוסיף גם מוטות מייצבים אקטיביים בהפעלה חשמלית והיגוי אקטיבי לגלגלים האחוריים.

על כל הבליל הטכנולוגי הזה מנצח מחשב ניהול מתקדם שמקבל נתונים גם ממרכיבי הנעה ומהמערכת האווירודינמית, ויכול לשנות את כל המערכות בהתאם לנתונים בזמן אמת ולמצב נהיגה נבחר (תירוד, חיסכון, ספורט, התאמה אישית ואפילו מצב שטח ייעודי), "אצלנו"

שך את הפתרון הזה. זה הסידור הטוב ביותר שפגשנו בחשמלית כלשהי עד היום. יש בכל זאת כמה שטויות כי כנראה שאי אפשר אחרת כיום. מתג פתיחת תא הכפפות בין המושבים, מתגי פתיחת דלתות חשמליים במקום דיות נורמליות (אולי די כבר עם הגימיק הזה?), או מצלמות במקום מראות שלמרבית המזל מוצעות רק כאופציה.

גדול ומהיר

הלוטוס הזה מהיר וגדול, אבל ממש גדול. יותר מחמישה מטרים לאורך ויותר משלושה מטרים לבסיס גלגלים ועם תא מטען עצום (688 ליטר), ועוד תא קטן מלפנים (46 ליטר) לכבל טעינה. על הנייר זה מבטיח המון מקום לנוסעים מאחור, וזה גם מקיים במציאות. יש להם גם מסעד מתכוון חשמלית ואפילו מסך מגע כדי לשחק קצת עם המיוזג. יש גם 34 חיישנים מסביב למרכב שמטפלים במערכות עזר לנהג ואמורים לאפשר בעתיד נהיגה אוטונומית ברמה 4. אנחנו שמרנים, וגם אוהבים לנהוג בעצמנו, אז השארנו אותן כבויות והתמקדנו ב-905 כ"ס ששחררו צמד המנועים בגרסת ה-R. יש גם S בסיסית עם 603 כ"ס, אבל למה שנרצה אותה אם הציעו לנו את המפלצת האמיתית?

פחות משלוש שניות לוקח לרכב הגדול הזה לזוז מעמידה ל-100 קמ"ש, כמו פרארי, למבורגיני ומקלארן, זו הסביבה המוטורית שלו. וכן מכורי טסלה נורניקים, אנחנו יודים עים שמודל X פלייד מהיר יותר. תיהנו לכם בדגם הגריאטרי הזה. כאן יש ארבעה מצבי רגנרציה, אבל לא היינו ממליצים להשתמש

דות פסיכיות. ובכלל, מי שמעוניין לקחת את האלטרה שלו למסלול, כי יש לו המון כסף מיותר, יכול לשדרג לדיסקים קרמיים. רק אם ממש בא לו, כי הלוטוס הזו עם כל הכבוד וההערכה ליכולת הדינמית שלה, היא לא מכונית מסלול.

בסופו של יום, האלטרה מתגלה כאחת המכוניות המרשימות והמפתיעות בשנים האחרונות. ולא רק בין החשמליות, אלא בכלל. הסלט הזה של מערכות מכוניות ואלי-קטרוניות סופר מתקדמות ומשוכללות (ויקי-רות נורא), עם תחושה של מכונית שתעשה הכל בשבילך גם אם יזנק לך הקוף המטורף מהצוואר, וכל זה בסביבת נהג-נוסעים פנט-סטית, די חסר תקדים.

למעשה, חוץ מזה שהיא נראית לא לעניין, אין לנו אף מילת ביקורת עליה. טוב מצאנו אחת - היא הייתה יכולה להיות קלה באיזה טוויטון וחצי. אלא שהיא לא יכולה באמת. לא עם הסוללות האלה. ותכ"לס, נדמה שהרכב הזה עשוי להיזכר בהיסטוריה המוטורית כאחד שקבע רף איכות ויכולת חדש בעולם הפנאי. אחרי ריינג' רובר קלאסיק של הסבנטז, ב.מ.וו X5 בסוף שנות התשעים ופורשה קאאין של תחילת שנות האלפיים. יודעים מה, קולין צ'פמן היה גאה בו.

כ-R גם עם מצב מסלול ייעודי שמפחית את מידת המעורבות של בקרת היציבות. להשלמת הקשר בין הכביש לעכוז האנין שלנו יש צמיגי פירלי P-זירו אלקט מאוד רחבים (40-275 מלפנים ו-35-315 מאחור) וסופר דביקים.

ואיך כל זה עובד? פשוט נפלא, בלי השטיקים הרגילים של חשמליות מודרניות, מקבלים כאן יכולת דינמית משובחת כתר צאה מכיול מערכות מוקפד. הנוסחה הכי בסיסית שעדיין הכי עובדת בתעשיית הרכב. לא נספר לכם שהיא מרגישה כמו סופר מיני, אבל בשום אופן לא תנחשו בניסוי עיוור שהיא כבדה כל כך.

החרטום הענקי זו בדיוק כמו שתבקשו ממנו, ובאיוז מהירות שתוצו. מערך המתלים הסופר מתוחכם מנטרל כמעט לחלוטין את העברות המשקל העצומות. ולזה מתווסף עדר סוסים אדיר שמשגר את הלוטוס הזו מפנייה לפנייה במהירות לא נתפסת. ובמיי-לים פשוטות - רק האקזוטיקה האיטלקית יכולה באמת להתחרות בה. וגם זה מוטל מאוד בספק.

ומה הכי כיף? שיש כאן הגה - חשמלי אמנם כי אי אפשר היום אחרת - אבל מדויק ומהיר (2.5 סיבובים מקצה לקצה) שמספק טונות של תחושה, וגם בלמים מצוינים במיי-

◀ מצבר: 112 קוט"ש

◀ הספק: 905 כ"ס

◀ מומנט: 100.4 קג"מ

◀ הנעה: כפולה

◀ זינוק ל-100 קמ"ש: 2.95 שניות

◀ מהירות מרבית: 265 קמ"ש

◀ טווח: 490 ק"מ



COMING SOON.

AVATR



התמונה להמחשה בלבד | הנתונים מטה מבוססים על נתוני יצרן בבדיקות מעבדה | נתוני צריכת חשמל וטווח נסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, מתנאי הנסיעה והדרך, מצב הסוללה והמשקל הכולל ומשך הם עשויים להיות שונים ואף נמוכים משמעותית מהנתונים מטה | מערכות הבטיחות נועדו רק כדי לסייע לנהג ואין להסתמך עליהן.

רמת האבזור הבטיחות



רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
6	AVATR 11 AWD	5

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי**



דרגת זיהום אוויר	נתוני צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	נתוני טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)*	דגם
1	234	540	AVATR 11 AWD

*נתוני היצרן, על פי דין לפי בדיקת מעבדה. תקן: EU-2018/858
**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.



ככה עושים את זה נכון

לא מעט סופר־מיני מיתולוגיות הלכו לאיבוד
ברגע שניסו להמציא אותן מחדש. לעומתן,
רנו 5 החדשה שידרה רנסנס מעורר הערכה
מהמפגש הראשון ועד שנפרדנו ממנה

כתב וצילם: נועם ריין

שלה. וסביר להניח שזיכרונות דומים –
רק עם עוגות מושקעות בהרבה – מלווים
לא מעט צרפתים כשהם פוגשים את אחת
מהמכוניות שהסבו להם גאווה לאומית
בעשורים הקודמים.

התובנה הזו – שבטח ירדה לעולם סביב
איזה שולחן קטן בבולונז'רי פריזאי, עם
כמה מקרונים וקפה מצוין לידם – הביאה
את קברניטי רנו להחליטה שהם חייבים
לחזור למקורות. כי אם אי־אפשר לייצר
מכונית השמלית סטנדרטית שתתחרה
בסיניים בטכנולוגיה ובעיקר בשורת
המחיר, אז לפחות שווה לנסות ולפנות
למחוזות הזיכרון והגעגוע, עם מכונית
רטרו מעוצבת שפורטת על מיתרי הרגש.
או במיליוניתיה של צרפתייה אחרת, אם אין
לחם – שיאכלו עוגות.

רטרו בכל פינה

ה־5 החדשה – וכאן אנחנו מקווים
לסיים עם דימויי המאפים הקצת מוגזמים
ועוד במוסף שיוצא לאור בערב פסח – היא
מהעוגות שמצלמים לאינסטגרם מכל
זווית, עוד לפני הביס הראשון. זו לא מכר-

באחד מזיכרונות הילדות
הראשונים שלי, בחדרה
של תחילת שנות ה־90,
ישבתי בבית של השכנים
בשבת בבוקר ואכלתי



עוגה. רחל השכנה פרסה את העוגה כרגיל
לריבועים, אבל היא הניחה אותם בזווית על
הצלחת שלי. הריבוע נראה כמו מעוין, והיה
לי ברור שהרפרנס שלה הוא לסמל של רנו.
זה נראה לי אז מאוד הגיוני, שכן בחניה של
השכנים עמדה רנו 5. לא רק שהעניין הזה
השפיע עליי עד עצם היום הזה והפך את
חיי הבוגרים למוטוריים פול־טיים, מאותו
יום התחלתי לדרוש מאמא שלי לחתוך את
העוגות שהיא הכינה בצורת סמל פיאט,
לכבוד הרגאטה שחנתה אצלנו ואמא חתכה
אותן לסמל פשוט של ארבעה פסים שהע־
ניק לה שקט מילד עקשן מדי בן חמש. זה
נפסק כשהחלפנו את הפיאט בפיג'ו 309,
ואמא החליטה שלחתוך עוגה בצורת אריה
זו כבר בקשה מוגזמת מדי.

מאז ועד היום, כשאני נתקל ברנו 5
(פיאט רגאטה לא ראיתי מאז), אני מוצף
בזיכרונות נוסטלגיים על רחל והעוגה



ארבעה דברים שכדאי לדעת על רנו 5

איך היא נראית? תענוג, התאהבנו מיידית

נו, והיא תגיע אלינו? ככה נראה, לקראת סוף השנה

ומה המחיר? 160 אלף שקל, פלוס מינוס

יש לה מתחרות על חשמל? מיני קובר, פיג'ו 208



קצר ב־4 ס"מ. במילים אחרות, אם מישהו מהילדים שלכם מתלונן שצפוף לו מאחורי רה – וזה כנראה יקרה אם הוא בן 12 או יותר – תסבירו לו שברנו 5 המקורית היה הרבה יותר צפוף. זה אולי ינחם אותו כשהוא יחפש לשווא שקע טעינה לסלון לרי. יש גם תא מטען, והוא בסדר כזה. אפשר להתקדם.

בסיס מנצח

הספק של 150 כ"ס הוא לטעמי ה־Sweet Spot עבור מכוניות סופרמיני. לא שאי אפשר להסתדר עם פחות – ול־5 יש גם גרסה צנועה יותר, עם 120 כ"ס – אבל הרעיון מאחורי מכונית קטנה־שובבה הוא, ובכן, להיות שובבה. כשמטפסים לאזורי ה־200 כ"ס כבר נכנסים לטריטוריה של מכוניות ספורט טיביות וספק מופרעות. בקיצור, 150 הסוסים של רנו 5 הופכים אותה לזריזה מספיק ועדיין שומרים אותה כמכונית הגיונית. ואנחנו גם די משוכנעים שנתון התאוצה של 8 שניות ל־100 קמ"ש נקבע על ידי ההוא שהחליט לשמור על כבודה של ה־5 טורבו המיתולוגית, שעשתה את זה לפני עשרות שנים מהר יותר בארבע עשיריות. וכן, יש גם גרסת אלפין ספורטיבית שתיתן בראש לטורבו מפעם. אבל בואו, אנחנו כבר לא באיטיו ויש גם תסלות בסביבה. ואם כבר לקחתם את ה־5 החזקה, תגלו שיש לכם מתחת לרצפה סוללות 52 קוט"ש, שזה לא רע בשביל מכונית קטנה. הטוחח המוצהר הוא 410 ק"מ, אבל בחיים האמיתיים קיבלנו משהו כמו "למה לעזאזל הגורל מאפס לא עובר, ואיפה יש פה עמדות

מרים, אבל בזכות הצבעוניות ודיפוני הבר, היא לא מרגישה זולה בשום צורה. ה־5 הו ארוכה מגרסת המקור ב־27 ס"מ ורחבה ממנה ב־19 ס"מ, אבל שמישהו לא יחשוב בטעות שמדובר במכונית גרו־לה ומרווחת. בהשוואה לקליאו הנוכחית והסופר־מודרנית היא קצרה ב־13 ס"מ, צרה ממנה ב־2 ס"מ ועם בסיס גלגלים

מנוף שלישי לשליטה במערכת השמע, השתייך כנראה לאסכולה שמאמינה שמכונית צרפתית זקוקה למטח של קללות עסיסיות אחת לכמה ימים כדי לפעול כראוי. לנו זה קרה אחרי הפעם השלישית שבה הפעלנו את המגבים במקום לשלב לרוורס. הוויתור על לחצן "פארקינג" זיכה את ה־5 בעוד קללה מדי פעם. אפשר גם להתלונן על איכות החור

הגרפיקה הצבעונית המרשימה לא באה על חשבון התפעול ההגיוני למדי, עם צגים גדולים וברורים ופאנל נפרד של מתגים פיזיים לשליטה במיזוג. בימים שבהם הסיניות מתחרות על גודל המסך, גם זה סוג של רטרו־שיק



נית עגלגלה שמתרפקת על העבר כמו פיאט 500 או פולקסווגן חפושית, והיא גם לא אחת שגדלה בהגומה כמו מיני קופר. זו פשוט רמת דיוק שמביאה את הרנו הקטנה לפסגה של עיצובי הרטרו בתעשיית הרכב מאז ומעולם. רוצים פירוט? בבקשה. קבלו את יחידות התאורה האנכיות מאחור, את קשתות בתי הגלגלים התפוחות ואת הפנסים המרובעים בפגוש הקדמי בסגנון 5 טורבו האגדית, את סמלי ה־5 ודגלי הטריקולור המפורזים מסביב לרכב, את ידית פתיחת הדלת הסמויה מאחור שמזכירה לנו שפעם היו מייצרים מכוניות סופר־מיני בתצורת שלוש דלתות. ויש גם נגיעות מודרניות מתבקשות, עם המשטח המואר על מכסה המנוע שמשמש גם כחיווי למצב הטעינה, חישוקי 18 נאים וסבכה אטור מה מלפנים, כמתבקש בעידן החשמל. גם בתא הנוסעים יש כמה אוכורי רטרו, למשל בדשבורד הרו־שכבתי עם ה"מרף" מול מושב הנוסע, או בכיסאות הגדולים עם צורת ה־H במרכז, שגם הם מזכירים את הטורבו ההיא. אבל התחושה כאן ערכנית לחלוטין, הודות לצמד מסכים (10") עם מערכת הפעלה של גוגל. גרפיקה צבעונית מרשימה לא באה על חשבון תפעול הגיוני למדי, עם צגים גדולים וברורים ופאנל נפרד של מתגים פיזיים לשליטה במיזוג. בימים שבהם הסיניות מתחרות על גודל המסך, גם זה סוג של רטרו־שיק. לפני שנישמע נלהבים מדי, יש לנו גם כמה תלונות. מי שבחר למקם מימין להגה את מנוף בורר ההילוכים, לשים מתחתיו את המנוף להפעלת המגבים ואז לדחוף לשם גם

עכשיו בישראל



HONGQI
— since 1958 —



הונגצ'י. הדור החדש של מכוניות היוקרה.

SUV - HONGQI EHS7 יוקרתי וספורטיבי.
שילוב מושלם של עוצמה חשמלית, נוחות ללא פשרות וטכנולוגיה פורצת דרך.



610 כ"ס
הספק מערכת הנעה



3.9 שניות
תאוצה מ-0 ל-100 קמ"ש



540 ק"מ
טווח נסיעה חשמלי

*הנתונים מתייחסים לרמת גימור HONGQI EHS7 PERFORMANCE

expert



לתיאום נסיעת
חווייה סרקו:

סמלת: | *8545

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
13	HONGQI EHS7 CORE	7
14	HONGQI EHS7 LONG RANGE	7
15	HONGQI EHS7 PERFORMANCE	7

תיאור דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ) [*]	טווח נסיעה חשמלי (ק"מ) [*]	דרגת זיהום
HONGQI EHS7 CORE	195.99	475	1
HONGQI EHS7 LONG RANGE	197.95	600	1
HONGQI EHS7 PERFORMANCE	208.07	540	1



*התמונה והצבעים להמחשה בלבד. הצריכה והטווח הם על פי נתוני מעבדה ובפועל מושפעים, בין היתר, ממהירות הנסיעה, אופי הנהיגה, מצב הצמיגים, שימוש באביזרים, תנאי הסביבה, קיבולת סוללת ההנעה בראשית הנסיעה, גיל הסוללה, ושימוש בהתקן טעינה תקין ויכולים אף להגיע לפער משמעותי לעומת נתוני המעבדה. קיבולת הסוללה מצטמצמת לאורך זמן ובכלל זה כתוצאה מאופן השימוש. ט.ל.ח.

ואחרי המקרונים והקפה היו חייבים לנסות גם את המילפיי. ועד שהקינחו הטעים אבל-מלכלך הזה היה מוכן, מישוהו במחל-קת הפיתוח הציע לשלב גם טכנולוגיית V2G - כוון שמאפשרת להחזיר אנרגיה לרשת החשמל, ובעצם הופכת את הסוללה של ה-5 למערכת ביתית לאגירת אנרגיה. הקולגות ממחלקת השיווק כנראה פיספסו את העובדה שהם מאשרים מערכת מתק-דמת ודי יקרה במכונית שאמורה להיות יחסית זולה. אז גם זה נכנס למפרט, שזה לגמרי בונוס ראוי להערכה.

נשיקה צרפתית

אחרי אלף וקצת יותר-מדי מילים, אני מתלבט אם לא הייתי צריך לפתוח אחרת את הטקסט הזה. כי כרגע נרמה לי שהוכייה של רנו 5 בתואר "מכונית השנה של אירופה" לא הייתה הגרנד-פינאלה של המכונית הזו, אלא דווקא יעד אסטרטגי שהוגדר מראש, עוד לפני תחילת הפיתוח שלה.

כל מה שה-5 משרדת, מהעיצוב ועד ההיגוי והבלמים, הוא סוג של רנסנס ראוי להערכה של תעשיית הרכב האירופית. כזה שמנסה לקחת את המיטב משנות התהילה של הסופר-מיני הנהדרות מהאייטיז, ועוטף אותו במיטב הטכנולוגיות שיש לעידן המודרני להציע.

רוחם של נהגי הראלי עטורי ההילה מהקולידה-טורניני אולי תרדוף אותי עד לפתחת-קווה, אבל חי נפשי; מדובר בכיף של מכונית שמגיבה טוב מכל חשמלית בסביבת המחיר שלה (וגם הרבה יותר יקרות) לשמאל-ימין-שמאל שיש כאן בלי סוף. עם זריזות ונוחות וניהוג מהנה. והעיצוב המתוק שלה נועד לוודא שלא תפספסו את זה. עכשיו לכו ותסבירו את זה לסיניות.

< סוללה: 52 קוט"ש

< הספק: 150 כ"ס

< מומנט: 25 קג"מ

< הנעה: קדמית

< זינוק ל-100 קמ"ש: 8 שניות

< מהירות מרבית: 150 קמ"ש

< טווח: 410 ק"מ

אפילו תחושה מסוימת של קלילות. כמה שעות מאוחר יותר, אחרי שאני צולח בשלום (ובנוחות מפתיעה) כמה כבי"שים כפריים ששופצו בפעם האחרונה בימי נפוליאון השלישי, אני מוצא עמדת טעינה שגם תוכל למלא את הסוללות בלי לגרום לי לאחר לטיסה. טעינה מהירה (100 קיל"וואט) מאפשרת לסוללה להגיע מ-15% ל-80% בתוך חצי שעה בריוק, שזה לגמרי בסדר. גם תמיכה ב-V2L (אספקת חשמל למכשירים חיצוניים) היא סעיף כמעט הכרחי כיום, ויש אותה. אבל החברה של רנו לא עצרו כאן,

נעילות ובחירה בין שלוש רמות קשיחות באמצעות בורר מצבי נהיגה על ההגה. או מסך המגע, כמובן. מערכת הבלימה מרשימה, עם תגבור אלקטרוני מלא שמנטרל חלק ניכר מהתחושה הלא-ברורה מספיק בעידן אגירת החשמל, עם המעבר המלאכותי והמתסכל בין בלימה רגנרטיבית לרפידות ודיסקים בלבד אולד-פאשן. זה גם אומר שהתחושה נותרת אחידה גם כשהסוללה מלאה ואין רגנרציה כלל. לזה מצטרף משקל עצמי נמוך יחסית (לחשמלית, כן? עדיין מדובר ב-1.5 טונה למכונית קטנה), ככה שיש כאן

טעינה קרובות". התשובה, אם תהיתם, הייתה בפסגת הקולידה-טורניני, כביש מיתולוגי מהמטורפים בעולם. אבל אלה שתי עמדות AC. ומעבר לעובדה הבסיסית ולפיה יש כנראה כמה נהגי ראלי היסטוריים שמתהפכים בקברם למשמע היריעה הזו - אם בכלל הצליחו לחלץ אותם משריי-די מפלצת הגרופ B שבה הם חייכו כל הדרך אל ההתרסקות - לא ברור מדוע בחרו למקם דווקא עמדות טעינה איטיות בסופו של כביש מרוץ-ציבורי.

בכל מקרה, את נתון הטווח האמיתי נצטרך לבדוק על כבישים יותר ישראליים ופחות "אלוהים, תעשה שלא יהיו שאריות שלג אחרי הפניה העיוורת הזאת". שרידי שלג לא היו, קשישים מקומיים שאוהבים לקחת את הזמן בדאצ'ה דווקא כן.

בכל מקרה, אל הכבישים הדי מטריפים האלו דאגתי להגיע עם מספיק ג'וס בסוללה בתקווה להרגיש לרגע כמו ז'אן ראנוטי, מנצח שלושה ראליו מאחורי ההגה של רנו 5 טורבו, אחד מהם ממש במקום שבו אני נמצא עכשיו. אבל הפער ביני לבין ראנוטי גדול אפילו יותר מהפער שבין ה-5 החשמלית לסכתא המוגדת מאז, ושום גביע לא המתין לי בסוף הדרך. ובכל זאת, הנה כמה תובנות על אחת המכוניות החדשות הכי מסקרנות של השנים האחרונות.

הפלטפורמה החדשה של רנו (Ampr Small) היא יופי של בסיס למכונית הזו. היא מאפשרת לשלב מקפוסון קדמי שמגיע מהקליאו עם מתלה רב-חיבורי מאחור. זה לא שילוב נפוץ במכוניות קטנות אבל הוא כזה שמסייע לה לשמור על קשר הדוק עם האספלט במצבים מאתגרים, לצד נוחות גבוהה במגוון כבישים ומהירויות מבלי להפוך לרכה מדי ולכן מנותקת. לזה מצטרף היגוי ישיר ומהיר, עם 2.6 סיבובים בין

זו לא מכונית עגלגלה שמתרפקת על העבר כמו פיאט 500 או פולקסווגן חיפושית, והיא גם לא אחת שגדלה בהגזמה כמו מיני קופה. זו פשוט רמת דיוק שמביאה את הרנו הקטנה לפסגה של עיצובי הרטרו בתעשיית הרכב מעולם





עכשיו בהטבה מיוחדת
 ID.7 החל מ-289,900 ₪

Built for the extra mile

Made by Volkswagen

תתכוננו לחוויית נהיגה חשמלית עם פולקסווגן ID.7 החדשה
 בעלת טווח נסיעה מרשים, תצוגה עילית משולבת מציאות רבודה ואבזור עשיר.



***6511** | צ'מפיון מוטורס

מחיר הרכב המתואר, ID.7, רמת גימור Pro, הוא 322,900 ₪ (כולל מע"מ ולא כולל אגרת רישוי ע"ס 3,806 ₪ וצבע מטאלי).
 ע"פ מחירון מס' 60 מה-1.12.2024. לפחות 25 רכבים משתתפים במבצע. בכפוף לתקנון ותנאי החברה המצויים באתר. התמונה להמחשה בלבד.



קוד דגם	דגם	רמת האבזור הבטיחותי
724-694	ID.7 Pro 82 kW/h	7
724-699	ID.7 Pro S 92 kW/h	7
724-695	ID.7 GTX 92 kW/h	7



דרגת זיהום אוויר**
 זיהום מזערי 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
 * נתוני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה תקן EC/2007/715
 יתכן פער בין נתוני צריכת החשמל בתנאי מעבדה לבין צריכת החשמל בפועל
 ** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר ברכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009

דרגת זיהום אוויר	נתוני צריכת חשמל*		דגם
	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	
1	609	143	ID.7 Pro 82 kW/h
1	651	150	ID.7 Pro S 92 kW/h
1	542	179	ID.7 GTX 92 kW/h



אני רוצה מכונית,

כזאת

אפשר לדעת לא מעט על מישהו לפי המכונית שבה הוא נוהג. זה כנראה נכון גם כשמדובר במוזיקאי-על עם הרבה מאוד כסף בבנק, וגראז' עצום באחוזת. הנה שמונה דוגמאות

אמיר שוורץ | צילומים: יצרנים

צעקות מכמה עוברי אורח על מה שעולל לרכב, ודי נהנה מכל הסיפור. ואפרופו הביטלס, חבר אחר בלהקה – וכנראה חובב הרכב הכי גדול בה, ג'ורג' האריסון – נהג באותם ימים באייקון מוטורי בריטי אחר: במיני-מיינור אדומה, גם היא עם נגיעות פרחוניות ופסיכדליות, כמובן.

פיט טאונסנד מרצדס 600 Pullman

כשאתה חתום על אופרות רוק בומבסטיות כמו Tommy ו-Quadrophenia (באמצע תוכנה עוד אחת

ג'ניס ג'ופלין פורשה 356

ב-Pearl, האלבום האחרון (והטוב ביותר בקריירה הקצ'רצרה שלה, שיצא לאחר מותה), ג'ניס ג'ופלין ביקשה מאלוהים שיקנה לה מרצדס בגלל שכל החברים שלה נוהגים בפורשה. הזמרת רק שכחה לציין בפני היושב במרומים שגם לה יש פורשה בחניה. ולא סתם פורשה כסופה אלא 356 בגרסה פתוחה שנצבעה בצבעים פסיכדליים (בכל זאת, סיקסטיו). על מלאכת הצביעה שעלתה 500 דולר הופקד דייב ריצ'רדס, פועל במה שליווה את ג'ופלין ואת להקת ביג בראדר קומפני. לאחר מותה של ג'ופלין המכונית נשארה בחזקת משפחתה עד 2015, ואז נמכרה במכירה פומבית תמורת 1.2 ליש"ט. היום היא שווה הרבה יותר.

ג'ון לנון רולס רויס פנטום V

זה עדיין קצת מצחיק שהאיש ששר בראשית הסבנטיו על שאיפתו להיות גיבור מעמד הפועלים, התגורר במה לך חייו הקצרים באחוזה מחוץ ללונדון (ובהמשך בדירת יוקרה בניו-יורק), והיה גם הבעלים הגאה של רולס רויס פנטום V בין היתר. כדי שלנון לא ירגיש כמו עוד לורד בריטי חמור סבר, הוא צבע אותה בצהוב בולט והוסיף ציורים פסיכדליים. אם תרצו, זו הייתה גרסת הכביש שלו לצוללת הצהובה של הביטלס. כשלנון הגיע פעם אחת עם הרכב המאוד בולט הזה לכיכר פיקדילי בלונדון הוא חטף



צילומים: Robert Reddins, Robert Reddins, Robert Reddins, Robert Reddins



THE NEW ALL-ELECTRIC MINI ACEMAN.



₪ 307,900
₪ 259,900

BIG LOVE.



המחיר מתייחס לגרסת SE בחבילת FAVORITE PLUS ע"פ מחירון 3.25 ותקף ל-50 מכוניות בלבד.
המחיר כולל אגרת רישוי בסך 3,693 ₪ הינו 263,593 ₪.

רמת האבזור הבטיחותי:



דגם	קוד דגם
Aceman SE	NA

נתוני צריכת חשמל*

טווח נסיעה חשמלי	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	דגם
396	143	Aceman SE

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**



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

* נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, תקן EU 2017/1151 **הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי זיהום מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

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.



צילום: Robert Galbraith, רויטרס



ואן אדום-לבן ושמוד מאוד מודל 1965. כשגרוהל איתר את הוואן הזה במרבר אריי זונה הוא היה במצב פחות מושך - עם גלגל חסר ועוד שלושה צמיגים מפונצ'רים. אבל הוא קלט את הפוטנציאל ושלח את הגרוטאה לסדנה בקליפורניה למקצה שיפורים מקיף, שכלל גם הכנסת מנוע V8.

דרייק בוגאטי ויירון Sang Noir

כשאתה אחד מכוכבי ההיפ הופ המצליחים בעולם הגיוני שתוכל לקנות איזה רכב שתירצה. וכשזה מגיע לדרייק מדובר באחת מהמכונות היותר יפות ויקרות שיוצרו. הוויירון השחורה שלו (Sang Noir, "דם שחור" בשמה המלא) היא מחווה לבוגאטי Atlantic S57 משנות ה-30 של המאה שעברה. תמורת התענוג הבאמת יפהפה הזה, שיוצרו ממנו רק 12 יחידות, דרייק שילם 2.2 מיליון דולר. זה אולי נשמע הרבה מאוד כסף, אך מתחת לחזות הנאה יש מנוע W16 בנפח 8 ליטר שמפיק 1,001 כ"ס ומביא את דרייק מאפס למאה תוך 2.5 שניות. המהירות המרבית שהוויירון הזו מסוגלת להגיע אליה היא 407 קמ"ש.



מוריס פיאט Giardiniera 500

אף שמוריס הוא אחד מאייקוני המוזיקה הגדולים שיצאו מבריטניה, האיש שהיה פעם הסולן של הסמית'ס מחזיק ברכב מאוד איטי לקי - פיאט Giardiniera 500. מדובר בגרסה המוגדלת של הפיאט 500 המיתולוגית שיוצרה בין השנים 1960-1975. אפשר להבין מדוע מוריס - צמחוני ארוך תומך ישראלי ידוע, ואיש עם הרבה סטייל - הלך על הפיאט הזו. כשאתה מתגורר בעיר צפורה כמו רומא, הגיוני שתתנייד בה בקלאסיקה שמגיעה מארץ המגף.

דייב גרוהל פורד פלקון ואן

אפשר להתווכח האם הפו פייטרס היא אחת מלהקות הרוק הגדולות בדורנו (היא לא), אך על כך שהמנהיגה, דייב גרוהל, הוא האיש הכי מתוק בתעשיית המוזיקה אין עוררין. הנשמה הטובה של גרוהל מתגלה מחדש בכמעט כל הופעה שעורכת הלהקה שלו, ובעצם גם ברכב שלו - פורד פלקון

קלפטון היא מחווה ל-512BB האיקונית, והיא מבוססת על גרסה יפה לא פחות של מכונת הספורט ממרנלו - 458 איטליה. בתמורה לתענוג האדום הזה קלפטון רשם צ'ק על סך 3 מיליון ליש"ט.

ניל יאנג LincVolt

ניל יאנג תמיד היה קצת עקשן. כש"פוטסיפיי הרגיזה אותו עם הפורקאסט של ג'ורג' רוג'ן בימי הקורונה - הוא שלף את המוזיקה שלו משם. כשהוא לא היה מרוצה מהסאונד שהציעו נגני ה-MP3 הראשונים (ואפשר להבין למה) הוא הלך ופיתח אחד לכד (שהיה יקר ונכשל). גם כשזה מגיע לעולם הרכב - יאנג מעדיף לעשות דברים קצת אחרת. לפני כמה שנים הוא החליט להסב את הלייב נקולן קונטיננטל מודל 1959 שלו לרכב היברידי וידידותי לסביבה. השם שיאנג בחר לפרויקט היה LincVolt והתענוג הירוק הזה עלה לו כמיליון דולר. ה-LincVolt מתגאה באחוזי פליטה דומים לשל טויוטה פריוס, שיאנג היה יכול לקנות בערך 25 כמאה בתקציב הפיתוח של LincVolt, ועדיין היה נשאר לו עודף.

Lifhouse - שנגנוה ובסיסה שימש לאל-בום המופת (Who's Next), הגיוני שתהיה לך גם מכונת מרשימה. ולפיט טאוונסנד, הגיטריסט והאדריכל של המי, הייתה אחת שכו - מרצדס Pullman 600. מהלימוזין נה השחורה הזו בעלת שש הדלתות יוצרו רק 124 חתיכות, ובין אלו שזכו לשבת במור שב האחורי המפנק שלה היו טיפוסים הרבה פחות חיוביים מטאוונסנד, כמו אירי אמין, קים ג'ונגיאיל וסדאם חוסיין. אבל המרצדס הזו הייתה החלום המוטורי של הגיטריסט של המי והוא חסך במשך חמש שנים עד שזכה להגשים אותו.

אריק קלפטון פרארי SP12 EC

הכיניו שהורבק לאלוהי הגיטרה אריק קלפטון עוד בסבנטז היה Slow Hand. אבל כשזה הגיע לנהיגה הוא הקפיד לשבת מאחורי ההגה של המכונת הכי מהירה שהוא יכול היה להרשות לעצמו. לקלפטון יש כמה מכונות פרארי קלאסיות באוסף שלו, אבל ב-2012 הוא הגשים את הפנטזיה של לא מעט חובבי רכב - כשפנה לפרארי עם בקשה שתייצר עבורו מכונת SP12 EC של





באנו לנהיג


 טרייד אין
 וגם
עד 100% מימון
 בריבית מעולה!



***3537** | albar.co.il

**כל פתרונות הרכב במקום אחד:
מימון • טרייד אין • העברת בעלות • ביטוח**

המודעה מתייחסת לרכבי 0 ק"מ (מספר הקילומטרים שנסע הרכב אינו עולה על 150 ק"מ) רכבים חשמליים מהמלאי המצוי בחברה | ההלוואה כרוכה בתשלום דמי פתיחת תיק | ההלוואה תינתן ללקוחות פרטיים ולרכישה של רכבים פרטיים בלבד | בכפוף לאישור ההלוואה על ידי המלווה ולתנאי הסכם ההלוואה שיחתם | אי-עמידה בפירעון ההלוואה עלול לגרום חיוב בריבית פיגורים והליכי הוצאה לפועל | המלווה: אלבר קרדיט בע"מ מ.ר. 54930 | ההפניה לחברת ביטוח תעשה על ידי אלבר סוכנות לביטוח (2016) בע"מ | ההצעה תקפה למועד הפרסום בלבד וכפופה לתנאי ההסכם והמלאי המצוי בחברה | התמונה להמחשה בלבד



לנסות (וגם להצליח) להשפיל את פורשה בכוח

רכב הפנאי המהיר ביותר על מסלול מרוץ - ופורשה יכולים לעשות כמה שמיניות באוויר שהם רוצים עם הקאיין טורבו שלהם - הוא אודי RS Q8. בגרסת פרפורמנס כמובן. אותנו עניין איך הוא מתנהג על כביש ציבורי, אז לקחנו אחד לניסיון



כתב וצילם: ניר בן זקן

שינה. יש עליו גם מתג RS (קטן מדי) שמאז פשר לעבור בין מצבי נהיגה מוגדרים מראש, ולכל מערכת - מנוע גיר, הגה, מתלים, דיפ רנציאל אחורי, סעפת הפליטה - יש שלושה מצבי בחירה. ואודי, במתיחת הפנים הבאה, בבקשה להגדיל את מנופי השליטה הידנית בהילוכים. בתורה, כתב רכב ישראלי.

במושב הספורט המושלם אפשר לשנות פחות או יותר כל דבר. כולל הרוחב במוט ניים, בשוקיים ובירכיים. מושב שאחרי קצת השקעה מרגיש כמו באקט לכל דבר ועניין במכונית מרוץ. עוד נגלה עד כמה זה חשוב במכונית הזו.

בניין עהור וממש גיבור

טוב, עכשיו לתחנת הכוח. ללא ספק אחד האלמנטים המסקרנים כאן, ואנחנו עדינים. מי שלא עדין בכלל הוא ה-V8 המוגדש בנפח ארבעה ליטרים. לא חיה חדשה באורווה של קונצרן פולקסווגן, אבל כן כזו שפוררה למכוניות הכאס של אודי, וגם של פורשה. 640 כ"ס הם בדיוק 40 סוסים יותר ממה שיש בגרסה ה"רגילה", זו שלא מצמידים לה את ה"פרפורמנס" רבי-המשמעות. ועל הדרך זה גם מנוע הבניין החזק ביותר בהיסטוריה העשירה של החברה. פוש קטן עם האצבע והוא מתעורר לחיים. עם גרגור בס בתדר נמוך, פרי הבישול המוצלח של מחלקת השיווק וצוות הסאונד בחברה. אנחנו בעד, תנו לנו פסקול מתאים ונבטיח שלפחות חצי מזמן המבחן יתנהל מתחת לגשרים ובתוך מנהרות. הכוח עובר לכל ארבעת הגלגלים, ומטיס את הרכב הגדול והלא-ממש אנורקסי הזה מעמידה ל-100 קמ"ש בתוך 3.6 שניות בלבד. כן, כן, אנחנו יודעים. בעידן החשמל זה פחות מדבר אליכם. ואם אתם חלק מכת המאמינים באלוהי ססלה, אז בכלל. במקרה הזה, הכניסו כאן בבקשה משפט שמערכן (בפעם המיליון אבל מה אכפת לכם), עד כמה מהר יכולה לעשות זאת "ססלה שעולה פחות מרבע". סבבה.

בעולם שאליו שייך ה-Q הבריון הזה,



אבל למה בלי פוזות?

מישהו ממש התעקש לרחוף אותם לשם תחת איזו אמונה שזה נראה קרבי. ובכן, זה נראה בעיקר מביך.

אם מבחון הוא נראה די סטנדרטי, בפנים הוא לא שונה מהותית מ-Q8 דיזל בסיסי. וזה קצת מעליב, כי משלמים כאן הרבה (בעצם, הרבה הרבה) יותר. אותו לוח מחוונים דיגיטלי ואתם צמד מסכי מגע מרכזיים לניווט ומיזוג. זה נראה אפילו קצת מיושן ביחס למה שאודי עושה כיום עם דגמיה הפחות יקרים אבל היותר ערכניים.

מה שכן, מההגה הנפלא שמצופה אלקנ' טרה אני מוכן לא להוריד את הידיים גם בזמן

את ה-Q8 הרגיל הציגה אודי כבר לפני שבע שנים, ותכל'ס, ה-RS לא שונה ממנו במיוחד. הוא נראה יותר אגרסיבי פה ושם, עם חישוקי-מפלצת (אבל קלילים) בגודל "23", קאליפרים בצבע אדום פרארי וכמה מטרים רבועים של קרבון אקזוטי כמראות, בפרונט ובספויילר מאחור. ואיך אפשר בלי צמד אגזוזים אובליים, הסמל המסחרי של דגמי RS שנושמים חמצן מעורבב באוקטן 98. חוץ מזה, שום דבר מיוחד. רגע, את פתחי האוורור המרומים בפגוש האחורי אפשר היה למחוק עוד בשלב הסקיצה. הם נראים כאילו

אם היו אומרים לכם שהבי חור הנחמד האחראי לתכנון דגמי למבורגיני החליט לקחת תחת חסותו מכונית כלשהי, כל מכונית שהיא, סביר להניח שהייתם מסכמים את ההתייחסות למידע המשמח הזה ב"יאללה, תביא אחת". ממש במקרה, האיש הזה, סטפן פינקלמן בשבילכם ובשבילי, הוא גם זה שעומד בראש חטיבת הספורט של אודי. גוף די אוטונומי בתוך יצרנית מכוניות היוקרה הגרמנית, שבעבר נקרא קוואטר, והיום זכאי לכינוי רבי-השראה - אודי ספורט.

זה פחות או יותר כל מה שאתם צריכים לדעת כרגע על ה-DNA של אודי RS Q8 פרפורמנס. דגם שהחל את חייו כרכב פנאי לאנשים חסרי כל בעיית מוחצנות והפך בגרסה שמשחררת כרגע מפתחי הפליטה חבילת אדים יפהייה בבוקר אירופי קפוא, למפלצת מהירות עם תעוררות. ועוד איזה תעודות.

עכשיו, כל אחד מדגמי RS של אודי שבהם נהגנו בזמן האחרון מבטא מצוין את המטמורפוזה שעברה חטיבת הספורט תחת ידיו של פינקלמן קשישא. ככולם ניכרת השקעה מסיבית במכלולים מכניים במטרה להשיג עליונות דינמית על פני המתחרים. וכדי שזה יקבל תהודה ראויה מבחינה תקשורתית - שכן אחרת איך אפשר יהיה להביט בבוז על היריבות מבית, מרצדס ובמוו - נסגר גם מסלול הנוברוגרינג לטובת פעילות ניסוי ויח"צ סודית.

המסלול הגרמני הזה נחשב כבר שנים רבות למתחם האולטימטיבי לבריקת איכויות דינמיות של כל מכונית ספורט שמכבדת את עצמה. והאחד רונה לכבד את עצמה מאוד היא-היא, תופים בבקשה, אודי RS Q8 פרפורמנס שקבעה שם שיא מסלול תוך שהיא שולחת את מחזיקת השיא הקודם, פור"ש עם הקאייין טורבו-GT, לעשות שיעורי בית ולחזור כשהיא מוכנה.

אם מבחון הוא נראה די סטנדרטי, בפנים הוא לא שונה מהותית מ-Q8 דיזל בסיסי. וזה קצת מעליב, כי משלמים כאן הרבה (בעצם, הרבה הרבה) יותר. אותו לוח מחוונים דיגיטלי ואתם צמד מסכי מגע מרכזיים לניווט ומיזוג. זה נראה אפילו קצת מיושן ביחס למה שאודי עושה כיום עם דגמיה הפחות יקרים אבל היותר ערכניים



V O L V O

רגע כמה?!?!?

Volvo EX30 Plus



McCann

₪ 189,900^{ב-7%}

יד ראשונה מיבואן | טווח נסיעה עד 475* ק"מ

מאיר | 3011*

*פרטים מלאים באתר

דגם EX30 Single motor Long Range Plus. רכב יד ראשונה מבעלות "מאיר" חברה למכוניות ומשאיות בע"מ. התמונה להמחשה בלבד, כפוף למלאי.

נתוני צריכת החשמל וטווח הנסיעה החשמלית מתפרסמים על פי הדין לפי בדיקות המעבדה. צריכת החשמל וטווח הנסיעה החשמלית בפועל מושפעים, בין היתר, מתנאי הדרך, מזג האוויר, מצב ותחזוקת הרכב והצמיגים, מאפייני השימוש ומהירות הנסיעה, ויכולים להיות נמוכים ביחס לנתוני היצרן. קיבולת הסוללה וביצועיה ברכב חשמלי מצטמצמים לאורך הזמן ובהתאם לשימוש. משך הטעינה מושפע, בין היתר, מתשתית וממאפייני עמדת הטעינה וממצב הסוללה.

ארבעה דברים שחשוב לדעת על אודי RS Q8 פרפורמנס

כמה הוא עולה אצלנו? 1.4 מיליון שקל

איפה הוא מבריק במיוחד? על המסלול, ברור

מה פחות מלהיב? תא הנוסעים, משעמם כזה

למה נתגעגע? למנוע, לגיר ולטרבת הכוח



בדרך אל הגלגלים, עובר פרץ הכוח הבלתי נתפס הזה דרך תיבת 8 הילוכים אוטומטית, כמו בדגמים הרגילים, למעט כיוול שונה שמאיץ משמעותית את התגובות. ממש יעיל כשאתם משייטים בהילוך שמיני ב־130 קמ"ש, ופתאום מגיעה פורשה 911 טורבו S ונותנת לכם הבהוב קטן כזה כשהיא במרחק של 500 מטר, אבל סוגרת עליכם בקצב של צי"טה עצבנית. אתם הרי יכולים להשלים את עקיפת הקרוואן של משפחת גוורצטרמינר המחובר למרצדס E סטיישן דיזל, לאותת יפה ימינה ולפנות מקום כמו ילדים טובים בוואריה. העניין הוא שכאן אתם גם יכולים ללחוץ עד הסוף עם רגל ימין ולהטיס את התיבה מההילוך השמיני ישר לשלישי. העב"רה ברזילית עם הרבה דרמה, חספוס ואופי. ה־911 תמשיך לסגור עליכם, אבל הקצב יואט. ואם יושב שם מישהו שלא מעוניין לעבור את ה־270 קמ"ש בגלל צמיגי החורף שלו, יש סיכוי טוב שתתחילו להתרחק ממנו. אופס.

צוותות מביכות של מנהלי צוות פיתוח בסטארט־אפ עם שלוש פרפורמנס בחניה, פחות עושות רושם. כי מהמתחרים שלו, מרצדס GLE 63 AMG וב.מוו X6M, הוא מאיץ ל־100 קמ"ש מהר יותר ב־3 עשיריות השנייה. וגם כאן, הנתון הזה הוא קצת חסר משמעות. מי שכן חשובה היא תחושת הכף קלע היורה אותך קדימה במצערת מלאה ומרביקה לך את הגב לבאקט הספורטיבי. ובניגוד לכל חשמלית (כן, כל חשמלית, נוד"גיקים), זה לא פוסק עד אזור ה־250 קמ"ש. עוד ועוד תאוצה וסאונד משכר שמשכנע להמשיך ולנסות לעשות חור ברצפה מתחת למצערת. את נתון המהירות המרבית (305 קמ"ש) לא אימתנו, שכן צמיגי החורף של רכב המבחן מוגבלים ל־270 קמ"ש. באמת שלא עברנו את המהירות הזו. נשבעים. וגם אם יגיע רוח מהירות כלשהו לאודי, זה לא אנח"נו. אין לנו מושג מי נהג בו ב־15 בדצמבר ב־10:05 על האוטובאן בין מינכן לאוסטריה. בדרך אל הגלגלים, עובר פרץ הכוח הבלתי נתפס הזה דרך תיבת 8 הילוכים אוטומטית, כמו בדגמים הרגילים, למעט כיוול שונה שמאיץ משמעותית את התגובות. ממש יעיל

ששם עין על האוטו הזה. נגיד ככה: מספר הפעמים שבהן עצרנו במהלך כמה ימים בתחנת דלק הוכיח שאת פרס הרכב החסכוני נש של השנה הוא לא יקבל. רחוק מאוד מזה.

פנייה בהרי האלפים

כוח זה לא הכל, אמר ובאמת התכוון אף חובב הגה אף פעם. אבל במקרה של אודי, יש למשפט הזה רלוונטיות מסוימת. ה־RS מכיל אחרת גם באזור מתלי האוויר, ובאופן די פלאי הוא לא יוצא מהשינוי הזה נוקשה מדי. מה שאי אפשר לומר על דגמי RS אחרים של אודי (5, שיעול, RS5). נוחות הנסיעה יכולה להיות מצוינת, ממש כך, למרות גומי רחב מאוד ונמוך עוד יותר. ורוצים לשמוע בדיחה? יש לטיל הבליסטי הזה גם שני מצבי שטה ייעודיים. מישהו באודי החליט כנראה להטריל.

הלאה בסעיף הרברים שלא תשמעו ולא תראו, ובכל זאת הופכים את האוטו הזה למכונת מהירות נהדרת ודי ממכרת. מוטות מייצבים - אלה שדואגים לנטרל את חוקי הפיזיקה בפניות - אקטיביים חשמליים עובדים נהדר. אפשר כמעט להסתכן ולומר שלא זכור לנו מתי נתקלנו בפעולה כל כך מהוקצעת של מערכת

כזו שידועת לשמור את המרכב "ישר ואופקי", בין אם מדובר בפניית ראש סיכה בכביש בהרי האלפים בהילוך שני או בסוויפר ב־270 קמ"ש. יש גם היגוי אחורי מאוד יעיל, כזה שמקצץ וירטואלית מגדל דלו של הרכב בתנועה צפופה ומגדיל אותו בנהיגה מהירה. ועל כל זה תוסיפו מערכת הנעה כפולה עם דיפרנציאל מוגבל החל-קה מאחור לתוספת אחיזה בעת שיגור. בפועל, כל הסלט הטכנולוגי הזה מרשים ואף מפתיע. לא רק שה־RS לא מרגיש כבד או מגושם. הוא רכב גדול שמצליח לייצר אצל הנהג תחושת ביטחון של סופרמיני לוחטת. טוב, הגזמנו בכמה סדרי גודל, אבל זה רק כי התלהבנו כל כך. עם הגה מדויק וממש מהיר ובלמים קרמיים (440 מ"מ מלפנים, 370 מ"מ מאחור) יקרים להחריד כציוד תקני. האודי הזה כל כך מרשים מבחינה דינמית, שגם ללא מבחן השוואה ראש-בראש הוא מבס את מתחריו הישירים, והוא מסוגל להישיר מבט ואפילו להתנשא קצת פה ושם על תוצרת של מותגים יקרים בואכה אקזוטיים כמו למבורגיני אורוס ואסטון מרטין DBX. מה עם פורשה קאייין GT טורבו שהזכרנו בהתחלה? ובכן, תקראו שוב את הכותרת.

< מנוע: V8, טוויין טורבו בנזין, 4.0 ליטר

< הספק: 640 כ"ס

< מומנט: 86.7 קג"מ

< גיר: 8 הילוכים אוטומטי

< הנעה: כפולה

< זינוק ל־100 קמ"ש: 3.6 שניות

< מהירות מרבית: 305 קמ"ש

גם בטעינת רכבים

TADIRAN NEW ENERGY

החברה הגדולה בישראל לאנרגיה מתחדשת



HOME BOOST
עמדת טעינה DC
לרכבים אמריקאיים



BOOST CHARGE
עמדת טעינה DC
ציבורית מהירה



SMART CHARGE
עמדת טעינה AC
לבית ולמשרד

הצטרפו למהפכת האנרגיה
שירות בסטנדרט תדיראן. איכות ללא פשרות.

***2640**

Unit.



TADIRAN
NEW ENERGY

Tadiran-new-energy.co.il



נאמן



למקור



הוא עולה כמו דירה בפריפריה, ועדיין לא עשינו לו הנחות והצגנו לו מקרוב, אבל ממש מקרוב, את תוואי המדבר הקשות. כשהחזרנו את ה-G החשמלי של מרצדס לסוכנות ללא שריטה נאנחנו בהקלה. לא רק כי הצלחנו להימנע מנזק של מאות אלפי שקלים, אלא גם כי גילינו שהחשמל רלוונטי לגמרי גם בשטח

אלי אילדיס | צילום: עמית אגרונוב



יש רגעים שבהם כל הכוכבים מסתדרים בדיוק מושלם לכדי יצירת סיטואציה בלתי נשכחת. חברו את המדבר, אבל עם מזג אוויר חורפי ומים זורמים בנחל ציון, ותקבלו נוף יוצא דופן ביופיו, שניבט עכשיו מהחלונות של מרצדס G קלאס. אולי רכב השטח הנחשק בעולם, זה שכל זמר בראשית דרכו, סטודנט לעיצוב, ברוקר מתחיל וגם שועל שטח בדימוס, מייחלים שיום יגיע והם יוכלו לרכוש אחד, ולהראות לכל העולם שהם עשו את זה. הצליחו ובגודל.

אבל אני לא יושב עכשיו בסתם עוד G רגיל עם מנוע בנוי גדול או דיזל מטרטר. ה-G שלי לימים הקרובים שקט לחלוטין, והוא נע על הקרקע בלי להעיר את השועלים ולהבריח את הציפורים. באופן שמאפשר להתחבר בצורה הכי טובה לשקט של האזור המקסים ביותר במדינה, מצרך כל כך נדיר בעידן שבו אנחנו חיים. ובמיוחד כאן אצלנו בשנה וחצי האחרונה.

לחשמל את האייקון

מבין היצרניות הוותיקות בתעשייה, מרצדס נחשבת לזו שלקחה את החשמל ברצינות רבה, אולי אפילו רבה מדי, אבל זה לפעם אחרת. היא הראשונה שמשלבת חשמל באגדת שטח, הרבה לפני שג'יפ, לנד רובר או טויוטה עושות את זה. נכון, זה לקח לה לא מעט זמן, שנתיים וחצי מאז אבי-טיפוס הראשון ועד להצגה הרשמית, בין היתר משום שפיתוח מערכת הנעה חשמלית לרכב שטח, מורכבת בהרבה מפייתוח כזה עבור מכונית נוסעים רגילה. תחשבו רק על העומסים המאתגרים כמו אטימות למים, בוץ, חול ותנאי טמפרטורה קיצוניים מהדריגות של רובאי ועד לקרה של החוג הארקטי וכל מה שנמצא באמצע, כולל הנגב שלנו.

בכל מקרה, אם תסתכלו עליו, לא תרעו שמדובר ב-G חשמלי. המראה הקלאסי והכל כך מוזהה הזה מהווה את אחת הסיבות העיקריות להיותו כה נחשק, ולי זה עושה די נעים להתבונן עליו משתלב בצורה מושלמת במדבר. גם אם הוא מייצר מקרם גרר של בלוק איטונג, שגוזל המון אנרגיה מהסוללה ומגביל את טווח הנסיעה, ועוד על כך בהמשך.

יש משהו במראה הקופסתי המרובע והקלאסי הזה של רכב שטח, שהוא כל כך נכון בעיניי. אפשר להזכיר מין אותו עם סבכה מוארת שתייצר בידול מה-G ה"רגיל", אבל עדיף שלא, כי אחרי הכל, זה לא סתם עוד איזה סיני חשמלי. ככה שטוב שהיא לא הותקנה ברכב המבחן שקיבלנו, שנראה בדיוק כמו שנראה כל אחד מיותר מחצי מיליון ה-G שיוצרו במפעל מגנה שבגראץ, אוסטריה ב-46 השנים האחרונות. אפשר גם להזמין קופסה אחורית על דלת תא המטען עץ בשביל כבל טעינה וערכת קפה, וטוב שגם כאן אנשי המוצר של מרצדס לא סימנו וי על האופציה. כי רכב שטח אמיתי הוא רק כזה עם גלגל רזרבי בגודל מלא, שתלוי בגאון על דלת תא המטען כמו באקומפלט ששלחו לנו למבחן.

גם סביבת הנהג דומה, עם צמד מסכי 12.3" ומערכת הפעלה מוכרת, שכאן כוללת גם תצוגת נתונים שטח, עם מד אופק מלאכותי, מצפן, מצב הגובה של כל אחד מהמתלים, לחץ אוויר וטמפרטורה של כל אחד מהצמיגים והעברת כוח לכל אחד מהמנועים. לאור כל אלו, ממש מפליא שאין כאן גם חיווי לטמפרטורת האבק שנצבר מתחת לצמיג ולרמת הלחות שבחוצץ.

התחושה יוקרתית יותר מכל רכב שטח אחר. תנוחת הנהיגה גבוהה מאוד, שולטת על הסביבה, עם ראות נהדרת על מכסה המנוע, וצמד המאותתים שבשוליו המסמנים את קצות המרכב הגדול. זו תחושה מיוחדת שלא תוכלו למצוא באף רכב שטח או פנאי או יוקרה

ה-G החשמלי, אפילו יותר מהבנזין, הוא אחד מכלי הרכב המיוחדים שאפשר לרכוש כיום, אך שהוא רחוק מלהיות מושלם. יש בו המון אופי וצ'ארם, והנסיעה בו מרגישה כמו אירוע. זו חוויה שלא מקבלים משום רכב אחר, ולא משנה אם זה ברחובות העיר או במשעולי הנגב



- < מצבר: 116 קוט"ש
- < הספק: 587 כ"ס
- < מומנט: 118.7 קג"מ
- < הנעה: כפולה
- < זינוק ל-100 קמ"ש: 4.7 שניות
- < מהירות מרבית: 180 קמ"ש
- < טווח: 449 ק"מ



GENESIS CERTIFIED

חויית רכישה ברמה הגבוהה ביותר



ג'נרטיב (אולד תמימה) ורשמי (שוקר)

זאת ההזדמנות שלך להתחדש בג'נסיס יוקרתית מיד ראשונה שעברה בקרת איכות מלאה תחת תו תקן בינ"ל ובלתי מתפשר.

ללא תאונות* ולאחר תהליך השבחה מלא



רכבי יד ראשונה



קילומטראז' נמוך



אחריות מבית היבואן



* למעט תיקוני פח וצבע

חדש בראשל"צ - רח' פריימן 5, ראשון לציון. טלפון: 03-9691928

הילוך שישי



קבוצת הרכב המובילה בישראל

כלמוביל
טרייד יוקרה





מה שמאוד הרשים ובהחלט עמד לניסיון הוא יכולת הורדת הכוח לקרקע, גם כשאחד או שניים מהגלגלים מתנתקים מהארמה. מחשב הניהול הסופר-מתוחכם מעביר את הכוח רק לגלגלים שנמצאים בקשר ישיר עם הקרקע, בלי שום פרפור, או אובדן אחיזה. חבל שלא הספקתי לצלם את המבט ההמום של הג'יפאי ברוביקון המרוגם, אחרי שהתבונן - תחילה בהתנשאות, אחר כך בהשתאות - מטפס במלכותיות נטולת מאמץ את מעלה הצרה.

מאוד מרשימה גם האפשרות לנהוג כאן כמו ג'יפאי "אולד-סקול", עם רגל ימין על דרושת החשמל ושמאל על הבלם, כדי לייצר קצב של חילוון, או פשוט לקבוע את בקרת השיוט לשטח על 2 ק"מ/ש, והיא כבר תשמור על הקצב בלי קשר לזווית השיפוע.

נגד הרוח

ואיך הוא על הכביש? בואו נגיד ש-S קלאס תהיה נוחה יותר וכנראה גם GLC יגהץ טוב ממנו את עבודתם המסורה אך הלא-מאוד מרשימה של עובדי נתיבי ישראל הגאים. אבל אין שום בעיה לנסוע איתו למרחקים ארוכים, והוא במובהק עדיף על ה-G בנוי, הודות למתלה האחורי השור-נה. עם זאת, רעשי הרוח בולטים כאן יותר, למרות השמשות הכפולות והיעדרו של צליל מנוע אמיתי - ואני לא מחשיב את ה-G "רואר" לכוה, על אף שהוא מזויף טוב ממרבית החשמ-ליות את צליל המנוע של המקור.

ויש עוד בעיה עם הרוח, שכן מקדם הגרר אמנם נמוך מה-G הרגיל (0.44 לעומת 0.48), אבל הוא עדיין גבוה בהרבה מכל חשמלית מודרנית, ולכן צריכת החשמל כאן היא גבוהה עד מרגיזה - 33.8 קוט"ש ל-100 ק"מ בממוצע הנסיעה, שחלקה הגדול בוצע בשיוט נינוח. המשמעות היא טווח של כ-340 ק"מ בלבד. אם תהיו ממש חסכוניים, יש מצב שתצ-ליחו לגרר 400 ק"מ, אבל לא מעבר לכך. וזה בפני-רוש מעט מדי. בעיקר לרכב שעולה 1.7 מיליון שקל לפני תוספות.

אגב, דווקא בשטח צריכת החשמל הייתה נמוכה יחסית, פועל יוצא של קצב נסיעה איטי. בתוואי של ריונות זה עלול להיות אחרת.

טעינה מהירה (200 קילוואט) אמורה לאפשר מילוי הסוללות (116 קוט"ש) מ-10% ל-80% בתוך כחצי שעה, אבל בעמדה ממוצעת (180 קילוואט) זה לקח שמונה דקות יותר. כמו בכל הדגמים של מרצ-דס, גם כאן יש מערכת רגנרציה עם שליטה ידנית (ארבעה מצבים), וגם מצב אוטומטי שמתאים את העוצמה באמצעות נתוני הרדאר. בשונה מחשמליות אחרות של המותג, דרושת הבלם כאן נותרת קבועה, ואינה משנה את גובהה בהתאם לעוצמת הרגנרציה. עדיף כך.

סינדרלה אחרי חצות

מה-G החשמלי היה ממש קשה להיפרד ולחזור למציאות. הרגשתי קצת כמו סינדרלה דקה אחרי חצות, שנאלצה להיפרד מהכרכרה המלכותית. ה-G החשמלי, אפילו יותר מהבנוי, הוא אחד מכלי הרכב המיוחדים שאפשר לרכוש כיום, אף שהוא רחוק מלהיות מושלם. יש בו המון אופי וצ'ארם, והנסיעה בו מרגישה כמו אירוע. זו חוויה שלא מקבלים משום רכב אחר, ולא משנה אם זה ברחובות העיר או במשעולי הנגב. שלא להזכיר את התענוג של להסתכל עליו מבחוץ.

ההצלחה של מרצדס לשלב את החשמל, מבלי לפגוע בייחוד ובאופי של האייקון המוטורי הזה, היא אחד מההישגים הגדולים ביותר שלה. באופן מאוד לא טיפוסי לגרמנים, ה-G הזה מדגים שאפ-שר לשלב בין קלאסיקה ונוסטלגיה, לחשמל מוד-רני. חבל רק שאי-אפשר גם לשלב בין חשבון העו"ש שלי לבין פנקס ההזמנות של היבואנית.

או גם וגם וגם אחר. על גימורי הקרבון, שנראים לא מאוד קשורים לרכב כזה, אפשר לוותר. אבל לא על המצלמות ההיקפיות המתקדמות, שמאפשרות לחנות במרכז תל-אביב או לתמרן בין הסלעים בנחל צין באותה מידה של יעילות, מבלי לשרוט את החישוקים השחורים והגדולים מדי (20"). עשו לעצמכם טובה ולכו על "18".

בכל פעולה ובכל פינה יש כאן משהו שובה לב שאין באף רכב אחר. למשל סגירת הדלתות שצרי-כה להתבצע בכוח ששמור בדרך כלל לרכב ממוגן, או קליק מכאני של נעילת דלתות עם תחילת נסיעה שמשמע כמו דריכת מקלע.

וגם החותמת עם הסימול רב-המשמעות - Schöckl proved הדלתות הקדמיות. לא עניין של מה בכך הכיתוב הזה. הוא מבטיח של-G החשמלי יש יכולת שטח שלא תבייש את הפירמה. זו חותמת שמעידה כי הוא מסוגל להתמודד עם מסלול העבירות המפור-רסם, שמשפס להר שוקל הסמוך לפס הייצור בגראץ, אוסטריה, עם אורך של 5.6 ק"מ, ושינוי גובה של 700 מטר בשיפועים שמגיעים עד ל-60 מעלות. אם תרצו, המקביל ל"רוביקון טרייל" האמריקאי.

מנוע לכל גלגל

כבסיס לאגדה המוטורית המודרנית הזו משמ-שת אותה שלדת סולם של ה-G הרגיל, שבה הסר-לה משולבת עם מיגון ייעודי נגד פגיעות. המת-לה הקדמי נותר וזה (עצמות עצה כפולות) בעוד מאחור החולף הסרן החי במתלה רה-דיון כדי לאפשר את שילובם של המנועים החשמליים.

ולמה מנועים? כי יש כאן לא אחד, לא שניים, ואפילו לא שלושה. ארבעה מנועים עם 147 כ"ס כל אחד המשוחחרים לגלגל שאליו הוא צמוד, ומסתכמים ב-587 כ"ס. על הכביש הארבעה האלו משגרים את הקובייה הגרמנית ששוקלת שלושה טונות בתוך פחות מ-5 שניות ל-100 קמ"ש. וזה מרגיש לא פחות מסנסציוני, כמעט כמו לכתוב את זה. כולל האצה סופר-דרמטית שמרימה קצת את החרטום כמו מכונית שרירים אמריקאית. זה מרשים, אבל זה ממש לא העיקר.

בקונסולה המרכזית בכל G יש שלושה מתגים שאחראים על נעילות הדיפרנציאלים, אבל בחש-מלי שלנו מחליפים אותם מתג להילוך כוח ולציי-דו שני מתגים נוספים. האחד מאפשר להקטין את קוטר הסיבוב בשטח על ידי בלימת הגלגל האח-רי-פנימי בדומה לטרקטור חקלאי (או פורד ברו-נקו). השני מאפשר סיבוב על המקום, G-Turn במרצדסית מדוברת, והוא מתבצע על ידי הנעה של הגלגלים בצידו האחד לפנים ובצידו האחר לאחור, בדומה לכלי זחלי.

יש מצב שכבר צפיתם בלפחות סרטון אחד - מתוך המיליונים שיש ביוטיוב - שמציגים את היכו-ר לת הפנטסטית הזו, שהיא לא ממש שימושית חוץ מלעשות קצת פוזות על החברים בריונג' רובר, להלהיב את הילדים או ברוח התקופה - לפרסם ריל באינסטוש. אבל זה כל כך מדליק וכיפי ומגניב, שאם לא היו מבקשים ממני לשמור על הצמיגים, הייתי ממשיך להשתעשע עד שהבחילה תכניע אותי.

אבל עזבו אתכם משחקים, אם אתם מספיק אמיצים כדי להוריד כמעט שני מיליון שקל לשטח, תגלו שה-G החשמלי מסוגל להתמודד עם מה שכל G אחר מסוגל לו, ואולי אפילו יותר. כמו הרגיל, זוויות הגישה-נטישה מעולות (30.7-32 מעלות), מרווח הגחון אפילו גבוה בסנטימטר (25 ס"מ) עם רצפה חלקה לחלוטין שמאפשרת לעבור מעל סלעים בקלות. מכיוון שהמנוע כאן לא צריך לנשום חמצן וכל המערכת החשמלית אטומה לחלוטין, הוא מסוגל לצלוח מעברי מים עמוקים ב-15 ס"מ יותר (85 ס"מ בסך הכל) מאשר G רגיל. את זה פחות ברקנו הפעם.

**ארבעה דברים
שצריך לדעת על
מרצדס G580**

**מי יקנה אותו?
אנשים עם המון כסף
ובלי תוכניות לשטח**

**מה הם יפסידו?
יכולת שטח לא הגיונית**

**כמה זה יעלה להם?
יש עודף משני מיליון**

**מתחרים?
אין כאלה ממש**



בכל פעולה ובכל פינה יש
כאן משהו שובה לב, וגם כזה
שבאמת אין באף רכב אחר.
למשל סגירת הדלתות שצריכה
להתבצע בכוח ששמור בדרך
כלל לרכב ממוגן, או קליק
מכאני של נעילת דלתות עם
תחילת נסיעה שנשמע כמו
דריכת מקלע



רק אל תדברו איתנו על כסף

רולס רויס ספקטר החשמלית הייתה אמורה ללכת בעקבות אחיותיה הבנייניות לעולם שכולו עושר ועושה, עם הצהרה על עליונות מוטורית מול כל מותג אחר. וזה הצליח לה, קצת יותר מדי. עד כדי כך שעולה השאלה: מי צריך V12 מזהם?

צריכים לחדש
את ביטוח האוטו
אוטוטו?



GITAM BBDO

הצטרפו עכשיו לביטוח הרכב של מגדל

אצלנו תמצאו את כל היתרונות ששווה
בשבילם לחשב מסלול מחדש

הטבות למצטרפים
חדשים

כיסויים מורחבים
ללא תוספת פרמיה

שירות מצוין,
גם בוואטסאפ

מגדל
ביטוח ופיננסים

להצעה חייגו 6000* או פנו לסוכן או סוכנת הביטוח

מגדל חברה לביטוח בע"מ. כפוף לתנאי הפוליסה



ניר בן זקן | צילום: יצרון

חשמל עם קלאסה

רולס רויס נחשבת כבר שנים ליצרנית הרכב הטובה בעולם, בליגה משל עצמה, בלי מתחרות אמיתיות. לא במקרה הפך שמה לתעודת מצוינות נדירה שמבטאת מהו "הטוב מכולם". נסו להיזכר כמה פעמים שמעתם את המשפט הרולס רויס של המקדריים, הטלוויזיות, המיקרוגלים, הבלנדרים, עגלות התינוקות והדאודורנטים. וכמו שקראתם בערמת המילים שפוזרו עד כה, יש לכך סיבה טובה. אבל יש עוד אחת. המשותף לכל הדגמים שייצרה עד כה המלכה הבריטית הוא מנוע בנזין ענק מלפיני, ב-20 השנים האחרונות עם סידור נדיר וייחודי של 12 צילינדרים בתצורת V. ובדגמים שבהם נהגנו בעבר יחידת הכוח הזו הייתה אחראית לנסיעה חרישית, שקטה, נטולת רעידות וברוך כלל גם ממש חזקה. אבל את הספקטור לא מזיזה שום בוכנה. זאת אומרת, בניכוי זו שתומכת בתא המטען מאחור וזו שקשורה לדלתות. זהו דגם חשמלי ראשון ליצרנית, חלק מהאסטרטגיה שלה לניתוק מלא מבנזין כבר ב-2030 – מה שספק אם יקרה לאור ההתפתחויות אבל ניחא. בכך היא מאבדת חלק מרכזי ומאוד חשוב שיוקית מהייחוד, בזה אין ספק. אחרי הכל, המנוע כאן לא שונה משמעותית מזה שיש בטסלה או BYD, ישמור השם. מה עושים? משקיעים בכל השאר. קחו למשל את המראה שלה. דגמים חשמליים מאפשרים חירות עיצובית גדולה

הרווחים בין החלקים השונים. ועכשיו, תכפילו את מה שקורה במרצ'דס, ותגיעו בקירוב למה שתראו, תרגישו ותריחו ברולס רויס. עזבו דיפון עץ איכותי ואלומיניום מוברש. זה כבר יש במכוניות עממיות. ברולס שבה אני יושב כרגע יש שטיחים מצמר כל כך עבה ואיכותי, עד שאני מוצא עצמי בנוהל כניסה לבית של ההורים בשישי אחרי ספונג'ה שזה שילוב של פחד, מורא ורגליים יחפות כדי שלא לטפסף כאן חלילה איזו טיפת אבק מזרחי תיכוני מביש. שטיחים רכים ועבים? יש ברולס מנוף איתות מצופה עור שמגיע מבקר שחי בתנאי אקלים, לחות ותזונה אופטימליים, ולאחר מכן עבר תהליך עיבוד שכולל בדיקת עמידות קיצונית, כזו שמפתחי מעבורת החלל דור 7 שתצא לכוכב מאדים ב-2027 יכולים רק ללמוד ממנה. אני לא בטוח שתהיה מעבורת כזו, זו רק דוגמה. כל מתג, מפסק, כפתור, ידית ובורר עובדים כאן באופן שמשכנע אותך להאמין בישות איכות ייחודית למותג האריסטוקרטי הזה. ואני בטוח שיש כזו.

רגע את הנשימה, 5,500 "כוכבים" מאירים עם שם הדגם. אלוהים אדירים. תהיו איתי עוד קצת. הרלתות נפתחות הפוך מהרגיל נגד כיוון הנסיעה, וזה תאמינו או לא, הפרט הפחות מרשים בהן. שכן מדובר בצמד הרלתות הגדולות ביותר שהוצעו אי פעם ברולס רויס וכנראה מהגדולות שיוצרו אי פעם ברכב כלשהו. ובגלל שהן כאלו גדולות וכבדות, וכדי שלא לגרום לבעל הרכב המאוד-מכובד מתיחת שריר או כיווץ גיד חלילה רק כי הוא התא-מץ לפתוח או לסגור אותן, העסק הזה מתבצע באופן חשמלי. אפשר גם לסגור אותן באמצעות מתג בדשבורד או באמצעות לחיצה על הבלם, שזה הכי כיף. ויש בהן גם מקום לצמד מטריית, אלה שהייתם צריכים לבחור את הצבע שלהן כדי שיתאים לעניבה של יום חמישי. מיותר כמעט לציין, אבל האיכות כאן שונה מהמקובל בתעשייה. זה לא סוד למשל שמרצדס מייצרת תאי נוסעים – בדגמיה ששותים בנזין, לא חשמל חלילה – שהם די מופת של מקצוענות. הקפדה מטורפת על איכות החומר, על הגימור ועל

בסדר, כמוכר שנבחר בצביעה דו-גונית. כאילו, תנו לנו קצת קרדיט. אבל לפני שנחליט יש לנו התלבטות בין שתי אפשרויות – מכסה המנוע והגג בלבד, או גם קורות הצד, עם אפשרות לפס צבע דקיק נוסף בעבודת יד לאורך המרכב? לא פשוט. מגוון אפשרויות ריפורד המושבים הוא כבר עניין לעבודת גמר, את ההגה אפשר להזמין באחד משלושה חומרים, ויש גם שבעה סוגי דיפוני עץ ועשרה צבעים ללוח המחוונים הדיגיטלי. אלה בחירות קלאסיות, לא משהו שמצדיק כתבה שלמה. אבל מה עם 20 (כן, עשרים!) צבעים שונים למטרייה המותקנת ברלת שאמורה לשמור על הפן (או ההשתלה, או הפאה או גם וגם וגם) מפני השפעתו הטר-גית של זרויף גשם סתווי?



אלפי נורות וכוכבים

רגע. את הסמל מלפנים אפשר לבחור כמוזהב או כמזאר באור יקרות. מספר הנורות המשולבות בעבודת יד בריפורד התקרה הוא מטורף, ואלה נוספות כאן בדיוק 4,796 נורות (לא ספרנו) בדיפון הרלתות שיוצרות אפקט מרהיב בנסיעה בלילה. ראבאק, הפאנל המוצב מול הנוסע אינו מסך מגע נוסף לבידור והטרדה כמו שיש במכוניות רגילות דוגמת מרצדס או פורשה. לא לא. הפאנל הזה משלב טקסטורה של, עצרו

כמו כל רולס רויס שנוסעת על בנזין, גם החשמלית הראשונה של החברה מרגישה בליגה אחרת של איכות וייחודיות

חמישה דברים שחשוב לדעת על רולס רויס ספקטר

כמה היא עשויה לעלות בישראל? 3 מיליון שקל

מתי היא צפויה להגיע לישראל? לא תגיע, לא בקרוב בכל אופן

במי היא מתחרה? אהממת, באף אחת בעצם

למה בעצם לקנות אותה? אם שאלתם את זה, אז עזבו

לאן נוסעים איתה? שאלה מטופשת, כמובן שלקזינו במונקו

הקפה המגניב הזה בחוף הדרומי במיקונוס. ולפני שאנחנו עוברים לשלב שבו המכור ניהו באמת זוה, עוד מילה אחת על מה שהיא מציעה. מושב הנהג כאן מתחרה בתואר הכיסא הנוח ביותר שעליו ישבתי וזה כולל גם את הכורסה במחלקה הראשונה של קתאי פסיפיק ואת השולונג אצל גיטי. אפשר להעביר בו שעות ומאות קילומטרים ללא מאמץ ומבלי לשחרר אפילו אנחת "חשבתי שהשתחררתי כבר מהפריצת דיסק ב-L3". גם מאחור המצב לא בדיוק רע. שני נוסעים ייחוו ממשטח עצום של מרחב רגליים הודות לבסיס הגלגלים הענק (321 ס"מ). ולמרות זאת ואולי דווקא בגלל זה, לתא המטען יש נפח דומה למשפחתית קומפקטית (380 ליטר) והוא נראה כאילו הותאם להסעת שני תיקי גולף לא עמוסים במיוחד. לא הרבה מעבר.

שיח בריטי מעופף

לא תתפלאו לשמוע שהספקטר מפנקת באחת מחוויות הנהיגה היותר מרגיעות שתוכלו להעלות על הדעת. באופן כזה שמכוניות יוקרה שעולות סביב המיליון שקל ירגישו לידה כמו מכונה חקלאית לא מאוד מהוקצעת. אם שאלתם למה, התשובה היא שעם 584 כ"ס, ולמרות משקל עצמי שמגרד מלמטה את השלושה טון, אפשר לנהוג בה מהר. זאת אומרת, אפשר בדיוק כמו שאין שום מניעה לרדת עם בנטלי בנטיאגה למסלול המדברי של נחל נקרות בערבה. אפשרי, אבל לא יקרה. כשנכנסים לזון, עם דופק בסביבות ה-55 והרגשה של מה אני עושה כאן עם כל הפריפריה מסביבי, זה עובד הכי טוב. כך ההגה הקליל מרגיש

מספר הנורות המשולבות בעבודת יד בריפוד התקרה הוא מטורף, ואליהן נוספות כאן בדיוק 4,796 נורות (לא ספרנו) בדיפון הדלתות שיוצרות אפקט מרהיב בנסיעה בלילה

עם ממדים מפלצתיים - חייבים לעמוד ליד רולס שכזו כדי להבין כמה היא עצומה - של כמעט 5.5 מטר בין פגוש לפגוש. אין כאן שאלה של "האם משהו לא יפנה מבט לכיוונה כשהיא עוברת". יש רק תשובה, "ברור שאין כזה", ולא משנה אם מדובר בבורלי הילס, ציריך, מילאנו או בבית

לא בשקל תשעים, אם תהיתם לרגע. בהם, כמו ב"22 הסטנדרטיים, האותיות RR שבמרכזם לא מסתובבות בזמן נסיעה באמ" צעות מנגנון ייחודי. אחרי הכל, אתם לא רוצים שנוסעי בנטלי פשוטה שנעקפת בלחש מלכותי יתהו באיזו מכונית מדובר. כל הסלט הזה מתחבר למרכב קופה נדיד

מאי פעם, כיוון שלא צריך לשמור כל כך הרבה מקום למנוע, לתיבת ההילוכים ולעוד 1,400 אלמנטים של בנזין. כך שבאמת אפשר להשתולל, ויש כבר לא מעט יצרניות שעושות משהו יוצא דופן עם הסרת המגבלה ההיא. כמו למשל יונדאי איוניק 5 או טסלה מודל 3, או סמארט ווי קר, ומי לא בעצם.

אבל בספקטר זה לא קורה. רולס רויס העדיפה - בצדק, ברור שבצדק - לשמור על מראה קלאסי. עם נגיעות יומרניות פה ושם, עם הרבה בלינג בלינג, אבל גם עם האף המזוהה למרות שהוא אטום ומואר. ברור שמואר. אחרי הכל, אתם יכולים לתאר לעצמכם משהו שקונה רולס רויס ולא רוצה שאחרים ידעו שהוא קנה רולס רויס? אנחנו לא.

ולכן הספקטר מתהדרת במאפיינים הקלאסיים של המותג. עם מכסה קדמי ארררררררררררררררררררררררררררררררר Spirit of Ecstasy אם אתם דוברי בריטית שוטי (פת הנשלף חשמלית. כמובן שחשמלית. החברים ברולס אומרים שזה נגד ונדליסטיים. אני חושב שזה חלק מהשאיפה הבלתי מתפ" שרת לרפוק הופעה. אגב, אם להאמין לאותם חברים יקרים, הסמל הכה מזוהה הזה עוצב במשך 830 שעות במנהרת רוח כדי להפוך אותו לאווירודינמי יותר ולא לפגום בהישג הדי מרשים של מקדם גרר (0.25) - הנמוך ביותר של החברה מעולם. זו לא חוכמה, כי עד עכשיו לא הייתה לה שום סיבה להתא- מץ בסעיף הזה, אבל בכל זאת.

וגם חישובי ענק ש-99% מהלקוחות מסמנים V על האופציה להגדיל ל-23", וזה





מישהו החליט להשתעשע והוסיף כאן אופציה של צליל-מדמה רעש מנוע דרך הרמקולים. שזה בערך כמו למזוג קולה על קוניאק. אחרי שתבטלו אותו, תגלו שבמהירות של 200 קמ"ש המכונית הזו שקטה יותר ממכונית יוקרה ב־100 קמ"ש



הנוחה ביותר לנסיעה. נקודה. רגע, עוד מילה וחצי לפני סיום. באופן די מופגן, בחרו יצרניות הרכב הוותיקות – אלה של היוקרה לפחות – שלא לשמר את האיכות הגבוהה שהציגו בבניין, גם בחשמל. כך שמרצדס EQS לא מתקרבת לתחושת השלמות שמציעה S קלאס. פורשה טייקון לא מתקרבת אפילו ליכולת הדינמית של 911. אבל במקרה של רולס רויס, הכיוון שונה. החשמל דווקא עשה טוב למותג-העל הזה והספקטור התאימה עצמה בקלילות ל-DNA המוכר של החברה. ברור, אין כמו V12 ייחודי די בחרטום, אבל האמת היא שממש לא התגעגענו אליו. והסיבה לכך היא זו: הספי קטר היא כנראה הרולס רויס הטובה ביותר שיוצרה אי פעם.

אז האם יש הצדקה למחיר? התשובה הרציונלית היא כמובן לא. העניין הוא, שאף אחד לא קונה רולס רויס מתוך מחשבה רציונלית. כן מהמון סיבות אחרות שנוגעות לאגו, יכולת, מעמד, פוזה והשד יודע מה. לא רציו. ולכן השאף לה הכי גדולה חייבת לקבל תשובה חיובית והד-משמעותי ובלתי ניתנת לער-עור ולא משנה מה תגידו. אחרי יום אחד של נהיגה בה לאורך כמה מאות קילומטרים, ברור שההבדל נעוץ בביצוע, והוא עצום. כמו כל רולס רויס שנוי סעת על בניין, גם החשמלית הראשונה של החברה מרגישה בליגה אחרת של איכות וייחודיות עם איכות נסיעה שלא מהעולם הזה. כזו שדי בקלות מעניקה לה את תואר

מהבית למשרדים. כי בכל מקרה, מרחקים גדולים הוא מעדיף לגמוע במסוק הפרטי, או במטוס. בשני המקרים האלה הוא לא ייחנה מהאיכות הפנטסטית של מערך מתלים שמשלב קפיצי אוויר עם מוטות מייצבים אקטיביים שמקשיחים או מרככים במהירות שיא בהתאם לנתוני היגוי, תאוצה, זווית מתלה ומצלמה סורקת-דרך כמובן שמכינה את המשחתת לבור סורר באמצע רחוב סואן. יש (ולמה שלא יהיה?) היגוי אחורי אקטיבי שגם הוא נהנה מתמונות מאותה מצלמה, ובאופן פלאי ללא תחושה מלאכותית כלשהי שממנה סובלות מכוניות אחרות. נוחות הנסיעה כאן מדרבנת להש-תמש בקלישאות, אבל הפעם ננסה להתא-פק. בעצם, לא. שטיח מעופף, הנה.

מלכת החשמל

ובסוף, אחרי כל החוויות והשעות שבהן אתה מרגיש מלך העולם ומביט בבוז במר-צדס S קלאס חדשה ופשוטה להחריד, השאף לה הכי גדולה היא האם הרולס רויס הזו מצדיקה תג-מחיר המאפשר לרכוש כמעט שלוש ב.מ.וו. i7. מבחינה חשמלית היא הרי לא מחדשת במיוחד. אין כאן טעינה מהירה כברק או חוכמה שאף אחד לא חשב עליה קודם לכן. אין כאן גארג'טים שבאחרות אין – ההיפך, אם כבר.

לא קל מדי, הרוששות הרכות לא מרגישות ספוגיות מדי, וכל מה שתבחרו לעשות ברכב, החל בכיוון מכני (יש!) של פתחי בקרת האקלים הלוחשת וכלה בפתיחת תא אחסון ארעי. היא-היא המכונית להירגע בה אחרי ישיבת דירקטוריון מעצבנת. או אחרי שמנצ'סטר יונייטד שוב הפסידה. מה שמת-רחש בתרירות גבוהה יותר.

שני מנועים חשמליים – קדמי עם 258, אחורי עם 489 כ"ס – משגרים את המשחתת הכבדה הזו מעמידה ל-100 קמ"ש במהירות שאם אתם לא במכונית ספורט, תהיה קצת יותר מדי עבורכם. 4.5 שניות, עד לפני לא המון זמן תאוצה של פורשה 911. וכל זה תוך פעולה חרישית למהדרין עם אספקת כוח חלקה מ-10 ועד 210 קמ"ש. אפילו את אוושת התמסורת שכן מוצאים בחשמליות מהשורה, הצליחו להעלים עם כמה שכבות של חומרי בידוד וזיגוג כפול לשמשות הענק. מישהו החליט להשתעשע והוסיף כאן אופציה של צליל-מדמה רעש מנוע דרך הרמקולים. שזה בערך כמו למזוג קולה על קוניאק. אחרי שתבטלו אותו, תגלו שבמהירות של 200 קמ"ש המכונית הזו שקטה יותר ממכונית יוקרה ב־100 קמ"ש. סוללה ענקית של 102 קוט"ש אמורה להספיק באופן תיאורטי ל-530 ק"מ, הרבה מעבר למרחק שצריך נשיא החברה לעבור

< מצבר: 102 קוט"ש

< הספיק: 584 כ"ס

< מומנט: 91.8 קג"מ

< הנעה: כפולה

< זינוק ל-100 קמ"ש: 4.5 שניות

< מהירות מרבית: 250 קמ"ש

< טווח: 530 ק"מ



פסתח מוביל

ימי המכירות החגיגיים של כלמוביל!



כבל טעינה לרכב חשמלי



מימון אטרקטיבי***



הארכת אחריות**



מצלמת דרך במתנה

התקדמו עכשיו לרכב מיד ראשונה מבית כלמוביל טרייד ותתחילו ליהנות

יונדאי איוניק 5
PRESTIGE 0 MPV

החל מ-
2,076 ₪
לחודש*



שנת 2023, יד ראשונה, 42,944 ק"מ
מחיר מכירה: 159,485 ₪

יונדאי i20
PRESTIGE 1000

החל מ-
902 ₪
לחודש*



שנת 2019, יד ראשונה, 99,713 ק"מ
מחיר מכירה: 69,300 ₪

מיצובישי אוטלנדר
INTENSE 2000

החל מ-
1,627 ₪
לחודש*



שנת 2019, יד ראשונה, 73,025 ק"מ
מחיר מכירה: 124,969 ₪

מיצובישי ASX
INTENSE 2000

החל מ-
1,294 ₪
לחודש*



שנת 2022, יד ראשונה, 56,231 ק"מ
מחיר מכירה: 99,231 ₪

OMODA | JAC

ORA



HYUNDAI

כלמוביל טרייד

פתח תקווה: מרכז טרייד אין מרכזי | ב"ש | אשדוד | עכו | רעננה | ראשון לציון
נתניה | בני ברק | עפולה | רחובות | הרצליה | חולון | חדרה | ירושלים

*3005

*למשך 36 חודשים, בתוספת מקדמה ותשלום סוף תקופה. **הארכת אחריות לשנה בתוספת תשלום מופחת בכפוף לתנאים כמקובל בחברה ולמצוין בתקנון. ***עד 20,000 ₪ ועד 20 חודשים בריבית נומינלית של 0% צמוד למדד ובתוספת עמלת הקמה. המימון מוצע ע"י כלמוביל פתרונות מימון לרכב בע"מ (מ.ר. 54683) וכפוף לאישורה ולתנאיה, והרכב מוזמן מכלמוביל בע"מ. אי עמידה בפירעון ההלוואה או בהחזר האשראי עלולה לגרום חיוב בריבית פיגורים והליכי הוצאה לפועל. הכל בכפוף למסמכי ההתקשרות של העסקה. סוגי/דגמי ההטבות הינם כמקובל בחברה. בתוקף עד 30.4.2025. התמונות להמחשה בלבד. אחריות מבית היבואן לרכבי יונדאי ומיצובישי בלבד. ט.ל.ח. לפרטים: www.colmobil-tradein.co.il

מאמא מיה





את ג'ון פגשתי בחיים אחרים. בפגישה הראשונה הסקוטי הלא־ממשיגבוה־לא־ממשידה עשה עליי רושם של בחור חביב שאפשר לשתות איתו המון אלכוהול ולהתנדנד ביחד כל הדרך אל המוניות, כשאנו מחובקים ושרים שירי נאצה לסקאוורס הדוחים. אולי כי זה בדיוק מה שקרה כשנפגשנו בפעם הראשונה. אבל מוקדם מדי בבוקר שלאחר אותו לילה גיליתי שג'ון לא רק ניער לקיבינימט את ההנגאובר, אלא גם הצליח לנהוג כמו שד. ובאותו בוקר מצאנו את עצמנו על מסלול מרוץ לא ממש פעיל אי שם בצפון־מערב אירופה, עם מכוניות לא־מרוץ בכלל, מתרגלים מצבים. כל מיני מצבים.

את ג'ון פגשתי בחיים אחרים. לא פשוטים, אבל במה שהרגיש כעידן פחות מערער ביטחון קיומי. כנראה כי היינו צעירים באיזה 30 שנה, אולי קצת יותר. ג'ון, שגולד בתחילת הסיקסטיו והשתתף בגניבת מכוניות עוד לפני הסבטיו, שבהן כבר גנב אותן בעצמו. ישב קצת בכלא לפני האייטיו, בחר להמשיך בצבא כצעד משקם, ועוד ב־SAS, יחידה שמסלול ההכשרה שלה מוציא לך את החשק לחיות.

בשנות ה־90 כבר נפגשנו. הוא על אורחי, אני עם פווה של מי יכול עליי מאחורי ההגה, בטח לא איזה איש צבא לא גבוה או נמוך או שמן או רזה שמדבר אנגלית שאי־אפשר להבין, כמו פרגי, סר אלכס פרגוסון. על המסלול הוא התקשה. אבל בכל תוואי אחר, עם כל רכב, עם אוויר בצמיגים ובלוי, הוא היה לא רק מהיר ממני, הוא היה הכי מהיר. "שנים של בריחה עם טריימף הראלד וצמיג מפונצ'ר מהמטורה", הוא הסביר בחיך בלי שאבין מילה.

נפגשנו פה ושם. עם אלכוהול, אבל רק לפני פרידה. ג'ון התרגל לרבר נורמלי ואני התרגלתי להבין אותו. הוא ברח מהכפר הנידח שלו בקרבת החוף הצפוני של סקוטלנד, מקום שהשמש נמנעת מלהגיע אליו אלא אם היא ממש חייבת, והשתקע באלפים האוסטריים. אני חזרתי ארצה והשתיקתי בגבעתיים. עיקר התקשורת בינינו התכווצה לעניינים מוטוריים. מבחינתי כי זה הפך לעיסוק של חיי. מבחינתו כי ירושה אחת והשקעה ממוזלת איפשרו לו להפוך לבעל גראו' עמוס במכוניות נפלאות וחדר אמבטיה בגודל של אולם כדורסל.

סביר להניח שאתם שואלים את עצמכם כרגע מה לעזאזל אני רוצה מכס, ובצדק. אז הנה. ג'ון חולה על ב.מ.וו. וב"חולה", הכוונה לחולה חשוך מרפא. האיש מחזיק בכל הדורות של M5 ולא במצב תצוגה מלוקק – אלה מכוניות שפעם בשבועיים־שלושה דוהרות בכבישים שהם בעצם שבילים עם סלעים וכבשים בצד ושולי ביטחון בעובי זרת של תינוק.

התקשרתי לג'ון לפני שטסתי לגרמניה. "אני קופץ לביקור עם משהו שתאהב", אמרתי לו, ולא הופתעתי כששאל אם זו גרסת הטורנינג או הסדאן של M5 היברידיית חדשה. התחלתי לתרגם לו "מה שיוצא אני מרוצה" ויצא לי: "מה אכפת לך, תחליף את המצעים בחדר אורחים".

עניין של משקל

המוסך שבו מאוחסנות מכוניות העיתונות של ב.מ.וו. נמצא בפינה תעשייתית בפאתי מינכן, והוא רחוק מלרמוז על התוכן. כמה דקות אחרי שלום־שלום־איך־האיש והילדים של שומרת הסף הוותיקה, ועוד קפה אחד, אני הוציא את המסדרון הארוך ונכנס לאולם הנשף. עם בטון חלק ומלוקק ומיוזג ולחות בדיוק בטמפרטורה ובאחוזים הנכונים, שמשתרע על פני חצי דונם ומארגן מחסה לא צנוע לחלום הרטוב של כל חובב הגה. כל דגם וגרסה שאפשר לדמיין ממתנינים שם לנהג, והעין שלי נודדת לגרסאות סטיישן (טורנינג ב.מ.וו.ואית) של M3 ו־M5, הראשונה בכחול־מטאלי, האחרונה בצבע שלרוב אני ממעט להזכיר מטעמי גועל ספורטיבי – צהוב.

ביניהן נחה M5 סדאן פחות רועשת באפור בטון כהה, צבע שהפך לחביב על בעלי יוקרתיות ספורטיביות גרמניות. אני לא אפרט מה אני חושב על הבחירה הזו, בעיקר על ההחלטה לשלב ריפור ודיפון אדום בפנים. חבל, לודוויג שאחראי על קונפיגורטור מכוניות העיתונאים הוא בחור נחמד. לא עם עודף טעם, אבל הוא זה שצייד את המכונית שלי לימים הקרובים באופציית קרבון בלבנים. הנה האקדח המופיע במערכה הראשונה, סטיי טיונר.

ה־M5 היא אחת המכוניות המפורסמות של ב.מ.וו., שאחראית להולדתה של קלישאת זאב בעור כבש. עם כל הפינוקים של סדרה 5 וקצת יותר, ועם ביצועים ויכולת דינמית ברמה של מכוניות ספורט טהורות. עם קהל יעד אמיד שנהג עד גיל 38 ב־M3 וגילה שהיא פחות נוחה למשפחה. המכונית שהטיסה אותי עד לפני רגע במסלול השמאלי על 250 קמ"ש קבועים היא כבר דור שביעי. איך הזמן טס כשטסים.

אבל לעומת הבנות, והנכדות, והנינות שלה, שנהגו מבלוק ענק ואקוטי בהרטום (מה דעתכם על 5.0 ליטר V10 לפני יותר מ־20 שנה?) – היא מריי־מה ידיים מול ברוני איכות הסכיבה ורותמת גם (קצת) חשמל לאקשן. ועם 727 כ"ס היא הכי חזקה בהיסטוריה המשפחתית. נתון מפלצתי למכונית סדאן שמאפשר לי לסגור על מכוניות מהירות בנתיב שלי בקצב שגורם להן למידה מסוימת של אי־אונות.

רק שכבר כאן – וזה כבר אקדח שני במערכה ראשונה – צריך להוסיף שהיא כבר. מאוד־מאוד־מאוד כבדה עם 2.5 טונות של מתכת וגומי ופלי־



הדרך שמובילה ממינכן לאתרי הסקי באלפים האוסטריים כוללת אוטובאן אחד מהיר והמון כבישים קטנים ומתפתלים. החלטנו לבדוק אם אפשר לנהוג בשניהם באותה מהירות, אז לקחנו ב.מ.וו. M5 חדשה בצבע אפור בטון. עכשיו, תשמעו סיפור

ארבעה דברים
שלא ידעתם על
M5 ב.מ.וו

ב.מ.וו M5 או 8 טויוטה
קורולה? דירה באתונה

מה הכי שווה בה?
260 קמ"ש, ואז פול גז

מסלול או נס הרים?
כביש מצפה-אילת

האליפות הכי מתוקה?
1999, הכועל חיבה



שוקע קצת יותר מדי או כדאי לוותר קצת על טרייל-ברייקינג ולשחרר את העומס על החלק הקדמי מוקדם יותר. הרי בכל מקרה יש ים של אחיזה בפרונט". כזה. וכשהוא נוהג בחדשה ההיברידיית המפלצת, ואני אחריו, לא יודע אם להתמוגג יותר מהקו המאוד הרוק של המכונית שלפניי או מהסאונד המאוד מטורף שיוצא אצלי מאחור, הוא מנסה הכל. אני מגלה שלא קשה לשמור את המכונית החדשה במרחק של ארבע-חמש מכוניות ממני לכל צרה שלא תבוא, בטח עם סט הצמיגים המטורף שכאן. ואז הוא עף קדימה.

להיכנס לדרך באלק

"איזה כיף עם שני הפליפרים האדומים האלה על ההגה", הוא מספר לי אחר כך. "כשעצרנו לאיזה עשר דקות כדי לתת לתנור עה ממול לעבוד במעבר האלפים הקטן ההוא, השתעשתי קצת עם ההגדרות ושיחקתי עם ההתאמה האישיית AKA מתג-עונג כמו שגנר-מה לי שצריך. הכל על 'ספורט-פלוס', חוץ מאגירת אנרגיה כי אני לא רוצה שיתערבו לי. עם בקרת האחיזה ויותר מ-700 כ"ס על כביש קצת לח פה ושם יש לי פחות בעיה, בעיקר כי גם אותה אפשר לכייל לפאן. בקי-צור, אתה נותן לחיצה בצד ימין וזה כאילו שידרת לכל המערכות להיכנס לדרך באלק". הוא לא אמר דבר באלק, אבל הוא התכוון לזה. "העניין הוא", ג'ון ממשיך, "שאותה פקודה משוגרת גם למוח שלך, ואתה הופך לעוד יותר מרוכז במה שקורה לך מתחת לתחת ומה שמשודר לך ליריים. זה לא הגה הידראולי של פורשה 997, וההיגוי האחורי לא תמיד טבעי, אבל זה עדיין הגה ממש סכבה והמכור נית מתנהגת כאילו היא ממש לא 2.5 טונות. 2.2 מקסימום".

מיש אני מכיר לא רע. לא ברמת הדרך מצפה חתרויים-הר חריף, אבל זוכר איכשהו. בעיקר את העובדה שיש שם כמה חתיכות כביש לא קצרות אבל די צרות עם מעט מאוד מקום לטעות, אבל המון פיתוי לגז. כבישים שמיועדים יותר למיני JCW ופחות למשחך תות מלחמה כמו ה-M5 שלי, או ה-E60 מודל 2008 עם 20 אלף ק"מ על השעון וצמיגי סמיי-סליקס כמעט חדשים של ג'ון. כדי למנוע אסונות הוא מוביל, והאקרפוביץ' שמחובר ל-V10 שלו מחורר את השקט שמסביב, ומע-לים את הדיצילים של ההיברידיית. מה שהוא לא מצליח לעשות זה להתרחק ממני. כן, שאלתם והתשובה חד-משמעית (הנה אחד מהאקדחים המובטחים). היא מרגישה כבדה לפני שמתחילים להתעסק עם כיולים. לא בקטע פלגמטי, כן בקטע של "זה לא ממש פאן להתחרע איתה מצד לצד". אז עוצרים בבית קפה קטן עם אוסטרי גדול, שמגיש לנו שטרודל עם קצפת ושוקו חם בזמן שאנחנו מקשקשים בניסיון לגלות איפה יכולה המכור נית הזו ליהנות משינוי מערכות. מחליטים, וחוזרים לאקשן.

ג'ון הוא סוג של כישרון מולד לכיול מתלים. לא בקטע של צריך כאן שני קליקים בשיכוך כיווץ והייתי שם כאן קפיצים עם הקשחה של 15% ומשנה קצת את הקאמבר, אלא יותר של תחושות כמו "החלק הקדמי

אורחי בית המלון הנהדר באלפים האוסטריים על מטחי השלג שהגיעו באופן פלאי לחלון נות הקדמיים של מכוניותיהם החונות, למרות שלא ירד שלג באותו לילה. וגם לנהג הפורשה 911 שהופתע לראות M5 מגיחה על הרוחב בפניית 180 מעלות, ועד עכשיו כנראה עוד עומד על הברקס.

בינתיים הגעתי לג'ון. מספיק מאוחר כדי להיות האחרון שיוצא מהמלון בבוקר אחרי כל אצולת רוסייה על ילדיה הצעקנים ובנותיה שמסתובבות בכפכפים של 200 דולר, מספיק מוקדם כדי לתפוס אותו שותה קפה ראשון של בוקר על מרפסת עץ ענקית מול הרים מושלגים. "בכל זאת הגעת עם סדאן שמנמנ-נה. אתה בטוח שהיא מסוגלת גם לנסוע בכבישי אלפים משניים או שהיא רק לקו ישר?", הוא זרק במקום "כמה התגעגעת, שנים שלא התראינו, איזו יופי שבאת, אתה נראה מעולה, אני מבין שספורט אינטנסיבי הוא חלק אינטגרלי מחייך, רואים את מסת השריר המרהימה". ומיד הוא מיהר לתקן: "נראה לי שהוספת כמה קילו. אתה חייב לוותר על כל הג'אנק-פוד בן אדם, אנחנו כבר לא בני 30. אפרופו, אתה יודע כמה שוקלת ההיברידיית הזו?".

הפיתוי לתת בגז

את הכבישים באזור Plansee בואך גאר-

סטיק והמון אלקטרוניקה מתוחכמת. 2.5 טונות. זוכרים את ה-V10 משנת 2004, עם 507 כ"ס? או, אז הוא הויו מכונית ששקלה 600 קילו פחות. ותאמינו או לא, יחס ההס-פק-משקל המאוד חשוב בענייני אקשן של מכונית ספורט דומה בין המכונית של 2025 לזו של 2004. זה די חסר תקדים במקרה של מכונית ביצועים. והיא גם כבדה בחצי טון מהרגם היוצא ואיטיית ממנו בזינוק מעמידה ל-100 קמ"ש, וזה כנראה עוד שיא שלי. מהיכן כל המשקל אתם שואלים? זה פשוט לאללה. אלו הסוללות הנטענות שמניעות מנוע חשמלי עם 197 כ"ס, זה שהושאל מגרסאות היברידיות-נטענות של 5 רגילה, והצטרף כאן למנוע V8 כפול מגרשים בנפח 4.4 ליטר עם 585 כ"ס, שמגיע מ-M5 קודמת. רואים כמה נוח ונעים לקצץ בעלויות פיתוח ועדיין לשבור שיאי הספק? אגב, הסוללות האלה (פאקינג 600 קילו, לא נתפס) אחראיות ל-18.6 קוט"ש, שבאופן תיאורטי - ואם טרחתם למלא אותן, ואם נהגתם בירידה, ואם כיביתם את המזוגן ולא הפעלתם את מערכת השמע - ייתנו לכם 70 ק"מ חשמליים. בפועל זה פחות מחצי, גם אם ביצעתם את כל מה שהמצטי לעשות.

כל הכוח הזה עובר דרך גיר שמונה הילי-כים אוטומטי סופר-מתוחכם, מגיע לכל הגלגלים ומנוהל על ידי מחשב מתקדם שמאפשר גם מה שנראה כאינסוף אפשרויות התאמה אישית של ערימת מערכות, כל אחת מהן במספר אופנים. מנוע, רגנרציה, מתלים, הגה, בלמים, מערכות בקרה וגם הנעה כפול לה, עם אפשרות נהדרת לניתוק ההנעה מהגלגלים הקדמיים כדי לנהוג עם הנעה אחורית כמו פעם. וזה המקום להתנצל בפני

עם כל הכבוד למערכות אקזוטיות, והיגוי אחורי, וצמיגי-על, ה-M5 החדשה היא בעיקר הכי סלון ש-M הייתה אי פעם וכן, על חשבון ההתפרעות המובנית

תגידו GEELY נכון חייכתם?

חג שמח!

IT BETTER BE



GEELY



התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

רמת האבזור הבטיחותי



רמת האבזור הבטיחותי	תיאור דגם	קוד דגם
5	360 PURE	18
	360 PRO	19
	480 PURE	16
	480 PRO	14

דרגת זיהום אוויר**



דרגת זיהום אוויר	טווח נסיעה * (חשמלית /ק"מ)	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	דגם
1	359	165	360 PURE
	359	165	360 PRO
	485	165	480 PURE
	485	165	480 PRO

* נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה תקן: EC 15/2007
 ** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.

השרירים רפויים יותר והראש לא מרגיש לחץ קבוע של סכנה אפשרית מתקרבת. הצוואר כבר לא נוקשה והעיניים נרגעות ומפסיקות לחפש טרקטור חוצה גם כשהאופק פתוח וברור. אני יודע שהנהיגה המסוכנת ביותר היא בתחילת מסע מהיר או בסופו, אבל מתעלם. את הביטחון שהמ"כ כונית הזו משרה בך, גם מעל 200 קמ"ש בכביש חדינתיבי, קשה להסביר במילים. אפילו ב-2,200 האלו שכאן.

בינתיים אני מתקרב בקצב גבוה לאיזה טנדר מלפנים, ומחשב מראש שאין לי שום בעיה לעבור אותו בהפרש של משהו כמו 150 קמ"ש לפני שמהו עשוי להגיע מהנתיב הנגדי. הקו הרצוף הופך למקווקו ואני יוצא לעקיפה נינוחה, רק כדי לגלות מול הפרצוף מרצדס סטיישן. הכביש התעקל מטה ולמרות שמוטר לעקוף, אף אחד לא תכנן שמישהו יגיע במהירות כזו. רגל שמאל בעטה ברושת הבלם כאילו כל חיית תלויים בוה, מה שדי נכון. האף צלל, ה-ABS תיקתק ולצערי גם הטנדר נבהל והחליט לבלום. עכשיו, הבלימה הסימול-טנית - המרצדס ממול לא האטה כלל - אמורה הייתה להשאיר אותי במקביל אל החמור ולהפוך את האירוע לטרגי עבור שתי משפחות לפחות. אלא ש - מערכה אחרונה, אקרה - לודוויג הנהדר שאחראי על הקונפיוגורטור צייד אותי בבלמי קרבון. ה-M5 נתקעה במקום, הטנדר המשיך קדימה, זותי ימינה ומריה במרצדס 230 סטיישן מודל '94 המשיכה לדרכה.

עצרתי אחרי 500 מטר והתקשרתי לג'ון. "אתה לא מאמין מה קרה", אמרתי לו. ג'ון, שעשה כמה שת"פים צבאיים בעברו, שאל ישר: "מצאת את עמוד השרד" רה של בני גנץ, נכון?". אמרתי שלא, כי אי-אפשר. "ה-M5 הצילה אותי, בעצם לודוויג, בעצם הקרבון. אני מארגן לך אותה לאוסף ג'ון. זו המכונית שתיקח כשתרגיש חסר אחריות ואידיוט".



אני עדיין צריך להתרגל לשינוי האבון לוציוני הזה. ג'ון לא צריך. אף אחד לא יזמין אותו אף פעם לשום אירוע מעונב. רגע, אפרופו הדרך הביתה. למרות כל הניתוח וההבנה, והקבלה שלא מדובר כאן בערסית עם המון כוח ויכולת ספורטיבית, אתה מתרגל. פתאום הבלחות של 220 קמ"ש בכבישים משניים לא נראות כמו ביג דיל או הסתכנות בשום אופן. פתאום

שבא לכם, וג'ון בכלל ביקש להתחלף בחזרה בעצירה הבאה כי ככה. אבל זה מה שהקהל רוצה, ואת זה הוא יקבל ועוד איך. לא מפלי צת ספורט שרופקת לך את חוליות הגב בכל העברת הילוך כאילו שאתה במכונית DTM ישנה, כן יצירת מופת טכנולוגית עם פוטנציאל לקחת אותך ברכות לארוחת גאלה חנוט בחליפה, ולעזור לך לשכוח את האירוע המביך תוך קילומטר וחצי בדרך הביתה.

הוא לועג לדרך שעשתה תעשיית הרכב, ואפשר להבין אותו. מכוניות של טונה וחצי שוקלות היום שני טונות. מכוניות של שניים שוקלות 2.5 בואכה 3 ורכב משפחתי קומי פקטי של 1.3 טונה לא כל כך מוזמן, סוחב היום מאות קילו של סוללות ומזיז את המחט פי 1.5. ההבדלים האלו משנים את כל הנהיגה ואת הכיף ממנה. לא ב-M5. זאת אומרת, לא באופן שגורם לך לכעוס יותר מדי על המהנדסים הגרמנים, אלא רק קצת לתהות באשר להיגיון.

אם מאות הקילוגרמים האלו היו מתורגמים לטווח חשמלי אמיתי, שיכול להביא אותך מהבית לעבודה ובחזרה, הייתי זורם. אם הוא היה מקפיץ את ההספק באופן שיעמיד בצל את המכונית המוחלפת, הייתי שוחה. אבל כשכל הבלגן המוטורי המרהיב הזה - והוא מרהיב - פוגע עד כדי כך ביחס ההספק-משקל ובתאיצה ובמהירות ומוסיף מאות קילוגרם על הדרך, זה פחות הגיוני. אבל יש תמורה. למרות השם המחייב, היא לא מגיעה מאזור הביצועים, למרות שהאלקטרוניקה כאן היא מעולם אחר. יכור לת הכיול ותפירת האופי לפי החשק, הכביש או מזג האוויר היא חסרת תקדים. וזה עוד לפני שנכנסים לדרך שבה המכונית הזו מגיבה לשינויים, עם מה שמרגיש כמו מאות גמדים זעירים שמתרוצצים מתחת לגוף הגדול ומזיזים את מה שצריך להזיז במהירות האור. דווקא לא בסעיף הזה, אבל כן ביכולת שלה להיות מכונית GT פנטסטית. והיא לא הייתה כזו עד עכשיו. כן סלון, כן יוקרה, לא בת לווייה של שעות על גבי שעות במהירות סטרטוספירית בלי להתרגש מכלום, עם מעט רעש וזמן שהולך אחורה.

לבקשת הקהל

כי עם כל הכבוד למערכות אקזוטיות, והיגוי אחורי, וצמיגי-על, ה-M5 החדשה היא בעיקר הכי סלון מ-M5 הייתה אי פעם וכן, על חשבון ההתפרעות המוכנית. תצקצקו כמה

- < מנוע: V8, טווינ-טורבו-בנזין, 4.4 ליטר וחשמל
- < הספק: 727 כ"ס
- < מומנט: 102 קג"מ
- < גיר: 8 הילוכים אוטומטי
- < הנעה: כפולה
- < זינוק ל-100 קמ"ש: 3.5 שניות
- < מהירות מרבית: 305 קמ"ש

עם 727 כ"ס היא הכי חזקה בהיסטוריה המשפחתית. נתון מפלצתי למכונית סדאן שמאפשר לי לסגור על מכוניות מהירות בנתיב שלי בקצב שגורם להן למידה מסוימת של אין-אונות





McCann

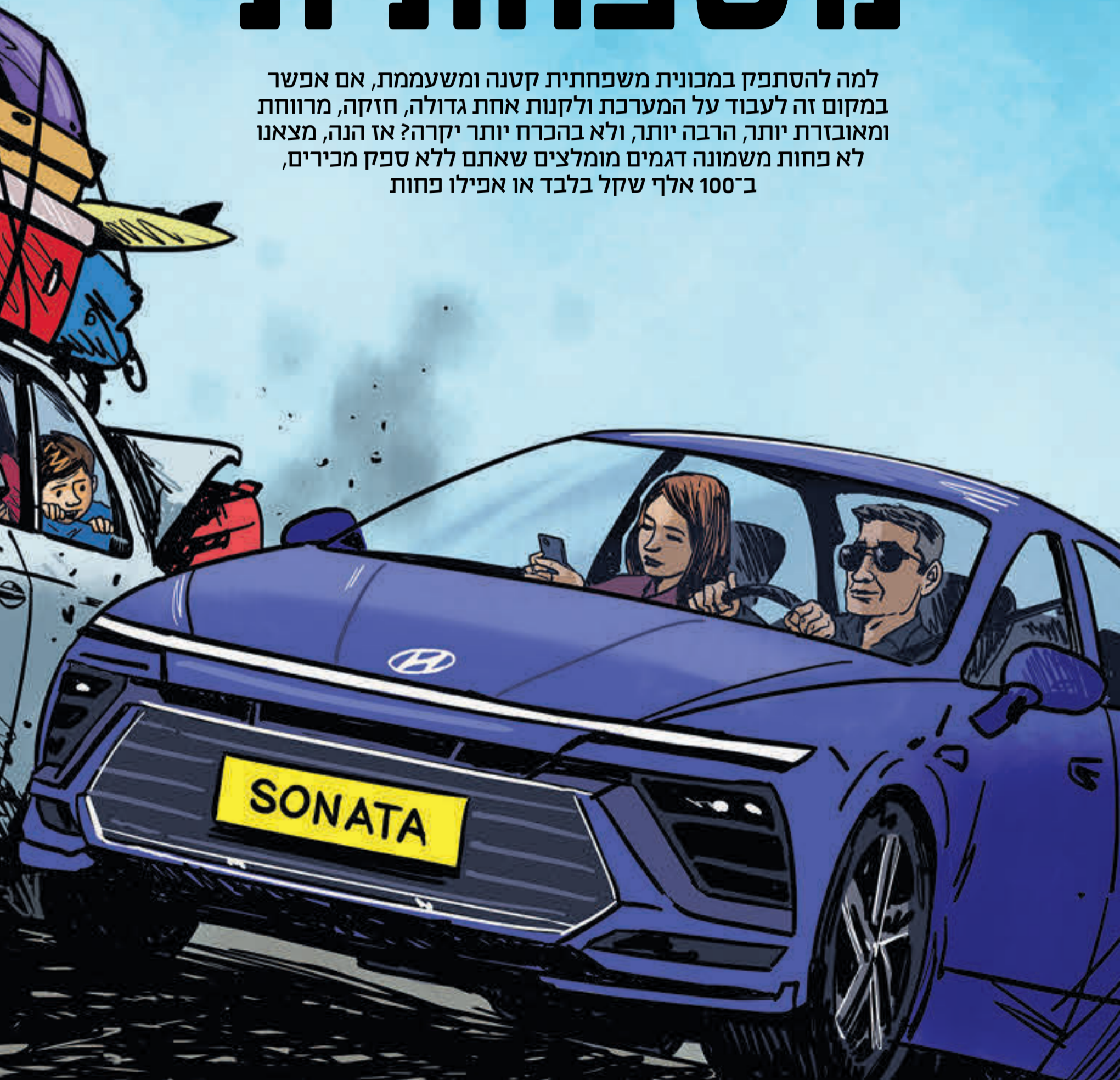
בכל דור ודור, מחברים את ישראל
לכבוד חג האביב
חברת נתיבי ישראל מאחלת לכולם שרק נמשיך להתחדש, לצמוח ולפרוח.

חג פסח שמח



אריזה משפחתית

למה להסתפק במכונית משפחתית קטנה ומשעממת, אם אפשר במקום זה לעבוד על המערכת ולקנות אחת גדולה, חזקה, מרווחת ומאובזרת יותר, הרבה יותר, ולא בהכרח יותר יקרה? אז הנה, מצאנו לא פחות משמונה דגמים מומלצים שאתם ללא ספק מכירים, ב־100 אלף שקל בלבד או אפילו פחות



נועם ריין | איור: גיא מורד

כשמכונית משפחתית חדשה עולה 170 אלף שקל – כן, בזמן שהתעסקתם עם הקוטג', המספר הזה הפך למחיר הערכני של טויוטה קורולה ויונדאי אלנטרה



– לא פלא שמרבית הרוכשים מוצאים את דרכם למגרשי הירד השנייה, אתרי הטרייד-אין, חצרות המסחר במכוניות משומשות או איך שתמצאו לקרוא לזה. כי בינינו, למה לשלם 100 אלף שקל על משפחתית קומפקטית משומשת בת שלוש שעברה תחת הידיים של אבי מהנהלת חשבונות וגם תחת אלו של אשתו ושלושת בניו הפרועים, כשבאותו מחיר בדיוק אפשר לקבל את מי שפעם כונתה "מכונית מנהלים" ושימשה את המנהל של המנהל של אבי, ורק אותו, כי היו עוד שתי מכונות קטנות בבית?

תראו, זה לא סוד ענק, ובכל זאת מרבית הרור כשים פשוט בוחרים להתעלם מהעובדה המשמחת הבאה: בערך 20 מטר מהמקום שבו עומדות זו לצד זו משפחתיות סטנדרטיות, בצבע לבן עם ריפוד בצבע חום כמבה, יש מבחר לא רע של האחיות הגדולות והיקרות במקור שלהן. דגמים אטרקטיביים, גם בתקציב של חמש ספרות, ובנות חמש פלוס-מינוס. לא תרנגולות אביביות אמנם, אבל כאלה שבקושי החלו לדגדג את גיל הבגרות. וכך לך יציעו הרבה יותר מהמשפחתית הרגילה שיש לשכך, עם יתרונות ברורים עבור ערימת הילדים שמאחור בנסיעות ארוכות, באבזור עבור אבא-אמא וביצועים עבור מי משניהם שמחזיק בהגה כי האחר לקח על עצמו להשקיט את חבורת הצווחנים. וגם יותר נוח בהן, והפווה בכלל יותר מרשימה. לטעמי מנו, השאלה אינה למה לא, אלא במי מהן לבחור.





לא מעט קאמרי הגיעו ארצה ביבוא אישי ולכן הן לא זכאיות לתוכנית האחריות המורחבת שמציעה היבואנית (בתשלום נפרד) לסוללות של המערכת ההיברידית, עד ל-12 שנים מיום העלייה על הכביש

אחת חדשה יחסית. ותברקו אותנו, ייתכן שזו המשפחתית של מאודה שאתם באמת צריכים לקנות. כי ה-3 קטנה מדי, וה-5 CX יקרה מדי.

- מחירון: מ-88 אלף שקל ל-2020
- מנוע: בניין, 2.0 ליטר, 165 כ"ס
- תמסורת: אוטומטית 6 הילוכים, הנעה קדמית
- למה כן: יכולת דינמית, איכות חומרים, מוניטין, וגם כי היא יותר איכותית מרוב המשפחתיות הקומפקטיות הנמצאות קטגוריה מתחת, והיא לא יקרה מהן בהרבה, אם בכלל
- למה לא: מרווח מאחור, צריכת דלק, נוחות בעיר

ניסאן אלטימה

עוד יפנית לאמריקאים. אבל בשונה מטיוטה קאמרי, היא שומרת על מנוע בניין רגיל וזולל יחסית. מצד שני, היא גם נמכת רת במחיר זול משמעותית שיפצה אתכם על צריכת הדלק הגבוהה. האלטימה גדולה למדי, עם יופי של מקום מאחור ומפרט אבזור עשיר, בדיוק כמו שאוהבים ביבשת החדשה. אבל היא הולכת קצת רחוק עם כיוול מתלים סופר-אמריקאי, שמשמעותו נוחות סבירה בעיר, אבל נדנודים תכופים על המתלים מחוץ לעיר, בעיקר במהירות גבוהה יחסית.

ואל תבנו על המנוע הגדול: הביצועים בו רק סבירים, לא יותר. כמו בקאמרי, גם כאן יש תיבת הילוכים רציפה אם כי היא טובה יחסית לבנות מינה. ועוד עניין חשוב: גרסת הבסיס (SV) מצוידת במפרט חלקי בלבד של מערכות בטיחות אקטיביות. אם כבר, לכו על ה-SL הבכירה.

- מחירון: מ-88 אלף שקל ל-2021
- מנוע: 2.5 ליטר בניין, 188 כ"ס
- תמסורת: רציפה, הנעה קדמית
- למה כן: נוחות במהירות נמוכה, מחיר וגם כי היא מרווחת כמעט כמו סקודה סופרב, אבל עולה הרבה פחות

• למה לא: עיצוב, תא מטען, מערכת מולטימדיה

מאזדה 6

אחת המכוניות הוותיקות בקטגוריה ובעבר להיט מכירות היסטרי, וכזו שמשווקת למעלה מעשור בשינויים זניחים בלבד. בשנה הבאה היא תוחלף ברור חדש עם הנעה חשמלית, אבל בשוק המשוששות יש למאזדה 6 עוד כמה שנים טובות לתת עם המתכונ המסורתית. והוא מאוד שונה מזה של המכוניות הקודמות ברשימה: ה-6 לא ממש חסכונית, לא ממש נוחה בעיר וגם לא ממש מרווחת מאחור.

אבל יש לה יכולת דינמית שאין למרבית בנות הקבוצה שלה, ובגרסת 2.5 ליטר היא גם די ביצועיסטית. מה שלא ניתן לומר על ה-2.0 ליטר הנפוצה יותר. לשתיהן תא נוסעים איכותי ומאובזר, מוניטין אמינות מוצ' לח ומחירים נוחים שיאפשרו לכם לרכוש

פחות בארנק. ולכן, זה מוביל אותנו לסונטה הקודמת, האפרורית במקצת בדגמים שלא חר מתיחת הפנים.

כמו במקרה של הקאמרי, זו מכונית היברידי שמועדת בעיקר לשוק האמריקאי. ובהתאם היא מציעה מרווח נדיב לנוסעים, נסיעה רכה יחסית ושפע של אבזור, עם יתרון (לא מוחץ) לגרסת ה"לימיטר" הבכירה. רה. שימו לב שמרבית המכוניות שווקו כאן עם מערכת מולטימדיה בהתקנה מקומית, ולומר עליה שהיא לא מזדקנת בכבוד יהיה סוג של אנדרסטייטמנט.

- מחירון: מ-98 אלף שקל ל-2019
- מנוע: 2.0 ליטר בניין וחשמל, 193 כ"ס
- תמסורת: אוטומטית 6 הילוכים, הנעה קדמית
- למה כן: נוחות נסיעה, צריכת דלק, אבזור ובגלל שהמראה האנונימי יחסוך את הרכיב לוח המרושעת של השכנים על "הפורנות המוגזמת" שלכם



טיוטה קאמרי

עם יותר מ-21 מיליון יחידות שעלו על כבישי העולם מאז הוצגה בתחילת שנות ה-80, הקאמרי היא אחת המשפחתיות הגדולות הוותיקות והפופולריות בעולם, בעיקר באמריקה. הדור שהגיע לארץ באמצע 2018 הציג מראה מודרני בהרבה משל קודמיו, לצד מערכות בטיחות אקטיביות ויחידת הנעה היברידית. הביצועים טובים למדי, אבל צריך להתרגל לתיבת ההילוכים הרציפה והקולגית לעיתים. הקאמרי נוחה וחסכונית ומאוד מאובזרת, בעיקר בגרסת XLE הבכירה.

רק שימו לב: לא מעט קאמרי הגיעו ארצה ביבוא אישי ולכן הן לא זכאיות לתוכנית האחריות המורחבת שמציעה היבואנית (בתשלום נפרד) לסוללות של המערכת ההיברידית, עד ל-12 שנים מיום העלייה על הכביש. גם מפרט האבזור והבטיחות עשוי להיות שונה בדגמים אלו. אבל בסך הכל, זו אחת מהקניות היותר מומלצות למשפחה החכמה.

- מחירון: מ-94 אלף שקל ל-2019
- מנוע: 2.5 ליטר בניין וחשמל, 208 כ"ס
- תמסורת: רציפה, הנעה קדמית
- למה כן: נוחות נסיעה, צריכת דלק, מערכת בטיחות, וגם בגלל שאתם מעדיפים להשקיע בקרנות סולידיות ולא במניות ספקולטיביות
- למה לא: בידוד רעשים, תיבת הילוכים, מרווח ראש מאחור

יונדאי סונטה

הדור החדש (ולמעשה, הנוכחי) של הסונטה, עם המראה המאוד מרשים ורמת האיכות הגבוהה של יונדאי מודרניות, הגיע ארצה בסתיו של 2020. אבל מגבלת התקציב שהגרנו כאן מותירה אותו מחוץ לתחום, שכן הוא עולה לפחות 125 אלף שקל. אם יש לכם את הכסף, זוהי עסקה טובה מאוד, אבל אנחנו מתמקדים באלה שיש להם קצת



SERES M5

PREMIUM SPORT ELECTRIC SUV



LEAD Ogilvy

***9453**

SERES M5 קרוסאובר פרימיום חשמלי, מגדיר מחדש את חוויית הנהיגה, משלב ארכיטקטורה חשמלית פורצת דרך, קוקפיט מעוצב, יוקרתי ומפנק, ביצועים ספורטיביים, מערכות בטיחות חכמות וטכנולוגיית חשמל מתקדמת.

כל שנותר הוא ללחוץ על הדוושה ולהרגיש את העוצמה. **החל מ- 226,900 ₪**

רמת האבזור הבטיחותי:



דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי



קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור הבטיחותי
3	SERES M5 EV (RWD)	דרגה 5
4	SERES M5 EV (AWD)	דרגה 5

דגם	צריכת חשמל משולבת (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
SERES M5 EV (RWD)	168	480	דרגה 1
SERES M5 EV (AWD)	173	450	דרגה 1

נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה. תקן (EU)1151/2017. *המדד מחושב לפי תקנות "אוויר נקי" (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009. צריכת החשמל וטווח הנסיעה בפועל מושפעים, בין היתר, גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב, ממאפייני הנהיגה ומקיבולת ובלאי הסוללה ויכולים אף להגיע לפער משמעותי ביחס לנתוני המעבדה.

YAMAHA

70th
ANNIVERSARY



BEST
TMAX
EVER

twisted.

*9930

מטרו מוטור
להיות חופשי באמת



דרגת זיהום אוויר מאופנעי
זיהום מירבי

זיהום מזערי	1	2	3	4	5	6	7
-------------	---	---	---	---	---	---	---

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

דרגת זיהום אוויר	דגם
דרגה 5	TENERE 700
דרגה 4	XMAX 300
דרגה 2	NMAX

דרגת זיהום אוויר	דגם
דרגה 6	TMAX
דרגה 6	TRECER 9 GT
דרגה 6	R9
דרגה 5	MT07

ימאהה חוגגת 70 שנות מובילות ומציגה שנה של השקות מרגשות

ימאהה פותחת שנה של השקות מרגשות: ה-TMAX הטוב ביותר אי פעם, TRACER9 ו-MT07 מצטרפים לסדרת האופנועים האוטומטיים, TENERE700 משודרג ועוד השקות רבות שיתניעו את הלב שלכם. לרגל חגיגות ה-70, ימאהה גם מרחיבה את האחריות על כל הכלים ל-3 שנים. אז... מתי התרגשתם ככה בפעם האחרונה?



New
TENERE 700



New
TRACER 9 GT



New
R9



New
XMAX 300

 **YAMAHA**
Revs Your Heart

התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

יש מה להשוות

ההיברידיות המבוקשת

MG3 Hybrid+

מ-128,888₪

מנצחת בקטגוריה
הרכב ההיברידי של השנה
אוטו פב' 2025



מקבוצת לובינסקי | 7 שנות אחריות* | חסכוניות מאוד | 194 כוח סוס**

7* שנות אחריות או 150,000 ק"מ, המוקדם מביניהם. **כל עוד אין טעינת סוללה. המחיר מתייחס לדגמים MG3 LUXURY HYBRID + LUXURY/MG ZS HYBRID. לא כולל אגרת רישוי בסך 1660 ₪ לדגם MG3 HYBRID+ LUXURY ו/או אגרת רישוי 1927 ₪ לדגם MG ZS HYBRID + LUXURY. לפי מחירון 03/2025. בכפוף לתקנון.

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

רמת האבזור הבטיחותי	דגם
2	MG3 HYBRID + COMFORT
3	MG3 HYBRID + LUXURY
4	ZS HYBRID + LUXURY

ואין מה לחכות!

תשלם של MG חזרו למלאי!

MG ZS Hybrid+

מ-157,888 ₪

BRUCKNER • YAAR • LEVI



*4989

לתיאום נהיגת מבחן  חפשו MG

דרגת זיהום אוויר	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	נתוני צריכת דלק משולב	דגם
4	4.4	משולב	MG3 HYBRID + COMFORT/LUXURY
6	5.1	משולב	ZS HYBRID+ LUXURY

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 2017/1151 (EU) * נתוני צריכת הדלק הם לפי בדיקות המעבדה. צריכת הדלק בפועל מושפעת גם מתנאי הדרך, מתחזוקת הרכב וממאפייני הנהיגה.
** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009



TECHNOLOGY
DRIVEN BY
PEOPLE

כל הטכנולוגיה המתקדמת לרכב המקושר שלך



ituran
FAMILY

תהיו בטוחים
שהילדים בטוחים



ituran
APP

להתחבר
לרכב ישירות
מהסמארטפון



ituran
TICK TRACK

להתחבר לקורקינט/
לאופניים החשמליים
שלך 24/7



ituran
SCOOTER

סיכול גניבת
אופנוע/קטנוע



ituran
ANTI THEFT

סיכול גניבת
רכבים, ציוד
וסחורות



ituran
BIG DATA

שירותים
וכלים מתקדמים
לניתוח דאטה



ituran
FLEET MANAGEMENT

ניהול חכם וחסכוני
של ציי רכב



ituran
UBI

פוליסה
בהתאמה אישית



ituran
FLASH

מאתר מכמונות
מהירות בדרך



ituran
S.O.S

חיישן תאונה חכם
המסייע ללקוח
בדיוק ברגע הנכון

CHANGAN

עושה כותרות



לחלוטין "חבילה" מצוינת מול המתחרות שלו.



אתר מלכת הכביש - ענת דניאל | 07.01.2025

*6334 | changan.co.il | מכשירי תנועה

זוכת ציון הבטיחות המקסימלי במדד הבטיחות האירופי



הדגם המשווק בישראל מגיע עם חישוקי 19 אינץ' בתצורה שונה. הנתונים המצוינים כאן הנם נתוני היצרן על פי בדיקות שנערכו בהתאם לנדרש על פי דין. טווח הנסיעה המרבי המוצג וצריכת החשמל בפועל עשויים להשתנות ואף עשויים להיות נמוכים יותר ומושפעים מגורמים שונים, כגון, אך לא רק: הרגלי נהיגה וטעינה, מזג אוויר, תנאי הדרך, גיל הסוללה ותחזוקת הרכב. מערכות העזר והבטיחות המותקנות ברכב נועדו לסייע לנהג במגבלות המערכות ולא נועדו להסיר מאחריותו של הנהג.

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

קוד דגם	תיאור דגם	רמת האבזור
DP6472	דיפאל S07 פרימיום סק	8
DP6471	דיפאל S07 פרימיום סק וו גרייה	8

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

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

* נתוני היצרן, על פי בדיקת המעבדה. תקן EC 2017/1151.
 ** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת). התשס"ט 2009

נתוני צריכת חשמל*

דגם רכב	צריכת חשמל (וואט שעה ק"מ)	טווח נסיעה (חשמלית ק"מ)
דיפאל S07 פרימיום סק	186.0	WLTP 475
דיפאל S07 פרימיום סק וו גרייה	186.0	WLTP 475

חכם, מה הוא עושה? מתקין עמדת טעינה של אפקון



רכישה קלה
ונוחה באתר



שירות זמין
24/7



מחירים
משתלמים



עמדות טעינה
לכל סוגי הרכבים

signatureit



אפקון - כל פתרונות
הטעינה לרכבים חשמליים

afcone.co.il  *2108 



TODAY'S INNOVATION / NEW @



FCP TLV & ctoml

COMING SOON

@ VITARA

החשמלית שתמצו להכיר!

- מחירון: מ־87 אלף שקל ל־2020
- מנוע: 1.6 ליטר בנזין מוגרש, 180 כ"ס
- תמסורת: אוטומטית 8 הילוכים, הנעה קדמית
- למה כן: עיצוב, נוחות, התנהגות כביש וגם כי אתם יכולים להרשות לעצמכם מכונית מיוחדת, נוחה ומהנה, אז למה להיות כמו כולם?
- למה לא: מרווח מאחור, הנדסת אנוש, שדה ראייה וגם כי בסוף כמעט כולנו רוצים להיות כמו כמעט כולנו

שברולט מאליו

אם אתם אוהבים את הסגנון האמריקאי הקלאסי, נראה שהיפניות ברשימה יתאימו לכם יותר מאשר השברולט הזו. המאליו ברור האחרון שלה בחרה בסגנון צנוע משהו, עם מנוע בנזין מוגרש קטן וחסכוני (יחסית לשברולט), כיוול מתלים בסגנון אירופי ועם מושב אחורי מרווח, אך לא בצורה יוצאת דופן. בקיצור, למדה דבר או שניים מאופל אינסיגניה שחולקת איתה פלטפורמה.

אבל למרות העיצוב הכוחני משהו, זו לא מכונית שמותירה אחריה רושם. יחידת ההנעה אנמית, בעיקר בגלל התיבה הרציפה, ולמעשה אין אף סעיף שניתן לומר שהיא מצטיינת בו, למעט מחירי השוק הנמוכים.

- מחירון: מ־90 אלף שקל ל־2020
- מנוע: 1.5 ליטר בנזין מוגרש, 163 כ"ס
- תמסורת: רציפה, הנעה קדמית
- למה כן: עיצוב, נוחות, מושב אחורי וגם בגלל התדמית האמריקאית והמאפיינים המאוד לא אמריקאים
- למה לא: איכות חומרים, יחידת הנעה, תא מטען, וכי חוץ מהתדמית האמריקאית היא לא מרשימה באף פרמטר



מדי, והילדים שלכם יסתדרו מצוין גם במו"ש האחורי של הפאסאט

- למה לא: עיצוב, אבזור, ביצועים

פיג'ו 508

הדור השני של המשפחתית הגדולה לבית פיג'ו לא זכה כאן להצלחה, אך מי שיתגבר על הדעות הקדומות ימצא מכונית מרשימה במחיר אטרקטיבי. העיצוב עדיין יוצא דופן, מבחין ובעיקר מבפנים, עם קוקפיט ייחודי לנהג וגלגל הגה קטן מדי. מצד שני, נוחות הנסיעה מצוינת, התנהגות הכביש מהנה והביצועים טובים בגרסת ה־180 כ"ס הנפוצה, ומצוינים בגרסת ה־GT עם 225 כ"ס. החל מ־2021 יש גם גרסה היברידית־נטענת, אך זו תהיה עדיין יקרה מדי למסגרת שהקצבנו. ויש גם חסרונות, כמובן: העיצוב דמוי הקר פה בא על חשבון שדה הראייה ומרווח הראש מאחור, תיבת ההילוכים איטית והנדסת האנוש מתסכלת. אה, והיא נראית ממש טוב.

פולקסווגן פאסאט

אף על פי שסקודה ממוצבת לכל הדעות מתחת לפולקסווגן בהיררכיה של הקונצרן הגרמני, הפאסאט קצת במפתיע זולה מהסו"פ. אם תבחרו בה אמנם תקבלו מושב אחורי שאינו מרווח באופן קיצוני, וגם תא מטען סביר עם מבנה ארבע דלתות מסורתית. אבל יחידות ההנעה כאן זהות, והמחירים האטרקטיביים מאפשרים שדרוג זול יחסית לגרסת 2.0 ליטר הוריה יותר.

בנוסף, נוחות הנסיעה בפאסאט מצוינת ובידוד הרעשים אפילו טוב מזה של האחות לבית סקודה. בקיצור, אם אתם יושבים מלפנים ולא מאחור, זו עסקה לא רעה בכלל.

- מחירון: מ־83 אלף שקל ל־2020
- מנוע: 1.5 ליטר בנזין מוגרש, 150 כ"ס
- תמסורת: כפולת מצמדים 7 הילוכים, הנעה קדמית
- למה כן: איכות חומרים, נוחות נסיעה, בידוד רעשים, וגם כי הסופרבר הפכה המונית

- למה לא: צריכת דלק, התנהגות כביש, נוחות במהירויות גבוהות, תא נוסעים, וגם מכיוון שאת המחיר הנמוך שנובע מסח"ר רות לא מרשימה תפגשו גם כשתרצו למכור אותה

סקודה סופרבר

המכונית שהפכה לאמת מידה בקטגוריה, ולבחירה הראשונה של מנכ"לים, שרים בממשלה, נהגי מוניות, שוטרי תנועה ועוזרי קבלן בפרויקטי תמ"א. לסופרבר יש רשימה ארוכה של מעלות שמצדיקה את הבחירה בה, ואת העובדה שסקודה החליפה אותה רק עכשיו, אחרי עשור, בדגם עדכני אך עם שינויים זניחים. בראש ובראשונה בגלל מרחב עצום מאחור ותא מטען שיכול להכיל איזה סופרמיני קטנה. וגם בגלל שיש לה מגוון רחב של יחידות הנעה. וגם כי היא ממש נוחה כמעט בכל תוואי נסיעה שתבחרו.

אבל הנה החסרונות, ובראשם סביבת נהג פשוטה עד מיושנת, וביצועים פושרים במנוע 1.5 ליטר. על הראשון עוד אפשר לסלוח, ואת השני אפשר לפתור באמצעות בחירה בגרסה חזקה יותר, גם אם יקרה הרבה יותר. הביקוש לסופרבר ערני, ודגמים שמוריים נמכרים בקלות במחירים גבוהים יחסית.

- מחירון: מ־91 אלף שקל ל־2020
- מנוע: 1.5 ליטר בנזין מוגרש, 150 כ"ס
- תמסורת: כפולת מצמדים 7 הילוכים, הנעה קדמית
- למה כן: מרווח מאחור, תא מטען, נוחות נסיעה, צריכת דלק, וגם כרי להרגיש כמו שר בממשלה, או לפחות כרי שהילד מאחור ירגיש ככה
- למה לא: ביצועים במנוע הקטן, סביבת נהג, וגם כי יש מצב שאתם אולי לא מעור נינים בתדמית המפוקפקת שהיא מעוררת



לסופרבר יש רשימה ארוכה של מעלות שמצדיקה את הבחירה בה, ואת העובדה שסקודה החליפה אותה רק עכשיו, אחרי עשור, בדגם עדכני אך עם שינויים זניחים



עם ביטוח מקיף של AIG
אתם יכולים לנסוע לשלום

5^{TV} חודשי כהנחה

reuveini x pridan



בכפוף לתנאי החברה והמבצע, למצטרפים חדשים, ברכישת ביטוח מקיף וחובה, בעלי עבר ביטוחי מלא ב-3 השנים האחרונות וללא תביעות, לנוסעים עד 10,000 ק"מ בשנה. בתוקף עד 30/04/2025. איי אי ג'י ישראל חברה לביטוח בע"מ.

סיני סיני, אבל הרבה לפניך

לא טויוטה, לא איסוזו וגם לא פורד. מקסוס הסינית היא היצרנית הראשונה שמנחיתה ענדר חשמלי מודרני באירופה ובקרוב גם אצלנו. עכשיו נותר רק לגלות איך יקבלו אותנו חקלאי עמק יזרעאל ומשפצי הבתים בעמנואל. וזה גם חרוז





רכב כמו חדש במחיר יד2

reuveini x pridan



מגוון ענק של רכבי קרוסאובר, משפחתיות ומיני משנתונים 2023 ומעלה מחכים לכם ביד2!



אחריות | אפשרויות מימון | טרייד-אין

סרקו למגוון הרכבים הגדול בארץ





**THE
WORLD'S FIRST**

AI CAR



**AI ConnectiveTM
Vehicle**

Disclaimer:

This announcement by OSR Enterprises AG and its affiliates ("OSR") does not constitute a representation, offer, obligation, promise, or warranty of any kind, whether expressed or implied, by OSR. Furthermore, it does not constitute any legally binding contract, offer, or obligation. Any decisions made by OSR remain solely OSR's prerogative. OSR reserves all its rights.



A NEW BREED OF CAR™
HAS ARRIVED

PRE-REGISTRATION FOR ORDERS
TO BE AVAILABLE SOON



כתב וצילם: ניר בן זקן

ענדר שנראה כמו ענדה, בטח לא כזה שמבטיח להיות מהיר מפרארי, אלא דווקא כזה שמבקש - למרות ההנעה החשמלית - להיות כמה שיותר דומה לטויוטה היילקס או לאיסוזו דימקס, ענדרים של אנשי עבודה עם צווארון כחול

ורייפודי עור, וכמובן צמד מסכים (12.3" כל אחד) ללוח מחוונים דיגיטלי ומסך מגע ששולט על כמעט כל מערכות הרכב. הסידור הזה מחייב הסתגלות גם ברכב פרטי רגיל, קל וחומר כשמדובר באמצעות ידיים מסוקות של חקלאי, אינסטלטור או שיפוצניק. מזל שמקסוס שמרה על מתגים פיזיים ייעודיים לבקרת האקלים ולבורר מצבי הנהיגה. תנוחת הנהיגה גבוהה ושולטת, מתאימה היטב למבט מתנשא של חקלאי מהעמק, עם שדה ראייה מצויין. מצחיק, אבל כמעט כמו בכל מכונית חדשה שהם מציגים, גם כאן הסינים שכחו אלמנט אחד לא בלתי חשוב - כיוון הגה למרחק, על כל האי-נוחות אפשר בלי התחכמויות, כמו הצגת מצלמת הנסיעה לאחור על המראה המרכזית (שיוצרת תחושת קרבה יתרה לעצמים שמאחור) או מתג חשמלי לפתיחת דלתות במקום ידית קונבנציונלית.

ים מקום מאחור

רשימת אבזור הנוחות עשירה בהרבה מהמקובל בקטגוריה, עם כיוון חשמלי, חימום ואוורור למושבים הקדמיים (חימום גם לאחוריים), חלון שמש ומערכת מצלמות היקפיות שמשדרת תמונה לא אטרקטיבית בעליל - אך יעילה עד מאוד - של כל אחד מהגלגלים, וגם של הגחון. כך תוכלו לוותר

הבמה של יצרנית מקומית עלומה - בטח עבור המערב - בשם מקסוס, חטיבת הטנדרים והמסחריות של קונצרן הענק SAIC. ומה שניצב שם היה אבטיפוס מרשים שאמור היה להציע תשובה לטנדרים-על אמריקאים וסופר יקרים דוגמת ריביאן R1T וטסלה סייברטראק. ועם מערכת הנעה מתקדמת הכוללת לא פחות מארבעה מנועים, הספק מרבי של ארבע ספרות ווינוק מעמידה ל-100 קמ"ש בזמן טוב יותר מפורשה 911 GT3 RS, נראה היה שזה בהחלט עשוי לעבוד. עברו שנתיים, ועכשיו אני כבר פוגש את גרסת הייצור שלו בשם e-טרון 9. טנדר שנראה כמו טנדר, בטח לא כזה שמבטיח להיות מהיר מפרארי, אלא דווקא כזה שמביקש - למרות ההנעה החשמלית - להיות כמה שיותר דומה לטויוטה היילקס או לאיסוזו דימקס, טנדרים של אנשי עבודה עם צווארון כחול, לא ראפרים בדרך למשיח ביתי של הלייקרס עם ארבעה קילו זהב על הצוואר. הוא כמובן לא מרשים כמו האבטיפוס מאותה תערוכה ומאמץ גישה תכליתית בלי פוזות. ובכל זאת, מדובר במוטג סיני שחייב להיות שונה, ולכן יש לו פנס בלימה ספורטיבי בקצה הגג.

סביבת הנהגה היא כבר סיפור אחר לגמרי, ומרגישה בנוח להזכיר יותר רכב פנאי יוקרתי ופחות טנדר עבודה ספרטני. איכות החומרים סופר-גבוהה, עם שילוב דיגיטלי

שמשווק באירופה, אחד שמגיע למען השם דווקא מסין, אני מתחיל לחטט בגוגל מאפס כדי למצוא עבורו שביל בין שדות. ומכיוון שירד כאן גשם שוטף ורצוף במשך החודש שנים האחרונים, אני משוכנע שהשביל הזה יהיה גם מבוצבץ כהלכה. מספיק כדי להשתכשך בו עם מקסוס רנדש שהיה מבריק עד לפני דקה וחצי ולצאת ממנו מאופר בכבוד בדיוק כמו שצריך. זהו, אפשר להתחיל.

שנתיים קודם לכן

אפריל 2023, שנגחאי. תערוכת רכב רצינית ראשונה אחרי שיצרני הרכב הוציאו את ראשם מהמקלט האטומי שאליו ברחו עם פרוץ מגפת הקורונה והחזירו את סכין החר-קירי לנדן. פחות או יותר כל יצרנית רכב שמכבדת את עצמה התייצבה או בעיר הגדולה בסין כדי לתת שואו. היו שם כל המי ומי של התעשייה, המקומית והעולמית, אבל אחד מהדגמים המסקרנים ביותר ניצב על

ברומה למגפי בלנדרסטון, גם טנדר נראה מוזר כשהוא נקי, והופך לחתיך רק כשיש עליו נתזי בוץ. ככה זה. טנדר, כל טנדר, הוא לא מכונית ספורט או לימוזינה שרד. אסור לו להיות מצוחצח ולא רק כי החברה בקפה בגבעתיים ילגלו עליו. טנדר הוא קודם כל כלי עבודה. הוא יכול להיות סופר ספורטיבי או מגה יקר ומפנק, אבל הוא קודם כל רכב שנועד לעבוד, ורק אחר כך לעשות את כל השאר. ולכן טנדר אמיתי הוא מאובק גם אם הוא חונה באפקה. כי מקלחת הוא עושה במקרה הטוב פעם ברבעון, ולא במכונית רחיצה. כי טנדר שוטפים עם גרניק מרעיש בסככה של המוסך, בין הג'ון דיר דאבל-ג'אנט הענק של הפלחה, לפרגוסון הקשיש והחלוד ברובו של ירחמיאל הנויניק בן ה-80. וזה גם אמור להסביר מדוע רגע אחרי שמוסרים לי טנדר חשמלי ייעודי ראשון



נוהגים בטוח - חוסכים בביטוח
חדש מבית מנורה ON

נוהגים וצוברים

נהיגה בטוחה שווה לכם כסף בחידוש

הכירו את "נוהגים וצוברים"
המהפכה החדשה בביטוח הרכב של מנורה מבטחים



פשוט להפעלה דרך
אפליקציית מנורה ON



חוסכים בחידוש
הביטוח



צוברים הנחה
על כל נסיעה בטוחה

להצטרפות חייגו *9699

או פנו לסוכן הביטוח

חמישה דברים שאתם צריכים לדעת על מקסוס e-טרון 9

- מה מגניב? טנדר סיני בריון
- מה פחות? זה לא פורד ראפטור
- איפה קונים אותו? אצלנו, בעוד מספר שבועות
- בכמה? כנראה 300 אלף שקל, אולי פחות
- מי הגיטריסט מס' 1? דייוויד גילמור

עם מצב שטח ייעודי ואפשרות להגבהת מרכב ובקרת משיכה שמנטרלת חלק ניכר מאובדן האחיזה.

אתר בנייה

מקסוס לא החליטה לייצר טנדר מקדם תרמית ויצרן כותרות שמיועד למפונקים שעושים הרבה כסף בעמק הסיליקון, אלא רכב עבורה רציני ואמיתי לאנשי כפיים אמיתיים. רק עם חשמל ערכני וחזק מאוד. וזול יותר לשימוש.

כן, הוא סיני ולא, הוא לא מגיע מיצרנית בעלת שם רב הילה. אבל נחשו מה - לצד חסכון בעלויות אחזקה, הוא מביט לאיסטוואים ולטיוטות בלבן של הפנס גם כשמדובר בעבודה, ובוודאי בכל הנוגע לתנאי שירות. ואם יבואנית המותג (אוטו חן) תצליח לחבר לו תגמחיר אטרקטיבי (סביב ה-300 אלף שקל נגיד), הוא בהחלט עשוי לנגוס חתיכות יפות מעוגת הטנדרים המקומית, על חשבון הלהיטים המוכרים. כן, כבר בניסיון הראשון שלו.

מכשירים חיצוניים (V2L) ועוד גדולות ונצורות. עוד נברוק את זה בעתיד. כבסיס משמשת פלטפורמה אחודה וייעודית (כמו בריביאן ובטסלה) עם מתלים נפרדים וקפיצי אוויר אדפטיביים בכל פינה. וזה עובר מצוין, כי לפחות בלי מטען כבד או נגרר, יכולת השיכוך מרשימה מאוד, טובה משמעותית מזו שמציע כל טנדר דיזל שאתם מכירים, בכל תוואי דרך או מהירות. החל מנסיעה ברחוב הולנדי מרוצף אבנים ועד לטיסה במהירות תלת-ספרתית בשביי לי שדות שוממים לאחר הגשם.

אפילו על כבישים מאתגרים קצת יותר הוא לא מרים ידיים, ובמצב "ספורט" מצליח להתמודד יפה יחסית עם העברות משקל ושינויי כיוון לא אופייניים לשימוש כלים מסוגו. ללא קפיצות מעצבנות מהמתלה האחורי, עם בידור רעשים טוב בדרך כלל. אמריקה.

ויש עוד קטע. כנראה שהוא לא יאיים כאמת על יכולת העבירות של טויוטה הייל-קס, אבל עם מרבית האתגרים הנדרשים מטנדר עבורה ביומיום הוא יתמודד בקלות.

מלפנים עם 170 כ"ס, ולטענת הסינים זה אומר שביחד עוברים 442 כ"ס לכל הגלגליים. לשם הפרופורציות, זה בערך כפול מההספק של טנדר דיזל מקביל. 3 שניות ל-100 אין כאן, אבל אפשר להניח שגם נתון של 5.8 שניות לקופסת מתכת כזו - קצת יותר מהיר מגולף GTI - אמור לספק אתכם. תחושת ההאצה תוך כדי נסיעה דרמטית עוד יותר. כי בינינו, אין מצב שאתם מוכנים להגברת מהירות כל כך אגרסיבית בטנדר. ועוד באחד שמגיע מסין, ועוד יותר באחד שאיש לא באמת מכיר. עם כל כך הרבה רזרבות כוח, סביר להניח, למרות שלא בדקנו, שיכולת ההתמודדות שלו עם מטען ונגרר תהיה טובה משמעותית מזו של טנדר יפני מקביל.

הסינים, כמו הסינים, מאפשרים לשלוט על בלימה רגנרטיבית - בשלושה מצבים - אבל רק ממסך המגע. וזה לא חכם, ולא נוח, וגם לא יעיל במיוחד. סוללת 102.2 קוט"ש מבטיחה טווח תיאורטי של 430 ק"מ, וגם טעינה מהירה (115 קילוואט) ומילוי מ-20% ל-80% ב-42 דקות, הפעלת

על מכוון בן אנוש כשאתם מטפסים במעי' לה עשוי, ועל עובר אורח מודאג שינסה להחריר אתכם בין שתי קיה פיקנטו ברחוב צר בלב תל-אביב.

מערכות בטיחות מתקדמות יש כאן, והן כוללות כצידוד תקני בלימה אוטונומית, שמירת נתיב, בקרת שיוט אדפטיבית והתרת שטח מת.

איך הגורל? די גדול למען האמת. ארוך ב-17.5 ס"מ (550 מ"מ) מטוויטה היילקס, עם בסיס גלגלים ארוך ב-21.5 ס"מ (330 ס"מ) מהיפני. וזה המון. לכן גם יש לשלושה בוגרים עם בגדי עבודה ים של מקום מאחור, ועל הדרך יש גם פתחי מיווג כדי שפחות יזיעו, וגם צמד שקעי USB.

הארגז בנוי כחלק אינטגרלי מהמרכב וארוך (כן, גם הוא) מההיילקס ב-3.5 ס"מ (156 ס"מ), אבל הוא צר ב-4 ס"מ (150 ס"מ). הארגז כולל גם צמד שקעי חשמל (150V) להפעלת כלי עבודה או מכונת אספרסו אם אתם מפונקים אחרי שנים של שחור בפנינג'אן.

יש גם תא נוסף מתחת למכסה הקדמי (בנפח 236 ליטר) שנפתח חשמלית ונותן לו יתרון משמעותי על פני טנדרים רגילים נטולי תא מטען סגור. אה, וגם יש שקע חשמלי. ניהוש מושכל: הוא ישמש לציד-נית עבור הבירות.

חבל רק שכושר ההעמסה נמוך בכ-400 ק"ג (620 ק"ג) משל הטנדר היפני, עם פוני קציה ייחודית שמגלה עד כמה קרובים למגבלת משקל העמסה. כושר הגרירה (3.5 טונות) וזה לזה של הטנדר היפני ויש גם מצב נהיגה ייעודי לנסיעה עם עגלה. יופי סיני.

בשדה, בניר ובמשביר

צמד מנועים חשמליים אחראי על התור. זה, יש אחד מאחור עם 272 כ"ס, ועוד אחד

< סוללה: 102.2 קוט"ש

< הספק: 442 כ"ס

< מומנט: 71.4 קג"מ

< הנעה: כפולה

< זינוק ל-100 קמ"ש: 5.8 שניות

< מהירות מרבית: 180 קמ"ש

< טווח: 430 ק"מ

אפילו על כבישים מאתגרים קצת יותר הוא לא מרים ידיים, ובמצב "ספורט" מצליח להתמודד יפה יחסית עם העברות משקל ושינויי כיוון לא אופייניים לשימוש כלים מסוגו





שירותי טעינה 360° בבית, בדרך, ביעד ובעבודה



להורדת
האפליקציה



*8299



בשנה הבאה

נכון, אין סיבה אמיתית להחליף את המכונית כל שנה, אפילו לא כל שנתיים. אבל אם תסתכלו מספיק רחוק, אולי תוכלו לזהות באופק את הדגם שמעניין אתכם, ותמתינו במיוחד עבורו עם ההחלפה. קשה אמנם להעריך מה צפוי בעוד חמש שנים, אבל גם בשנה הבאה יהיה מעניין

**את מה שאנחנו לומדים
מייצור צמיגים לתנאים
המפרכים של רכבי המירוץ**



**נותן לנו את ההשראה לצמיגים
שמייצרים עבורכם**

-להשיג רק בפנצ'ריות המובחרות-

www.itire.co.il | www.bmb ltd.co.il





נועם ריין | צילומים: יצרנים

המאפשר טעינה מהירה במיוחד. היצרנית הבווארית מבטיחה שיפור ותוספת של כ-30% בטווח הנסיעה שעשוי להגיע ל-800 ק"מ ואף יותר.

ג'יפ: שלוש שנים לאחר שהוצג כאב-טיפוס, רכב השטח החשמלי ריקון יגיע סוף סוף לכבישי ישראל. העיצוב ממשיך את הקו המוכר של דגמי המותג, כאשר בדומה לרני-גלר, גם כאן ניתן יהיה להסיר את דלתות הצד. הוא יוצע עם צמד מנועים חשמליים בהספק של עד 600 כ"ס, עם נעילות דיפ-רנציאל רוחביות וצמיגי שטח לטובת עבי-רות גבוהה, בעוד טווח הנסיעה צפוי לנוע בין 400 ל-500 ק"מ. לצידו תנחית כאן ג'יפ גם את הדור החדש לקומפאס, שיתבסס על פג'ו 3008 עם אותם מנועי בנזין וחשמל מוכרים.

ג'נרלים: לאודי יש את RS, למרצדס יש את AMG, לב.מ.וו יש את M – ובשנה הבאה גם לג'נרל תהיה חטיבת ספורט משלה, תחת השם "מאגמה". בשלב ראשון תנחת כאן GV60 מאגמה החשמלית, אחות ליונדאי איוניק 5N, ולצידה תגיע גם גרסה מקבילה ל-GV70. לאור העובדה שהקונצרן הקוריאני שכר כבר מזמן את שירותיו של אלברט בירמן, לשעבר ראש חטיבת M של ב.מ.וו ומאסטר מוכח של כיוול שלדה ומתלים, הציג פיות בשמיים.

זיקר: המותג הסיני השייך לקונצרן הענק ורב המותגים ג'ילי, יצרף אליו בשנה הבאה עוד שני דגמים מסקרנים. המשפחתית הגדולה בעלת השם רב המשמעות "007" תנחת אצלנו בתצורת סטיישן ייחודית, תחת



אודי: אחרי שבשנה הנוכחית התמקרה יצרנית מכור ניות היוקרה הגרמנית בהרחבת היצע החשמליות וברענון דגמי הבנזין, בשנה הבאה תפגוש אודי את הקצוות – ותנחית כאן גרסאות RS חשמליות-ספורטיביות ל-Q6 ול-A6, לצד דגם חדש (שטרם הושק) בשם Q9. כפי שניתן להבין משמו, מדובר ברכב פנאי גדול במיוחד שיתחרה במרצדס GLS ובב.מ.וו X7 הענקיים.

אלפין: מותג החשמליות-ספורטיביות של רנו עשוי להתחיל לשווק עוד השנה את ה-A290 הקטנה, האחות השוכבה מאוד של רנו 5, ובשנה הבאה יצטרף להיצע גם ה-A390 דגם פנאי-קופה שימושי ומהיר. האח-רון יתבסס על פלטפורמת רנו מגאן החשמלית ויזכה לשלושה מנועים חשמליים, שניים לגלגלים האחוריים ואחד לקדמיים, עם הנעה כפולה והכוונת מומנט מאחור. ל-100 קמ"ש הוא צפוי להגיע בתוך קצת פחות מ-4 שניות.

ב.מ.וו: אחרי שורה ארוכה של חשמליות שחלקן פלטפורמה עם דגמים מונעי בנזין, בשנה הבאה תנחית כאן היצרנית חשמליות מתקדמות על בסיס פלטפורמה ייעודית. שם הקוד הוא "ניאו קלאסה" (Neue Klasse), נא לקרוא במבטא גרמני עם מבט חמוד (סבר), כאשר בשלב הראשון מדובר על יור-שות חשמליות לסדרה 3 ול-iX3. בבסיס הטכנולוגיה עומדים תאי סוללה חדשים בצורת גליל, שמבטיחים צפיפות אנרגטית גבוהה לצד מתח עבודה של 800V



משתחררים מעבדות הדלק יוצאים לחירות החשמלית

הפתרון האולטימטיבי לניהול טעינה חכם ויעיל עבור ציי רכב חשמליים



חסכון בכסף
ונוחות מקסימלית



בקרת טעינה
לבתי העובדים



דלקן
לרכב חשמלי



מבית



www.ecorgy.co.il • 03-6333555



וצפוי להתחרות באקספנג G6 ובטסלה מודל Y. שני הדגמים תומכים במערכת החלפת הסוללות של ניו, מה שאמור להעניק להם יתרון משמעותי אם תקים היבואנית תחנות החלפה גם בישראל. מצד שני, אפשר לערוך לה היכרות עם שי אגסי, לפחות בבניית תחנות החלפת סוללות הוא ממש מביין.

ניסאן: מסתבר כי השמועות על מותה של היצרנית היפנית היו מוקדמות, או כך לפחות בכירי המותג רוצים שנאמין. כך או אחרת, לאחר קריסת המגעים למיזוג עם הונדה, הבהירה היצרנית כי היא נערכת לחשיפת שורת דגמים חדשים. בשנה הבאה צפויה לנחות אצלנו מיקרה חדשה, למעשה רנו 5 בתחפושת ניסאן, על אותה פלטפורמה, עם אותן יחידות הנעה ופס ייצור משותף בצרפת. בנוסף עשויה להגיע ארצה

מעדיפים פלטפורמה מעורבת שתתאים גם למנועי בעירה פנימית. בשנה הבאה נפגוש כאן לפחות שלושה דגמים על בסיס הפל'טפורמה החדשה: דור חדש ל-CLA המש'פחתי עם טווח של כמעט 800 ק"מ ומע'רכת הפעלה מבוססת בינה מלאכותית, GLC חשמלי שיחליף את ה-EQC ויצ'יג מערך סוללות מתקדם, וגם V קלאס מסח'רי עם טווח מוצהר של 500 ק"מ.

ניו: יצרנית היוקרה הסינית החלה את דרכה בעולם (ואצלנו) עם דגמים חשמליים בתמחור גבוה למדי, ובהתאם המכירות עד כה פושרות. אבל ב-2026 היא צפויה להנ'חית בארץ שני מותגים עממיים יותר: הרא'שון הוא פיירפליי (Firefly), עם מכונ'ית סופר-מיני אלגנטית שתנסה להתחרות במיני ובסמארט, השני הוא אונובו (Onvo), שנכון להיום מייצר דגם אחד בשם L60,

מכונ'ית קונספט שלא נראית כמו שום דבר שפגשנו עד היום ואם להיות כנים, גם לא דומה לשום דבר, נקודה.

בעוד מערצי המותג קטלו את העיצוב, שמתנתק מההיסטוריה המפוארת של יגואר, קברניטי החברה הבריטית-הודית מקווים כי הסגנון החדש יאפשר ליגואר להתמודד בפלח השוק האריסטוקרטי, מול רולס רויס ובנטלי.

בכל מקרה, לאחר שהופסק ייצור קו הדגמים הנוכחי של החברה, נראה כי הפעם מדובר באמת בצ'אנס האחרון של יגואר לחזור למרכז הבמה. מהדורות הייצור תגיע אלינו במהלך השנה הבאה.

מרצדס: כמו ב.מ.וו, גם מרצדס עוברת על הדור הבא של החשמליות שלה, עם מתח גבוה של 800V שיאפשר טעינה במהירות מסחררת, אך אצל היצרנית משטוטגארט

הכינוי "GT", עם גרסת קצה שתזנק ל-100 קמ"ש ב-2.85 שניות. לצידה יגיע גם ה-9X, רכב פנאי ענק עם מקום לשבעה, ראשון עבור המותג עם הנעה היברידית-נטענת והספק מרבי של יותר מ-850 כ"ס.

טויוטה: אחרי שנים של התעקשות על ההנעה ההיברידית, ודגם חשמלי אחד בשם מסובך שלא זכה להצלחה, תנחית אצלנו טויוטה בשנה הבאה שני דגמים חשמליים מסקרנים בהרבה. הקטן שבהם יקבל את השם "אורבן קרוזר", יתבסס על סוויקי ויט'רה החשמלי וגם ייוצר לצידו בהודו. השני יגיע מפיתוח עצמאי של טויוטה וייקרא C-HR+, אך יהיה גדול משמעותית מה-C-HR המוכר, וגם יציע טווח מרבי של 600 ק"מ. ברוכה הבאה למסיבה.

יגואר: אין ספק שהסלוגן "לא להעתיק דבר" מתאר היטב את הטייפ 00 של יגואר,



MICHELIN PRIMACY 5



להרגיש בטוח בדרך שלך

הבחירה הבטוחה שלך לנסיעה יומיומית.
עם רמת בטיחות, אורך חיי צמיג ונוחות נסיעה מקסימליים,
לנסיעה בטוחה, שקטה ונוחה כל הדרך אל היעד.



להשיג אצל התקריות המורשות



MICHELIN



בקה הציגו בינתיים קונספט עם עיצוב אגרסיבי וכמה רעיונות מקוריים שספק אם יזכו להגיע לפס הייצור, כמו דלתות הנפתחות לכיוון ההפוך ("דלתות התאברות") ללא קורה B, רמקולים נשלפים לטובת שימוש מחוץ לרכב ומסכי תצוגה המאפשרים כתיבת מסרים על גבי הדלתות. במחיר הנכון, הוא יכול להפוך ללהיט של ממש.

רנו: אחרי ה-5 שרשמה קאמבק משנות ה-80 של המאה הקודמת (ומככבת במוסף הזה), ואחרי ה-4 שחזרה אלינו היישר מהסיי-קסטיו, רנו תחזיר בשנה הבאה גם את הטויוני-גו הייחודית משנות ה-90. לצד כמה פריטי עיצוב בהשראת הניינטיו - למשל גלגלת כיוון לכיסא שמעוצבת בסגנון סקייטבורד - תציע הטויונגו גם מערך מודרני של צגים ואביזרים. עם 375 ס"מ בין הפגושים היא תהיה קצרה ב-17 ס"מ מרנו 5, הקטנה כשל-עצמה, והיא צפויה להציע יחידת הנעה דומה לזו של ה-5 הבסיסית, עם 120 כ"ס וטווח צנוע של 300 ק"מ.



סקודה: היצע החשמליות של המותג יתרחב בשנה הבאה עם הגעת האפיק, רכב פנאי קטן עם ייעוד עירוני בעיקר. בינתיים חשפה סקודה רק את דגם הקונספט, שמציג מראה קשוח אך חמוד למדי. ממד האורך יהיה זהה לזה של הפאביה, וטווח הנסיעה יעמוד על 400 ק"מ. באירופה הוא יימכר במחיר התחלתי של 25 אלף אירו. אצלנו הוא כנראה יהיה יקר יותר.

קיה: אחרי ה-EV4 המשפחתית שתגיע אלינו כבר השנה, תנחית כאן היבואנית גם רכב פנאי קטן בשם EV2, שיצטרף לקטגוריה העמוסה של BYD אוטו 2, סיטרואן C3 איירי-קרוס ואחרים.

גם ליף חדשה, שתהיה תואמת רנו מגאן-E, עם סידור דומה - מרכב עצמאי, פלטפורמה יחידות הנעה ופס ייצור זהים.

סמארט: למי קראתם מותק? סמארט 5, שתהיה הרגם השלישי של המותג בגלגולו הנוכחי תחת ג'ילי ומרצדס, מציגה מראה קשוח ואגרסיבי יותר מכל סמארט שפגשנו עד היום. היא תוצע עם הנעה חשמלית או היברידית-נטענת, וממדים נדיבים במטרה להתחרות במכוניות מרווחות כמו יונדאי איוניק 5 או טסלה מודל Y. בהמשך תצטרף אליה משפחתית סדאן ראשונה למותג שתקבל את השם סמארט 6, ותחלוק פלט-פורמה עם זיקר 007 המתקרמת.



EVEDGE

מובילים בחוויית הטעינה לאורך כל הדרך



נוסעים לחופשה? מטיילים?
לא רק הרכב צריך טעינה, גם אתם!

לא משנה אם אתם בדרך לאילת, לצפון או לים המלח, אל תוותרו על חוויית הטעינה שלכם. למה לחכות בחוץ בתחנת דלק כשאפשר ליהנות מבילוי בקניון ממוזג, בית קפה או מסעדה בזמן שהרכב נטען? חפשו את עמדות הטעינה המהירות של EV-EDGE ברחבי הארץ ותיהנו.

EVEDGE



לפריסת עמדות
הטעינה הורידו
את האפליקציה:

מייחלים
לחזרת
החטופים
במהרה



www.evedge.co.il



contact@evedge.co.il



*9704



055-9762553



גם בוואטסאפ

נקמת הטרקטור



אתם מכירים אותה כיצרנית המכוניות הכי מטורפות, אבל אם אנזו פרארי לא היה נותן שירות מזעזע למייסד שלה, כנראה שהייתם זוכרים אותה רק כיצרנית טרקטורים. ובמילים אחרות: כך תקלה בפרארי הובילה להקמת למבורגיני, המתחרה הכי מצליחה שלה

זמן שווה כסף וחניה חכמה חוסכת לך את שניהם

בחניוני סנטרל פארק מחכה לך חניה מוארת,
נקייה ומתקדמת בטכנולוגיה חדשנית.
מורידים את האפליקציה, נהנים מהנחות בלעדיות
וחוסכים זמן וכסף בכל חניה!





רועי צוקרמן | צילומים: יצרן

במהירות גבוהה. לא משנה. המראה הנמוך והמוארך שתוכנן על ידי המעצב האגדי מרצ'לו גנדיני מבית ברטונה. עם מהירות מרבית של קרוב ל-280 קמ"ש, בעידן שבו עוד שווקו מכוניות עממיות שהתקשו להגיע ל-100 קמ"ש, למבורגיני מיורה הייתה לא רק המהירה ביותר בתקופתה. היא הציגה מספרים שנראו בלתי אפשריים עד אז.

אבל לא פחות מהביצועים, הפיכת המיורה לסמל סטטוס וכיום לאחת המכוניות האהובות על אספנים, הושגה בזכות העיצוב המדהים של גנדיני. היא משכה תשומת לב בכל מקום שאליו הגיעה. מוזיקאים כפרנק סינטרה ומיילס דייוויס היו בין הראשונים שרכשו אותה, והיא אפילו הופיעה בסרט "הג'וב האיטלקי" מ-1969. כבוד.

האתגרים של הסבנטיז

העשור השני לחיי למבורגיני הורכב מעליות ומורדות. בצד החיובי: היצרנית המשיכה לשבור מוסכמות עם דגמים כמו האספאדה, מכונית-על "משפחתית" לארבי-עה נוסעים, והקונטאש, מכונית-על סופר-ספורטיבית שנראתה כאילו נלקחה מסרט מדע בדיוני. אגב, זו אחת המכוניות הבודדות של למבורגיני שלא נקראת על שם שור או דמות ממלחמות שוורים (פירוש השם מגיע מ"הבעת תרומה", בשפה עתיקה המדוברת

העיצוב של הקונטאש הפך כה מזוהה, עד שכמעט כל דגמי המותג מאז ועד היום אימצו פרשנות כזו או אחרת שלו. הקונטאש גם הייתה המכונית הסדרתית הראשונה בעולם עם דלתות מספריים נפתחות כלפי מעלה. ותודו - רק על זה מגיעה לה תהילה

ריני. הגרסה הסדרתית, ה-GT 350, הושקה ב-1964 ונחלה הצלחה מיידית. היא הייתה מהירה, אלגנטית, ודי חשוב - אמינה. כל מה שפרוצ'ו חשב שפרארי לא הייתה.

מכונית-העל הראשונה

ה-GT 350 הציבה את למבורגיני על המפה, אבל הייתה זו המיורה שקיבעה את המעמד של החברה בהיסטוריית תעשיית הרכב. היא הוצגה ב-1966 והפכה למכונית-העל הראשונה בעולם, מונח שנוצר במיוחד כדי לתאר את העיצוב והביצועים פורצי הדרך שהציגה.

המיורה הייתה יצירת מופת עם מנוע V12 (כמובן) שהוצב בתצורה מרכזית מאחורי הנהג לטובת חלוקת משקל אופטימלית, אך למעשה הביא לנטיית חרטום מסוכנת להתרומם

של דברים: לפרק, להרכיב, ליצור יש מאין. הוא שירת כטכנאי במלחמת העולם השנייה ובסופה חזר הביתה עם רעיון: ליצור טרקטור רים מחלקים של עודפי הצבא. בתוך שנים ספורות הוא בנה עסק משגשג וחי את החיים הטובים, עד למפגש עם אנזו כמונן. ב-1963, כשהוא בן 47, הקים את "אוטו" מובילי למבורגיני" בסנט'אגתה, עיירה קטנה בצפון איטליה. המטרה: להמציא את מכונית הגרנד-טורינו המושלמת: רכב שמשלב ביצועים, יוקרה, נוחות ואמינות. מכונית ראשונה, ה-GTV 350, הוצגה בתערוכת הרכב של טורינו כבר באותה שנה. היא הייתה אמנם רק אבי-טיפוס, אבל פרשה יפה את החזון של פרוצ'ו: היא הייתה מהירה, מעוצבת, ולא פחות חשוב - עם מנוע V12 שתוכנן על ידי המהנדס הגאון ג'וטו ביזא

מאחורי כל סיפור טוב יש גיבור מרכזי, אבל במקרה של למבורגיני, נדמה שהאנטי-גיבור חשוב אפילו יותר. הזמן הוא שנות ה-50,



המקום הוא איטליה, ויצרן הרכב הכי חם באזור הוא פרארי, של אנזו. גם פרוצ'ו למבורגיני הוא יצרן רכב, מכוניות חקלאיות אם לדייק, טרקטורים בשבילכם. והוא עשיר. כמה? מספיק כדי לקנות פרארי 250GT, שהייתה מוצר מותרות לאלפיון גם אז. אבל למבורגיני - שכמו פרארי היה מהנדס בעל ידע טכני רב - נתקל בשורה של תקלות מכניות ב-250GT הנוצצת שזה עתה רכש. מבלי להתבלבל הוא פונה לאנזו ומבקש ממנו לפתור את התקלות ולשפר את המכר. גית. זה האחרון, כיאה לאיטלקי גאה (אבל לא שירותי במיוחד, מסתבר), מלגלג עליו ומצהיר: "אתה יצרן טרקטורים, מה אתה מבין במכוניות ספורט?"

למבורגיני לא מחל על העלבון, והחליט לנקום: אם אנזו חושב שאני רק יצרן טרקטורים, אוכיח לו שאני מסוגל לייצר מכוניות ספורט. ולא סתם, אלא כאלו שיהיו יותר טובות מפרארי. כמה טוב שמר פרארי היה טיפוס שחצן.

פרוצ'ו למבורגיני נולד ב-1916 בכפר קטן באיטליה, ומגיל צעיר התעניין בצד הטכני



1986
למבורגיני LM002
למבו רמבו

1974
למבורגיני קונטאש
היא הזאב מוולסטריט?

1966
למבורגיני מיורה
מכונית על ראשונה

1964
למבורגיני GT 350
לא טרקטור

אוטודיל X-CHANGE

מגוון רכבי יד שנייה מיד פרטית ומליסינג
ורכבי 0 ק"מ בתנאי רכישה אטרקטיביים



וגם אספקה
מיידית



וגם טרייד אין
אטרקטיבי



וגם אחריות**
מורחבת



וגם מימון*
בהתאמה אישית



הטרייד אין הרשמי



בני ברק - לח"י 24 | ראשל"צ - המדע 1 | חיפה - שדרות ההסתדרות 104 | עפולה - השרטט 8
ירושלים - יד חרוצים 17 | אשדוד - העופרת 4 | באר שבע - הסדנא 3

אוטודיל
BY CHAMPION

כל הרכבים, כל הדגמים, במקום אחד

*3883
Auto-deal.co.il

* המימון מוצע באמצעות גוף מממן, כפוף לתנאיו, אישורו ושיקול דעתו הבלעדי, בכפוף לתנאי החברה והתקנון באתר.
** האחריות בכפוף לחתימה על הסכם רכישה וקבלת תעודת אחריות. התמונה להמחשה בלבד.



עם מהירות מרבית של קרוב ל-280 קמ"ש, בעידן שבו עוד שווקו מכוניות עממיות שהתקשו להגיע ל-100 קמ"ש, למבורגיני מיורה הייתה לא רק המהירה ביותר בתקופתה. היא הציגה מספרים שנראו בלתי אפשריים עד אז

– מספיק כדי להפוך למכונית הרשמית של ברוס וויין בסרט השלישי בטריולוגיית איש העטלף שביים כריסטופר נולאן. אחריה הגיעה ההורקאן ב-2014 כמחליפה לגאיארדו, ועשירי תבל התאהבו שוב כשהיא גם יורשת מקורמתה את התואר הנמכרת ביותר עם כ-25 אלף יחידות שיוצרו.

כיום גם למבורגיני פונה למיינסטרים, והציגה את האורוס כרכב פנאי הרבה לפני שפרארי עשתה זאת. היא גם משלבת הנעה היברידית, ברוולטו השומרת על מנוע V12 מיתולוגי לצד החשמל ובטמריזו שמביאה שיפור דרמטי בביצועים. עד סוף העשור היא תצטרף דגם חשמלי ראשון, שהוצג כקונספט תחת השם לגודור.

שווה להיות נחמדים

כאן מסתיים הסיפור של יצרן טרקטורים נועז ויצרנית מכוניות העל שהוא ייסד, רק בגלל עלבון ושירות לקוחות לקוי. או בפעם הבאה שלקוח פונה אליכם בבקשה לעזרה, תהיו נחמדים. אתם לא יודעים אם זה שעומד לפניכם לא יהפוך בהמשך למתחרה הכי חזק שלכם. ובעצם, אם לא קוראים לכם פרארי – אתם יכולים לעשות מה שאתם רוצים.

המרבית הייתה מסחררת: יותר מ-320 קמ"ש. כן, למבורגיני חזרה להיות המהירה בעולם.

האווו של באטמן

ב-1998 למבורגיני נרכשה על ידי קבור צת פולקסווגן והועברה לניהולה של אודי, כחלק מחבילת העילית של הקונצרן. זו הייתה תחילתו של פרק חדש עבור המותג. עם גישה לידע ההנדסי ולמשאבים הכלכליים של הקונצרן הגרמני, למבורגיני נכנסה לתקופה של צמיחה.

שנות ה-2000 הביאו את המורצ'ילאגו וגאיארדו, צמד חמד שאיפשר ללמבורגיני לעשות שני דברים במקביל: מחד, המורצ'ילאגו שמרה על משבצת ה"הכי מהירה-חזקה-יקרה", ומאידך, הגאיארדו הכניסה את למבורגיני לפלח חדש של מכוניות על "נגישות" (אבל לעשירים, לא לנו). היא הפכה לדגם הנמכר ביותר בתולדות החברה עם יותר מ-14 אלף יחידות ושוקקה בשלל גרסאות עם הנעה אחורית וכפולה.

ב-2011 למבורגיני חשפה את האוונטאדור, דור, יורשת המורצ'ילאגו. עם שלדה מקרבון ומנוע V12 שמייצר מעל 700 כ"ס. והיא הייתה פלא טכנולוגי ולגמרי לא רעה למבט

בבעלות אמריקאית

שנות ה-80 וה-90 היו תקופה סוערת עבור למבורגיני. החברה עברה מיד ליד, בין בעלים שונים, כולל האחים מימון השווייצריים ובסופו של דבר אפילו, תחזיקו חזק, נרכשה על ידי קונצרן קרייזלר. כן, זו האמי ריקאית ששותפה היום עם פיג'ו. אבל למרות חוסר היציבות, למבורגיני המשיכה לייצר מכוניות מרהיבות.

רוצים דוגמה? בבקשה: LM002. נסו לדמיין שילוב בין למבורגיני להאמר. ואז תעשו את זה עוד יותר משוגע. כן, כולל מנוע ה-V12 LM002 תוכנן על בסיס אב הטיפוס צ'יטה ו-LM001 שלמבורגיני פיתחה בניסיון לזכות בחוזה לאספקת רכבי שטח לצבא האמריקאי. זה לא צלח, הייצור היה מוגבל (מאוד) ומי שהפכו ללקוחות המפורסמים שלו הם דווקא דיקטטורים כמו עוראי חוסיין (הבן ההוא של סדאם) ובשאר אסד (ההוא שעד לא מוזמן היה השכן שלנו מצפון-מזרח). למבורגיני לא חזרה לתחום השטח מאז ולא, רכב הפנאי אורוס המודרני לא באמת רואה אבק. רגע, בחזרה לשנות ה-90 ולמכונית שהחליפה את הקונטאש המזדקנת: הדיאבלו. העי צוב היה עגלגל יותר כיאה לעשור, והמהירות

בחבל פיימונטה שבצפון-מערב איטליה). הקונטאש, יצירה נוספת של גנדיני וברטונה, התבססה על דגם תצוגה של ברטונה ("לנצ'יה זירו") שחזה את רוח העיצוב הזווייתי של שנות ה-70. היא צוידה במנוע 3.9 ליטר בתצורה מרכזית ותיבת הילוכים ידנית מסונכרנת בהשראת (מילה מכובסת להעתקת) פורשה. הנפח גדל עם השנים ל-4.8 ליטר ואחר כך עלה עוד קצת ל-5.2 ליטר בקוואטרולוולה – ארבעה ססתומים באיטלקית לכל אחד מ-12 הצילינדרים, כלומר 48 בסך הכל ומיגרנה מיידית לכל מוסכניק שנדרש לכוון אותם. העיצוב שלה הפך כה מזהה, עד שכמעט כל דגמי המותג מאז ועד היום אימצו פרשנות כזו או אחרת שלו. הקונטאש גם הייתה המכונית הסדרתית הראשונה בעולם עם דלתות מספריים נפתחות כלפי מעלה. ותודו – רק על זה מגיעה לה תהילה.

מצד שני, היו גם מורדות. שנות ה-70 הביאו עימן גם קשיים כלכליים. משבר הנפט העולמי פגע קשות בשוק מכוניות היוקרה, ופרוצ'ו למבורגיני החליט למכור את החברה שלו ב-1974. הוא פרש לכרמים שלו (כן, הוא גם ייצר יין) ועזב את עולם הרכב.



מנורה ERN

מימון בקליק



מוצאים רכב בצ'יק - המימון בקליק עד 100% מימון לרכב



פתרונות מימון



יעוץ וליווי במציאת רכב



שירות מהיר ואמין



תהליך דיגיטלי פשוט

***2171**

*אי עמידה בפירעון ההלוואה או בהחזר האשראי עלולה לגרור חיוב בריבית פיגורים והליכי הוצאה לפועל. מ.ר 60285

F35 בלי כנפיים

הוא נחשב לרכב השטח הצבאי והממוגן המתקדם בעולם, ומציע את המילה האחרונה בטכנולוגיה לשדה הקרב המודרני. נשמע מסקרן, וסיבה מצוינת לקחת את אושקוש JLTV לסיבוב בכורה. בצד עמד האמר ותיק והביט בו בעצב





CarDate

קבוצת גלגלים

רכב זה עניין של **קליק**

הדרך החדשה לקנות ולמכור רכב יד שנייה!



סרקו את הקוד ומצאו את הרכב הבא שלכם

www.cardate.co.il





כתב וצילם: ניר בן זקן



את הוויליס MB החליף ה-M151 שתור כנן על-ידי פורד ונחשב לגיבור מלחמת וייטנאם, וגם אצלנו במשך שנים רבות תחת הכינוי גפ"ס (ג'יפ סיור) תוך שהוא מתעקש שלא לשלב לשני בלי הרבה גז ביניים ודאבל-קלאץ', וגם אז בדרך כלל הודיע על הצלחת הפרויקט בקול חריקה משובב אוזן. ה-M151 שדרג משמעותית את יכולת הנסיעה בכל תוואי שטח הודות לתכ"ן מתקדם של מרכב אחוד, מתלים נפרדים ומשקל נוצה שאפשר לתפקידי מא"ג 2 להרים אותו לבר כדי להחליף גלגל. עם שוך הקרבות וכחלק מלקחי המלח"מה, יצא הצבא האמריקאי למכרו עצום

אבל בכל זאת. שימוש צבאי ראשון ברכב שטח, או יותר נכון עצם לידתו של רכב השטח, הייתה במלחמת העולם השנייה עם הוויליס MB המפורסם. מי שנחשב לגיבור המוטורי של המלחמה וסייע לכוחות הבריית בפלישה לנורמנדי ושחרור אירופה מהכיבוש הנאצי. הוא אפילו הוגדר על-ידי הגנרל אייזנהאואר כאחד משלושת האמצעים החשובים ביותר להשגת הניצחון, לצד מטוס התובלה "דקו" טה" וספינות הנחיתה. והג'יפ האמריקאי אכן הביא מהפכה לשרדה הקרב, עם שיפור משמעותי ביכולת הובלה מהירה של כוחות לוח"מים על ציורים, בכל תוואי שטח.

שהכיל את ארבע היחידות הראשונות. עד עכשיו נוספו עוד כמה חתיכות לארסנל המוטורי הצה"לי. "זה היה אירוע מאתגר בהרבה מכל רכב אחר שקלטנו. מצד אחד רצינו להפוך אותו למבצעי כמה שיותר מהר, מצד שני זה הכלי המורכב ביותר מבחינה טכנולוגית שנכנס לשירות בצה"ל, וכל מה שעמד לרשותנו הוא ספר נהג. וכשאני אומר ספר, אני מתכוון ל-680 עמודים. זו הייתה עבודה מסביב לשעון, יום ולילה כולל סופי שבוע. לא ראינו את הבית בתקופה הזו", מספר רנ"ג ו'.

מורשת קרב

עכשיו, תחזיקו חזק כי זה קצת מתיש ומטרחן אבל חשוב – תקציר (זה יהיה קצר, נו) היסטורי של רכבי השטח הצבאיים, אלו שתכננו לפני אושקושנו, בשונה מכל מיני לנד רובר דיפנדר, מרצדס G או טויוטה לנד קרוזר 70, שהם בעצם כלים אזרחיים מוסבים שנצבעו בירוק. לא שיש בזה משהו רע, מבחינות מסוימות, ההיפך הוא הנכון,

שדה התעופה בן גוריון, שבועות ספורים אחרי אסון ה-7 באוקטובר. רכבת אווירית של ציוד צבאי מכל סוג אפשרי, החל בווסטים קרמיים שאמורים למנוע חדירת כדורי רובה ועד פצצות עם ראש קרב שיודעות לחדור לתוך תא השירותים בדירה מעופשת ברפיח, עושה דרכה כדי לתמוך במאמץ המלחמתי. ובין אפוד למרעום מצא לו מקום של כבוד גם רכב צבאי עם שם שמזכיר כינוי חיבה לילד בגן חובה. זהו אושקוש JLTV, מי שנחשב כיום לרכב הצבאי המתקדם בעולם, שאמור לשרד משמעותית את ניור הלוחמים, ההגנה עליהם בזמן נסיעה ומציע על הדרך גם מגוון אפשרויות להתקנת אמצעים שונים. אה, והוא גם יקר. 400 אלף דולר לחתיכה. רנ"ג ו', ראש תחום הנדסת שדה בנס"א, יחידת הניסויים של חטיבת הטכנולוגיה, היה ראשון להעמיד את הרכב החדש על אספלט מקומי. יותר נכון, על מסלול שסיפק משטח ראוי למטוס מטען אמריקאי ענק



בשונה מהמקובל ברכב הצבאי שאתם מכירים, אין כאן ידיות לשליטה במערכות ההנעה, אלא כמה מפסקים ובעיקר מסך מגע גדול (12") ממנו מתבצעת הפעלת מחשב ניהול שאחראי על כלל המערכות. ממש טסלה



NEW OR USED, WE SHIP YOUR CARS WITH CARE



[msc.com/automotive](https://www.msc.com/automotive)

With MSC, you can reach any market around the world. Building on decades of experience, we ensure your cargo is handled with care 24/7 and delivered with utmost attention. Our extensive global network allows us to provide seamless service wherever your business takes you. You can rely on our local teams to meet the unique requirements of your supply chain.

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



הוסיפו לאגרסיביות החיצונית גם ממדי ענק, ותקבלו איום מוטורי מהמעלה הראשונה. אבל כמו כל הדברים בחיים, זה לא מגיע בחינם. הוא לא הרכב האידיאלי לצאת איתו בשישי לבר השכונתי בפלורנטין

תחת השם שלא אמר אז כלום לאף אחד - HMMWV או High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle שזה בתרגום לעברית "רכב גלגלי רב-שימושי", שיכניס לחברה שתזכה במכרז ארגונים של כסף. בפועל, מדובר בניסיון לייצר פלטפורמה אחת למגוון שימושים. כלי שיהיה רכב סיוור קרבי עם רמת עבירות גבוהה, יכולת תנועה מהירה וכושר העמסה גבוה. הכל, בקיצור.

כך נולד ההאמר (H1) המפורסם, מי שמאז סוף שנות השמונים העליונות וגם היום מוצא עצמו בכל זירת עימות צבאי על הפלנטה, וזכה לעיטור העוז והגבורה במלחמת המפרץ הראשונה. העניין הוא שזירת הלחימה השתנתה במשך השנים, ותכל'ס, הילד הזה כבר בן 40.

הדור הבא

בחזרה לאושקוש שלנו, שנולד כתשובה למכרז החלפת האמר, איך לא. ה-JLTV, או Joint Light Tactical Vehicle שזה רכב שטח טקטי קל, אמור להיות כזה. כלומר, להחליף את דוד האמר הזקן, ובה תאם הוא תוכנן מראש כרכב ממוגן עם עמידות גם כנגד פיצוץ תחתון כתוצאה ממטעני צד ומיקוש, לצד שמירה על יכולת עבירות גבוהה ורב-מימיתיות. ותאמינו או לא, זה חתיכת אתגר הנדסי. רק שלוש מענקיות התעשייה הצבאית האמריקאית שניגשו למכרז (ומספרן היה גדול, מאוד), AM ג'נרל, לוקהיד מרטיין ואושקוש, הציגו אבות טיפוס נוסעים שנשלחו לשלוש שנות ניסויים מפרכים בצבא האמריקאי, בעיי קר באתרים הסודיים אי שם בערבות אינדיאנה.

ואושקוש ניצח, בעיקר מכיוון שהוא הציג אמינות מכאנית (עברית מכובסת ללא התקלקל יותר מדי) והוכיח שאפשר להפעיל אותו עם מרווחי טיפולים של יותר מ-11 אלף ק"מ בפעילות מבצעית. מצד אחד זה אומר פחות מפגשים עם החברה של החימוש, מצד שני זה כמעט פי שלושה מורישות המכרז בהן שני האחרים לא הצליחו כלל לעמוד. וזה גם יותר מכפול מהאמר ממוגן, או בכלל.

ותתפלאו, אבל יש - איך לא - נקודה ישראלית. השרדוג המשמעותי שאושקוש מציעה על פני האמר מתבטא במיגון, שעל פיתוחו אמונה, תופים ומצילות בבקשה, חברת פלסן מקיבוץ סאסא שבגליל העליון. קפסולת המיגון הייחודית שהיא תכננה משמשת בעצם גם כשלדה, אליה מחוברים מכלולי הנעה ומתלים. המשמעות היא שבין הרצפה ותא הנוסעים יש "מרחב ספיגה" שמסוגל לבלום הרף של מטענים או מוקשים, בשונה מהבטן הרכה של כלי רכב ממוגנים אחרים.

והוא חתיך צבאי כזה. אם בצה"ל חיפשו רכב שעצם הגעתו תייצר סוג של רתיעה מסוימת, גם אם רק ויזואלית לפני שקני הנשק מתחילים לירוק עופרת, האושקוש הוא הג'ק פוט. הוסיפו לאגרסיביות החיצונית גם ממדי ענק (האמר נראה לידו כמו פיאט 500 ליד סקודה אוקטביה), ותקבלו איום מוטורי מהמעלה הראשונה. אבל כמו כל הדברים בחיים, זה לא מגיע בחינם. הוא לא הרכב האידיאלי לצאת איתו בשישי לבר השכונתי בפלורנטין, אם אתם מבינים למה אני מתכוון.

אגב, למרות ממדי הענק, תא הנוסעים מתאים רק לארבעה לוחמים (כולל נהג), עם דלתות אחוריות שנפתחות כנגד הקדמיות. נכון! בריוק כמו ברולס רויס. וזה צנוע משמעותית מהרכב קבוצת כדורגל פלוס כמה מחליפים שמסוגל האמר (גנרי) לנייד.

העיקר הוא במסך

זמן להתיישב מאחורי ההגה ולהיחגר ברצועת בטיחות עם 6 נקודות עיגון. כמו ברכבי מירוץ. למרות טווח כיוון גדול למושב ולהגה (כולל גובה ומרחק, הללויה), תנחת הנהיגה מזכירה ישיבה במשאית חלוקה ב-6:00 בבוקר בדרך לעוד מינימרקט מרוצה. בעיקר מפריע לי ששדה הראיה מוגבל למדי בגלל חלונות קטנים. זה אומר שצריך להתחשב בהמון שטח מת, וגם שצריך המון תרגול כדי להתמודד עם ממדי הענק בלי לנגוס באיזו פינה של גדר. על נהיגה לאחור עוד לא הרחבת, וטוב שכך.





גם בענף
הרכב
הלקוחות
בוחרים

בנמל
חיפה



YouTube



haifaport.co.il

על פי נתוני רשות הספנות במשרד התחבורה, נמל חיפה מעניק לכם את השירות היעיל והמהיר בישראל. נמל חיפה ועובדיו מחויבים לשירות מצוין, מסביב לשעון. נמשיך לפעול למענכם עם שירות אישי ומקצועי ללא פשרות.



אותו הוא מציג יכולת שיכוך מעולה בשבילים משובשים ועל בולדרים. עד כדי כך שאין לי שום בעיה לומר שבקצב בו עברתי אותם, כמעט כל כלי אחר היה מתרסק. ואלה שלא, היו מחברים לי את חוליות הגב האחת לשנייה בלי הסחוס שבמצע. מצד שני, הוא רוכן כל כך חזק הצידה ובעיקר לפניו בזמן בלימה חזקה, עד כי מתגנב חשש שהנה הוא אוטוטו מתהפך.

על הקשר לקרקע אחרים צמיגי מישלן X-פרס גדולים בכ"ס 15 אחוז מאלו של האמר (80-365) עם מנגנון נעילה לחישוק (20). אפשר לנסוע עליהם בלחץ אוויר ממש נמוך בלי להסתכן. אבל מכיוון שאין כאן גלגל רזרבי כדאי אולי להיזהר בכל זאת למקרה בו מדחס האוויר ששולט בלחצים לא יצליח לחפות על תקר.

קורס טיס

תראו, האושקוש JLTV הוא חתיכת כלי רכב מרשים, ולהשוות אותו להאמר הוותיק יהיה סוג של ולזול באינטליגנציה של המוטוריקה. למעשה, נראה לנו שהאושקוש - ולא יימאס לנו לחזור על השם שלו עוד פעם - הוא אולי אפילו דור אחרון לכלי רכב עם נהג בשר ודם, בהתחשב בכיוון אליו הולכת הטכנולוגיה שכבר מצויה בו.

אבל הוא לא באמת תחליף להאמר שמסוגל להעמיס ולהסיע כמות גדולה פי כמה של לוחמים וציוד. וזה אומר שהשיניים יאלצו ללמוד לחיות זה לצד זה, ולוותר על מבטי קנאה מצד אחד ולזול מהשני. אולי לטראמפ יש לזה פתרון. בעצם, אם כבר מכונות, שאילון מאסק יגיד מה דעתו ההזויה וזהו.

מתקדמת פי כמה. היא מורכבת מקפיצי סליל ובולמי זעזועים שמאפשרים להג' ביה את האושקוש לטובת מעבר מים עמוקים, או סתם מעבר מעל סלעים. לא כל כך בעיה עם מרווח גחון של 46.5 ס"מ. ואם צריך להנמיך את המרכב, נגיד כדי לשלח את הרכב בספינת הנחתה או במטוס טובלה, ותחשבו לבד להיכן הם עשויים להגיע, הוא יכול לרדת גם ל-9.7 ס"מ בלבד, ולהיראות כמו רכב של ראפר וונאבי בדיום לוס אנג'לס.

ויש גם קטע ממש מגניב שאני נהנה לברוק - הצבת הרכב באופן מפולס למרות שיפוע צד או קפל קרקע לצורך הפעלת אמצעי תצפית, או נשק, או סתם כדי לגלות כמה זה מגניב.

מערכת הבולמים מחוברת האחת לשנייה בדומה למכונות הספורט של מקלארן. בכך נחסך הצורך במוטות מייצבים ואפשר להגיע למהלך מתלה של יותר מחצי מטר. זה כ"ס 25 אחוז יותר מהאמר, וזה גם אומר שבהצלחה לכם עם ניסיון להגיע כאן להצלבת צירים. במשטח הניסויים שבו אנחנו מטיסים

מערכת ההנעה מגיעה מ-GM: מנוע V8 טורבו-דיזל בנפח 6.6 ליטר המכונה "דור" מאקס". אכן, זה בדיוק הבלוק שמניע שברור לט סילברדו, אבל כאן עם הספק נמוך יותר של 340 כ"ס, כדי להעלות את רמת האמינות. האם זה מספיק? אם תשוו אותו לצב המוטורי שנקרא האמר, בוודאי. אם תיקחו בחשבון שהוא שוקל 6 טון לפני לוחמים וציוד נלווה, הוא גם די זריז. אבל בגדול, אל תצפו כאן לארנבת רמזורים.

המשך שרשרת ההנעה כולל תיבת 6 הילוכים אוטומטית מוכרת מבית אליסון, אבל תיבת העברה מוצבת מאחור (כחידה אחת עם הדיפרנציאל האחורי-רוחבי) במטרה להגדיל את מרווח הגחון. ההנעה כפולה קבועה עם הילוך כוח ויש אפשרות לנעילת הדיפרנציאל המרכזי, אבל אפשר לנסוע גם ב-LOW עם דיפרנציאל מרכזי פתוח, יתרון משמעותי בסמטאות התלולות של חברון למשל.

לגהץ את השטח

בדומה להאמר, גם כאן יש מתלים נפרדים בכל הפינות, אבל זו מערכת

בשונה מהמקובל ברכב הצבאי שאתם מכירים, אין כאן רדיות לשליטה במערכות ההנעה, אלא כמה מפסקים ובעיקר מסך מגע גדול (12") ממנו מתבצעת הפעלת מחשב ניהול שאחראי על כלל המערכות. ממש טסלה.

מה אפשר לבחור? במצב נהיגה שנקרא "כביש", או "שטח", או "שלג-בוץ-חול" וגם שטח קיצוני שמכונה באופן ממש לא מייצר אימה - "חירות". בהתאם לבחירה, ממש כמו בכל רכב שטח מודרני, המחשב יתאים את פעולת מערכת ההנעה, נעילת הדיפרנציאל, בקרת היציבות והמשיכה ואפילו לחץ האוויר בצמיגים.

ומכיוון שזה מחשב ויש לו המון כוח חישוב, הוא יכול גם להיות אחראי על בדיקה כוללת (מצב שמנים, מערכת חשמל) לפני הנעה, כך שאפשר לוותר על שגרת טל"ת (טיפולים לפני תנועה) הכל כך מלבבת בשטח האימונים בבני מוסא באמצע אוגוסט.

רגע, הוא גם בודק את המשקל הכולל המועמס על הכלי ואם יש חריגה, הוא יסרב לנוע בעקשנות ראויה לציון. יש לזה כמובן פתרון - מתג חירום שעוקף את הסרבנות ואין מצב שנהגים ישתמשו בו, למעט בכל פעם שהרכב יסרב לנוע.

חוף מזה, התפעול פשוט. אלא אם אתם לא שולטים בשפה האנגלית. וגם אם כן, מדובר במילים בעלות גוון מקצועי, ולא רק פארקינג ודרייב. וגם, מפתיע שלא בדיוק לקחו את זה בחשבון אבל נהיגה מבצעית חשוכה עם אמצעי ראיית לילה, אחרי החשכת התא והמסך, היא לא משהו שיתבצע בקלות. למשל, מעבר בין מצבי נהיגה לא ממש מתאפשר באופן כזה. כי, ובכן, המסך חשוך, וכזכור הוא זה שמחליט על המערכות. מעניין.

רנ"ג ו', האחראי על תהליך קליטת האושקוש: "זה היה אירוע מאתגר בהרבה מכל רכב אחר שקלטנו. מצד אחד זה הרצון להכניס אותו כמה שיותר מהר לשימוש מבצעי. מצד שני, זה הכלי המורכב ביותר מבחינה טכנולוגית שנכנס לשירות בצה"ל וכל מה שעמד לרשותנו הוא ספר נהג בן 680 עמודים שהגיע עם כל רכב

משתלם לך! פיג'ו 3008

1,555 ₪ החל מ-

לחודש

BUY BACK + אחריות לשנה + ביטוח חובה במתנה

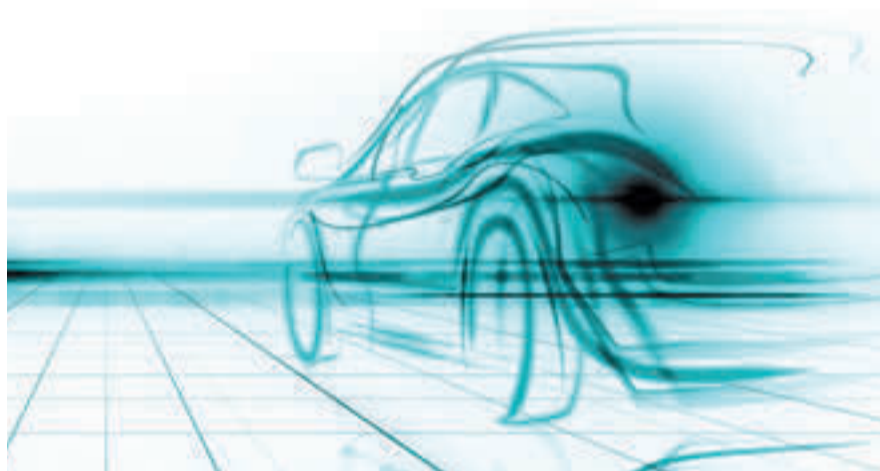


***9494** | **חיפה** | **גלילות** | **פתח תקווה** | **ראשל"צ** | **TRADEMOBILE.CO.IL**

אין כפל מבצעים. כפוף לתשלום חודשי בתוספת תשלום ראשוני ותשלום בסוף תקופה. בהתאם למחיר העסקה שיקבע בסניף ואישור חברת המימון. אי עמידה בפירעון ההלוואה או בהחזר האשראי עלול לגרור חיוב בריבית פיגורים והליכי הוצאה לפועל | אחריות טרייד מוביל כמפורט בתעודת האחריות | ביטוח חובה ללא מקיף לשנה | כפוף לתקנון BUY BACK.

הפונ ניפונ

כדי להבין למה הבריטים נוהגים בצד
הלא-נכון של הכביש, צריך לחזור לימים
שבהם לכל אביר היה סוס ליד הבית. עבור
ישראלי שמתחיל לנהוג בלונדון - או רק
מנסה לא להידרס כשהוא חוצה כביש
במהלך ביקור בה - מדובר בסיוט, אבל
הבריטים אפילו לא חושבים ליישר קו
עם העולם בעניין הזה. יש מצב שאפילו
כשהנהיגה תעבור מהאדמה לשמיים, הם
ימשיכו להתעקש לנסוע בצד שלהם



THE FUTURE OF MOBILITY STARTS HERE.

”אנו גאים בחברות המובילות ובסטארטפים שיוצרים את עתיד התחבורה החכמה שבחרו בפארק עתידים תל אביב וב-CityZone מעבדת החדשנות שלנו כאקוסיסטם להצלחה.”

אייל גרין, מנכ"ל פארק עתידים ת"א



למשרדים, חללי עבודה משותפים ושטחי מסחר באקו סיסטם מושלם לעסקים - זברו איתנו *8485





עינב שיר | צילומים: שאטרסטוק



בסוף, וגם בהתחלה למען האמת, יש מקרים שבהם אנשים מבוגרים חוזרים להיות ילד נודניק בן שלוש ששואל: "למה?". בנושא הנהיגה בבריטניה, נדמה שהשאלה הזאת אפילו יותר מתבקשת: אולי בגלל כל הפעמים שהגעעתם לסופ"ש בלונדון וכמעט לא חזרתם ממנו בגלל ששכחתם להסתכל ימינה במקום שמאלה או שמאלה במקום ימינה (לא לדאוג: זה קורה גם לאנשים שגרים בממלכה מאז ימי הביטלס). ואולי זה בעקבות הפעם ההיא שבה החלטתם לשכור רכב כדי לבקר באתרים שאינם רחוב אוקספורד או הביג בן, ואמרתם לעצמכם: "בסדר, אז הם נוהגים כאן בצד השני, עדיין לוחצים על הגז והברקס, לא? את זה עוד לא שיניתם" – וגיליתם שלא ממש קל להחליט לאן בדיוק נכנסים אחרי פנייה ימינה. ובכלל: הנימוס הבריטי המפורסם מתגלה כפיקציה אם אתם מעכבים את כל התנועה או חלילה עוקפים מהצד הלא-נכון.

גישה מהירה לחרב

ובכן, הדקו את ההגורות וחזרו עד לימים שבהם כלי התחבורה הנפוץ ברחובות לונדון היה סוס. ולא כזה שמושך כרכרה מאחוריו – העתיד המופלא הזה מחכה בהמשך – אלא סוס שעליו יושב גבר שלא יוצא מהבית בלי החרב שלו. מתברר, אם כן, שהצורך להותיר

בות שבהן נפוליאון החיל (בלשון המעטה) את התקנות הצרפתיות. בשנת 1835 הגיעה החותמת החוקית במסגרת "חוק הכביש המהיר": באנגליה נוהגים בצד שמאל. העור ברים על החוק ייענשו.

190 שנה בדיוק לאחר מכן, רק 30 אחוז ממדינות העולם נוהגות בצד שמאל (בהן מדינות ענק כמו יפן ותאילנד) ושלוש מדינות בלבד באירופה מלבד הממלכה המאוחדת (הכוללת את אנגליה, וויילס, סקוטלנד, צפון אירלנד ושטחי חסות נוספים): קפריסין, מלטה ואירלנד. מעניין שבישראל, למרות ההיסטוריה של המנדט, הנהוג לא הושרש, בגלל השלטון העות'מאני שקדם לו. וכך דורות על גבי דורות של ישראלים שכבר הוציאו רישיון ולמדו להכיר את כל השטיי קים והטריקים של הנהגה הישראלית, מגיעים מסיבה כזאת או אחרת לאנגליה ומגלים

את יד ימין חופשית גרם לכך שהרוכבים העדיפו להיצמד לשמאל, ובכך להשאיר מרחב שיאפשר להם גם לנופף לשלום (במקרה הטוב) וגם להשתמש בחרב (במקרה הפחות טוב). יש לציין כי הבריטים ירשו את המסורת הזאת מהרומאים, שכבשו בזמנו את אנגליה הקדומה.

הזמנים רק חידדו את האחיזה הבריטית בצד שמאל: עגלון שהוליך את סוסיו נזקק ליד ימין כדי לשלוט בהם, וההיצמדות לשמאל סייעה לו בניווט התנועה מול כרכי רות שבאו מולו. עלייתו של נפוליאון בצד פת, שם נהגו דווקא בצד ימין (מסיבות מרתקות הקשורות במהפכה הצרפתית ובניי סיון לבטל את הברלי המעמדות בין הולכי הרגל הפשוטים ורוכבי הסוסים המורמים מהם), גרמה לבריטים להיאחו עוד יותר בדרכם, כדי להיבדל מהצרפתים ומהמוש

עלייתו של נפוליאון בצרפת, שם נהגו דווקא בצד ימין (מסיבות מרתקות הקשורות במהפכה הצרפתית ובניסיון לבטל את הבדלי המעמדות בין הולכי הרגל הפשוטים ורוכבי הסוסים המורמים מהם), גרמה לבריטים להיאחו עוד יותר בדרכם

שהם חוזרים להיות, ובכן, נהג חדש.

לעבור ססט מחדש

"אתם הישראלים", אומר לי המורה המקומי לנהיגה, "כשאתם יוצאים לכביש זה כאילו אתם יוצאים לקרב". קוראים לו וואסים אבל כולם קוראים לו וואז, וכל חבר וחברה בעמוד הפייסבוק "ישראלים בלונדון" נתקל בשם שלו כשהחל לבדוק אפשרות להוציא רישיון. לפי החוק, בעלי רישיון שאינם מוכר באנגליה (למשל ישראל) זכאים לנהוג במדינה למשך שנה אחת. לאחר מכן יש לעבור מבחן תיאוריה וטסט. כן, כמו בגיל 17.

הוא צודק, כמוכן: בישראל, עצם הרעיון שאתה יוצא מהבית וחוזר אליו בחתיכה אחת אינו מובן מאליה. התודעה הזאת, שמונעת מלחץ ותחושה שבכל רגע נתון מישוה מנסה לרפוק אותך (או לחסל אותך, אם במקרה חמאס/חיזבאללה/חות'ים/תות'ים/וואטאבד החליט לירות טיל לפני שחזרת מהעבודה), חילחלה מזמן לכל תנועה במרחב, מנהיגה בכבישים עצבניים ועד לחוויה המפוקפקת של להיות מטרה נייחת של רוכבי קורקיני טיים. היא לא נעלמת רק בגלל שעולים על מטוס ונכנסים לרכב שבו ההגה והדוושות נבנו בצד ימין.

לכן כשעולים על הכביש באנגליה, הדבר הראשון שצריך לעשות (כלומר השני, אחרי חגירת חגורת הבטיחות) הוא לאפסן את

מרכז יזמות 360 באוניברסיטת בן-גוריון בנגב

מאחל לקהילת הסטודנטים BGRacing
בהצלחה בייצוג מדינת ישראל בתחרות האירופית
עם בניית הרכב האוטונומי החשמלי הראשון!



YAZAMUT 360°
Ben-Gurion University of the Negev



לשותפויות

הנהג הישראלי חווה בבריטניה משבר קיומי כפול: לא רק שעליו להחליף צדדים על כל המשמעויות (פנייה ימינה, פנייה שמאלה, כניסה לצומת), הוא גם נדרש להפנים את הפער הלא־קטן בין תרבויות הנהיגה

שהממלכה תחליט להחליף צד, אלא המדינה שתעזוב אותה.

בינתיים מה שקרה במציאות הוא שבריטניה נטשה את האיחוד האירופי לפני חמש שנים (ההצבעה התקימה כבר לפני תשע), בצעד שכיום נראה לרוב הבריטיים כמו מתיחה שהשתבשה ויצאה משליטה: ב־2016 הצביעו 52 אחוז בעד עזיבת האיחוד, ואילו היום 55 אחוז מהבריטים חושבים שזאת הייתה טעות (לפי סקר של חברת המחקר YouGov). זה לא אומר שהרגשות הלאומיים פחות חזקים ממה שהיו בעבר: התמיכה במוסד המלוכה, למשל, נותרה יציבה יחסית עם יותר מ־60 אחוז מהבריטים שרוצים להמשיכה, גם בעידן פוסט־המלוכה אליזבת. סביר להניח שגם הסנטימנט בנושא הנהיגה אינו שונה. ייתכן שהרפיה לכך היא שבניגוד לנושא של בית המלוכה, קשה למצוא אפילו סקרים בנושא.

לכן גם בפעם הבאה שתגיעו לבריטניה, וכנראה עד קץ הימים, תצטרכו להיעזר בכיתוב על הכביש שאומר לכם לאן להביט לפני שפוסעים במעבר החצייה, ומי שיחיד ליט לנהוג יצטרך לחוות מחדש את המוח שהתרגל לחפש תחנת רדיו ביד ימין (שלא לדבר על מי שבחר בתענוג של נהיגה במכונית ידנית). ומי יודע, אולי בעידן המכוניות המעופפות בריטניה תתאחד עם רוב הציוויליזציה. בעצם, נראה שאפילו אחרי שהנהיגה תעבור מהארמה לשמיים, עדיין יהיה מי שיתעקש להמשיך לנסוע בצד ה"נכון", וכל העולם יצטרך שוב לשאול: למה?

להשתעשע ברעיון וברקו: כמה יעלה להחליף צד? התשובה הייתה 264,000,000 ליש"ט (ובמילים: 264 מיליון) במונחים של סוף הסיקסטיוז. בימינו מדובר ב־6,000,000,000 ליש"ט (ובמילים: שישה מיליארד) ורוב הסיכויים שמדובר בהערכה נדיבה מאוד בחסרונה. עם כל הכבוד לתור עלת שעשויה לצמוח מהשינוי (למשל הוזלת ייצור הרכבים עבור השוק הבריטי), זה לא עסק. לכן הסיכוי שיום אחד יעברו בבריטניה לנהוג בצד ימין עומד על פחות מאפס אחוזים.

אבל זה ממש לא רק עניין של כסף, בירוקרטיה וכאב ראש בלתי נסבל עבור עשרות מיליונים. ב־2014, ערב משאל העם על היפרדותה של סקוטלנד מהממלכה הבריטית, ניסה ה"גרדיאן" למתוח את קוראיו לכבוד 1 באפריל עם ידיעה ולפיה במקרה שהסקוטים יצביעו בעד עצמאות, כיוון הנהיגה יוחלף כדי "להרגיש את החיבור של סקוטלנד לאירופה". כלומר אפילו כשמנסים לצחוק על זה, לא מתברחים חלילה

המוזנח בישראל אבל טרודה הרבה יותר בשבירת שיא ישראל להחתמת דרכונים. גם אחרי כך וכך שנים בממלכה, לפעמים קשה להבין מאיזה צד אוטובוס הקומתיים אמור להגיע כדי לקחת אותך אל היעד ולא לכיוון ההפוך לחלוטין.

ועדיין, להיות לקוח של נהיגה בצד שמאל פירושה תחושה מתמשכת ומבלבלת של דיסאוריינטציה, כאילו בכל נסיעת אובר ניטע הספק שמא משהו לא בסדר, לא הגיוני ולא נכון בכל הדבר הזה: מהמקום שבו יושב הנהג ועד לאופן שהוא עובר מכביש חד־סטרי לכביש דו־סטרי. במידה מסוימת, ודאי בנסיעות מרוחקות יותר, יש בכך כדי לגרום לזה שדרך שבה עברת פעם אחת לא נראית אותו דבר בפעם השנייה. וזה כבר לא עניין של נהיגה או תרבות נהיגה, אלא של זרות.

לא נושא לבדיחות

ב־1967 נפל דבר: שוודיה החליפה את הנהיגה בצד שמאל לנהיגה בצד ימין. כמה שנים אחר כך, בממשלת בריטניה החליטו

האגו: גם ככה עצם המחשבה שעשרות שנות נהיגה תחת חוקי הג'ונגל הפרוע של הכביש הישראלי לא שוות הרבה (ואף מוזיקות לפעמיים) היא נקודת פתיחה לא בריאה. העובדה שמתלווה לכך גם התחושה המעוותת, כאילו כולם נוסעים בצד הלא־נכון ונגזר עליך לשתף פעולה עם זה, בוודאי שלא עוזרת. למעשה, נדמה שהנהג הישראלי חווה

בבריטניה משבר קיומי כפול: לא רק שעליו להחליף צדדים על כל המשמעויות (פנייה ימינה, פנייה שמאלה, כניסה לצומת), הוא גם נדרש להפנים את הפער הלא־קטן בין תרבויות הנהיגה, מהאופן שבו נכנסים לכיכר ויוצאים ממנה ועד העידוד להיצמד בדרך דו־סטריט דווקא לפס ההפרדה המקי וקו ולא למכוניות החונות בצדדים. "כאן יש תרבות של אמון", אומר וואן, כשהוא מסביר למה הבוחן יכול לא להתרשם ממה שנראה לו כמו איתות יתר או השתהות בלתי מוסברת בניצול של זכות הקדימה. לך תסביר לו שבמקום שממנו אתה מגיע, "תרבות של אמון" זה לא בדיוק המשפט שאתה אומר למישהו בזמן שהוא נמצא על ההגה: זה לא פחות מסוכן מאשר לרגדג אותו עד אובדן עשתונות.

הצד הלא־נכון

אפשר, כמובן, להחליט ש"תרבות של אמון" גדול עליך בשלב זה של החיים (כטח אחרי שני טסטים ולא מעט כסף, ועוד בליש"ט) ולהסדר, בטח בלונדון. בכל זאת, מדובר בעיר שהתברכה בתחבורה ציבורית מתפקדת, מהסוג שאמור להעסיק את השרה המעופפת שמופקדת על התחום



עם ישראל לא מפתד מדרך ארוכה

בפסח הקרוב, אלדן מלווה
אתכם בכל דרך, קצרה או ארוכה
בטיולים ברחבי ישראל
מאלדן ועד אילת

חג פסח שמח,
משפחת אלדן



לתיאום אגרות ולשירות

f | @ | eldan.co.il | *3003

אכטונג בייבי

תעשיית הרכב בגרמניה - חלק חשוב מאוד מהכלכלה המקומית - נמצאת בצרות. בפולקסווגן הפחיתו את היקף הייצור והיא נאלצת לפטר עובדים ולקצץ בתנאי הנשאים, ובפורשה סובלים מירידה חדה במחיר המניה. נראה כי רק מהפכה תציל את התעשייה שהפכה את גרמניה למעצמה

זאב אברהמי

הטיל מכסים על מכוניות חשמליות המיובאות מסין ונמכרות מאוד בזול בגלל הסובסידיות הממשלתיות. לצעד כזה תמיד יכולה לבוא תגובת מכסים של המשטר הסיני למכוניות שמיוצרות באירופה. וכמובן שברקע קיים החשש הגדול מפני המכסים שיטיל טראמפ, שישפיעו בצורה עקיפה גם על תעשיית הרכב הגרמנית. "תעשיית הרכב הגרמנית תמיד הייתה בנויה על יצוא", הסביר סימון שוץ, דובר פררציית תעשיית הרכב הגרמנית לעיתון "פרנקפורטר" רטר אלגמיינה, "וכשתעשיית יצוא המכוניות מגרמניה התחילה להצטנן, תעשיית הרכב הגרמנית חטפה התקררות". גם ההסתמכות על יבוא אנרגיה זול מרוויחה פסקה מאז המלחמה והסנקציות על מוסקבה, מה שייקר את ייצור המכוניות. תוסיפו לכך את הדוגמטיות הגרמנית ואת חוסר הרצון להיפתח לעולם הדיגיטלי החדש, וקיבלתם תעשייה שעדיין נוהגת מהר על מכוניות שמתודלקות בבנזין בזמן

מאשימות המובילות לתקופתה של אנגלה מרקל כקנצלרית. כמו למשל ההסתמכות על השוק הסיני. במשך שנים, תעשיית הרכב הגרמנית (כמו תעשיות אחרות) שיגשה כתוצאה מרווחי הענק מהמכירות בסין, ומהוצאות נמוכות על ייצור מכוניות במדינה. בינתיים הסינים למדו את המכוניות הגרמניות, חיקו את תהליך הייצור שלהן והתחילו לייצר, בעזרת סובסידיות ומענקים ממשלתיים, מכוניות שהולכות ומשתפרות במהירות ובמחיר נמוך. בשנים האחרונות השתלטו המכוניות הסיניות על השוק המקומי (אף שטסלה עדיין הייתה החשמלית הנמכרת במדינה), לעומת ירידה חדה במכירות של מכוניות גרמניות שצנחו משיא של 26.2 אחוז משוק הרכב בסין ב-2019 ל-18.7 אחוז ב-2023. בשנתיים האחרונות הסינים נוגסים יותר ויותר בשוק הרכב הבינלאומי, שוב על חשבון היצרניות הגרמניות. בסוף השנה שעברה, האיחוד האירופי

לא צריך לדאוג לחברה ולפרנסיה: רוב החוב נוצר כתוצאה מהשקעות ענק, והוועד המנהל כבר הודיע כי הוא מצפה לדיבידנדים גם השנה. ועדיין, מניית החברה שנסחרה ב-2021 בכמעט 100 יורו, נסחרת היום בקרוב ל-40.

הסיפור של פורשה הוחבא תחת החדשות הגדולות האחרות בגרמניה (הבחירות, טראמפ, המלחמה באוקראינה והמהגרים), אבל הוא אנקדוטה למשבר העצום שבו מצויה תעשיית הרכב הגרמנית - אולי הסמל המורכב ביותר לייעילות הכלכלה שם. אם מדמים את הכלכלה הגרמנית לרכב העומד בפני תהום, הרי שתעשיית הרכב שלה נמצאת על ההגה, והיא לא מראה שום סימן שהיא יכולה להציל אותה מנפילה.

הסינים מסתדרים לבד

כל התסמינים לחולי של הכלכלה הגרמנית נמצאים בתוך סיפור המשבר של תעשיית הרכב, ומכולם יוצאות אצבעות

פורשה אחזקות אוטו EG היא חברה בבעלות עיקרית של שתי משפחות (פיש ופורשה), ומשרדיה שוכנים סמוך למבנה של



יצרנית מכוניות הספורט בצופנהאוזן, עיר בפרברי שטוטגרט. החברה, שנסחרת בין 40 החברות הגדולות ביותר בבורסה הגרמנית, מחזיקה בחלק הגדול של מניות פולקסווגן, יצרנית הרכב הגדולה באירופה (וביותר מ-50 אחוז מזכות ההצבעה), ב-25 אחוז מהמניות של פורשה, הסמל של מכוניות הפאר הגרמניות, ובהשקעות אחרות קטנות יותר, כולל בישראל.

בתחילת 2024 הציגה החברה עבור השנה הקודמת רווח מאוחד לאחר מסים בסך חמישה מיליארד יורו וחילקה דיבידנד בשיעור של 2.56 למניות בכורה. בתחילת מארס 2025 הציגה החברה רווח מאוחד לאחר מסים בשיעור של מינוס 20 מיליארד יורו. פער בלתי סביר אפילו בקרב חברות ענק בבורסה.

עמדות טעינה לעסק שלך במחיר חסר תקדים

וגם 1,500 ₪ מתנה לבית העסק לטעינה ציבורית

מערכות
ניהול חכמות
כולל דוחות שימוש
מפורטים

תעריפי
חשמל מוזלים
במעל 1,200 נקודות
טעינה ברחבי
הארץ

עמדות הטעינה
המובילות לעסק
או לבית העובד
במחירים מיוחדים



*3389

SONOLEVI.CO.IL

סונוול EVI

טכנולוגיות מתקדמות לטעינה חשמלית

ללקוחות עסקיים הרוכשים 3 עמדות טעינה ומעלה (להתקנה בבית העסק ו/או בבית העובד). התמונות להמחשה בלבד.

פולקסווגן כבר הכריזה שהיא מבטלת חלק מהסכמי השכר, תפטר אלפי עובדים ותיאלץ - לראשונה בתולדות החברה - לסגור רצפות ייצור במדינה. הפועלים, מצידם, מאיימים בשביתות ומאשימים את המנהלים במשבר

שעולם הצריכה מעביר את כובד משקלו למכוניות חשמליות וירוקות.

התוצאה היא קטסטרופה שלא זכורה זה שנים בגרמניה: פולקסווגן כבר הכריזה שהיא מבטלת חלק מהסכמי השכר, תפטר אלפי עובדים ותיאלץ - לראשונה בתולדות תיה - לסגור רצפות ייצור במדינה. הפועלים, מצידם, מאיימים בשביתות ומאשימים את המנהלים במשבר. המצב לא טוב יותר אצל שאר יצרניות הרכב, כשאפילו יצרניות זרות כמו פורד הודיעו על פיטורי אלפים במפעלים שלהן בגרמניה.

אלו חדשות רעות גם לאלפי בתי העסק הקטנים יותר הקשורים לתעשיית הרכב בגרמניה, ואלו חדשות גרועות במיוחד עבור המדינה עצמה, שהממשלה האחרונה שלה התפרקה על רקע כלכלי, ושתיאלץ עכשיו להכניס ידניים עמוקות לכיס כדי לבנות מחדש את הצבא וההגנה שלה. מדינה שתמיד סמכה על תעשיית הרכב שלה כעל אחת מאבני היסוד הייצוביות של הכלכלה, היהלום הכי זוהר בכתר התעשייתי שלה. ופתאום, עשרות אלפי משלמי המסים הללו, רובם עובדים נאמנים לחברה אחת לאורך כל חייהם, צפויים להיפגש עד סוף העשור בלשכת האבטלה.

צריכים לקצץ בשומן

פולקסווגן הייתה אחד המנועים הראשיים של הנס הכלכלי, זה שהעמיד את גרמניה על הרגליים לאחר מלחמת העולם השנייה, והיא הביאה כמה מדרגמי הרכב המפורסמים והמוכרים ביותר בהיסטוריה כמו החיפושית והגולף, שתיים המדורגות בין חמש המכוניות הנמכרות בעולם. מטה החברה נמצא בוולפסבורג, עיר של 120 אלף

תושבים. במפעל עצמו מועסקים כ-65 אלף מתושבי הסביבה. מדובר בקונצרן שיש לו עיר, קבוצת כדורגל ומבני תרבות.

כיום פולקסווגן, שרווחיה ב-2024 צנחו בשלושים אחוז, היא הסמל למשבר העמוק של הכלכלה הגרמנית. אף על פי שפסי הייצור בוולפסבורג מסוגלים לייצר 870 אלף מכוניות בשנה, הם ייצרו רק 490 אלף מכוניות ב-2023. זו דעיכת ביקוש לאורכה של המדינה ולרוחבן של יצרניות הרכב.

ב-2017 יוצרו בגרמניה 5.65 מיליון מכוניות. ב-2023 המספר ירד ל-4.1 מיליון. שנות השגשוג היו חגיגה לבעלי המניות, המנהלים והפועלים על פס הייצור, עם משכורת ממוצעת של 5,300 יורו בחודש, אלף יורו יותר מהסטנדרט. כעת תעשיית הרכב הגרמנית מתבקשת לקצץ בשומן. חלק מהייעול יכול מעבר של ייצור למדינות זולות יותר, כמו פורטוגל (שבה עלות פועל לשעה עומדת על 20 יורו לעומת 52 יורו בגרמניה), או יבוא של ידניים עובדות מבחוץ, מה שעשוי להגביר את משבר ההגירה, שגם כך מטלטל כעת את המדינה.

את הדעיכה של ענף הרכב אפשר לתר- גם למספרים נוספים: התעשייה, ביחד עם שרשרת האספקה שלה, אחראית לשישה

אחוזים מהתוצר הלאומי השנתי של גרמניה, והיא מעסיקה ישירות כ-800 אלף עובדים, וקשורה לעוד מיליוני נותני שירות, ספקים ולוגיסטיקה. שלוש חברות הרכב הגדולות (ב.מ.וו, מרצדס ופולקסווגן) הכריזו שהן ווחים שלהן בתשעת החודשים הראשונים של 2024 יהיו נמוכים בכשליש מהציפיות, וכי זו גם ההערכה השנתית שלהן.

ההשקעה העצומה, בהיקף של מאות מיליארדי יורו, ברכב חשמלי, לא ממש הצדיקה את עצמה - הן בגלל התחרות והן בשל העובדה שגרמנים רבים הפסיקו לרכוש רכבים חשמליים מהרגע שהממשלה סיימה לחלק הטבות לקונים בסוף 2023. בשנה שעברה תעשיית הרכב החשמלי בגרמניה חוותה ירידה של 27 אחוז במכירות. "זה התחיל מהקורונה", אמר שוץ, "קיים עולם שלם של משברים. משבר אחד נעלם ואחר מגיע מיד אחיו".

משבר האנרגיה הוא עוד פקטור. לא רק שמרקל סמכה על אנרגיה זולה מרוסיה, אלא שהיא גם ביטלה את כל תחנות הכוח הגר- עיניות בגרמניה ולא הציבה שום אלטרנטי- בה למקרה חירום דוגמת הפלישה הרוסית. מחירי האנרגיה לתעשיית בגרמניה גבוהים פי ארבעה-חמישה לעומת מחירי האנרגיה

לתעשיית דומות בסין, יפן או ארה"ב, המת- חרות העיקריות שלה בתעשיית הרכב. כשוועד העובדים של פולקסווגן הגיע בשנה שעברה לשיחות עם ההנהלה לגבי הסכמי שכר חדשים, הם הגיעו עם ציפיות נמוכות להעלאה צנועה בגובה של שבעה אחוזים לשכר. במקום זאת, הם התבשרו על סגירת מפעלים בפעם הראשונה ב-87 שנות החברה, פיטורים המוניים וקיצוץ רוחבי של עשרה אחוזים משכרם של אלו שיוכו להישאר. מדובר במכה קשה לכיס הגרמני, ולא פחות מכך - במכה מוראלית קשה לאגו הלאומי. זה לא כל כך נעים לראות מפעל סגור. או יהלום שכבר לא בוהק בכתר שכבר לא קיים.

במקום ייצור - יצוא

בעוד המשטר הסיני עושה כל מה שהוא יכול כדי לקדם את תעשיית הרכב שלו לשליטה עולמית, כל שינוי בלחץ האוויר של הגלגל הרזרבי בגרמניה כולל עיסוק אינסופי בניירת ובבירוקרטיה. תוספו לכך את הקושי הגרמני הידוע להיפתח לדברים חדשים והתוצאה היא כמעט בלתי נמנעת: כדי לשרוד, בייחוד במציאות כלכלית לפיה קיים ספק רב אם הממשלה תוכל להשקיע בהן, רוב יצרניות הרכב בגרמניה יהיו חייבות להעביר את פס הייצור שלהן אל מחוץ לגרמניה.

הבעיה היא לא רק אצל יצרניות הרכב אלא גם אצל ההנהגה הגרמנית. אירועים גיאופוליטיים אמנם תרמו תרומה נכבדת למשבר, אך הכתובת הייתה כבר מוזמן על הקיר. במקום להקל ברגולציות, הם העמיטו יותר. במקום לקבוע מטרות לזיהום מהמכור ניות, הם ניסו להכתיב לחברות איך לעשות את זה. את העלאת הסובסידיה לקניית רכב



צילום: Martin Meissner, AP

BRIDGESTONE

מגיעה לישראלים קצת יציבות בחיים



FCP TLV & atomi

האביב מביא חידושים ויציבות חדשה לכביש.

BRIDGESTONE TURANZA 6 - חסכוני בדלק, עם אורך חיים ארוך
מהרגיל ואחיזת כביש שלא פגשתם.

מכשירי תנועה 

bs-tires.co.il | 08-8520212

חשמלי וביטולה ואת השפעת הביטול על היקפי הקנייה כבר הזכרנו, אבל גם מי שכבר קנה היה חשוף לפריסה אומללה של תחנות הטענה ותשתית גרועה של מוסכים שאמורים לטפל במכוניות חשמליות.

לכל המרכיבים הללו יכול להיות אפקט גלובלי הרסני. במצב הרברים הנוכחי, הממשלה הבאה, בראשות השמרנים וכנראה ללא מפלגת הירוקים בקואליציה, תיאלץ לדחות את קץ מכירת המכוניות עם מנועי הבנוי מ-2035 כפי שתוכנן, ל-2040 לפחות. מבחינה אקולוגית מדובר באסון.

גול עצמי

כדורגל נבחרות ותעשיית הרכב הם שניים מהסמלים שעולים מיד כאשר ציציציצי כשמדובר בגרמניה. לקראת אליפות אירופה 2024, שהתקיימה בכל רחבי גרמניה, ציפו כולם שפולקסווגן שוב תהיה אחת מנותנות החסות של המשחקים וזו שכלי הרכב המיניאטוריים והחשמליים שלה יישאו את הכדור לאמצע המגרש לפני פתיחת כל משחק. אבל פולקסווגן לא יכלה להרשות לעצמה את הלוקוסוס הזה. את הוואקום הזה ניצלה BYD הסינית שאימצה את המשחקים, פירסמה את עצמה בעצימות גבוהה (ועוד בטורניר שבו הנבחרת הגרמנית הפתיעה והגיעה לחצי הגמר), וביססה את המעמד של תעשיית הרכב הסינית כמובילה בעור לם, אפילו אם רק מבחינה סימבולית.

לבושה הלאומית הזו אחראים עוד גורמים – חלקם פוליטיים וחלקם עקב תנועות חברתיות. מפלגת "אלטרנטיבה לגרמניה" שקיבלה 21 אחוז מהקולות בבחירות הפרלטריות בסוף פברואר, והפיכה למפלגה השנייה בגודלה בפרלמנט אחרי השמרנים, היא מפלגה שחרטה על דגלה להילחם בכל מה שחשוב לירוקים שנואי נפשם, בעיקר בנושאי האקלים והאקולוגיה.

פרויקט המכוניות החשמליות היה חלק מהמאבק הזה, שייחפוך לקשה יותר בגלל העלייה בכוחה של אלטרנטיבה. מהצד השני, אנשי השמאל הרדיקלי כבר פגעו מספר פעמים במפעל הייצור של טסלה מחוץ לברלין, במחאה על התערבותו הפוליטית של המייסד אילון מאסק הן בממשל טראמפ והן בבחירות בגרמניה, שלפניהן עודד את הבוחר הגרמני לבחור ב"אלטרנטיבה לגרמניה" הימנית-קיצונית כסיכוי היחיד של גרמניה להינצל, כדבריו. מה שברור הוא שבניגוד לעבר, גרמניה היא כבר לא המנהיגה או האורים והתומים של תעשיית הרכב הגלובלית. היא עוד שחקן שצריך להיגרר ולהגיב לתמורות שמגיעות מסין ומארה"ב. במקום להשקיע בחדשנות, במרכיבים למחקר ופיתוח, ובתשתיות דיגיטליות, גרמניה – ולמעשה כל מדינות האיחוד – ממשיכות להתנהג כמו יבשת מיאשת, תשושה וקנה. במקום להסתכל על העתיד, ההנהגות מנסות לסחוט עוד שנה או שנתיים של רווחים ממה שמוכר להם, מנוע הבנוי הישן והמוזהם.

גרמניה תהיה הקורבן הכלכלי-חברתי הגדול ביותר של המשך התופעה הזו. בעוד מפלגות ופעילים גרמניים נאבקים כדי לגרש יצרני מכונות חשמליות מארצם, ג'ורג'ה מלוני, ראשת הממשלה השמרנית של איטליה, ארצן של פיאט ופרארי, כבר הודיעה למאסק ולי-BYD שאיטליה תקבל אותם בחיבוק חם.

ונשאר גם השאלה של הקונה הגרמני. גם בלי התמריצים מהמדינה, הוא מוכן לשלם קצת יותר כדי להשקיע בתוצרת מקומית ולשמור על שלומה של תעשיית הרכב. אבל הוא גם חי את המציאות הכלכלית, הפוליטית, הפוטנציאל והטראמפית. הוא מחכה שהמחיר יצנח ושהטכנולוגיה תמשיך להתפתח. רק שעכשיו כבר לא ברור כמה זמן נותר לו להתמהמה. הרכב כבר ניצב על פני תהום, והנהג איבד את הבלמים ואת השליטה.

צילום: David Hecker, גטי אימג'ס



התעשייה, ביחד עם שרשרת האספקה שלה, אחראית לשישה אחוזים מהתוצר הלאומי השנתי של גרמניה, והיא מעסיקה ישירות כ-800 אלף עובדים (ועוד מיליוני נותני שירות, ספקים ולוגיסטיקה)

גם בבית וגם בעבודה

תמיד איתך. PLUGGO

חברת עמדות הטעינה המובילה בישראל.



עמדות טעינה מתקדמות לרכב חשמלי ומותאמות לחניון משותף בבניין מגורים ומשרדים.

מערכת AI החוסכת תשלום בחשמל ומנהלת עומסים דינמיים



ליווי מלא מהרכישה ועד התפעול ובפריסה ארצית



אלפי עמדות טעינה שהותקנו ע"י צוותים מוסמכים



פתרון מקיף לניהול צי"י רכב חשמליים במשרד ובבית העובד



טיפול מלא בניהול תשלומים אוטומטיים וגבייה



אפליקציה אישית עם כל נתוני השימוש



לפרטים נוספים צרו קשר



PLUGGO.CO.IL



077-6670105



ריקוד השלג

רם לנדס הוא מאלו שיעדיפו כוס אולד־פאשן עם סינגל מאלט על־פני תנועות אגן. כילד הוא סירב להשתתף בלימוד ריקודי הורה ואף אחד לא יתבלבל בינו לבין ג'ון טרבולטה במסיבות פורים. אבל תנו לו מכונית ראלי עם המון כוח ואגם קפוא, והוא לא יפסיק לפזז מהבוקר ועד לחשיכה. וגם קצת אחרי. רק שאז הוא מתעקש לכתוב על זה

רם לנדס | צילומים: יצרן

רת תנועה מהירה ומדויקת, היא כמו חלב אם, כמו כתיבה וכמו עוד הרבה דברים אחרים בחיים – דבר ששופע רק כשעושים אותו ברצף. בימים ההם להיכנס לסחיפת צד בפורשה 911 בכביש ציבורי היה נראה לי עניין של שגרה. נהגתי, בכל מכונית, לכל מקום, גם בדרך למכולת, כאילו אני במרוץ.

לא במובן של מהירות דווקא. כי בניגוד למה שחושבים, מהירות היא הפקטור שהכי קל להתרגל אליו, אלא במובן של תרגול. תרגול של פעולות נהיגה מדויקות. בלימה ברגע האחרון ברגל שמאל, הורדת הילוכים עם גז ביניים בעזרת בוחן ועקב, וגו' ביציאה מכל פנייה, דברים כאלה. המחשבה שהציקה לי במוח בחודשים האחרונים הובילה אותי למסקנה מעשית: אני חייב להחזיר לעצמי את המיומנות ואת הביטחון ביכולת לשלוט בתנועה של מכונית בכל מצב. קיצוני ככל שיהיה.

לפני כמה חודשים נהגתי בפורשה 911 טורבו. חתיכת מכונה שנוהגת את עצמה. כל הדרך התלבטתי אם לנתק את ההגנות האלקטרוניות ולאפשר לעצמי להיכנס להיגוי יתר בכביש ציבורי. החלטתי שלא.

מאז זה לא מפסיק להטריד אותי. ברור לי שלפני כמה עשרות שנים, כשמרוצי מכוניות היו עדיין חלק מהעולם שלי, הייתי מנתק את כל ההגנות בלי למצמץ. אבל עכשיו, קול ההיגיון שבתוכי מסביר לי שזה לגמרי בסדר, ושזה עניין של בגרות, כלומר של גיל, סדר עדיפות ואחריות. דברים חשובים. ואז קול אחר מסכם את כל המחשבות האלה במילה אחת: בולשיט.

בסופו של דבר מדובר אך ורק במיומנות, ביכולת שלי טה ובביטחון העצמי שנובע מהן. נהיגה ספורטיבית אמיתית, אותו פלירטוט מסוכן וממכר עם כוחות הפיזיקה, תוך יציי





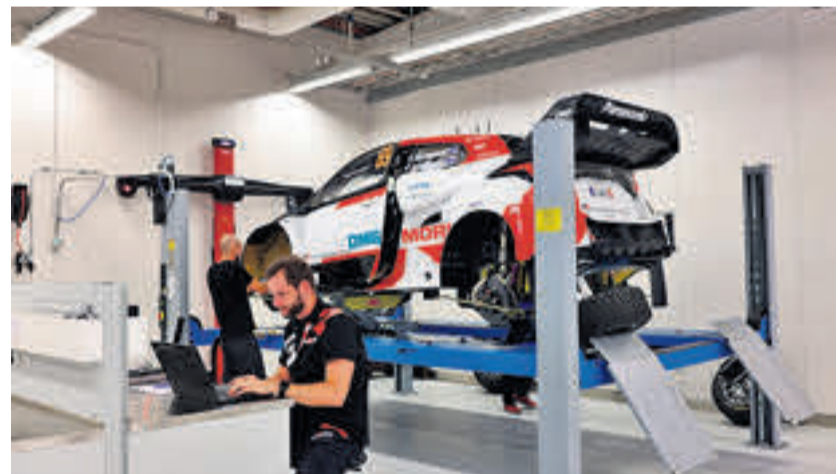
שהיאריס GR, השולטת באליפות העולם בראלי, היא חלק ממנו.

טרמפ עם אגדה

בתחנת הרכבת, יותר מ־30 מטרים מתחת לאדמה של שדה התעופה בהלסינקי, אני כבר מקלל את עצמי ואת כל המעורבים באירוע הזה. קר לי מאוד, אין את מי לשאול איך מגיעים לעיר עם השם המוזר שבמרכז פינלנד, ולפני עוד ארבע שעות של נסיעה בשתי רכבות. רבאק, אני לא מכיר הרבה נהגים, בטח בגילי, שינתקו בכביש ציבורי את ההגנות ב־911 טורבו. איזה שד נכנס בי לעזאזל. "יאריס GR בשלג", אני ממלמל לעצמי כמו מנטרה, "יאריס GR בשלג". אני מהמר על אחד הרציפים ועולה לרכבת בתחנת הרכבת בייבסקלה אוסף אותי נהג. פיני בשם יורמו להטינגן. השם מצלצל לי מוכר אבל כל השמות בפינלנד דומים. כשהוא מתחיל לדבר על קבוצת הראלי של טויוטה באליפות העולם, אני מגגל אותו

לספורט מוטורי. בטויוטה חששו בהתחלה שלא יצליחו למכור אותן. מאז הביקוש רק עולה ורשימת ההמתנה מתארכת, וכבר יצא דור מעודכן. אולי כי יש לה הנעה כפולה משוכללת עם אפשרות לחלוקת כוח משתנה, מנוע 1.6 ליטר עם שלושה צילינדרים בלבד אבל גם עם 280 כ"ס, הילוכים ידניים (יש גם אופציה אוטומטית) ומשקל קל. בקיצור, מכונית עם כל מה שאמור לגרום לי ליהנות מנהיגה.

בעיניי, ה־GR מסמלת גם את האישיות המפוצלת שמתפתחת בטויוטה, המותג היפני שזוהה בעבר בעיקר עם מכוניות משעממות לנהיגה, שמצטיינות בעיקר באמינות מופתית. אמינות שהפכה את טויוטה למותג חזק שאפילו פשלות קטלניות, כמו דוושת תאוצה שנתקעת ואנשים שצורחים בטלפון לעזרה בדרך להתרסקות, לא ממש פגעו בו. ופתאום נולדה בטויוטה חטיבת GAZOO Racing, האחראית לליין מכוניות מרגשות לנהיגה



קטנה במרכז פינלנד. תנהג בשלג יום אחד ותחזור למחרת. שתי טיסות, ואחר כך עוד שתי רכבות, ואז שוב אותו דבר רק בכיוון ההפוך. יהיה שם די קר או תתלבש חם. עוד לפני שהספקתי ללחוץ "תשלחו מישהו אחר", הקול מהצד השני הוסיף – "ותנהג שם בטויוטה יאריס GR".

עכשיו, באג'נדה העתיקה שלי, לפיה חשמל הוא פויה, היאריס GR היא מכונית שמייצגת את כל מה שאני אוהב במכוניות. בשנה הראשונה נבנו רק 25 אלף יחידות ממנה במטרה לאפשר לטויוטה להשתתף באליפות העולם בראלי. אלה היו פעם הכללים של ההתאחדות הבינלאומית

איפה זה ייבסקלה?

אז מה עושים? יושבים על הווריד של העורך. אני רוצה לנהוג בשלג, איפה שאין כמעט אחיזה, היכן שהיגוי יתר (החלקה של הגלגלים האחוריים, ר"ל) או סחיפת צד של כל ארבעת הגלגלים היא הדרך היחידה לנוע קדימה במהירות. דמיינתי לעצמי קורס כזה מפנק. חמישה־שישה ימים, בשוודיה, נהיגה במסלול שלג בבוקר וסאונה לוהטת עם דרינקים בערב. החיים הטובים.

הקול בטלפון היה לקוני. אתה צריך להיות ביום רביעי מוקדם בבוקר בעיר בשם ייבסקלה. איפה, אני שואל. ייבסקלה, עיר

הטמפרטורה מטפסת ומגיעה עד מעלה אחת מעל האפס. כל הפינים מסביבי כמעט בוכים ומתלוננים שיהיה הרבה יותר קשה לשלוט במכונית, שכן מזג האוויר הלוהט יגרום לשינויים תכופים במשטח

עכשיו בישראל KARMA



אנשי תעשיית הרכב, עמותת אור ירוק פועלת לחינוך לבטיחות בדרכים בכל חלקי החברה הישראלית. אתם מוזמנים להיות שותפים להצלת חיים ולקחת חלק באחת התוכניות. זה יכול לעשות טוב להמון אנשים - גם לכם.



יסודיים בדרכים

הפנינג לימודי חוויית לילדי בתי הספר היסודיים הכולל מתחמי פעילות ייחודיים של עמותת אור ירוק



שווים בדרכים

תכנית ייחודית וחדשנית לילדים בעלי צרכים מיוחדים המקנה הרגלי בטיחות וכישורי חיים



זה"ב בגן

תכנית ייחודית הפועלת בגני ילדים ומשלבת אזרחים ותיקים. התכנית שמה דגש על חיזוק הקשר הבין דורי והעלאת המודעות לבטיחות בדרכים בקרב הילדים

לפרטים נוספים חפשו בגוגל אור ירוק או חייגו 03-7707777

אור ירוק

העמותה למאבק בתאונות הדרכים בישראל

בחשאי וקולט. הפיני הנחמד שבא לאסוף אותי היה במשך שנים הנווט של מיקו הירוונן באליפות העולם בראלי. הם השתתפו ב-163 מרוצים, ניצחו 15 פעמים והגיעו לפודיום (מקום שני ושלישי) 69 פעמים. ומה אתה עושה היום? אני שואל. ובכן, יורמו היה המנהל הספורטיבי, ועכשיו הוא מנהל הייצור של קבוצת טויוטה באליפות העולם בראלי. וואו. אם יש מישהו ששווה לשפץ בעזרתו את הנהיגה זה אדם שמעורב באליפות העולם בראלי. שם מתרכזים הנהגים הטובים ביותר.

דיויד קולטהרד, לשעבר אלוף העולם בפור-מולה 1, העיד על החוויה שהייתה לו כשהצטרף לנסיעה במכונית של מי שהיה אלוף העולם בראלי, הפיני קאלה רובנפרה, במסלול שטח של 7 ק"מ הלוך וחזור. הוא מספר שכל הנסיעה הוא התפלל שהסייט הזה יסתיים וסירב לעשות סיבוב נוסף. "נהגי ראלי גורמים לנהגי פורמולה 1 להיראות כמו חובבים", אמר קולטהרד ואז הוסיף שבן קבור צתו, מיקה האקינן (20 ניצחונות בפורמולה 1, כן), שהשתתף גם הוא בסיבוב דומה, עשה במכנסיים. לא ברור אם הוא צחק.

למחרת מוקדם בבוקר אוספים אותי. האוויר הוא מרק סמיך של ערפל עם גשם קפוא מעורב בשלג. נסיעה של 45 דקות אל המסלול ממחישה, למי שזקוק להסבר, מדוע פינלנד נחשבת למולדת נהגי הראלי. אנחנו נוסעים בכביש דו-מסלולי שמכוסה בשלג טרי בראב 4 רגיל עם הנעה כפולה. אין שרשראות שלג, אין צמיגים עם מסמרים שאסורים כאן לשימוש בכביש ציבורי. הכול סטני דרט, שגרה, ככה נוהגים בחורף בפינלנד. רובני פרה, אותו נהג שלקח את קולטהרד לסיבוב וזכה פעמיים באליפות העולם (2022-2023), נולד, סופרייז סופרייז, בייבסקלה. הוא משך לראשונה תשומת לב כשבגיל המופלג של שמונה שנים התפרסמו תמונות שלו מחליק מכונית בסחיפת צד על שלג.

השמש נאבקת עכשיו לבצבץ בין העננים, ולעין מתגלה מלוא האופק של משטחים בוהקים בלבן. הטמפרטורה מטפסת ומגיעה עד מעלה אחת מעל האפס. כל הפינים מסביבי כמעט בוכים ומתלוננים שיהיה הרבה יותר קשה לשלוט במכונית שכן מזג האוויר הלוחט יגרום לשינויים תכופים במשטח.

תדרוך הבטיחות שאני מקבל לפני היציאה למסלול הוא כמעט שירה צרופה, ציטוט: "בנהיגה ספורטיבית יש רק שני מצבים: האצה או בלימה. שיוט זה לא באמת שליטה במכונית". או "אם אתה מבסוט מעצמך ועסוק בלחשוב איזה יופי לקחת את הפנייה, כל הסיכויים שתדפוק את זה בפנייה הבאה, צריך כל הזמן לחשוב רק קדימה". כלל שנכון גם להרבה דברים אחרים בחיים.

אדרנלין בהילוך שני

סיבוב היכרות ראשון עם נהג ראלי במסלול. הטכניקה נראית ברורה, בלימה ברגל שמאל כדי להעביר משקל לחלק הקדמי, הפניית ההגה וגז. היאריס GR נכנסת מיד להחלקה, ואז תיקון עם ההגה ומשחק עם דוושת התאוצה ביציאה מהפנייה. זה נראה מוכר וקל, אבל כשאני מתיישב מאחורי ההגה מתברר שזה ממש לא כזה פשוט.

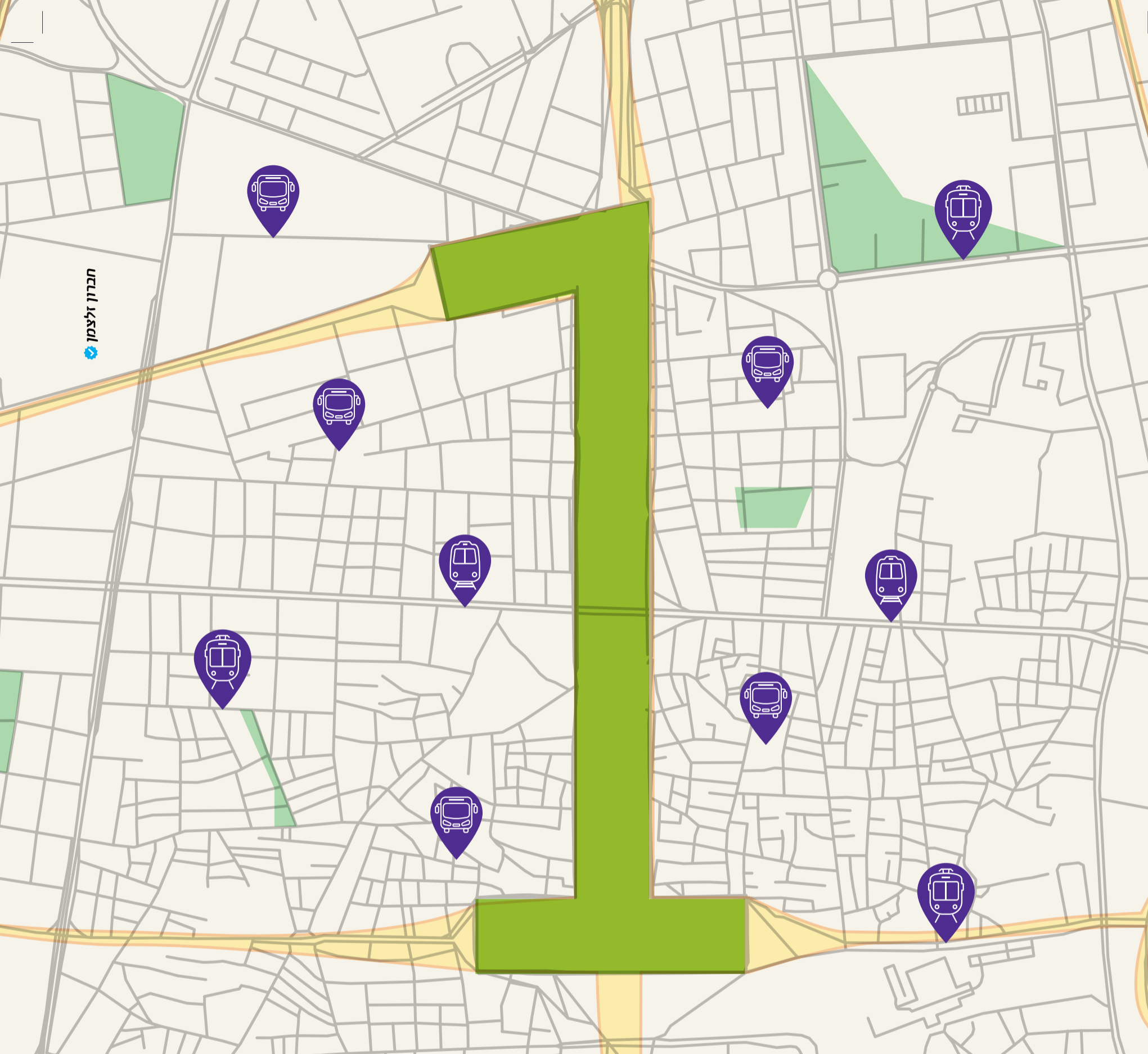
החלקה מבוקרת של המכונית צריכה להתחיל הרבה לפני הכניסה לפנייה. בסשן הראשון אני מפספס את נקודת הכניסה ומקבל שוב ושוב את אותה הערה, אתה נוהג, הם מעירים לי, כאילו מדובר במכונית עם הנעה אחורית, אתה מתקן יותר מדי עם ההגה ושובר את רצף התנועה הנדרשת במסלול. ההיגוי צריך לבוא מדוושת הגז ופחות מההגה. בחוץ קור כלבים, אבל אני רטוב מזיעה. כמו בסרט מלחמה.

לסשן השני אני כבר מגיע מוכן. את המעיל והכפפות אני משאיר מחוץ לדלת. בלימה ברגל



תדרוך הבטיחות שאני מקבל לפני היציאה למסלול הוא כמעט שירה צרופה, ציטוט: "בנהיגה ספורטיבית יש רק שני מצבים: האצה או בלימה. שיוט זה לא באמת שליטה במכונית"





מס' 1 בישראל

רב-קו אונליין

הדרך הבטוחה והמשתלמת לשלם בתחבורה הציבורית



לא הפתרון העתידי הטוב ביותר ו"אנחנו עובדים איתם על פתרונות אחרים", הוא אומר. שמחתי לשמוע.

דוקו על ראלי

אני שואל את יורמו איך יכול להיות שאלופות עם איכות כל כך גבוהה של מכונות, עם הנהגים הכי טובים בעולם ועם רמת סיכון שהיא לא פחות ממטרופת, לא מגרדת כיום את קצה העניין שיש באלופות העולם בפורמולה 1. כל אפרוח באירופה מכיר את יוקי סונודה היפני שנוהג בפורמולה 1, אבל מי בכלל שמע על טקמוטו טקסוטה, הנהג היפני שהגיע למקום שני בראלי שוודיה? יורמו מושך בכתפיים בתסכול. "אולי", אני מפתח מולו טיעון, "אולי הסיבה היא שכל מרוץ ראלי נמשך לפחות שלושה ימים ונמתח לאורך מאות קילומטרים, עם קטעי מדידת זמן וקטעי מעבר, וזה כל כך מסובך וכבר לא מתאים לימינו. כיום כל סיפור צריך להיות קצר, ממוסגר ומתאים לסדרת דוקו בנטפליקס. תשבו איתי, אני אסביר לכם איזה התאמות צריך לעשות במבנה של אליפות העולם", אני מציע לו.

ובינתיים, עד שטויוטה יתקשרו בשביל לקבל את כל העצות הטובות שלי, אני מחליט שצריך לנופף לשלום לסדר העדיפות הבורגני. צריך לחזור ולרקוד, צריך לשוב ולתרגל כל יום טכניקות של נהיגה מדויקת. אולי אפילו כדאי לקנות מכונת ישנה עם הילוכים ידניים. מישוהו רוצה למכור יאריס GR משומשת?

מסשן לסשן יש שיפור, וכשזה עובד מרגישים ממש כמו ריקוד עם המכונה. עכשיו, היאריס כמעט שלא נוסעת בקו ישר, החלקה ימינה מובילה להחלקה שמאלה ושוב סחיפה ימינה, וככה הקפה שלמה של משחקי שליטה

מש שלוש מכונות, ובקבוצה הבכירה של טויוטה נוהגים המישה נהגים, כלומר הם בונים 15 מכונות כאלה בשנה. עלות כל אחת כמיליון יורו. בקטגוריה השנייה, ראלי 2, משתתפות מכונות שמבוססות על דגם שבאמת נמכר לציבור. יורמו מראה לי את השלדה של יאריס GR שהגיעה מיפן ואת כל החלקים שהם מחליפים בתהליך הפיכתה למפלצת ראלי. מייצרים 50 מכונות כאלה בשנה ומוכרים אותן לקבוצות וללקוחות פרטיים. "אני יכול לקנות אחת כווי?", שאלתי. "אתה יכול, למכונת ראלי יש תמיד רישיון לנסוע בכביש ציבורי", הוא עונה לי. תרשום אותי, אני צריך רק לזכות בלוטו ואחר כך כבר נתמודד עם משרד הרישוי הישראלי.

עוד שתי בשורות חיוביות עולות בשיחה איתו: הוא מספר שההתאחדות לספורט מוטורי נפרדה העונה מהדרישה למנוע היב רידי במרוצי ראלי. המשקל הנוסף של הסר ללה סיכון את הנהגים, והמתקן ההיברידי לא שרד את הטלטלות והקפיצות. הוא גם מגלה לי שבטויוטה חושבים שחשמל הוא כנראה

עשור של טומי מאקינן הפיני - ארבע פעמים אלוף העולם בראלי, איך לא - עם אקו טויודה, נשיא טויוטה. מאקינן שיכנע אותו שמרוצי ראלי הם המעבדה הכי טובה לפיתוח מכונות, והאיש הבכיר נתן לפיני הלהוט אור ירוק להקים בלב פינלנד, בעיר התעשייתית ייבסקלה, את קבוצת הראלי הרשמית של טויוטה.

מכונת הראלי הראשונה הייתה מבוססת על היאריס הרגילה וזה ממש לא עבד, נזכר יורמו. "ואז הסתבר שבטויוטה התחילו לחשוב על פרויקט GR ואנחנו קבוצה נכנסנו, לצד המהנדסים של טויוטה, אל תהליך הפיתוח", הוא ממשיך. הנה לכם ההסבר ל-DNA של מכונת ראלי שטמון ביאריס GR. לא אטרי חן אתכם בכל הכללים שהשתנו עם השנים אבל כיום, בקבוצה הבכירה באלופות העולם בראלי, נוהגים במכונות שרק מתחזות למכונות רגילות. למעשה, כמו בפורמולה 1, אלה מכונות שתוכננו, עוצבו ונבנו ללא קשר לשום מכונת קיימת במתקן של טויוטה בייבסקלה. על פי הכללים, מותר לכל נהג להשת-

שמאל אני מכיר, גם הפניית ההגה ומיד גז ברגל ימין זה משהו שאני יודע לעשות. אבל צריך ממש לדייק את התזמון בכניסה לפניות. לאט לאט הקסם מתחיל להגיע. אני כבר מצליח לגעת באייפקס של הפנייה ומבסוט מעצמי עד הגג, רק בשביל לדפוק את זה, כצפוי, עם קו רחב מדי בפנייה הבאה. מסשן לסשן יש שיפור, וכשזה עובד מרגישים ממש כמו ריקוד עם המכונה. עכשיו, היאריס כמעט שלא נוסעת בקו ישר, החלקה ימינה מובילה להחלקה שמאלה ושוב סחיפה ימינה וככה הקפה שלמה של משחקי שליטה.

ואז אני יורד לקרקע המושלגת ונזכר שאת כל המסלול המתאגר הזה עשיתי בהילוך שני. נהגי קבוצת טויוטה שניצחו שבוע קודם בראלי שוודיה נוהגים בשבילי היערות המושלגים במהירות של יותר מ-200 קמ"ש. ושם אין ערמות שלג סופגות אנרגיה ואין גדרות ביטחון. טעות הכי קטנה בתזמון והמכונת מחבכת בקול נפץ אדיר איוה עץ. מדובר ביכולת שליטה מטורפת. אני מתנחם בעובדה שהנהג שניצח בראלי שוודיה, סקוט מרטין האנגלי, הוא בן 42 וסבסטיאן אוגייר הצרפתי שניצח עם טויוטה את המרוץ הראשון העונה במונטה קרלו, הוא בן 41. מסתבר שגם בגיל מבוגר יחסית עדיין אפשר להיות הנהג הטוב בעולם.

כשפיני ופיני נפגשים

נראה שעברתי איזה מבחן בסיסי, כי יורמו לוקח אותי אל קודש הקודשים של קבוצת הראלי של טויוטה. כל הפרויקט הזה, הוא מסביר לי, התחיל מפגישה לפני





דן מאחלת חג פסח שמח

מלא בצמיחה, התחדשות,
שגשוג וביטחון.

מה זה השטויות האלה?

הספורט המוטורי לא מסתכם רק בפורמולה 1, מוטו GP ואינדי קאר. לצד המרוצים המפורסמים והמוכרים, יש לא מעט אירועים ביזאריים על גלגלים בניחוח קרינג' כמו למשל מרוץ כיסאות משרד. ריכזנו עבורכם עשרה מהמרוצים המוזרים ביותר בעולם. הדקו חגורות! אם יש בכלל כאלו





אפקון אנרגיה EPC

הכח שמניע את עתיד האנרגיה

אפקון היא החלוצה והמובילה בתחום אגירת האנרגיה ותחנות משנה בישראל, עם רקורד מוכח בתכנון, ביצוע ותפעול של הפרויקטים המאתגרים והמורכבים ביותר בסקטור הפרטי ובתשתיות לאומיות אפקון מתכננת פתרונות בהתאם לאילוצי הלקוח, מספקת מוצרים בעלי טכנולוגיה עילית וברמת בטיחות גבוהה, מגדירה סטנדרטים חדשים, ומעצבת את עתיד משק האנרגיה בישראל.



מקבוצת
שלמה

אפקון

www.afcon.co.il

אליסף דעואל

כמעט כל בית באזורים הכפריים של ברייטניה מחזיק במכסחת דשא, מדוע לא לערוך מרוצים של מכסחות דשא ולחסוך את המחירים הגבוהים של מרוצי מכוניות?

ביום ההוא נולדה התאחדות מרוצי מכסחות הדשא הבריטית שממשיכה לערוך מרוצי צים ברכבי הגיגון, שעל מסלול מרוצים אופטימלי יכולים להגיע למהירות של 80 קמ"ש.

אירוע מכסחות הדשא המפורסם ביותר כיום הוא מרוץ סיבולת בן 12 שעות המתקיים מאז 1978 ומושך נהגים מכל העולם, ובהם גם נהגי מרוצים מפורסמים. במהדורה הראשונה שלו ניצח נהג הפורמולה 1 סר סטירלינג מוס. בשיא המרוץ מחזיק נהג שבמשך 12 שעות על מכסחת דשא חלף על פני 570.5 ק"מ. יותר מהמרחק מקריית שמונה לאילת.

מרוצי מכסחות הדשא לא נשארו בגבולות בריטניה, וכיום אפשר למצוא אותם גם בארה"ב ובאוסטרליה.

סבון מוסיף המון

לצד ייצור משקאות אנרגיה, רדבול מיצבה את עצמה כפטרון של ענפי הספורט האקסטרמיים והביזאריים. Red Bull Soapbox Race - מרוץ ארגז הסבון, בתרגום חופשי וגרוע, הוא מהחמודים שביניהם. מכוניות ארגזי סבון הוא למעשה שם כללי למכוניות לא ממונעות בייצור עצמי

צילומים: RedBull



האלו למכוניות מרוצים לכל דבר. אחד מאבות הרעיון המוזר-מבריק הזה הוא ג'ים גאוויין, נהג ראלי בעברו. גאוויין העביר את אחד מהימים של שנת 1973 בערב גברים בריטי טיפוי - ישיבה בפאב המקומי עם חבריו. בין שלוק אחד מהבירה למשנהו, החבורה ניהלה שיחה על העלויות הבלתי נסבלות של השתתפות בספורט מוטורי.

ואז צצה להם הארה. הם הביטו מבעד לחלון וראו גנן נוהג במכסחת דשא ומטפל במגרש הקריקט הסמוך, והאסימון נפל. אם

שהובילה את איגוד ה-Pig-N-Ford לנקוט מדיניות של ענישה והרחקה של נהגים שלא מטפלים היטב בחזיר שלהם.

קדחת הדשא

האזכור התרבותי המפורסם ביותר לשימוש במכסחת דשא ככלי רכב הופיע ב"סיפור פשוט", סרטו של דיוויד לינץ' המנוח, המבוסס על סיפור אמיתי ובו הגיבור מחליט לחצות את ארה"ב דווקא על כלי הגיגון האיטי. ישנם כאלו שלקחו את העניין צעד קדימה והפכו את המכסחות החביבות

מרוצים כמו פורמולה 1, מוטו GP ואינדי קאר נהנים כבר עשרות שנים ממעמד של מותגי ענק הזוכים לפופולריות עצומה



ומייצרים רווחי עתק. אבל הספורט המוטורי רי אינו מתחיל ומסתיים במקס ורסטאפן. הנה עשר דוגמאות ממש מוזרות לתחרויות מוטוריות מסוג אחר.

החזיר שבפורד ניצח

השאלה העיקרית שעולה כשנחשפים למרוץ המוזר, Pig-N-Ford, היא למה? למה המשתתפים נאלצים לנהוג בפורד מודל T מיתולוגי עם התנעה ידנית? למה הם צריכים תוך כדי המרוץ לשאת בזרועותיהם חזיר? תשובות אין לנו. סיפור הרקע של המרוץ הזה הוא סתמי לגמרי - כמה חברה שרדפו אחרי חזיר במורד הדרך, הרימו אותו, הכניסו אותו לפורד שלהם והחליטו שזה רעיון טוב לעשות מזה מרוץ. ושוב עולה השאלה, למה?

המרוץ הביזארי הזה, שהוא חלק מהפז'קלור של מחוז טילמוק באורגון, יחגוג השנה 100 שנים להשקתו. הוא נערך במסלול חולי-בוצי ואם כל מה שפורט עד עכשיו לא מספיק מוזר עבורכם, אז הנהגים גם מתבקשים להניח בתום הסיבוב הראשון את החזיר ולקחת אחר אחר. עירוב חיות במרוץ עורר ביקורת,



הבית של עובדות ועובדי התחבורה בישראל



 **ההסתדרות**
הבית של העובדות והעובדים בישראל



איגוד עובדי התחבורה 

*2383

חוקר במידע והשירות
שלנו עמך לרשותכם



ההסתדרות
התחבורה



ההסתדרות



ההסתדרות



ההסתדרות



ההסתדרות



ההסתדרות



ההסתדרות



צילומים: AP, Martin Meissner, Photo

100 קמ"ש על קורקינט

בתל-אביב הם נחשבים לכלי תחבורה מועדף על צעירים החרדים מחיפוש הניה, ולסיוט של הולכי רגל המתחמקים מפגיעתם, אך באירופה הם גם רכבי מרוצים לכל דבר. סבב אליפות הקורקינטים החשמליים (eSkootr Championship) הושק ב-2022 וקיים מרוצים בלונדון, בסיון שבש-ווייץ ובמאריסי. השנה הוא יחזור אחרי מספר שנות הפסקה ויתרחב מחוץ לאירופה. שכחו מהקורקינטים של "ליים", קורקינט המרוצים המכונה S1-X הוא מפלצת שפותחה באיטליה עבור סבב האליפות, ומסוגלת להגיע למהירות של יותר מ-100 קמ"ש. המרוצים נערכים במסלולים אורבניים על פני מדרכות וכבישים, וכך ללים את השואו המוכר ממרוצי מכוניות כולל התזות שמפניות בסיום.

סבב מרוצי הקורקינטים עורר עניין גם מצד סלבריטאים ואנשי ספורט מוטורי בעור-לם. אחת הקבוצות המתחרות בסבב נמצאת בבעלות נהג הפורמולה 1 ניקו הולקנברג, ואחרת שייכת למתאגרף אנתוני ג'ושוע. גם בין המתחרים תמצאו ספורטאים מענפי האקסטרים והמהירות. ב-2022 למשל התחרו בין השאר בילי מורגן, מדליסט אולימפי בסנואובורד ואליזו כריסטי, אלופת עולם בהחלקה מהירה על הקרח.

מלכי הביצה

נייפילס השוכנת בדרום-מערב פלורידה, היא עיר מקסימה עם אקלים חמים, חופים מרהיבים עם חול לבן, תערוכות אמנות מתחלפות ופרויקטים נדל"ניים יקרים ההופכים אותה ליעד פרישה מועד-

המרוצים נמשכים בין 6 ל-14.5 שעות, כשאת לשנה נערך גם מרוץ בן יממה מלאה. גם הפרסים המוענקים בסיום הם ממחוזות הביזאר ואחד מהם מכונה "קללת הצופים". הקבוצה הזוכה בו היא זו שהקהל בוחר כ"אדיוטים הכי גדולים של המרוץ". העונש שלה הוא השמדת הרכב על-ידי ציוד כבד ובמקרים מסוימים על ידי ההמוץ הנועם.

הפרס המרכזי, המכונה Index of Effluency, מוענק לרכב שאיש לא האמין שיסיים את המרוץ, שלא לדבר על לעשות זאת עם מספר מכוני של סיבובים שהשלים. הזוכה בו מקבל פרס כספי, גביע ואת הזכות להתחרות במרוצים עתידיים.

עד 500 דולר

כאן לא מדובר ב-24 השעות של לה מאן, מרוץ הסיבולת המפורסם הנערך בצרפת, אלא במרוץ סיבולת הזוי ששמו הוא משחק מילים על המקור הצרפתי (24-Hours of Lemons). לנהגים מוצבת מגבלה שהופכת את המרוץ למא-תגר: העלות המקסימלית למכונית היא 500 דולר. מכאן גם מקור השם - Lemon Car, כינוי למכונית עם תקלות חוזרות ונשנות. זהו הקרם דה לה קרם של המרוץ צים למכוניות טרנטה, וקבוצה שנתפסת עם רכב שעלותו גבוהה מ-500 דולר נענשת בסיבוב עונשין על כל חריגה של 10 דולר.



הנעות במדרון באמצעות כוח המשיכה. השם "ארגו סבון" הוא זכר לאמצעי המרכזי ששימש בעבר הרחוק ילדים ומבוגרים שבנו מכוניות כאלו כתחביב.

מה שהופך את המרוץ של רבובל לכל כך חמוד ומיוחד הוא העובדה שהנהגים לא מדורגים רק לפי המהירות, אלא גם לפי היצירתיות שהם מפגינים בבניית ועיצוב המכונית. כך, למשל, במרוץ בלונדון נצפתה מכונית ארגו סבון המעוצבת כמו הפריכוד מ"פוקימון". במרוץ אחר הנהגים התייצבו בתוך גיגית אמבטיה כשהם לבושים בתח-תונים בלבד.

המרוץ נערך בשלל ערים בעולם וב-2009 אף הגיע לירושלים. בין המתחרים המפורסמים שלקחו בו חלק בולט שמו של אלון הפורמולה 1 מקס ורסטאפן, שב-2015 נהג במרוץ בהולנד במכונית ארגו סבון שעוצבה ברוח מכונית הפורמור-לה שלו.

גרנד פרי במשרד

מי לא התעצל פעם לקום מכיסא המשרד שלו ונע באמצעות גלגליו לעבר היעד? ביפן החליטו להפוך את ההרגל המפונק הזה למרוץ מפרך. בגרנד פרי כיסאות המשרד, שהושק ב-2009, המתחרים המחור לקים לקבוצות של שלושה צריכים להשיג לים כמה שיותר סיבובים בני 200 מטר במשך שתיים כשהם ישובים על כיסא משרדי.

המרוץ המוזר הפך לכה פופולרי עד כי כיום הוא מתקיים כסבב מרוצים. הפרס הוא לא כיסא עיסוי מפנק - מנצחי המרוץ שנע-רך בהאניו ב-2019 זכו ב-90 ק"ג של אורז.

כבר למעלה מ-105 שנים, קבוצת אללוף מחברים את התשתיות והתעשייה של ישראל, לשיקום וצמיחה



גילי אלוף-שניא



מחסן 208



אייל מטענים



מסוף 207



אללוף ספנות



אינטרדל



אושפיר



אללוף לוגיסטיקה



מרין קונטיינר

www.allalouf-group.com



צילום: AP Photo/Brian Branch-Price

שיעבור שדרוג מסיבי הכולל החלפה למנוע V8, התקנת מתלים ספורטיביים, בלמים משודרגים ועוד. שמו של המרוץ, דג'באן, הוא ההגייה היפנית של ואן מתוצרת דודג'. מאז השקתו הפך הדג'באן לתופעה מחתרית עצומה ביפן, והתחרויות המרכזיות מתקיימות על מסלולים מוכרים ומקצועיים. "המכה של הדג'באן" הוא מסלול אביסו בפוקושימה, שעד שנפגע מרעידת אדמה ב-2021 נחשב לאחד מהמסלולים הטובים בעולם למרוצי דריפטאינג.

מניסים לרברס

נהיגה ברברס נחשבת למסוכנת, ואם כבר נאלצים לבצע אותה עדיף לעשות זאת באיטיות וזהירות.

את יצרנית הרכב ההולנדית "דאף" סיקר רן מה קורה כשלא מקפידים על כללי הבטיחות הללו ומנסים לנהוג ברברס מהר ככל האפשר. כך נולדו מרוצי הרברס של "דאף". "דאף" ידועה כיום כיצרנית משאיות, אך בעבר היא ייצרה גם רכבים משפחתיים קטנים, עם תיבת היילוכים רציפה שמאפשרת לנסוע באותה מהירות לפני ולאחור. הגימיק של נהיגה לאחור במהירות עורר התלהבות סביב המרוצים, אך גם הביא לקיצים המוקדם. האופי המסוכן של המרוצים הללו גרם לאינספור תאונות ולמכונות רבות שהוצאו משימוש. מכיוון שייצור כלי הרכב הללו הופסק ב-1975, במהלך שנות ה-80 כבר לא נותרו מספיק כלי להמשיך במרוצים. לפני שלוש שנים רדובול החליטה להחיות באופן חד-פעמי את מרוץ הרברס של "דאף" וערכה אותו בין שני אשפי הגה, אלוף הפורמולה 1 ורטסאפן וחברו לסבב יוקי צונורה. "זו הייתה חוויה נהדרת, משהו שמעולם לא חשבתי שאעשה", אמר ורטסאפן שניצח במרוץ, "המכונות הללו מסורגות להגיע ל-120 קמ"ש ברברס, אבל

הן לעשירי אמריקה. אבל פעם, כשנייפלט הייתה מעין עיירת חקלאות ודיג, תושביה נאלצו למצוא פתרון לתנאי שטח לא פשוטים באזור הכוללים ביצות גדולות ושטחים בוציים מרובים. לא פלא אם כך ששם הומצא במחצית הראשונה של המאה ה-20 רכב הבאגי ביצות (Swamp Buggy), המקל על ההתניידות בשטחים הרטובים. הרכבים הללו השתכללו מאו, כשהבאגיו החזקים ביותר המותאמים למרוצים מגיעים ל-1,000 כ"ס ולמהירות של כ-130 קמ"ש.

עיר מולדתם של הרכבים הללו גם מארחת את מרוצי הבאגי ביצות הנערכים בה שלוש פעמים בשנה מאז 1949. בעבר נהגו לקיים אותם לפני עונת הצייד כשהמנצח היה זוכה בשוטגאן. מאז הפרס הקטלני הוחלף בפרס כספי בסך אלפי דולרים.

מסורת מוזרה סביב המרוץ שדווקא נשמרה היא "מלכת באגי הביצה". זה החל במרוץ ב-1957, כשהמנצח המאושר זרק את אשתו הלבושה בשמלה לבוץ. מאז המנצח וזוגתו קופצים יחד לתוך בור מלא בבוץ.

המרוץ הפך לחלק מהתרבות של נייפלט, וכריטיס כניסה לגמר שנערך בחודש שעבר עלה 30 דולר למבוגר. מחיר כריטיס VIP הכולל ישיבה באזור מקורה, סיור בניצה וחמישה משקאות הגיע ל-95 דולר.

הוואנים של יפן

הוואנים הגדולים של דודג' הם חלק מהנוף באמריקה. כלי רכב יעילים להתניידות בין נקודות רחוקות תוך נשיאת ציוד רב או מספר גדול של נוסעים. אבל ביפן הוואנים הללו הפכו לרכבי מרוצים. הרעיון נולד אצל רוכבי מרוצי אופנועים יפנים שניידו את האופנועים שלהם באמצעות הוואנים האלו. הפיכת רכבים לא שגרתיים לרכבי מרוצים היא חלק מתרבות הרכב היפנית, וראו תחרותי לא יעלה על המסלול לפני

הערפתי לא להגיע למספרים האלה, ב-80 קמ"ש כבר הרגשתי שהרכב רועד".
ענתיקה, אבל לפניך
חובבי התקופה הוויקטוריאנית יעופו על המרוץ הזה. בשבת הראשונה בכל נובמבר מאות נהגים מתחרים ביניהם במרוץ שנערך על פני 95 ק"מ מהבירה הבריטית לונדון ועד לבריטון במכונות שיוצרו לפני 1905. מדובר במרוץ ותיק שנוגד ב-1896 כדי לחגוג את החוק שהעלה את מהירות הנהיגה המותרת מ-6.4 קמ"ש ל-23 קמ"ש. מאז 1927 הוא מתקיים כמעט ברציפות למעט בזמן מלחמת העולם השנייה ועד

1947, וב-2020 עקב הקורונה. חלק מהמתחרים נוהגים להתאים את הלבוש שלהם לזה שהיה נהוג בבריטניה של המאה ה-19, מה שהופך את המרוץ לממתק נוסטלגי. המרוץ נחשב למוקד משיכה לסלבריטאים ואח"מים, וב-1971 המלכה אליזבת הופיעה כנוסעת ברכב דיימלר מודל 1900. רק כדי להמחיש עד כמה האירוע ממשך לעניין את חובבי הרכב הבריטים: בשנה שעברה כ-405 נהגים נרשמו למרוץ, ו-324 מתוכם סיימו אותו. המנצח, הרמן לייר, עשה זאת כשהוא נהג ברכב בנץ מודל 1894. מלבד המרוץ, זוהי ההתאספות הגדולה בעיר של אספני מכונות עתיקות.



צילום: Valerio Pennicino/Getty Images



משרד התחבורה
והבטיחות בדרכים



רכבת ישראל



רכבת ישראל שוברת שיאים בהובלת פלדה!

במהלך חודש פברואר הובילה חטיבת המטענים את רכבת הפלדה הארוכה ביותר (30 קרונות) ועם משקל המטען הגבוה ביותר (1800 טון)

איך עשינו זאת?

עם השלמת חיבור המסילה ל-5 נמלים. רכש מתקני שינוע חדשים המאפשרים טעינת מגוון מוצרי פלדה, פתיחת מסוף קצה בבית שמש ובקרוב עוד מסוף בצמוד לקריית הפלדה (עכו).

רכבת מטענים - בטוחה יותר! מדויקת יותר! זולה יותר!

מזמינים אתכם להיות שותפים להובלה הלאומית ברכבת.
לפרטים נוספים: 08-6533201



רענן שקד | צילום: עמרי גוטמן



סוללות. בטריות. ניקל-קדמיום. ככה החלה BYD הסינית אי שם ב־1994. עסק קטן, 20 איש, בטח מנהלת חשבונות אחת, פינת קפה עם נס וכמה ערגליות, מרכזייה עם משוחרר צבא טרי, 200 שקל תלויים לחג, אם יש לכם בעיה עם זה תפנו לחגית ממשאבי אנוש. הסוללות סחבו אותם יפה עד 2003, ואז מישהו בטח הביא איזה טויוטה קורולה לפירוק. כי היא המכונית הכי נמכרת בעולם. וכן, הם פירקו לה את הצורה, הינדסו לאחור ובנו את המכונית הראשונה שלהם. בשנה שעברה BYD מכרה 4.27 מיליון מכוניות מחושמלות בעולם, מתוכן בערך מיליון רק בישראל. כן, זה אפשרי, תסתכלו סביבכם; לא חשוב איפה אתם קוראים את זה, כרגע מסתובבות לידכם לפחות שתיים-שלוש מכוניות שלהם, כנראה מדגם "אטו 3", הג'פון החשמלי הנמכר בישראל ובבלוק שלי, וכנראה גם בכניסה ב'. בהתחלה זה עוד הגיע עם עיצוב פנים בהשראת קרקס מדראנו, אחר כך העיצוב נרגע קצת. אבל רק קצת.

יש הכנה לרחפן

כיום BYD היא יצרנית הרכב המחושמל (השמלי מלא, היב־רייד־נטען וזה) הגדולה בעולם – והיופי הוא שהיא עדיין מייצרת סוללות. וגם רכבות, אוטובוסים, מתקני אנרגיה סולרית ורכיבים אלקטרוניים. חגית ממשאבי אנוש מטופלת עכשיו ביותר ממיליון עובדים, 120 אלף מהם מהנדסים. מדי יום החברה מגישה בממוצע 33 פטנטים (15 מתוכם גם מאושרים), ולוקח לה בערך שנתיים להביא רכב חדש משלב ה"תשמעו מה חשבת" לייצור מסחרי – במקום שבע השנים המקובלות בתעשייה.

אפשר עכשיו להחזיר את הלסתות למקום, רק כדי שהן יוכלו אולי להישמט שוב כשתיחשפו למפלצת המוטורית החדשה שלהם, U8, שכבר אפילו לא טורחת להגיע תחת שם המותג BYD אלא תחת מותג־בת חדש (הם פותחים עכשיו כמה מותגים ייעודיים לצורכי שטח ויוקרה) בשם "יאנגוואנג", שמציע רכבי קיצון.

כמה קיצון? בואו נאמר, משהו שעומר אדם עשוי – וצריך – להתחיל להתעניין בו במקום המרצדס G קלאס בראבוס שהוא מתנייד בו. זו, בגדול, גם הכוונה והיומרה של BYD; רכב פנאי־שטח גדול ממדים (אורך של 530 ס"מ) על שלדת סולם, עם יכולת מופרות שכנראה לא יתקשה גם מול לנד רובר דיפנדר

עוננים גדולות

הבטחנו לרענן שקד שהוא יהיה הראשון מחוץ לסיין שינהג ברכב השטח היוקרתי מבית BYD - היאנגוואנג U8, והוא חזר די נפעם מהסיבוב איתו. לא רק בגלל היומרה הסינית - וכאן יש ממנה בשפע - אלא גם בגלל יכולת הביצוע. ככה שיש מצב שזה הרכב שמבשר שכל מה שהמערב מסוגל לעשות ביוקר ולאורך זמן, המתחרה הסיני יודע לעשות בפחות, וגם לפנק עם לא מעט תוספות





יותר מ-1,000 סוסים

זה כמו איזו אבן שתייה ענקית, המפגש הראשון שלך עם U8. מיד כשהוא מופיע מולך מתעורר צורך מידי לגשת, להתקרב, להביך, לגעת, לצלם. זה לא קשור לאהבה; כמו עם הסייברטראק של סלה, כמו עם מקררי סאבי זירו מסוימים, כמו עם שרה נתניהו במספרה בכיכר המדינה; משהו בנוכחות הרבר – טוב, רע, יפה, מכוער, לא חשוב – מושך אותך אליו באופן כמעט בלתי נשלט.

אנחנו מתקהלים סביב ה-U8 התכול-בהיר הזה – היחיד בארץ, כאן רק לביקור, עדיין רחוק מהפצה מקומית – כמו להקת כלבים ששמעו משרוקית שרק הם שומעים. הבטיחו לי שאני עומד להיות האדם הראשון מחוץ לסין שנוהג באחד. אבל טעו והטעו; אמנם אין עדיין תקינה אירופית, רק שברור סיה הוא כבר מוכר היטב, וגם ראניה מלכת ירדן מחזיקה שניים.

אני מתקרב אל 3.4 הטונות האלה ובוהן את הפרטים: כן, הוא ענק אבל אסוף למראה. האימפקט אגרסיבי אבל מטופל. הסבכה הקדמית היא מסדר גודל שמשמש לכלובי קופים בגני חיות, יחידות התאורה המסותתות בחרטום לא נראות כמו שום דבר, אולי קצת כמו האות ת' שוכבת על הצד, אבל למה שהאות ת' תעשה דבר כזה? ועל דלת תא המטען מאחור תלוי גלגל חליפי עצום.

1,184 כוחות סוס. זה ההספק המשולב של ארבעה מנועים חשמליים, אחד לכל גלגל, באופן שמאפשר מינון כוח מדויק בהתאם לרמת האחיזה של כל אחד מהם. ובמצב כזה דרושה כף רגל יציבה על הגז, כי דריכה קלה בלבד על הדרושה והרבר מונק קדימה כמו עטלף מהגיהנום, עוד רגע יתרומם לוויילי. 3.6 שניות לוקח הוינוק מעמידה ל-100 קמ"ש, מה שהופך את U8

ארבעת המנועים החשמליים – שאין צורך לדאוג לטווח הנסיעה שלהם, כי לציוד פועל גם מנוע בנוזל שכל תכליתו לשמש כגנרטור במקרה שהחשמל אוזל ולטעון את הסוללה (49 קוט"ש) מחדש. רק במקרה הנדיר של שיוט קבוע במהירות שבו צריכת הבנוזל משתלמת יותר מחשמל (סביב 80 קמ"ש), מנוע הדלק יתפוס את מקומם של החשמליים, ובקיצור: U8 נעה תמיד בשיטת הוול מביי גיהם. ישראלים ימותו על זה.

והיא לא מגיעה כאורחת או מתלמדת; היא מגיעה כדי להכריז על עצמה כבעלת בית חדשה ולייצר מפגן של כוח, טכנולוגיה... בעצם, צ'אן וונג, תשמע מה חשבת: למה שלא יהיו שני מגיני שמש, אחד מתחת לשני, כדי שבמקרה הצורך אפשר יהיה לשים אחד על שמש הצד ואחד יישאר מקדימה? אז יש גם את זה. הסינים מוכנים לנסות הכל פעם אחת, U8 הוא מגרש ניסויים גדול במיוחד. למשל



עיצוב הפנים, מרופד אלקנטרה בצבע אדמה-חמרה, משדר יוקרה ונוחות בכל דרך מוכרת למדעי הרכב, כולל שלושה מסכי תצוגה (המרכזי קמור בגודל 12.8" שמחליפים אנימציות רקע מרשימה בהתאם לסוג הקרקע שנבחר

שממנו הסינים לקחו, בלי בושה (רגש שממילא זר להם), לא מעט השראה עיצובית. נעזוב לרגע את הנתונים היבשים של ה-U8, רק כדי לבשר שהם יישארו יבשים גם אם נחליט לחצות עם הרכב אגם עמוק או ירקון ארוך. למעשה, אחד ממצבי הנהיגה הוא "שיוט", ובמקרה כזה הרכב הופך אטום לחלוטין, הגלגלים הופכים למרחפים שמס' תובכים במים ומאפשרים שיוט נינוח במהירות 2.5 קשר, ואם להאמין ליצרן, אתם מוזמנים לשייט ככה להנאתכם במשך 35 דקות כבריטים מטופחים בשיט תעלות.

תוך כדי – במקרה שהרעב מתחיל להציק – תוכלו להוציא משהו מהמקפיא, המקרר או התנור. כולם בצורת מתקן עמוק אחד בין שני המושבים הקדמיים, שיכול לאחסן מזון ושתייה בטמפרטורה של בין מינוס 60 מעלות לבחירתכם. ובמקרה שהערב יורד והשמיים מחשיכים, הסאן-רוף יידע להקרין מעליכם חופת כוכבים רומנטית.

שטויות של סינים? לא נטען שלא; כמו גם ההכנה לרחפן על הגג – ברגמים המת-קדמים הוא כבר מותקן – שאותו ניתן לשגר קדימה לפניכם בפקק ארוך, כשמתחשק לכם לראות בריוק עד איפה הפקק מגיע וכמה מיושביו מחטטים כרגע באף; או היכולת הקיימת כבר עכשיו להשתמש ברכב כגנר-טור ולהוציא ממנו חשמל להזנת מקרר או כיריים חשמליות לפרק זמן של בין שלושה ימים להפסקת אש, מה שיבוא קודם.

בקיצור, אתם לא קונים פה מכונית; אתם קונים מכונית, ג'יפ, ג'יפון, סירה, גנרטור, מקרר, טוסט-ראובן ותכף גם רחפן, כך שהרכב יכול, מבחינתי, להימכר גם בשקם אלקטריק.

אבל בסוף, וגם בהתחלה, מדובר בעלייתה החגיגית של BYD למגרש של הגדולים.



יישומון הטעינה האוניברסלי



לפרטים נוספים בקרו באתר שלנו

www.Grivo.co.il

בשיתוף עם הרשתות:

סונול EVI • סקאלה אנרגיה • אדג' קונטרול • דוראל אורבן
סבן איוי • אינטר איוי • גרימס • חסון איוי

נחוץ. להוציא אולי היקלעות לאיזה שביל צר יותר מעמוד השרדה של גרעון סער. מקרה נדיר.

החשק הסיני

אייאפשר שלא להעריך את רמת התעורר זה והאגרסיה של BYD בכניסה לשוקי השטח-יוקרה שהיא מבקשת לתקוע בהם דגל; על ה-U8 סיפרנו לכם, ה-U9 היא מכונת-על חשמלית מטורפת ואת GT Z9, דגם הספורט החשמלי הקיצוני של תת-המותג "דנוה", הם כבר צילמו לצד פורשה פנמרה טורבו ופרארי GTC4 רק כדי לסמן קבוצת ייחוס.

מה ש-BYD מנסה לומר הוא שהפיל הסיני ני יתיישב בכל מקום שבו יתחשק לו, ועכשיו מתחשק לו שטח, ביצועים ויוקרה. הקהל הסיני מעוניין בזה, ברוסיה מצטרפים מיד, ובאירופה ובאמריקה הביקוש נבנה, כצפוי, לנוכח העובדה שהמכוניות טרם הגיעו.

כל זה - כמו הבינה המלאכותית הסינית - מבשר שוב שכל מה שהמערב מסוגל לעשות ביוקר ולאורך זמן, המתחרה הסיני מסוגל לעשות בפחות, פלוס תוספות - למשל עדכוני תוכנה שיתאימו בהמשך את מהירות הנסיעה לגל הירוק. ובוודאי כולל יותר, אם כי כאן מדובר כבר בעניין מאוד יחסי. מחירו של U8 בישראל, אם יופץ כאן, ינוע כנראה סביב מיליון שקל.

רק שבסוף, כשהיום מסתיים, נותר בעיקר החשק להישאר עם U8 עוד קצת. או הרבה. למעשה, זו אולי הפעם הראשונה ש-BYD מעמידה מוצר שלא רק מיישר קו או מוזיל מחיר, אלא יכול להיות - וייתכן שהוא כבר - נחשק. וחשק הוא, כידוע, רוב מה שאיבדנו בשנים האחרונות. אם דווקא הסינים יודעים איך להחזיר אותן, נשמח לאספקה טרייה.



גם U8 מסוגל להסתובב סביב עצמו במקום, בדומה לכלי זחלי, ולהשלים סחרור של 360 מעלות באמצעות הנעה קדימה לגלגלים הימניים, אחורה לשמאליים. ניסינו את זה, בכל שלוש המהירויות האפשריות. ומה נגיד, זה בהחלט, נו, לא ממש נחוץ

הנוסעים. הכל טוב, אפשר להמשיך בחיי האלפיון היוקרתיים שלכם שם בפנים. או אם בא לכם, אתם יכולים גם להסתובב סביב עצמכם. כמו כמה מתחרות מערביות - והמערב כולו, אם כבר - גם U8 מסוגל להסתובב סביב עצמו במקום, בדומה לכלי זחלי, ולהשלים סחרור של 360 מעלות באמצעות הנעה קדימה לגלגלים הימניים, אחורה לשמאליים, או להיפך. ניסינו את זה, בכל שלוש המהירויות האפשריות. ומה נגיד, זה בהחלט, נו, לא ממש

תלויים לשנייה באוויר - שמדובר בקפיצה ממטוס. בראש חולפת פתאום מחשבה מסוג: "היי, זה מוצר סיני. אלה בלמים סיניים שאני מפקיד בידיהם את חיי כרגע". אבל הררי האלקטרוניקה משרים ביטחון, והמושבים והמסכים מדווחים: מחזיקים אותך מכל כיוון, אל חשש. והיציבות אכן לא נפגעת לרגע, גם לא בהמשך - על קיר שיפוע הצד - או בשלב ההצלבה, כשגלגל וחצי תלויים באוויר על סלע ותלולית גדולים. שום הכרל מבחינת התחושה בתא

לאחר מרכבי הפנאי שטח המהירים בעולם. זה בעיקר תענוג. עיצוב הפנים, מרופד אלקנטרה בצבע אדמה-חמרה, משרד יוקרה ונחות בכל דרך מוכרת למרעי הרכב, כולל שלושה מסכי תצוגה (המרכזי קמור בגודל 12.8") שמחליפים אנימציות רקע מרשימה בהתאם לסוג הקרקע שנבחר, מושבים שאוחזים כך אוטומטית בכל סוג של פיתול מהצר ומאחור כאילו היו מדריך כושר חטוב מתוצרת יבנה, ותועפות אלקטרוניקה עכש ויית, כולל מסכים ושליטת טאבלט נפרדים ליושבים מאחור.

בנסיעת השטח שלשמה התכנסנו, ה-U8 נשאר, מבפנים, כמעט בלתי מופרע. המתלים עושים עבודת שיכוך מושלמת ונשלטים על ידי שלושה ליידרים, כאלה שרואים קדימה ולצדדים לטווח של עד 500 מטר ומתאימים את הנוקשות לכל סוג שטח. וגם יותר מזה: לכל גלגל בהתאם למצבו.

עכשיו תראו: מכיסא הנהג של רכב שנמצא בשיפוע של 60 מעלות אתם רואים רק מכסה מנוע ושמיים. זה מצב שבו גוף האדם עשוי להרגיש כמו יום כיף בלונה פארק או כמו יום מחלה בבית. תלוי איזה גוף ואיזה אדם אתם.

שלל המצלמות של ה-U8 משתלטות עכשיו את המסך המרכזי כדי להראות לי בדיוק את השיפוע לפניי ומאחוריי, כולל חיווי מדויק של מספר הסנטימטרים בין הגחון לקרקע בחזית, בצד ובאחורי הרכב. לא לשרר פחד, אני חוזר ואומר לעצמי. המכונת הזאת היא כמו כלב גדול; היא תרגיש.

למעשה אין סיבה לפחד, אולי רק לרגע קצר אחד, במרומי הכניסה לשיפוע, כשנדר מה - על פי מראה השמיים שממלאים את השמשה בעוד שני הגלגלים הקדמיים



**איחוד
הצלה**
UNITED HATZALAH



ארגון המתנדבים הלאומי



מתנדבים ומתאחדים מצטרפים לאיחוד הצלה

הצלת חיים היא שליחות, ועכשיו גם לכם יש הזדמנות להצטרף למשפחה של אלפי מתנדבות ומתנדבים מכל רחבי הארץ, הפועלים יחד למען מטרה אחת להגיש סיוע רפואי מיידי ולצמצם זמני תגובה בשעת חירום. רוצים להיות חלק מהעשייה? הצטרפו אלינו לקורס חובשים והפכו למענה הרפואי הראשון בקהילה שלכם!



לפרטים נוספים:
סרקו את הברקוד
והשאירו פרטים:

טלפון / וואטסאפ: 02-5003500

מייל: hitnadvut@1221.org.il

מחייית טרף לחתול מבוית

יצרנית מכוניות היוקרה הבריטית שנחשבה בעבר יריבה שקולה ל.ב.מ.ו ומרצדס, ידעה להציע מכוניות יוקרה וספורט מהטובות בעולם. זה היה פעם. שורת החלטות גרועות, ניהול שערורייתי ובעיות איכות, הורידו את המותג הבריטי-הודי על הברכיים. עכשיו הוא מנסה למתג את עצמו מחדש, במהלך שמעורר לא מעט שאלות באשר לשפיות של מקבלי החלטות בו



רועי צוקרמן | צילומים: יצרון



מה עולה ברעתכם כשאתם שומעים את השם "יגואר"? אם אין לכם שום קשר לעולם הרכב, ואתם קוראים כרגע את הטקסט הזה רק כדי להעי' ביר כמה דקות עד שתיכנסו לעקירת שן בינה סוררת, כנראה שכלום. לעומת זאת, אם אתם מסוגלים להבחין בין גלגל לבין מפלט, כנראה שעולה לכם עכשיו בראש תמונה של מכונית ספורט אלגנטית, בצבע ירוק-מרוצים-בריטי (שם אקסקלוסיבי לסתם ירוק כהה), נהוגה בידי בן אצולה לבוש בסוודר משבצות מקשמיר איכותי וכובע קסקט, לאורך כבישים צרים ומתפתלים, החוצים אחו ירוק עד. אולי גם מתגנבת לאוזן איזו שאגה של מנוע עתיר צילינדרים, ואולי העיניים רואות את הסמל האיקוני של החתול המנטר, שאמור ומצליח לסמל ברזמנית חן וכוח פראי. בכל צורה שלא תבחרו לדמיין את אחת מיצרניות רכבי היוק' הריספורט המוערכות בעולם, עדיין לא תצליחו לקלוע למצבה הנוכחי. שכן ממש לאחרונה – ובצעד שנדמה כנואש לפני הנפת דגל לבן או השלכת מגבת לזירת תעשיית הרכב – יגואר החלי' טה לצאת במהלך מיתוג מחדש. שזכה, וננסה להתבטא בעדינות כדי לא להעליב יותר מדי את הוגיו, לביקורת קטלנית שהציפה ספקות בעניין המצב המנטלי שלהם. כן, החתול המנטר עשה ניתור גדול אל העתיד, ולא כולם מרוצים מהשינוי. אז קחו כוס תה (עם חלב וטוסט כמובן), או סינגל מאלט מעור שן אם בא לכם לטעום מאפרה, וקחו אוויר. כי אנחנו צוללים כאן אל ההיסטוריה המרתקת של יגואר, עד לשינוי המהותי והשנוי במחלוקת. הנה, הצלחנו לא לפגוע באף אחד.

קפיצה לעולם הדיגיטלי

נתחיל עם הפיל, או יותר נכון, עם היגואר שבחדר. בסוף השנה שעברה חשפה יגואר אסטרטגיית מיתוג חדשה: הסמל הקלאסי והאלגנטי שעוטר את המכוניות של היצרנית לאורך עשרות שנים נעלם. במקומו הופיע עיצוב מינימליסטי-מודרני-עתידיני שנראה כאילו נלקח ישירות ממדריך מיתוג למתחילים של סטארט-אפ בחלל תעשייתי בעפולה. החתול המנטר האיקוני הפך לצלילית שטוחה ואבסטרקטית, שנראית יותר כמו סמל לחנות טלפונים

ביצירת מכוניות משלו במקום רק לשנות דגמים קיימים של מישוה אחר. בראשית שנות ה-30 הוא הציג את ה-SS 2 ו-SS 1, סדרה של מכוניות יוקרה אלגנטיות שהגיעו לשיאן באמצע העשור עם יגואר SS 90 ו-100. מכוניות ספורט מרשימות שיוצרו בכמות מוגבלת והציבו את יגואר בשורה אחת לצד אלפא רומיאו, מרצדס ויצרניות ותיקות (יחסית) אחרות. ה-100 בגרסתה החזקה – עם מנוע 3.5 ליטר – רשמה ביצועים מרשימים לתקופה, 11 שניות מעמידה ל-100 קמ"ש ומהירות מרבית של 160 קמ"ש. בהתאם, היא הצליחה למדי על מסלול המרוצים. רק 116 יוצרו ממנה, והיא נחשבת כיום לאחת המכוניות הנחשקות והיקרות בקרב אספני רכב.

לנצח אחרי המלחמה

המאמץ התעשייתי במהלך מלחמת העולם השנייה עצר את התקדמות יגואר, כמו כמעט את כל עולם הרכב. אך בניגוד לסיכויים יצאה יגואר מהמלחמה חזקה מתמיד, וב-1948 חשפה את ה-XK120 בתערוכת הרכב של לונדון. המכונית ששינתה הכל.

ה-XK120 הייתה לא פחות ממהפכה: עיצוב מודרני מרהיב, מהירות מרבית של 120 מייל לשעה (ומכאן השם) – המכונית המהירה ביותר בעולם באותה תקופה. בניגוד ל-SS, היא גם הייתה נגישה יחסית לקהל הרחב והפכה מיד להצלחה אדירה, הן במכירות והן על מסלולי המרוץ. בזכותה יגואר הפכה למוטו גלובלי.

ה-XK120 שודרגה עם השנים ל-XK140 ול-XK150, אבל השקת גרסאות המרוץ – ה-C ו-D טייפ – בשנות ה-50, היא זו שחיזקה את המוניטין של יגואר ככוח מרכזי



את השלדה. בדומה לכרכרות סוסים. האוסטין 7 הייתה מכונית קטנה ונטולת יומרות, אך בעיצוב של ליאונס היא הפכה למשהו מיוחד באמת: גוף חלק ומעוצב ומראה ספורטיבי ויוקרתי יותר מהמקור. כך נולדה אוסטין 7 סוואלו, ושינתה את המסלול של SS לתחום המכוניות הצובר תאוצה.

השאגה הראשונה

ב-1931, וולמסלי וליאונס העבירו את החברה לקונטרי ושינו את שמה ל-"SS Cars". ה-"SS" אמנם המשיך לייצג את "סוואלו סיידקאר", אבל בשל הדמיון לשם של פלוגות המגן הנאציות (השוצשטאפל, שהתפרסמו כ-SS), האותיות הבעייתיות הוסרו והיצרנית הפכה ל-"יגואר".

שנות ה-30 התאפיינו בחדשנות ובצמיחה עבור החברה. ליאונס, כעת הבעלים היחיד לאחר שרכש את חלקו של וולמסלי, התמקד

אלא עם אופנועים, או ליתר דיוק עם סירות צד לאופנועים. ב-1922, שני צעירים בשם ויליאם – ליאונס ווולמסלי – הקימו את חברת "סוואלו סיידקאר" (Swallow Sidecar או SS בקיצור) בכלקפול, אנגליה. ליאונס, חובב אופנועים, היה בעל חוש לעי צוב וחזון ליצור סירות צד איכותיות ונאות למראה. וולמסלי היה המוח הטכני מאחורי הפעילות.

סירות הצד שלהם זכו להצלחה מיידית: הן לא רק היו שימושיות אלא גם נראו נהדר, מה שהבדיל אותן מהמתחרים באותה תקופה. עד לאמצע שנות ה-20 החברה שיגשה, וליאונס החל לחלום בגדול יותר. הוא ראה הזדמנות להתרחב לעולם הרכב וב-1927 החברה ייצרה את מרכב המכונית הראשון שלה, על בסיס אוסטין 7. זו הזדמנות מצוינת להזכיר כי באותם ימים מקובל היה שהאחרים על המרכב לא היו אלה שייצרו

מאשר חיית טרף מסוכנת. הצבע הירוק החם והקלאסי פינה מקום למספר גווני של סגול-פרינס פסיכדלי והדמויות המציגות נראות כאילו נשרו הרגע מהכרך השלישי של "מדריך הטרמפיסט לגלקסיה".

האינטרנט, כמו האינטרנט, לא נותר אדיש. הרשתות החברתיות עפו על האירוע במצערות מלאה, עם הצהרות עדינות כמו "הלוגו החדש של יגואר נראה כמו חתול שנדרס על ידי טויוטה פריוס", או "האם זה הלוגו החדש של מוזון חתולים טבעוני?", ועד ל"בנטון התקשרו והם רוצים את הקמפיין שלהם בחזרה".

אפילו מעריצים מושבעים של יגואר התאבלו באופן פומבי על זינוק ההתאבדות של המותג. מקצתם עוד ניסו להסביר כי מדובר בצעד הכרחי כדי להיכנס לעידן החשמלי, אבל גם הם לא ממש הצליחו לשכנע מישוה, אפילו לא את עצמם. עובדה, כל עולם הרכב עבר לחשמל מבלי לבצע בעצי-מו חריקרי מותגי.

יגואר לא רק שינתה את הלוגו שלה. המיתוג-מחדש הוא חלק מאסטרטגיה גדולה יותר להפוך את החברה למובילה בשוק כלי הרכב החשמליים. תחת הכותרת "לדמיין מחדש", יגואר מבטיחה התחלה חדשה, פרייה דה מהעבר ומחויבות לקיימות. האם מדובר במהלך גאוני או בטעות טרגית? הזמן ובעי קר הלוקוחות האמידים יכריעו. אבל דבר אחד קצת נעלם בסערת הגיוניים – יגואר אף פעם לא חששה להסתכן.

סירת צד ואופנועים

כדי להבין את המהלך הנועז (נו, הנואש, ברור שהנואש), צריך לחזור לאחור בזמן. הסיפור של יגואר מתחיל לא עם מכוניות,

בדצמבר האחרון, רגע לאחר חשיפת קמפיין מיתוג וסמל חדש, הציגה יגואר קונספט בשם "טייפ ס", רמז לכיוון שהיא מתעתדת לקחת בעידן החשמלי



בית
לטכנולוגיה
ובטיחות



כבר יותר מ-40 שנה

מקבילים גודל
מצוינים בגודל

*5100 • www.adi-system.co.il

מותג: יש עתיד ליגואר?



זי בספורט המוטורי. ה־D הייתה דומיננטית במרוץ לה מאן שהיה אז בשיא הפופולריות שלו, והיא ניצחה בו שלוש פעמים ברציפות בין 1955 ל־1957, הישג שיגואר לא תשחזר מאז. למעשה, החברה פרשה מהמרוץ מיד לאחר מכן ומכרה את ה־D טייפ הנותרות כרכב כביש, תחת השם XKSS.

תור הזהב

אבל בעוד קריירת המסלול החלה לדעוך, שנות ה־60 נחשבות כתור הזהב של יגואר. ב־1961 החברה חשפה את המכונית המוכרת והאהובה ביותר בתולדותיה, ה־E טייפ, מכונית שהפכה לאחד העיצובים האיקוניים בהיסטוריה ולאחת הנחשקות על ידי אספנים. עם מכסה מנוע ארוך־ארוך, קווים חלקים ומנוע גדול וחזק, היא הייתה יצירת מופת של הנרסה ועיצוב. השמועה מספרת שעם חשיפתה, אנו פרארי בכבודו ובעצמו כינה אותה "המכונית היפה ביותר שנבנתה אי פעם".

אבל עם כל הכבוד לאנו (ויש), ה־E טייפ לא הייתה רק יפה, אלא גם זריזה להפליא. עם מהירות מרבית של 240 קמ"ש והאצה מעמידה ל־100 קמ"ש בפחות משבע שניות, היא הציעה בשנות ה־60 ביצועים שנחשבים מכובדים מאוד גם כיום. טכנולוגיה מתקדמת כמו בלמי דיסק, מרכב אחור, משקל עצמי נמוך ומתלה אחורי עצמאי, יחד עם אותו עיצוב על־זמני, הפכו את ה־E טייפ לנחשקת לא פחות מפורשה 911, פורד מוסטנג ואף פרארי.

לצד ה־E, יגואר הציעה באותה תקופה גם מכונית למי שרצה משהו פחות ספורטיבי ויותר שימושי. קראו לה מארק 2 (סימן 2), ועיצובה העגלגל והכה־בריטי־אלגנטי הפך אותה מיר לחביבת שוטרי בריטניה ושוודרי בנקים כאחד. עם מנועים חזקים ועיצוב אלגנטי, המארק 2 הייתה "מכונית הג'נטלמן" האולטימטיבית וכיכבה כמו ה־E באינספור סדרות טלוויזיה וסרטים. אתם יודעים, ב־E נהג השורד השרמנטי עם המקרטר, במארק 2 יושבים השוטרים שרודפים אחריו עם הסיגריה. ולפעמים להפך.

ואז הגיעה תאצ'ר

למרות ההצלחה האדירה ביציאה ממלחמת העולם, יגואר החלה להראות סימני מצוקה יחד עם כלכלת בריטניה בסוף שנות ה־60 בואכה תחילת שנות ה־70. החברה התמודדה עם קשיים כלכליים, סכסוכי עבודה ובעיות איכות. בלחץ הממשלה הבריטית, היא התמזגה ב־1968 עם יצרנית מכוניות בשם "בריטיש מוטור" (British Motor Corporation או BMC בקיצור, בעצמה חיבור כושל בין מוריס ואוסטין). יחד הן הפכו ל"בריטיש לילנד" (British Leyland), אך במקום שהמהלך יחזק את החברה הוא הוביל דווקא לירידה חדה עוד יותר באיכות, תוך פגיעה בחדשנות, באופי ובתדמית של יגואר. ב־1975 הולאמה בריטיש לילנד ממש לפני קריסתה המהדרת.

למרות האתגרים, יגואר המשיכה לייצר מכוניות מרשימות. ה־XJ6 שהושקה ב־1968 (אמה הרוחנית של ה־XJ זצ"ל), הייתה סדאן מפוארת שהפכה למועדפת בקרב מנהלים וידוענים. ה־XJ-S הושקה ב־1975 כמחליפה ל־E טייפ, הייתה כמוה מכונית ספורט־תור והציעה ביצועים מרשימים, אך בהשוואה לקודמתה היא



זכתה לביקורות פשוטות. כיום, מעט במפתיע, היא נהנית מקהל מעריצים אספנים מכובד.

הלאה. ב־1984 יגואר זכתה לרגע של עצמאות. כחלק מתוכנית ההפרטות של ראש ממשלת בריטניה דאז, גברת הברזל מרגרט ת'אצ'ר, ותחת הנהגת סר ג'ון איגן, היא הופרטה ועברה התייעלות משמעותית. מצבת כוח האדם קוצצה בחדות, איכות הייצור שופרה ומחירי המכוניות עלו. יגואר רשמה מיד רווחים נאים, אך לא לאורך זמן.

מפורד ועד היום

ב־1989 יגואר נרכשה על ידי קונצרן פורד, מהלך שהביא השקעות ומשאבים נחיריים להמשך הדרך והתאוששות אפשרית. תחת בעלות אמריקאית, היא הציגה מספר דגמים מוצלחים, כולל ה־XK8, פרשנות מודרנית (ויפהפייה לכשעצמה) ל־E־טייפ, ה־S־טייפ שהזכירה את המארק 2 ועוד. עם זאת, עידן פורד לא היה חף מאתגרים.

בעוד האמריקאים רכשו אותה בתקווה להפוך אותה (יחד עם לנד רובר ולינקולן) לחוד החנית במאבק ביצרניות היוקרה הגרמניות ב.מ.וו ומרצדס, בעיות איכות וניהול לא מוצלח שהפכו חלק בלתי נפרד מה־DNA שלה, דחפו את פורד להיפרד מיגואר (וגם מלנד רובר) ב־2008.

הזוכה, טאטא ההודית, מיצרניות המכוניות הפשוטות והזולות בעולם וגם תאגיד ענק ומאוד עשיר. רבים היו סקפיטיים לגבי המכירה, אך טאטא הוכיחה את עצמה כבעלים מחויב ומוכשר, השקיעה רבות במותגים הבריטיים ועזרה להם לשגשג. במיוחד ללנד רובר, קצת פחות ליגואר.

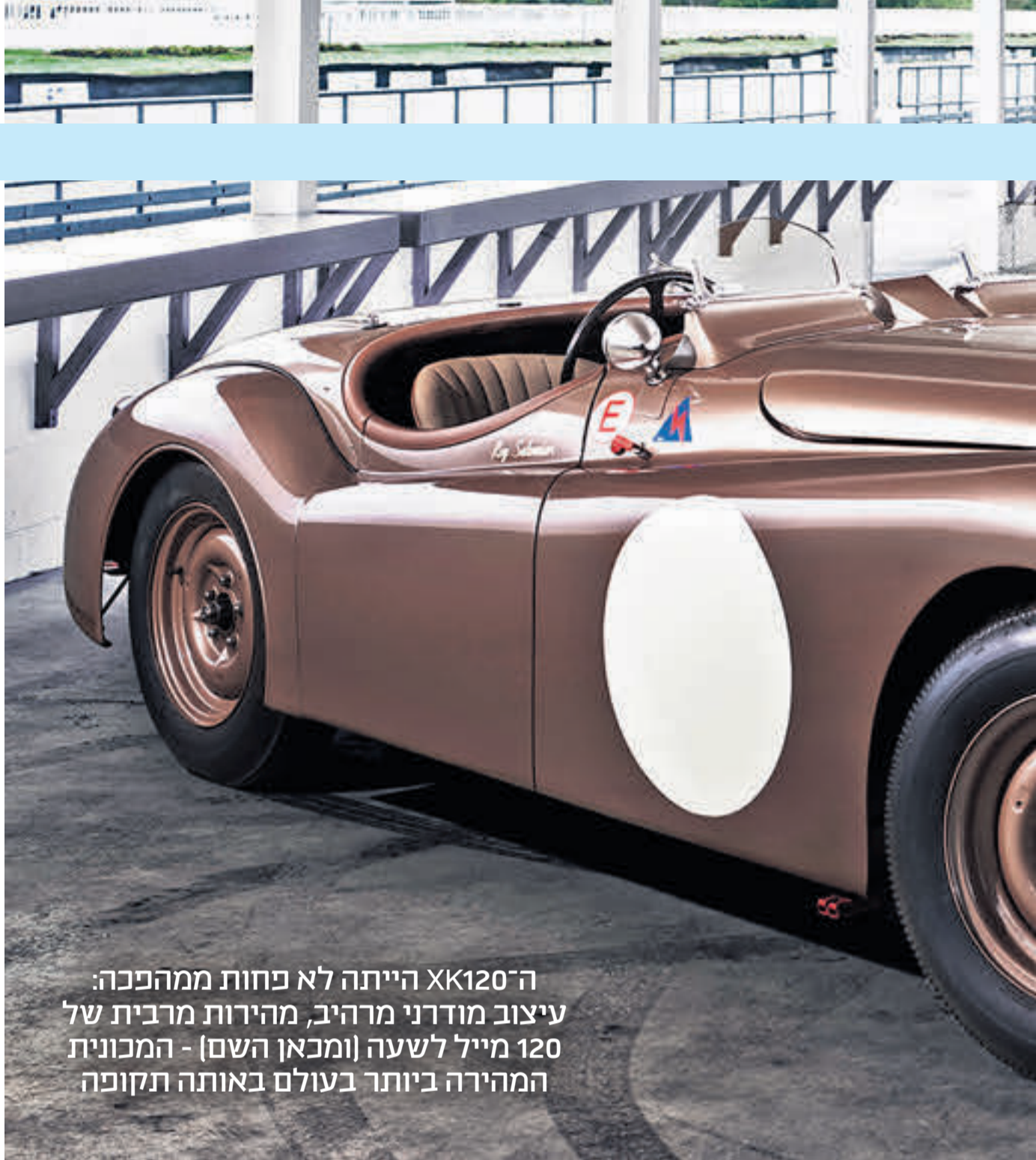
אך בשנים האחרונות נראה כי יגואר שוב מתקשה למצוא את מקומה: החל מביטול כל דגמי הסדאן, כולל אפילו ספינת הדרגל XJ ששרדה בשוק יותר מ־50 שנה, דרך ניסיון לא מוצלח לחדור לשוק החשמליות עם רכב הפנאי I-pace. בעוד הוא זכה לביקורות טובות במבחני הדרכים, הלקוחות הפנו לו עורף. ומכאן אנחנו מגיעים חזרה למיתוג מחדש, הצעד הבא בהיסטוריה שנוער, כמו כל אלה שקדמו לו, להחיות את החתול.

קפיצה לעתיד?

אם עד עכשיו קיבלתם את הרושם שיגואר היא יצרנית חדשנית ונועזת, עם מכוניות יפהפיות, מהירות ויוקרתיות, אבל גם חברה כושלת ניהולית עם בעיות איכות, מכירות מאכזבות ובעלים שמתחילים לפים פעם אחר פעם, אתם לא טועים. לכן אפשר להבין – גם אם לא להסכים – עם שינוי הכיוון הכה חדש היצרנית לקחה לאחרונה.

בדצמבר האחרון, רגע לאחר השיפת קמפיין מיתוג וסמל חדש, הציגה יגואר קונ־ספט בשם "טייפ 00", רמז לכיוון שהיא מתעתדת לקחת בעידן החשמלי. עיצוב בריטי קלאסי, כורסאות עור חום רכות במיוחד ומקטורן אלגנטי – אאוט. מינימליזם, קווים חדים, ברוטליסטיים כמעט – אין.

האם זה ההימור הנכון? אנחנו חושבים שלא. זו לא היגואר שהכרנו ואהבנו, וזה בפירוש מהלך לא ברור ומעורר תמיהה. אבל אם הלקוחות לא באים, איזו ברירה נותרה לה? יודעים מה, אם זה יחזיר את המותג למרכז הזירה, אנחנו מוכנים לזרום. רק בחייאת, תחליפו משרד פרסום.



ה־XK120 הייתה לא פחות ממהפכה: עיצוב מודרני מרהיב, מהירות מרבית של 120 מייל לשעה (ומכאן השם) - המכונית המהירה ביותר בעולם באותה תקופה





מערכות מתקדמות פורצות דרך לא מתכננות את עצמן

הן זקוקות למוחות מבריקים שיובילו אותן

יצרנו את תכנית הכשרת מהנדסי מערכת,
שתשלב עבודה מעשית עם תואר שני יוקרתי

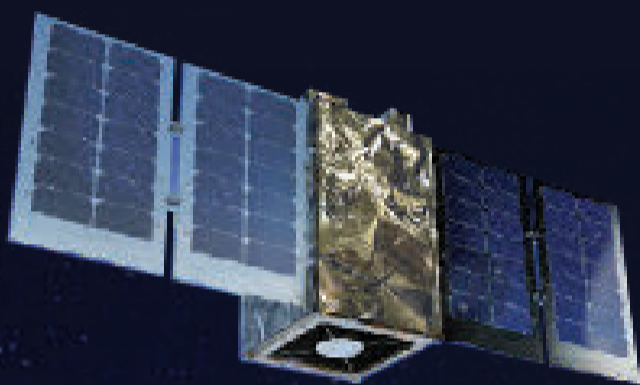
מה אנחנו מציעים לך?

- לימודי תואר שני בהנדסת מערכת במימון מלא בטכניון
- עבודה מעשית בפרויקטים פורצי דרך בתעשייה האווירית
- ליווי של מיטב המהנדסים והמהנדסות
- שילוב עבודה מעשית והעסקה מהיום הראשון כעובדי חברה

• הקבלה לתכנית מותנית בעמידה בתנאי הסף של הטכניון

הטכניון

ביה"ס ללימודי המשך
של הטכניון ע"ש עזריאלי



להרשמה
סרקו קוד:





סערה מושלמת

את הפודיום הראשון שלו בפורמולה 3 השיג נהג המרוץ הישראלי ירין שטרן על מסלול רטוב, שלא לומר מוצף. ולכן נראה לנו ממש טבעי לערוך לו היכרות מקרוב עם פורשה 911 דווקא על כביש חורפי גשום. וכדי לעשות את זה קצת יותר מעניין, בחרנו בשבילו את ה־GTS החדשה, עם הנעה היברידיה לראשונה בתולדות מכונית הספורט האגדית

ירין שטרן | צילום: עומרי גוטמן

איזו מכונית מופלאה זו פורשה 911. אין מי שלא גדל על סיפורי הגבורה של אלה שניסו לאלף את המכונית הפרועה הזו בשנות ה־80 וה־90. ככה זה כשלוקחים חיפושית



עם מנוע שמוצב ללא היגיון ממש מאחור, ומזריקים לו המון סטרואידים. אבל זה עבד לאורך עשרות שנים על המסלול, וזה עדיין עובד. 30 אלף ניצחונות (ספרנו) רשמה פורשה בכל הקטגוריות האפשריות בכל מדינה שיש בה מסלול מרוץ. וגם על שבילים ובשלג, וגם בדיונות של דקאר. אין עוד מכונית בהיסטוריה שיכולה להתגאות בכזו כמות של הישגים. אין אף אחת שאפילו מתקרבת.

היום? יותר משישה עשורים מאז נולדה, ויותר מ־1.2 מיליון יחידות שיוצרו מאז, היא מכונית הספורט (ממש ספורט) הפופולרית ביותר. ואם חשבתם שכמות כזו שמסתובבת בעולם תפגע בתדמית, במורניטיין, בנחשקות או באקסקלוסיביות, אתם טועים. בעיקר כי ה־911 יוצרה ומיוצרת במגוון כל כך רחב של גרסאות שיתאימו לכל אחד, בתנאי שלכל אחד הזה יש כיסים עמוקים.

היסטורית, גרסת ה־GTS נחשבת לאחת מהטובות בהיצע. סוג של תחנת ביניים בין קאררה בסיסית לטורבו ה־GT לסוגיהן, ה־2 וה־3 עם או בלי RS. מקום טוב באמצע, משהו שכל ילד סנדוויץ' כמוני יודע ומוקיר. אבל הפעם, במכונית שבה אני יושב כרגע, זה יותר מכך. שכן זו 911 ראשונה עם





רמולה 3, שהיה (סורפרייז, סורפרייז) בגשם. וכמעט התבקש שבים המבחן לפורשה 911, מכונית הספורט המפורסמת שמשום מה לא יצא לי לנהוג בה עד עכשיו, ירדו כמויות גשם ברמות של מונסון. כמות מים מצטברת שכמעט שיכנעה אותי לחבר לפילטר אוויר איזה שנורקל מאולתר.

תיכננתי לנסוע צפונה, אבל החלטתי להפנות את החרטום 180 מעלות דרומה בתקווה למצוא קצת אספלט יבש. ובשיוט כמעט חוקי על כביש 6, ה-GTS מרגישה נוחה ונעימה. שום דבר מיוחד למעט סביבת נהג מושלמת, והרגשה שאפשר להמשיך מאות קילומטרים בלי בעיה.

מילה טובה מגיעה גם למי שהרכיב את מאפייני המכונית הספציפית הזו והציג טוב טעם נדיר כיום. עם צבע מרכב שהוא בין ירוק-פיסטוק לאפור-בטון, חישוקים שחורים עם מנגנון נעילה מרכזי אהילה מכונית מרוץ שחיבת להחליף גלגלים מדי פעם בפיטס דמיוני, עם קאליפרים גדולים באדום.

גם בפנים מדובר בתאוה לעיניים. צבע אדום לתפרים, לשעון הזמן האנלוגי ולחגור רות הבטיחות, עור שחור וריפוני אלקנטרה כולל להגה.

אבל יש שתי הערות, למשל שבאופן אישי אני פחות אוהב את עיצוב פתחי האוורור בפגוש הקדמי. כן, כן, הם ללא ספק אפקטיביים בקירור המצננים והבלמים, מגדילים את כוח ההצמדה ומפחיתים את מקדם הגרר (0.27 לעומת 0.30 בקאררה הרגילה) – אבל ויזואלית הם פוגמים במראה הקלאסי. שנית, תמיד סיפרו לי שבכל פור-שה מתג ההתנעה ממוקם משמאל להגה. סוג

מערכת הנעה היברידית, צלם בהיכל עבור המכורים אבל צו השעה בהתחשב בתקני זיהום אוויר מחמירים. האמת היא שזה בכלל לא משנה, יש לי כרגע דילמות גדולות יותר.

תרגיל ברטוב

אני לא חסיד גדול של גשם ביום מרוץ ואם יש נהג תחרותי – ולא משנה באיזו קטגוריה – שאומר לכם שהוא כן, תדעו שהוא משקר. כן, אני מתכוון גם אליכם, נהגי הפורמולה 1 שמככים בסדרת הרוקו בנט-פליקס, שרוצים מסלול רטוב. יה, רייט, בטח. נהג מרוץ תמיד ישאף לסביבה שתהיה הכי צפויה ובטוחה שניתן, וזה טבעי כשדרישות התפקיד הן להיות על הקצה שבקצה לאורך זמן. הגשם לוקח את זה, הופך את המגרש להרבה פחות צפוי ולא רק כי האחיזה נמוך כה יותר, אלא כי היא גם משתנה כל הזמן ומחייבת לחוש אותה באופן קבוע. צריך לנסות ולנחש כמה יש ממנה ולהתאים את עצמך כל הזמן לא רק בין הקפה להקפה, אלא אפילו בין פנייה לפנייה. גם הסיכון הרבה יותר גבוה, שכן תשלום על הטעות הכי קטנה על רטוב לעולם יהיה גבוה יותר מאשר על יבש.

ועדיין, אי-אפשר להתעלם מכך שהגשם הופך את ההתמודדות למעניינת הרבה יותר. הוא מפריד בין הילדים לגברים ובין מי שמצליח לשמור על קור רוח בתנאים בלתי צפויים לבין מי שמסחרר עצמו לדעת. בכל מקרה, כבר חלף זמן מאז פשטתי את סרביל המרוץ, והרבה יותר מכך, מאחד השיאים של הקריירה שלי – הפודיום הרא-שון שהגיע במרוץ השני שלי אי פעם בפור-



תנוחת הנהיגה לא פחות ממושלמת, עם מושבים בעלי תמיכה (ירכיים, ישבן, מותניים) מהטובות שבהן נתקלתי מהצד האזרחי של באקט למרוצים



ארבעה דברים שצריך לדעת על פורשה 911 GTS

מי בעצם קונה GTS? עשירים שאין להם כסף לטורבו

ואם לא אותה, אז מה כן? מרצדס AMG GT נגיד

מה כיף בנהיגה על מסלול רטוב? כלום תכלס

איזו 911 הייתם קונים? 997.2 משנת 2012, GTS, ידנית



- < **מנוע:** בוקסר 6 צילינדרים, טורבו בנזין, 3.6 ליטר וחשמל
- < **הספק:** 541 כ"ס
- < **מומנט:** 62.2 קג"מ
- < **גיר:** 8 הילוכים כפול מצמד
- < **הנעה:** אחורית
- < **זינוק ל-100 קמ"ש:** 3 שניות
- < **מהירות מרבית:** 312 קמ"ש

שפורשה משלבת חשמל בדרגים אחרים כבר שנים רבות, זו פעם ראשונה שהוא מסייע להנעת המכונית האייקונית והמפורסמת ביותר שלה. מנוע הבנזין חדש לחלוטין, עדיין 6 צילינדרים בתצורת בוקסר, אבל בנפח גדול יותר (3.6 ליטר, עוד 600 סמ"ק) ועם מגדש בורד (ענק) לעומת כפול ב-GTS היוצאת. גם הוא נעזר בכוח חשמל ואמור לצמצם את השהיית הטורבו. המנוע החשמלי (54 כ"ס) משולב בתוך תיבת שמונה הילוכים כפולת-מצמד ומסייע לא רק ברחף, אלא גם אחראי על הנעת מנוע הבנזין ומיחזור אנרגיה לסוללה הזעירה (1.9 קוט"ש) שמלפנים.

כל העסק משחרר 541 כ"ס לגלגלים האחוריים, ולפחות אמיצים ויותר זהירים יש גם גרסה כפולת הנעה. על יבש זה יאפשר לכם לזנק ל-100 קמ"ש בשלוש שניות עגולות, נתון שעד לא מזמן היה שייך למכוניות-על קיצוניות מאיטליה, ומהיר ב-0.4 שניות מה-GTS היוצאת למרות תוספת של כ-50 ק"ג. השיפור גדל ככל שהמהירות עולה. ל-160 קמ"ש היא תגיע 0.8 שניות מהר יותר (6.8 שניות), במאוץ ל-200 קמ"ש היא תקצץ 1.1 שניות (10.5 שניות).

ואיך כל זה מתורגם לתחושות? אם לא היו אומרים לי שהיא היברידית, בחיים לא הייתי יודע. המנוע מרגיש כמו יחידה גדולה שנושמת אוויר בכוחות עצמה. אין שום השהיה והמעבר מלחיצה על המצמרת לרחף אדיר לפנים הוא מידי, באופן שעדיין לא פגשתי במנוע מוגדש. יש תחושה קבועה של עורף כוח,

של הומאז' למרוצי 24 השעות של לה מאן, שבהם הנהגים רצו אל המכוניות לקראת זינוק ונדרשו להניע ביד שמאל תוך שילוב להילוך ראשון ביד ימין. נוח יותר כשהמתג שם. אבל אם כבר קלאסיקה, למה המתג נראה כאילו נגנב ממשפחתית יפנית-קוריאנית-ליסינג-לבנה?

כמו בכל מכונית כיום, יש לוח מחוונים דיגיטלי מלא (12.6"), במקום מד סל"ד אנלוגי במרכז עם צמד צגים דיגיטליים מצידיו ב-911 הקודמת. אני מעדיף את זה ככה, כשהתצוגה ברורה יותר עם מד סל"ד החשוב במרכז וקו אדום בשעה 12, כמו במכוניות מרוץ. מימין יש מד טמפרטורת מים, שמן, סוללה ומצב דלק. משמאל, לחץ אוויר וטמפרטורה של הצמיגים. נפלא. ויש גם מסך מגע (10.9") שבו אפשר לקבל נתונים מפורטים עוד יותר אם זה מעניין אתכם, וגם סוללת מתגים תחתיו, כולל למערכות מכאניות ולבקרת האקלים. מעולה.

סיפרו לי שאצל פורשה, בעיקר הון הספורטיבי ולא זן הפנאי (מקאן וקאיון, אהמממ), המכוניות מרגישות כאילו נתפרו במיוחד עבורך, הנהג. וצדקו. תנוחת הנהיגה לא פחות ממושלמת, עם מושבים בעלי תמיכה ירכיים, ישבן, מותניים) מהטובות שבהן נתקלתי מהצר האזרחי של באקט למרוצים. גם שדה הראייה מצוין, עם תצפית מושלמת על צמד הכנפיים הבולטות מלפנים, וצמד הרכיים השמנמנות שקצותיהן המעוגלות מציצות אליי במראות הצד.

החשמל יסייע

כבר דיברנו על זה. החדשה הגדולה ביותר כאן היא מערכת ההנעה, ועל אף

על אספלט רטוב ומאובק מהמדבר הקרוב
 בעמפרטורה נמוכה יחסית, רמת האחיזה
 דומה להליכה על מרצפות שיש שעברו
 הברקה עם חמאה מותכת. ה־GTS לא
 מפסיקה להחליק בתנאים האלה, כמה
 שרק ארצה ובכל מהירות שאבחר

והרגשה שהמנוע מתחנן שיאפשרו לו
 לטפס לקו האדום תוך תרועת קרב מצמד
 האגוזים. זו מכונית שמסוגלת לשייט
 בקלות בקרבת ה־300 קמ"ש - כך
 שהמהירות שבה נהגתי על כביש 6,
 ושאינ טעם לפרט כאן, הרגשה כוחילה
 איטית. גם עבורי, גם עבורה.
 דווקא תיבת ההילוכים פחות מהירה
 מהצפוי, בעיקר בהורדת הילוכים. אולי
 הציפיות גבוהות מדי, ואולי זה פשוט אף
 פעם לא יהיה מושלם. בכל מקרה, תיבה
 ידנית כבר לא תוכלו לקבל ב־GTS. זהו,
 פורשה ויתרה כאן. אל תשאלו אותי על
 צריכת הדלק. זה מעליב.

שדה קרב

הגשם ממשיך להציף ואני מוצא זמן
 להתעמק קצת במערכות המכאניות
 המתקדמות שה־GTS מצוידת בהן באופן
 תקני. למשל, מתלים נוקשים יותר שמני-
 מיכים מעט את המרכב, היגוי אקטיבי
 לגלגלים האחוריים ודיפרנציאל מוגבל
 החלקה מאחור. לדברי פורשה, כל השי-
 נויים האלה עוזרים לה לחתוך 8.7 שניות
 להקפת הנורבורגרינג בהשוואה ל־GTS
 היוצאת. גם בשביל פחות מזה הייתי מוכן
 למכור את אחותי הקטנה. סורי סיס.

שינוי נוסף נוגע לצמיגים רחבים בסנ-
 טימטר מאחור, עם גומי דביק במיוחד
 (גודייר איגל F1 סופר ספורט R), אבל הם
 מתאימים לתנאים יבשים. על אספלט רטוב
 ומאובק מהמדבר הקרוב בטמפרטורה נמו-
 כה יחסית, רמת האחיזה דומה להליכה על
 מרצפות שיש שעברו הברקה עם חמאה
 מותכת. ה־GTS לא מפסיקה להחליק
 בתנאים האלה, כמה שרק ארצה ובכל
 מהירות שאבחר.

ודווקא בתנאים הכליך מאתגרים
 הללו, ה־GTS פורחת. היא מחייבת את
 הנהג להבין את הפיזיקה באופן כללי,
 ואת זו שפועלת עליה באופן פרטי, עם
 חלוקת משקל בנטייה לאחור עקב מיקום
 המנוע. אבל ברגע שאתה מבין את זה, קל
 לגלות את היתרונות. אין למשל צלילת
 חרטום מוחשית תחת בלימה חזקה, מה
 שמאפשר גם לגלגלים האחוריים לקחת
 חלק פעיל בהאטה. חלוקת המשקל הזו גם
 מאפשרת לפתוח מצערת מוקדם הרבה
 יותר מברדרך כלל כי מאחור יש יופי של
 אחיזה. ובעיקר יש המון משוב מכל פרט
 ותחושת חיבור לכל מערכת, דרך הידיים
 על ההגה (סופר־מדויק, עם משקל נכון)
 מהגלגלים הקדמיים, דרך העכוז
 מהאחוריים, כך שאתה יודע בכל מאית
 שנייה מה בדיוק קורה מתחת. התוצאה
 היא המון ביטחון לנהג, פעולות נכונות
 יותר שלא תחת לחץ והתקדמות מהירה
 יותר כתוצאה מכך.

בינתיים מתייבש. אני נכנס בחזרה ל-
 GTS, מצלצל למפקדת העליונה להודיע
 שלא אגיע לארוחת שיש, מפנה את האף
 לכיוון הירידה לים המלח. את מה שהיה שם
 ביני לבינה אשמור לשנינו, אבל אני יכול
 להישבע שזו הייתה החוויה המטריפה ביותר
 שהייתה לי עם מכונית על כביש ציבורי.
 כל מכונית, כל כביש, כל ציבורי. כן היב-
 רידי, לא היברידי, כן 1.4 מיליון שקל
 לתענוג או לא כמו במקרה שלי. זו שלמות
 מוטורית.



LBX

THERE ARE NO SHORTCUTS IN TRUE LUXURY.

ליהנות מיוקרה אמיתית בלי קיצורי דרך גם בקרוסאובר הקומפקטי של לקסוס.
עכשיו באולמות התצוגה!

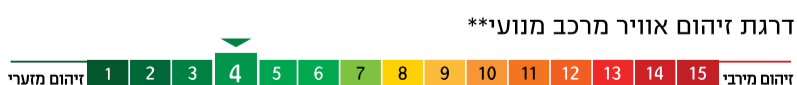


*9966

לעומק התודעה

lexus.co.il

IT'S A LEXUS.



דרגת זיהום אוויר	צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ*	דגם
4	משולב	LBX EMOTION



רמת האבזור הבטיחותי	תיאור הדגם	קוד דגם
7	LBX EMOTION	336

* נתוני צריכת הדלק הינם לפי בדיקות המעבדה תקן EC 715/2007, נתוני צריכת הדלק בפועל עשויים להשתנות בהתאם לתנאי הדרך, האקלים, תחזוקת הרכב, מאפייני הנהיגה ויכולים להגיע לפער ביחס לנתוני היצרן. ** הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009.



PEUGEOT 408

פאסטבק מעוצב ואלגנטי
בעל מרווח פנימי גדול במיוחד



BRUCKNER YAAR LEVI

מ-184,990 ₪

מימון עד 100,000 ₪ ב-60 תשלומים
ללא ריבית והצמדה!

לתיאום נהיגת מבחן:

***4989**

מקבוצת לובינסקי

*כפוף לתקנון ולאישור הגורם המממן. המחיר מתייחס לדגם Allure Pack 1.2L 130hp 408. לא כולל אגרת רישוי בסך 2,643 ₪ לפי מחירון 03/2025. בכפוף לתקנון.

רמת האבזור הבטיחותי																
רמת בטיחות גבוהה	8	7	6	5	4	3	2	1	0	רמת בטיחות נמוכה					רמת האבזור הבטיחותי	
															3	
נתוני צריכת דלק*																
דרגת זיהום	צריכת דלק משולבת (ליטר ל-100 ק"מ)*		תיאור הדגם													
14	6	משולב	408 Allure Pack 1.2L 130hp													
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 הדלק המפורטים הינן מבדיקות מעבדה שהתקבלו מהיצרן. נתונים אלו, מושפעים, בין היתר, אך לא רק, מתנאי הדרך, מזג האוויר, מתחזוקת הרכב מאפייני הנהיגה ולכן עלול להיווצר פער בין נתוני המעבדה לנתונים בפועל, הנתונים נועדו לשם השוואה בין הדגמים השונים. להרחבה ניתן לעיין בספר הרכב