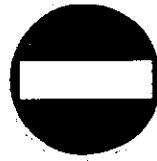
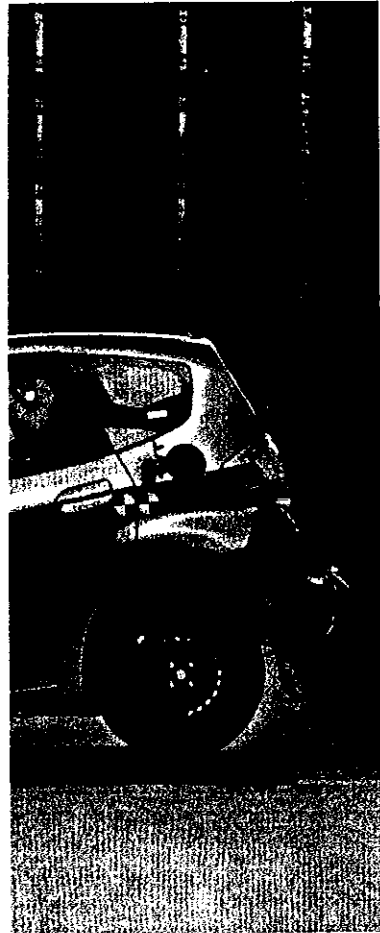


גוגל
הצג גוגל
לצפיית חפץ



ריפוי ברזיקה

אם גם אתם השתכנעתם לעבור למכונית קטנה כי היא חסכונית יותר ואפילו בטוחה, למכון בטיחות אמריקאי יש חדשות בשבילכם: תשכחו מוכבי הבטיחות המוכרים לכם. הדוד סם יוצא למתקפה חזיתית נגד התקנים האירופיים לבטיחות, וטוען שהקומפקטיות החדשות אמנם בטוחות יותר מבעבר, אבל משקל המכונית עדיין עושה את ההבדל



כבטיחות ברזיקה הגדול כן קובע. המכון, שעורך בעצמו מבחני ריסק לכל מכונית חדשה שנמכרת בארה"ב ועושה זאת לפי התקנים המחמירים של המכון האירופי, החליט שלא להסתפק הפעם בריסק המכוניות מול מחסומים, אלא לבצע ריסק "מהחיים".

לפני שנמשיך, כראי בעצם להבין איך כל העסק הזה עובד. המבחן האירופי, חשוב לציין, מרסק רק מכוניות מאותו סוג. כלומר, כמות הכוכבים של יונדאי גטס, לדוגמה, תיקבע לאחר שתתנגש ביונדאי גטס אחרת או במכונית מסדר גודל דומה. אף אחד לא בדיק, למשל, מה יהיה מצבם של נוטעי יונדאי גטס אחרי שיתנגשו, ננית, בהאמה אבל בשביל זה בריוק יש לנו את הרוך סם.

לא צריך להיות גאון גדול כדי להבין שב-תאונה בין מכונית כבדה לקלה תהיה השנייה בצרות. אבל כעת מתברר שהבעיה גדולה לא רק במפגש של ג'יפ גדול וכבד עם מכונית פרטית, אלא גם בין מכונית גדולה וקטנה. כל הכוכבים שהרעף בשנים האחרונות מבחן הריסק האירופי על דור המכוניות הקטנות החדש היו רק חלק קטן מהסיפור. הן ייצגו רק את רמת ההגנה של הרכב הקטן כאשר הוא מתנגש ברכב דומה. כעת מתברר שהם הופכים לממש חסרי ערך בתאונה עם רכב לא גדול במיוחד. טיווטה יאריס, למשל, קיבלה חמישה כוכבים במבחן האירופי: הם לא שווים דבר בתאונה עם הונדה אקורד אמריקאית, שלא גדולה בהרבה מהדגם האירופי שנמכר גם בארץ.

אנשי המכון האמריקאי לקחו שלוש מכוניות קטנות שזכו אצלו לציון הגבוה ביותר כאשר נבחנו לכך - טיווטה יאריס (שברגם האמריקאי יש לה ארבע דלתות ותא מטען נפרד), הונדה פיט (שנמכרת בארץ בשם ג'אז) ומרצדס סמארט (מהדגם החדש, שעוד לא הגיע לארץ), וריסקו כל אחת מול מכונית מנהלים - כלומר מכונית גדולה יותר - של אותו יצרן. המכוניות הקטנות דווקא מול הונדה אקורד (בדגם האמריקאי), מרצדס C קלאס וטיווטה קאמרי. מבחן נערך

של כ"מ"ו או סמארט של מרצדס הראו שגם מי שיכול להרשות לעצמו יכול להעדיף מכונית קטנה, אופנתית, קלה לנהיגה ולחניה, חסכונית וירוקה. המיני המקורית, כמו קטנות מפורסמות אחרות כפיאט 600, היו מכוניות לכל פרעל. המיני החדשה, כמו דור הקטנות יוקרתיות החדשות של אלפא רומיאו ואאודי, נועדו לפועלי הייטק ושאר בעלי מקצועות חופשיים שמוכנים לשלם גם עבור דברים טובים שבאים באריות קטנות.

גם בישראל זינק חלקן של הקטנות בשוק. מכוניות כמו יונדאי גטס, דייהטסו סיריון ומאי ודה 2 הפכו נפוצות כבבישים ובקטלוגים של חברות הליסינג יותר מאי פעם, לא פחות מרגמי ה'1,600 סמ"ק המשפחתיים - פעם הבחירה הקלאסית של הנהג הישראלי.

חלק גדול מהפופולריות ומשינוי התרמית של המכוניות הקטנות נבע מהתחושה שהן כבר אינן מסוכנות כבעבר ולא ראיות עוד לכינוי המולול "קופסאות סרדינים". היום יש כבר לכולן לפחות שתי כריות אוויר ולרבות אפילו שש. חוץ מה' דגמים של הגטס, לכולן יש ABS נגד החלקה בבלימה וכמעט כולן כבר מצוידות, אפילו כסטי נדרט, במערכת בקרת יציבות (ESP). גם מבחן הריסק האירופי, יורוונקאפ, הראה בבירוקותיו החוזרות ונשנות עד כמה שופרה הבטיחות של המכוניות הקטנות. אם כאשר החלו המבחנים באמצע שנות ה-90 קיבלו רבות מהן כוכב או שניים והוכרו כמסוכנות, הרי שירותיהן המודרניות, כמו מאזדה 2 או טיווטה יאריס, זכו לארבעה ואפילו לציון חמישה כוכבים, שהוא גם הציון המרבי. התברר שיצרני הרכב למרו לבנות מכוניות קטנות בטוחות, כך שאפשר ליהנות ממכונית זולה וחסכונית ברלק גם בלי להתפשר בהגנה מפני תאונות דרכים. או שלא.

תאונות מחזור

מבחן הריסק שערך המכון לבטיחות בדרכים של חברות הביטוח האמריקאיות (IIHS) הראה שציוני מבחן הריסק האירופי מטעים, ולפחות

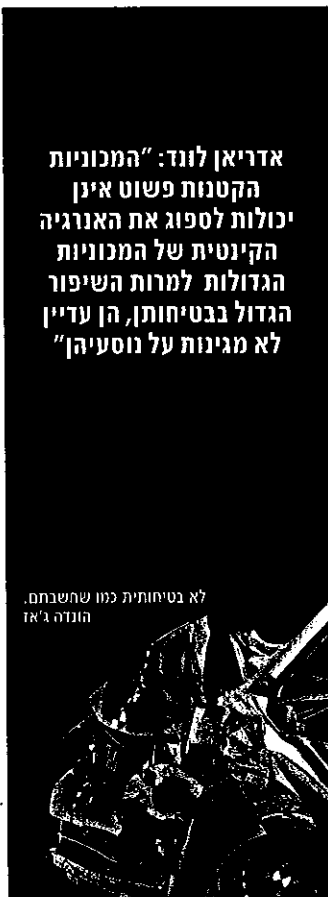
||| אודי עציין



טיווטה יאריס הכחולה וינקה ממקומה במהירות. מולה האינצה טיווטה קאמרי אדומה לקראת מפגש בלתי נמנע. העובדה שה-תאונה הזאת עמדה להתרחש

במעברה של ארגון הבטיחות של חברות הביטוח האמריקאיות בארלינגטון, וירג'יניה, רק הבטיחה שהדם היחיד שיישפך כאן יהיה של כובות הניסוי. אבל כאשר התרחשה הפגיעה, אל מול המצלמות והחיישנים, התברר שעוד משהו התנפץ כאן. לא הרחק מבית הקברות הלאומי של ארצות הברית נקבר באותו יום מיתוס נוסף שהולך וצובר תאוצה בשנים האחרונות: שהמכוניות הקטנות סיגרות את פערי הבטיחות מול המכוניות המ-שפחתיות.

כשנים האחרונות הפכו המכוניות הקטנות מאופציות תחבורה זולה ועממית למכונית שיכולה להיות גם נחשקת. מכוניות כמו המיני החדשה



לא בבטיחותית כמו שחשבתם. הונדה א'א



הונדה ג'אקו (1,100 ק"ג)
מתנגנת באקורד (1,500 ק"ג).
האמריקאים רואים כוכי
בטיחות נופלים
צילום: ihs

האנרגיה גרמה לבינהן למכוניות הקטנות מצטמצם. התאונה תהיה עדיין קשה, אבל תוצאותיה יהיו חמורות פחות.

הבעיה העיקרית היא הפרשי המשקל בין המכוניות הקטנות לגדולות. מתברר שאף כריח אוויר לא מספיקה כאשר המכונית דוהרת מול מכונית שמשקלה יכול להיות כפול. בתאונה שבה דימה המכה, ב"ב 64 קמ"ש, הדפו המכוניות הגדולות את הקטנות לאחור במהירות של 21 קמ"ש, כך שלמעשה אירעה ההתנגשות כאשר הקטנות נוסעות במהירות של 85 קמ"ש והגן דולות ב"ב 43 קמ"ש. זה אמר שההכות שהופעל עליהן היה כפול מאשר במכוניות הגדולות. מכאן התוצאות הקשות.

ל"אנשים יש סיבות טובות לקנות מכוניות קטנות – הן חסכוניות וזולות, אבל זה בא על חשבון בטיחות, סיכום זוכי "החלק מהמכוניות הקטנות מגינות על נוסעיהן טוב יותר בתאונה מאחרות, כך שבהחלט כדאי להשוות את התוצאות שקיבלו במבחני הריסק שבמהם נבדקו לברן. אבל המכתמים האלה מייצגים רק את רמת ההגנה שהן מעניקות בתאונה מול מכוניות במשקל דומה. מול מכוניות כבדות יותר יש לכל הקבוצה הואת בעיה, בגלל עוצמת הכוחות שמופעלת עליהן".

או מה עושים? אנשי המכון לא יוצאים בהמלצה גורפת שלא לרכוש מכוניות קטנות, אך מכוונים את האמריקאים שמחפשים מכוניות חסכוניות למכוניות היבריוריות, המצוידות במנוע חשמלי לצד מנוע בנזין. בטיחות האמריקאי יש 27 דגמים כאלה, מהאניסטיס המשפחתית של הונדה ועד רכבי כביש שטח ענקיים של שכרילס, קאריילק, קרייולר ודורג'. בישראל החברות הולדה ביותר היא האיניסיטי החרשה, אבל גם היא עולה 130 אלף שקל, יותר מכל המכוניות הקטנות ויותר מהרגמים הבסיסיים של המכוניות המשפחתיות. נראה שהקלישה החבוטה, תרתי משמע, של "סעו בוהירות" מעולם לא הייתה כה אקטואלית לנהגי מכוניות קטנות. ■

היו שונות. הקאמרי הוכיחה כי תגן היטב על נוסעיה בתאונה קשה עם מכונית קטנה. היא ירדה הראתה כי מצב הפוך לא יתרחש. תזוזה רבה של מוט ההגה הביאה לפגיעות ראש, צוואר ורגליים. גם כאן קיבלה המכונית הקטנה את הציון "גרוע" הגדולה את הציון "טוב".

צו ריסוק

הנחמה הקטנה והיחידה שיכולה להיות לנו היא שבארץ הגורל של מכונית נפוצה קטן יותר משל המכוניות הגדולות ששימשו בניסוי. ישראלים קונים הרבה יותר מכוניות משפחתיות קטנות וקלות יותר ממכוניות מנהלים, כך שפעד

כחיים האמיתיים. בהתנגשות צמד המרצס, הועפה הסמארט באוויר ואחרי שנחתה עשתה סיבוב של 450 מעלות. ה"נהג" ספג פגיעות ראש קשות, תא הנוסעים התעוות, הסמארט כתה לציון "גרוע" לעומת "טוב" ל-C קלאס. הסמארט היא המכונית הכי קטנה שבהגן, כך שהתור צאות שלה לא מפתיעות, אמר דיוויד וובל, סגן נשיא המכון. "אבל בסוף היא קיבלה אותו ציון כמו ההונדה הקטנה, כי אנתנו לא יכולים להבחין בין גרוע לגרוע יותר. בשתייה הצפי הוא לפגיעה קשה כמפגש עם מכונית גדולה". תוצאות ההתנגשות של צמד הטויוטות לא

במהירות של 64 קמ"ש ודימה תאונת חויתיות בין המכוניות הקטנות לגדולות.

התוצאות היו קשות. בעוד שכובות הניסוי במכוניות הגדולות כמעט שלא ספגו נזק או זעזוע משמעותי, מצבן של "נוסעי" המכוניות הקטנות היה גרוע בהרבה. בכל שלושת המקרים ספג גוף המכוניות נזק רב יותר, ובתאונה אמיתית היו נוסעיהן נפצעים פציעות קשות.

"המכוניות הקטנות פשוט אינן יכולות לספוג את האנרגיה הקינטית של המכוניות הגדולות", מסביר אדריאן לונג, נשיא המכון. "למרות השיר פור הגרול בנטיחותן, הן עדיין לא מגינות על נוסעיהן בתאונה מול מכוניות גדולות. החיים האמיתיים מוכיחים את זה: ב"ב 2007, למשל, שיעור ההרוגים בתאונות בקרב נוסעי מכוניות קטנות בנות שנה עד שלוש שנים היה כפול מזה של נוסעי מכוניות גדולות".

כה, למשל, עמר שיעור ההרוגים בתאונות לרכב בודד על 35 למיליון לעומת 11 מיליון במכוניות גדולות. אפילו במכוניות בינוניות, משפחתיות במושבים ישראלים, היה השיעור נמוך ב"ב 17 אחוז מאשר במכוניות קטנות. גם בתאונות בין מכוניות עמר שיעור ההרוגים במכוניות הקטנות על 44 למיליון לעומת 48 במשפחתיות ו"ב 35 במנהלים.

גם נתוני התביעות של חברות הניסוח האמריקאיות מוכיחות את זה. כאשר משקללים את מספר תביעות הנוסעים ואת חומרתן, מקבלים את הציון 193 בקטנות לעומת 147 במנהלים, כאשר הממוצע בשוק הוא 100.

בהתנגשות של ההונדה הגדולה לעומת ההוני דה הקטנה, למשל, גוף האקורד הגדולה כמעט שלא התעוות, הבעיה היחידה הייתה פגיעה של ראש הנהג בהגה, למרות התנפחות כריות האוויר. זה הוריד את הציון שלה בריסק ל"מתקבל על הרעה". ה"ג'אקו", מצד שני, קיבלה את הציון "גרוע", אחרי שגופה התעוותה, כולל בשטח ההישרדות סביב הנהג, שספג פגיעות קשות בראשו ובעצם השוק. מומחי המכון קבעו שהפגיעות שספגה בוכת הניסוי משולות לפגיעה קשה בתאונה דומה

גלגל הצלה

אז איך בוחרים את האוטו הכי בטוח? רמז: לכו על זה שנראה כמו מרכבה סימן 4

מהמטצע מאודוה 2 הסימולרית, לעומת זאת קצרה (3.89 מטר) וזריחה יותר קלה (רק 980 ק"ג). פיאט פנדה, המכונית הזולה בארץ, ודומה לה במשקלה, אבל קצרה ב"ב 40 ס"מ משמעותיים. בניגוד למאודוה יש לה רק שלושה כוכבי בטיחות, שניים פחות מהרפיות. אם אתם מחפשים מכונית משפחתית עממית, הפורד פוקוס סדאן (4.49 מטר, 1,300 ק"ג, 5 כוכבי בטיחות) היא כנראה המטיבית ביותר טריטה קורולה מעט ארוכה יותר (4.54 מטר), אבל מעט קלה יותר (1,280 ק"ג). גם רנו מגאן יכולה להיות אופציה, עם 4.5 מטר אורך, 1,250 ק"ג משקל, ו"ב כוכבי בטיחות. אם אתם מחפשים שילוב בין השניים, לכו על מיני ואן קטן כמו סקודה רומסטר (4.21 מטר אורך, 1,215 ק"ג, אבל 5 כוכבים רק עם 6 כריות אוויר שאינן סטנדרטיות).

אלא אם הספקתם למכור את תיק המניות שלכם לפני המשבר, תוצאות מבחן הריסקו החורש רק הופכות את ההחלטה על רכישת מכונית חדשה למורכבת יותר עבורכם. המסנה העיקרית היא שלא צריך להתעלם מה תוצאות שקיבלו המכוניות שאתם מתעניינים בהן במבחני הריסק שבהם נבחנו לברן, אבל מומלץ ללכת על מכונית כבדה וארוכה יחסית לשאר האפשרויות. אם אתם נעניין של מכונית קטנה חדשה, פיצו 207 היא הכבדה ביותר (1,170 ק"ג, 4.03 מטר אורך) וסיאט איביה (1,150 ק"ג, 4.05 מטר אורך) היא הארוכה ביותר. לשתיהן, כאשר הן נמכרות עם 6 כריות אוויר ותוספת של 2,000 שקל בסיאט, סטנדרט בפיצו, יש 5 כוכבים במבחן הריסק האירופי. סקודה פאבלי; אופל קורסה, ורנו קליאו גם הן כבדות וארוכות