

מבחן דרכים

יובל קוה



מי כאן הבוסית?

ארבע מכוניות מנהלים השתתפו בנסיעת מבחן והוכיחו רמה גבוהה של נוחות וביצועים. הקרב היה צמוד, אבל בסוף המסע הוכתרה המנצחת הגדולה



אופל אינסיגניה (מימין), סטרואן C5, פולקסווגן פאסאט ופורד מונדיאו. אימויות אובייקטיביות שפורצות החוצה

רשמה במבחן הזה צייכת דלק של 6.9 ק"מ לליטר, 30% יותר מפולקסווגן פאסאט. אני מניח שבנונה רגועה יותר היא תהיה חסכונית יותר, אלא שהפאסאט תהיה מצדה חסכונית עוד יותר. מונדיאו היא הבחירה הנכונה לחובבי נהיגה זו המכונית האתלטית ביותר במבחן הזה. התנהגות הכביש שלה היא פשוט תענוג, וזה לא בא על חשבון נוחות נסיעה. לוכתה נציין גם מרחב פנימי מצוי, הטיב ביותר מבין המתמודדות. **לחבתה נציין שהיא לא נותנת תחושה יוקרתית ומרדנית כמו הפאסאט.**

סטרואן C5

נוחה ומעובבת להמליא

1.6 ליטרים טורבו, רמת נימור 'קומפורט', 175 אלף שקל
עם מוצא צרפתי ומנוע בנפח 1.6 ליטרים בלבד, התייצבה סטרואן C5 למבחן הזה על תקן האנדרדוג. אלא שמהר מאוד התברר ש-C5 טמגלת להתחרות בכבוד בכל שאר הכלבים כאן.

איכותית לא אומר הכי אמינה. המבחן שלפניכם לא מתייחס - ולמעשה לא יכול להתייחס - לנושא האמינות לטווח רחוק.

פורד מונדיאו

אתלטיה מענגת

2.0 ליטרים טורבו, רמת נימור 'סטינג'יה', 184 אלף שקל
מכונית המנהלים של פורד עברה מתיחת פנים וקיבלה מנוע טורבו ותיבת הילוכים חדשים. הגה, גם לפורד (ולא רק לפולקסווגן) יש תיבת הילוכים רובוטית עם שני מצמרים. התיבה הזאת פועלת היטב ובשילוב עם המנוע החזק - 240 כ"ס - מתקבלים ביצועים אדירים. התאוצה ל-100 קמ"ש היא מהירה ביותר בחבורה הזאת - 7.4 שניות. זה נתון שפעם אפשר היה להשיג רק במכוניות ספורט מחיר של חצי מיליון שקל פלוס. את המחיר שלמספרים בתחת הדלק, מונדיאו

והתוצאה היא מכונית צנועה ושמרנית למראה. יותר מדי צנועה ושמרנית למראה. הפאסאט החדשה מרשימה פחות מהפאסאט הקודמת. ובעיניי זו התמצה. ויש עוד בעיה. הפאסאט החדשה יקרה ב-190 אלף שקל מקבלים בקרת שיוט, בקרת אקלים וחישוקים קלים - אבל אין חלון שמש בנג, אין חיישני חנייה, אין ריבורית בלוטות' ואין מראות מתקפלות. כדי לקבל את כל אלה (ועוד) צריך להתכבד ולהוסיף 40 אלף שקל ולקנות את הפאסאט בנרשת פרימיום (230 אלף שקל). עכשיו לדברים הטובים. **הפאסאט החדשה המפורשת, ליתר דיוק, היא המכונית הטלוויזית ביותר במבחן הזה. זה אומר שהמכונית האלקטרוניקה עובדות באופן הכי חלק ונעים. זה אומר שבתוך האוטו הזה יש מציגות חנייה, מרגישים את זה בכל תפעול של ההגה והרוחשת. בכל עצימה וזינוק, בכל נסיעה, פאסאט היא לא המכונית הכי ספורטיבית כאן, ולא הכי חזקה, אבל היא המכונית הכי איכותית. שינו לב - הכי**

בסוף היום הזה, אחרי כמעט 400 ק"מ של נהיגה, לא חשתי עייפות. המכונית ניהת האלה - 'משפחתיות גדולות' או 'מנהיג לים' בארצות-ישראלית - מצליחות לספק רמה גבוהה של נוחות ובידור רעשים. רוצה לומר, אלה לא רק הממרים והתופעה המרשימה. יש במכוניות האלה איכויות אובייקטיביות שפורצות החוצה ובאות לידי ביטוי בנהיגה ממושכת ואינטנסיבית.

פולקסווגן פאסאט

צנועה ושמרנית

1.8 ליטרים טורבו, רמת נימור 'קומפורטליין', 190 אלף שקל
הרור השביעי החדש של פולקסווגן פאסאט, הקלאסיקה הכמעט נצחית של מכוניות המנהלים. או מה הבטורה של הפאסאט החדשה בטת לא העיצוב החיצוני. הפאסאט החדשה קיבלה את הגייל החדש של פולקסווגן, זה עם הפסים לרוחב,

למבחני דרכים קודמים - "כבישים" www.kvishim.co.il

בנהיגה בפועל. צייכת הילוך גרועה בהתאם - 7.1 ק"מ לליטר בנסיעת המבחן. מתחת לכוח הזה מסתתרות מכוניות טובה, אבל לא מבריקה. **אינסיגניה היא לא מכונית טלוויזית ובטח לא מעורבת כמו הפאסאט** ואפילו לא כמו הסטרואן והפורד. בכוח הנס הזה יש קסם. אני מודה שעלי הוא פחות עובד. אני רוצה גם לציין שנחות הנסיעה באינסיגניה טובה, מרחב הפנים טוב, מפתח תא המטען צר, עיצוב הפנים מעט כזה וקודר ומעט צפוף בפרטים.

הפרס הולך לפאסאט

המכונית הטובה ביותר במבחן הזה היא פולקסווגן פאסאט. נקודה. למרות העיצוב המאכזב, **מספקת הפאסאט הכי הרבה מותג.**

עכשיו צריך לדבר על המחיר. האם אתם מוכנים לשלם את הפרמיה תמורת **האיכות והמותג** אם לא, לכו על הפורד מונדיאו. היא פחות יוקרתית ויותר שתייגית דלק, אבל היא מאובזרת היטב, זריחה מאוד ונהדרת לנהיגה. נשארנו עם הסטרואן והאופל. בשתייהן אפשר להתאהב. בכו בזכות תחושת השטיח המעופף וכו בזכות תחושת הפופא על תרד וסטרואריים. במי לבחור? אני מעדיף את הסטרואן. היא נעימה והגיונית יותר. אבל אם אתם לא חוששים מהוצאות דלק ומדו"חות מהירות, שייקח אתכם האופל.

השתתפו במבחן: איזיק דוידוביץ, עומר דויד ודניאל סקלי

לא רק המתלים. C5 היא בעלת המושבים הטובים ביותר בכל החבורה הזאת, מלפנים ומאחור. אי אפשר בלי מלה על העיצוב והמינוע - לסטרואן C5 יש עיצוב נהדר. המינוע של הרוזות הקורמים של המכונית היה נמוך, ובפני הרור החדש של המכונית ניצב אתגר שיקום לא פשוט.

אופל אינסיגניה

שריית וכונית

2.0 ליטרים טורבו, 175 אלף שקל
אינסיגניה מספקת תמורה מצוינת למחיר. 175 אלף שקל בלבד, ואכזר מקיף יותר מזה של פאסאט ב-190 אלף שקל. ואיך היא ניסתה? הביטו בעיצוב החיצוני ותבינו. לאופל אינסיגניה יש עיצוב שרירי כוחני. זה בריוק גם האופי שלה. מנוע של 220 כ"ס וכמעט 36 קמ"ש מייצר דחף בלתי נגמר. היא אולי לא המאיצה הכי מהירה כאן, אבל היא בטח המכונית החזקה ביותר

הנחיתות בהספק המרבי של המנוע (156 כ"ס) הציקה, אבל לא הפריעה מאוד. תיבת הילוכים (שש מהירות) לא עשתה בישות. כמו כל המתחרות במבחן, גם C5 מצוידת במגדש טורבו. המגדש רוחם יותר אוויר למנוע, מאפשר הורקת יותר דלק למנוע וכך למעשה מגדיל את הנפה האפקטיבי שלו. התוצאה היא כיצועים רומים למנוע בנפח כפול. מכונית החיסכון בדלק, כל עוד לא נועצים דורבנות, מתקבלת תוצאה ירודותית לארנק.

גם בתחום איכות הנימור, תחום רגיש בעבר בתוצרת הצרפתית, לא נפלה סטרואן C5 מהשאר. **נכון שהיא לא ברמה של פולקסווגן פאסאט, אבל היא בטח לא נופלת מפורד מונדיאו ואופל אינסיגניה.** בתחום הנוחות עשתה C5 בית ספר למתחרות. מערכת המתלים ההידרופנאומטית לא סוללת מחדש את הכבישים שלפני המכונית, אבל היא כהחלט מצליחה להעניק חווית נסיעה אחרת. וזה

המכונית הכי טובה היא פולקסווגן פאסאט. למרות העיצוב המאכזב, היא מספקת הכי הרבה מותג. עכשיו צריך לדבר על המחיר. אתם מוכנים לשלם תמורת האיכות והמותג? אם לא, לכו על הפורד מונדיאו



בחרו לכם מכונית מנהלים

אופל אינסיגניה	פורד מונדיאו	סטרואן C5	פולקסווגן פאסאט
מחיר: 175 אלף שקל	מחיר: 184 אלף שקל	מחיר: 175 אלף שקל	מחיר: 190 אלף שקל
נפח: 2.0 ליטר טורבו	נפח: 2.0 ליטר טורבו	נפח: 1.6 ליטר טורבו	נפח: 1.8 ליטר טורבו
הספק/סל"ד: 220 כ"ס / 5,300 סל"ד	הספק/סל"ד: 240 כ"ס / 6,000 סל"ד	הספק/סל"ד: 156 כ"ס / 6,000 סל"ד	הספק/סל"ד: 160 כ"ס / 4,500 סל"ד
מומנט / סל"ד: 35.7 קג"מ / 2,000 סל"ד	מומנט / סל"ד: 24.4 קג"מ / 1,400 סל"ד	מומנט / סל"ד: 24.4 קג"מ / 1,400 סל"ד	מומנט / סל"ד: 25.5 קג"מ / 1,500 סל"ד
תיבה אוטומטית בת שישה הילוכים	תיבה אוטומטית רובוטית (שני מצמרים) בת שישה הילוכים	תיבה אוטומטית בת שישה הילוכים	תיבה אוטומטית רובוטית (DSG) בת שבעה הילוכים
ביצועים			
תאוצה ת-0 ל-100: 7.8 שניות	תאוצה ת-0 ל-100: 7.4 שניות	תאוצה ת-0 ל-100: 9.8 שניות	תאוצה ת-0 ל-100: 8.5 שניות
מהירות מרבית: 240 קמ"ש	מהירות מרבית: 246 קמ"ש	מהירות מרבית: 210 קמ"ש	מהירות מרבית: 220 קמ"ש
צריכת דלק (נתוני מעבדה): 10.9 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מעבדה): 12.8 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מעבדה): 13.6 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מעבדה): 14.2 ק"מ לליטר
צריכת דלק (נתוני מבחן): 7.1 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מבחן): 6.9 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מבחן): 9 ק"מ לליטר	צריכת דלק (נתוני מבחן): 9.2 ק"מ לליטר
דרגת זיהום: 14	דרגת זיהום: 11	דרגת זיהום: 12	דרגת זיהום: 6
מידות			
בסיס נלגלים: 274 ס"מ	בסיס נלגלים: 285 ס"מ	בסיס נלגלים: 281 ס"מ	בסיס נלגלים: 271 ס"מ
נפח תא מטען: 500 ליטר	נפח תא מטען: 493 ליטר	נפח תא מטען: 439 ליטר	נפח תא מטען: 565 ליטר
משקל: 1,428 ק"ג	משקל: 1,569 ק"ג	משקל: 1,515 ק"ג	משקל: 1,442 ק"ג
אבזור			
מושב נהג חשמלי, חיישני חנייה אחוריים, בקרת שיוט, בקרת אקלים, חישוקים קלים	דיבורית בלוטות', חלון שמש בנג, מושב עם כונון חשמלי חלקי משולב בד ונור, חיישני נשם וחיישני תאורה, בקרת שיוט, בקרת אקלים, חישוקים קלים	דיבורית בלוטות', חיישני חנייה אחוריים, קדמתיים, חיישני נשם וחיישני תאורה, מתלים הידרופנאומטיים, בקרת שיוט, בקרת אקלים, חישוקים קלים	בקרת שיוט, בקרת אקלים, חישוקים קלים, חיישני נשם, כונון חשמלי חלקי למושב הנהג

237019

p-z

vollsvagen

16.6.11

merav