



רכב ותחבורה

חלמתי לקנות רכב — ולהישאר איתו לתמיד. הקונספציה קרסה

לפני 20 שנה, שמעתי מעמית על רעיון שנשמע מבטיח: לקנות רכב 'מהניילונים', ולשמור על נאמנות אליו במשך שנים ■ החלטתי ללכת על העצה, אבל בתוך שנים אחדות הרעיון קרס — ואיתו תיקונים שעלו עשרות אלפי שקלים

חגי עמית

התראות במייל

16 באוקטובר 2024 • 06:14

היה זה בספטמבר 2023, חודש לפני המלחמה. המסמך שהגיע אליי בוואטסאפ גרם לי לשפשף את העיניים. השורה התחתונה נקבה בסכום בלתי הגיוני בעליל: "סך הכל הצעה — 9,562 שקל, כולל מע"מ".

שבוע קודם לכן החל הרכב שלי לקרטע בכניסה ליישוב שבו אני מתגורר. הצלחתי להגיע איתו הביתה, אבל כדי להגיע למוסך עצמו נאלצתי להסתייע בגרר. בחרתי במוסך מורשה וחיכיתי לאבחון התקלה. לרגע לא דימינתי שגזר הדין יתקרב לסכום של 10,000 שקל. לא הייתה לי דרך להתווכח עם המספרים. התייעצתי עם מוסך נוסף, אבל בשקלול עלות הגרירה ממוסך אחד לאחר, הגעתי למסקנה שלא ישתלם לי להעביר את הרכב.

מעבר למכה הכלכלית, מדובר היה על לא פחות מכישלון של קונספציה מבחינתי. שנה קודם לכן הייתה זו משאבת הדלק ורכיבים נלווים לה שהלכו באותו הרכב. גם אז ספגתי נזק של כ-10,000 שקל, כרבע משווי הרכב לפי המחירון דאז. תיאוריה שלמה שפיתחתי בנוגע לקשר ביני לבין הרכב שלי ירדה לטמיון.

דאצ'יה דאסטר. הגשמתי חלום: להיות בעליו של רכב שטח גבוה — ועוד מהניילונים צילום: חגי עמית

"אוטו מסוג אוטו"

אפשר לומר שהקונספציה נולדה 20 שנה קודם לכן. עבדתי אז כמאבטח בכור הגרעיני בנחל שורק, ואחד מעמיתיי נהג להגיע לעבודה עם סובארו ליאונה ישנה. כשבחנו את הרכב בהתפעלות במהלך השמירות, הוא הסביר לנו כי אביו קנה את המכונית 'מהניילונים' בשנות ה-70 — ולאורך השנים נשאר איתו ביחסים סימביוטיים מופלאים.

הסיפור הפתיע אותי. גדלתי על ההבנה שהדרך הנכונה ביותר להתנהל עם כלי רכב היא לרכוש אותם כשהם בני שנה־שנתיים, לנסוע בהם כשנתיים, ולמכור אותם כשהם מגיעים לגיל ארבע. בדרך הזו אתה נוהג ברכב חדש למדי, ומוכר אותו לפני שהוא מתחיל לעשות בעיות. כך אתה גם חוסך את העלות הגבוהה של רכישת רכב חדש — ומדלג על השנתיים הראשונות עם הרכב, שבהן נפילת הערך היא הגדולה ביותר.

למרות זאת, חיבבתי את הרעיון של אותו מאבטח. הקונספט של נאמנות למכונית אחת במשך כמעט חצי יובל מצא חן בעיניי. כשהבטתי בסובארו הזו, חשבתי לעצמי שרכב שאינו מחליף ידיים וזוכה ליחס חם ומטפח — יתגמל בוודאי את בעליו בשירות נאמן.

דגמי סובארו ישנים. חלום שהתחיל בכור גרעיני צילום: דניאל צ'צ'יק

20 שנה אחר כך הגיעה ההזדמנות. חברה בשם דאצ'יה — מותג רומני במקור שנרכש על ידי תאגיד רנו — הגיעה לארץ והציעה לישראלים מכוניות חדשות במחירים שווים לכל נפש. גייסתי 90 אלף שקל והגשמתי חלום: להיות בעליו של רכב שטח גבוה — ועוד מהניילונים. אפשר לומר שההרגשה לנהוג ברכב שרק כמה מאות מטרים מופיעים על הספידומטר שלו גרמה לי להרגיש שאני צופה בחיים חדשים שבאים לעולם.

דגם הדאסטר שקניתי היה אמנם ידני ועם הנעה דו־גלגלית בלבד, אבל גבוה ובעל עבירות יוצאת דופן שנבחנה על ידי בלא מעט אתרים בדרום. בכלי הרכב הקודמים שהיו לי, תמיד האשמתי בתקלות את הבעלים הקודמים של הרכב — ואילו כעת סמכתי על כך שהרגל העדינה שלי על הקלאץ' והנהיגה המתונה שלי תביא לכך שהאוטו ישרוד לנצח.

דווקא היעדר הפאסון והאישיות המובחנת של המותג היה מבחינתי הגדרת האישיות בפני עצמה. היה לי פעם שותף לדירה שנהג להכין אחת לשבועיים ספגטי ברוטב עגבניות. כששאלנו אותו מה הוא מכין, הוא תמיד השיב "ספגטי ברוטב ספגטי". על אותו מטבע לשון הגדרתי את הדאסטר "אוטו מסוג אוטו". הדבר רק התעצם בשמונה השנים שהוא ברשותי, שבמהלכן אבק של 200 אלף ק"מ שקע לתוך הריפודים. חברים הייטקיסטים עם רכב חברה שנכנסים אליו, נזכרים בילדותם ואומרים בהתפעלות "יש לך אוטו עם ריח של פעם".

אם לא די בכך, קניתי את הרכב בלי לשלם על תוספות — חלונות חשמליים או מערכות התרעה בנסיעה לאחור. התוצאה מפתיעה את מי שכבר לא רגיל למכונות כאלו. חברה של הילדים שהחזרתי מחוג לפני כמה שנים, ישבה במושב האחורי נפעמת ואחרי כמה דקות נסיעה הצביעה על ידית החלון ושאלה אותי בסקרנות: "אבא של רוני, מה זה הדבר הזה?"

תא המטען של הדאסטר. בשמונה השנים שהרכב ברשותי, אבק של 200 אלף ק"מ שקע לתוך הריפודים צילום: עופר וקנין

כשחברים מזמינים אותי לנסיעה במכונית החשמלית שלהם, אני מציין לעצמי בגאווה שאני לא צריך לסבול מצפצופים טורדניים של מערכות התרעה של מובילאיי או התראות קולניות כשאני נוסע לאחור, ולא צריך לחשוש מצ'יפים סיניים שהוחדרו למכונית ומנטרים את צעדיו. מעל הכל, אני משלה את עצמי שכאשר תגיע האפוקליפסה, יושבתו תחנות הכוח וכל אותם בעלי מותגים סיניים וטסלות יתורו את הארץ

בחיפוש אחר מקור חשמל כדי לטעון את רכבם — אני אוציא מהמחסן בקבוק וויסקי ישן, אמזוג אותו לפיית הדלק, אניע את הרכב בדחיפה כמו פעם בלי להסתמך על המצבר, ואסע לעבר השקיעה.

הקונספציה של להיצמד לאותו הרכב במשך שנים ארוכות נשענה גם על אדנים כלכליים. אחת ההוצאות המרכזיות שבאחזקת רכב היא נפילת ערך המכונית — הוצאה של מאות או אלפי שקלים בחודש, כתלות בערך המקורי של המכונית שרכשת. ההוצאה הזו פוחתת ככל שהרכב מזדקן. אין כמעט הבדל בין מחיר של רכב בן 15 למחיר רכב בן 16. בנוסף, נתמכה הקונספציה באידאולוגיה סביבתית. מכוניות חדשות אולי מזהמות פחות, ורכב בנזין מזיק יותר לסביבה מאשר חשמלי — אבל צריך לנסוע עם רכב חשמלי הרבה שנים כדי לפצות על הנזק של הזיהום הכרוך בעצם הייצור של רכב חדש.

איך אפשר להיפרד מתינוק?

אבל הנאמנות לא תוגמלה — והקונספציה קרסה. כשש שנים אחרי שרכשתי את הדאצ'יה שלי החלו הבעיות. היה בזה עלבון אישי. אם רק אני נהגתי ברכב — אני לא יכול להאשים אף אחד בקלקולים. בדיעבד, נאלצתי להודות שלא הייתי אבא טוב. חגגתי על כך שאני נוהג ברכב חדש, ועשיתי טיפולים רק פעם בשנה — גם בשנים שבהן גמאתי 30 אלף ק"מ. גם סגנון הנהיגה שלי אינו מתון ורגוע כמו שאני אוהב לחשוב. אני נהנה לסחוט את הדוושה, לשחק בראש ב"פתיחות" מדי פעם מול המכונית הניצבת לצדי ברמזור — ונוסע מהר.

20 אלף השקלים שהוצאתי בשנתיים האחרונות על מוסכים כנראה מוחקים את הרווחים הכלכליים שהיו לי בגלל האסטרטגיה של לא להחליף רכב. למרות זאת, אני עדיין נצמד לדאצ'יה. אני מסביר זאת בחוויית הנהיגה הנעימה לי, ביכולות השטח שלו, בידיעה שביום שבו אמכור אותו אעזוב את עולם מנועי הבנזין וההילוכים הידניים, כנראה לתמיד. וגם בנאמנות. בכל זאת, קיבלתי אותו כתינוק, ישר מהניילונים.

אני לא יודע מתי אהיה מסוגל למכור אותו לידיים זרות. אני עלול להרגיש כאילו אני לוקח את הסוס הזקן שלי ויורה לו כדור בין העיניים.

לחצו לקבלת עדכונים בנושא:

- + רכב
- + תחבורה

הצג עוד

דיוורים | מערכת | הנהלה | תנאי שימוש | רכשו מנוי | ביטול מנוי | שאלות ותשובות | צרו קשר | פרסמו אצלנו | הצהרת נגישות

חדשות, ידיעות מהארץ והעולם - הידיעות והחדשות בעיתון הארץ. סקופים, מאמרים, פרשנויות ותחקירי עומק באתר האיכותי בישראל
© כל הזכויות שמורות להוצאת עיתון הארץ בע"מ