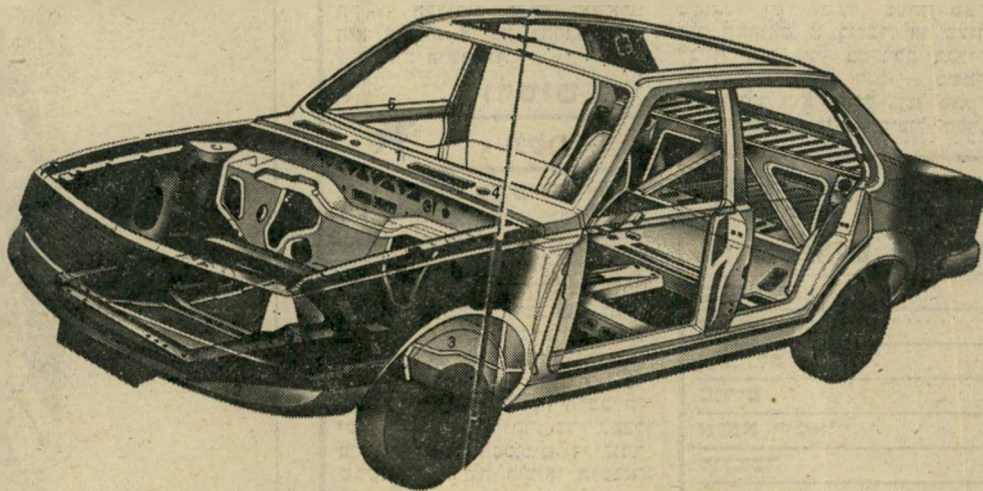


איציק דנין, מומחה לרכב, מסביר בסידרה זו מה רקוב בממלכת

הרכב בישראל, ומה על בעל המכונית לדעת כאשר הוא הולך למוסך

גיות פרטיות, ול-80 אלף טנדרים ומשאיות. על כל חסרונותיהם — הטיפול

תחת לעסוק בשיפור השירות ללקוח, עוסקים רוב בעלי המוסכים בפיקוח על עובדיהם, כדי למנוע גניבת חלפים וסחיבת לקוחות



הן יועתק מושקע ברחבי העולם בתיכונן מכוניות חדשות ובייצורן. הטכנולוגיה המת

תחזוקת המכונית עולה לישראלית ב-20% עד 30% יותר מכפי שעולה מכונית מקבילה באירופה

קדמת ביותר נרתמת לתחום מיס' חרי זה, שהתחרות בו קשה ביותר במדינות כארצות הברית, אי

במוסכים המורשים הוא בטוח יח' סית. לצידם של אלה פועלים היום בישראל כ-1,000 מוסכים המע

מוסכים בלי תקווה

סיקים כ-13 אלף עובדים. נוסף על כך, יש כ-17 אלף "מאכרים" — מכוניות עצמאיים המתקנים מכוניות באופן פרטי. בחצרות בתים ועל המדרכות בצידי הכבישים. אין צורך לומר שבאלה אין שום סיכוי לקבל טיפול תיקני למכונית. מתברר כי החוק הישראלי תקיף הרבה יותר כאשר מדובר במתקני סתימות-שיניים שאינם מורשים. כאשר פותח משהו מוסך לא-מורשה, חולפת שנה או שנתיים עד שמישרד-התחבורה "מגילה" אותו — ושנים נוספות חולפות עד שמוציאים צרסגירה. לא עובר זמן רב, ובעל המוסך פותח את עיסקו שוב בקירבת מקום, ויחזור על העצמו. אלא שלהבדיל ממרפאי-שיניים (המשך בעמוד 82)

את ההבדל שבין מוסך מורשה ומוסך תיקני. הרישיון ניתן על ידי הרשויות — מישרד-התחבורה ואיגוד המוסכים. אך כדי שהמוסך יהיה תיקני, עליו להיות מצויד במיכשור ובכלים המיוחדים לכל דגם, ולהעסיק פועלים שהשתלמו בקורסים מיוחדים, ושיוודעים לטפל במכונית באורח מיקצועי. רבים מאוד מבין המוסכים המורשים בארץ מטפלים בכמה דגמי מכוניות, אין בהם מיכשור וכלים ספציפיים, ומצב כוח-האדם היקצועי שלהם הוא בכירע. בלי להסתכן הרבה ניתן לומר כי בערך 70% מן המוסכים המורשים בישראל לא היו יכולים לעמוד בשום תקן אירופי. כ-3,000 המוסכים המורשים מועסקים כ-32 אלף עובדים, והם מספקים שירות ל-340 אלף מכוניות

זה יכול להיות יקר ביותר; ו-כאשר מדובר בתנאים השוררים בארץ — יקר מדי. במדינה מתוקנת מגיעה כל מכונית לטיפול ותיקונים במוסך מורשה מטעם יצרן המכונית, או הפועל מטעמו. מוסך כזה מצויד במיכשור ובכלים הספציפיים לטיפול במכונית המסויימת, ועובדים בו פועלים מיקצועיים המכירים את הדגם שבו הם מטפלים. בארץ, כל זה כימעט שאינו קיים.

רופאי שיניים

ומוכרי גזוז

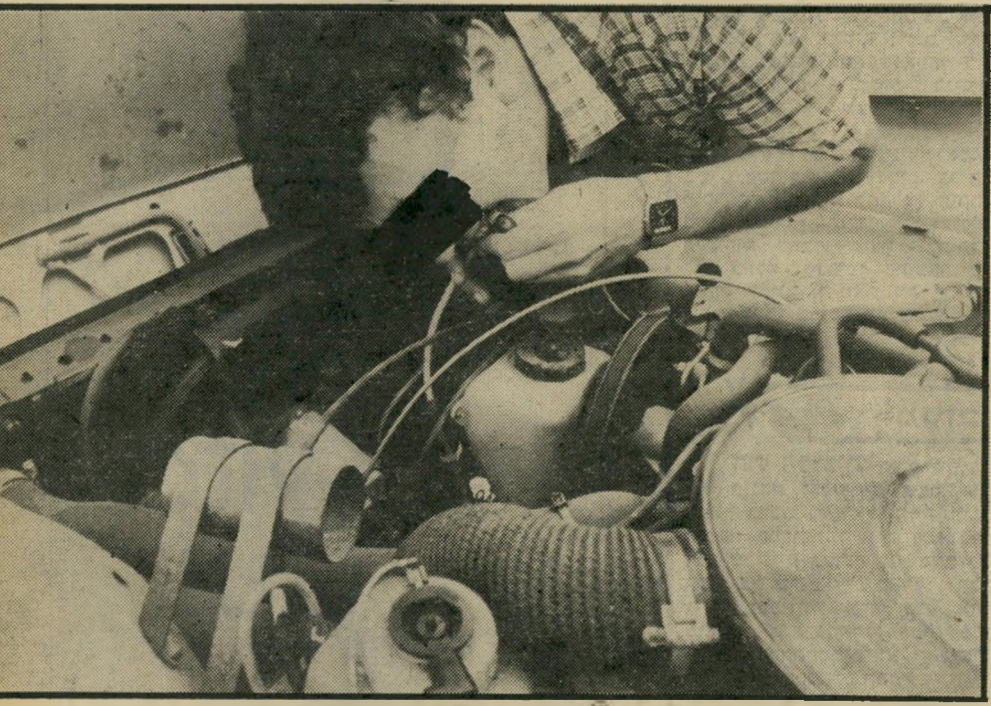
כיום פועלים בישראל כ-3,000 מוסכים מורשים. אך רובם אינם תיקניים. חשוב להבין



מוסך אופייני עמודים, סככה ועבודה. תקנים, מיכשור ומיבנה הן זוטות השייכות לחוק בלבד. השקעה במוסך תיקני מינימאלי היא בסדר גודל של 200 אלף דולר, ועם בירכת החוק, למה להתאמץ ולתת ללקוח יותר?

טליה או יפאן, נובע נתח נכבד מהתוצר הלאומי מתעשיית המכוניות. התעשיינים אינם מסתפקים עוד ב"סתם" מכונית חדשה. הם מבקשים ליצור דגמים בני"תחית, בעלי ביצועים מעולים, בטיחות רבה, תצורת דלק נמוכה, נוחות פנים וקווים חיצוניים מושכים.

עד לשנים האחרונות, היו היצרנים האירופיים המובילים בענף. הם הצליחו לייצר מכוניות בעלות ביצועים מעולים, מכוניות אלה יציבות גם במהירויות גבוהות. תכנון הפנים שלהן, הכולל מושבים אורתופדיים, מבטיח נוחות ית בעת נסיעות ארוכות, ומערכת הבלמה משופרת. אולם ביצועים מעולים אלה באים על-



אופייני — הכולל ידיים, פה ובעיטות. התיקונים האמיתיים עוד יבואו, אך גם הם לא יבטיחו את תקינת הרכב, אם לא ייעשו במוסך המורשה.

המאכר על המדרכה

מתקן את רכב מחפשי-המציאות, בתיקון מידרחה