

אפשרות של התמחות. במדינה שיש בה עשרות מיליוני מכוניות, כדאי לכל יצרן לקיים שירות טוב במוסכים מיוחדים מטעמו. במדינה שיש מספר המכוניות בה מגיע ל- מאות אלפים בלבד — יש רק יצרנים מעטים שכדאי להם הדבר. כך נוצרה התופעה שקיימים מוסכים רבים המטפלים בדגמי מכוניות רבים. כיום, כאשר לכל דגם משוכלל יש, למשל, מפתח מצד תים המתואם לו בילבד, או שעון לכיוון לחץ שמן במערכת הבלימה המיוחדת לאותו דגם — משמעות הדבר היא שחלק גדול מהמכוניות בארץ מקבל טיפול חסר.

מחיר שעת עבודה:

מחירים בשקלים וכוללים מ.ע.מ.	ביואיק
161	אופל
161	שברולט
161	מוריס
160	אדפא רומאו
160	קונטסה
120	דנציה
120	אוסוביאנקו
175	פולקסווגן
175	אודי נ.ס.אז
156.80	דודג' ג'יפ
156.80	סימקה
156.80	קריוזר
165	ב.מ.וו.
156.80	ווקסהול
156.80	אולדסמוביל
156.80	פיאט
155	ג.מ.ס.
155	פונטיאק
168	וודוו
145.60	סובאר
145.60	סאאב
151.20	פיג'ו
151.20	סיטרוואן
162.40	פורד
157	רנו
117	סופיטא כרמז
201	מרצדס
201.60	רכב דיזל
295	מכוני דיזל
235	טרקטורים וציוד
110	אופנועים

המחירון האחרון של איגוד המוסכים בישראל, המצביע על שכר שעת עבודה ברכב לסוגיו. עד סוף השנה, בעיקר בות עליות שכר העובדים המוצמד והוצאות התחזוקה, עזר להגיע שכר שעת העבודה ל-265 שקל. פירוש הדבר, שיום עבודה אחד של שמונה שעות, שאינו דבר נדיר, יעלה ללקוח 2,120 שקל.

ביצועה. מחיר שעת העבודה נקבע על-ידי איגוד המוסכים, וכל לקוח יכול לדרוש שתחשיבו יוסי בר לו. הוא יכול לראות במרערי גיו אם בעל המוסך לא הונא אותו. כדאי לציין כאן שמישרד התחבורה רה מחייב מוסכים שאינם בחוקת מוסך-שירות-מרכזי מטעם היבר אן לעבוד על-פי העריף הוול בי 20% מתעריפו של מוסך היבר אן.

אך גם אם המחיר שנגבה הוא הוגן, צריך הלקוח הישראלי לדעת, כי בגלל כל הסיבות שנמנו — יבוא פרוע, חוסר המיקצועיות של המוסכים והיעדר מיכשור, כלים וחלפים מתאימים — עולה לו תחזוקת המכונית ב-20% עד 35% יותר מכפי שעולה תחזוקת מכונית מקבילה במדינה אירופית. איציק דנין

לקוי ולעתים קרובות אף מוזק ומסוכן. ריבוי סוגי המכוניות ודגמיהן גורם גם למחסור נורא בחלפים, שלא כדאי לייבאם כלל, אם אין צורך בכמות גדולה מסוימת. יבוא בסדרות קטנות מייקר מאוד את המחירים. בארץ קיים מחסור קבוע בשיעור של 30% עד 40% בחלקי-חילוף מקוריים, שהמיסוי עליהם מגיע ל-120%. כך מגיעים לייצור חלפים חליפים, שהם כבדי כול זהים למקוריים אך זולים יור (להבדל האמיתי תתייחס אחת הכתבות הבאות).

גם שכר העבודה בענף הולך וגדל בשנים האחרונות. ביגלל ה מחסור בעובדים, עד לפני כמה שנים היתה שכר העבודה 15% עד 20% מעלות הטיפול. כיום: 20% עד 30%.

(המשך מעמוד 81)
לא מורשים, או מבעלי דוכנים למכירת גזוז שאין ברשותם רישון עירוני, כאן מדובר לעתים תכופות בחיי אדם. חוסר-מיקצור עיות והעדר כלים מתאימים להכונת מערכת הבלימה, למשל גורמים לאסונות רבים בדרך-כים. טיפול לא מיקצועי עלול לגרום לשריפת מכוניות, ורשימת תקלות העוללות לקצר חיי-אדם היא ארוכה. ארוכה בהרבה מידו של החוק הישראלי.

קורסים בלי תלמידים

ה מחסור בעובדים מיקצור עיים, במיכשור ובכלים, ה מאפיין את רוב המוסכים — מורשים ושאנם מורשים — גורם לאיבחונים מטעים, לתיקונים שלא לצורך, לביטול והשבתת חלקי מכוניות ומערכות שלמות ברכב, לביובוז דלק במימדים עצומים ו קניית חלקי-חילוף מיותרים. כל אלה הופכים את אחזקת הרכב ה ישראלי ליקרה ביותר. כדי לקבל מושג על גודל הסכומים, די לומר שבשנה האחרונה הוציאו הישרא לים לא פחות משמונה מיליארדי לירות על קניית חלקי-חילוף ל מכוניותיהם — וקשה להעריך איזה חלק מסכום זה בוזבו בגלל חוסר המיקצועיות של המוסכים. לכך יש להוסיף את בעיית ה עובדים. מישרד העבודה, איגוד המוסכים ונציגי היצרנים מקיי מים קורסים שונים להשתלמות עובדים. אך מיסטר הפועלים ה מגיע לקורסים הללו הוא מבוטל. התחלופה במוסכים היא עצומה. פועלים עוברים במהירות רבה מ מוסך למוסך, כאשר המחסור ב כוח-העבודה גורם לתחרות פרו עה ולחטיפת עובדים ממוסך אחד למישנהו. בתנאים כאלה, לא מתפנים העובדים לשיפור רמתם המיקצועית.

לבעלי המוסכים אין, בדרך כלל, פנאי לעסוק בשיפור השירות. ה העסוקה העיקרית של רבים מהם היא לפקח על העובדים, כדי למנוע גניבת חלפים וסחיבת לקוחות. כאשר מחירו של פנס קדמי במכונית נע בין 5,000 ל-23,000 ל"י, ומחירו של מחשב קטן לתיבת הילוכים אוטומטית מגיע ל-40 אלף לירות, כדאי לבעלי המוסכים להתאמץ בתחום זה. מרבית הגניבות מבוצעות על-ידי עובדים המתקנים מכוניות באופן פרטי. לאחר שעות העבודה — הם זקוקים לחלק המתאים או למכשירים המתאימים.

הלקוחות מתפתים להצעות ה מופנות אליהם בשעה שהם מביאים את מכוניתם לתיקון, משום שה יתרון, "הפרטי" הוא לכאורה זול וטיפול במוסך, הטיפול הפרטי אינו מבטח.

זאת יש לדעת: בניגוד לאמור בשלט קטן ברוב המוסכים, כי ה מוסך אינו אחראי לתקלות שיקרו ברכב אחרי התיקון — יכולים הלקוחות לתבוע פיצוי על תקלות כאלה. שנגרמו כתוצאה מ טיפול לקוי. אך זאת רק בתנאי שעשו אותו במוסך מרשעה, המבורח נגד תקלות כאלה.

טיפול לקוי ומסוכן

אחת הסיבות העיקריות להזנחה ולליקויים בשטח הטיפול ברכב בישראל, הוא ג'ונגל היבוא. במרוצת השנים יובאו ל ארץ מכוניות כימעט מכל דגם ש יוצר על-פני כדור הארץ. חלק גדול ממכוניות אלה כלל אינו מתאים לתנאי הארץ. רבות מהן סובלות מהתחממות-יתר, ובאחרות אין מסננים המתאימים ל תנאי האבק השוררים, למשל, ב מרחבי הגב. אך מה שחשוב לא פחות: ריבוי הדגמים מסכל כל

יוצאים ל- THE VILLAGE



גריל

כמו בימים הטובים!

„הוילאג'". בית הגריל. טל' 475550
תחנת הרלק פז, ליד הכפר הירוק.



3

שלוש אריזות ויטו במחיר של שתיים

2

מבצע אביב 81

vito iu!

קרוס מעולה להרחקת שערות