

כאשר מוציאים סכום-עתק על מכונית משומשת, דמי-הבדיקה הכה נחוץ צה (ביחוד באקלים המוסרי של ארץ-נו!) הופכים לפתע יעד-חיסכון, ודי בשרותיו של מכר-מבין-דגול.

גולת הכותרת ברווחים של המשפצים למיניהם באה מקניית מכוניות משומשות, "טוטאל-לוס" בלשון המיקצוע. חברות הביטוח השביתו אותן, לאו דווקא בגלל חוסר אפשרות מכאנית לתיקון, אלא בגלל חוסר הכדאיות הכספית, עברון, לשקם אותן. מכוניות אלה נמכרות לבעל ההצעה הגבוהה ביותר, שבמיקרה זה הוא תמיד איש-מיקצוע, שהרי אורח פשוט לא יתחיל לשקם מכונית. מכונית זו משוקמת בעיקר על שרתת חלקי פח וחלפים ישנים, שהחלודה כבר אוכלת אותם ומזמינה.

ועוד דבר שלא יודעים ברבים:

קיימת רמפה מיוחדת ובה ציון נקודות מתיחה מיוחדות לכל דגם ודגם בודד של היצרן. על הרמפה הזו מעלים את הרכב שנפגע בתאונה קשה, ומותחים את המרכב שלו למידות המקוריות של היצרן. דבר זה מונע שיוט הרכב על הכביש, "אכילת" צמיגים, אי-התאמה בסגירת הדלתות, ותוצאות-לואאי בטיחותיות מסוכנות. היות שהמכשיר הוא כמעט ואינו קיים בארץ, רוב התאונות הקשות מתקנות בחצרות. מותחים את המרכב בעזרת "מותח" הקשור לעמודים או עץ, או בעזרת "ג'ק בודי", כשמדי פעם מודדים בעזרת סטימטר חייטים אם זה "הגיע" כבר למידות ה"נכונות".

אחרי השיפוץ והמכירה, העובד במשכורת, מגיע לרווח נטו של בין 200 אלף וחצי מיליון לירות מהעבודה הצדדית שלו, שאחרי שעות העבודה.

מחדל שהמיטרה לא עלתה עליו — סקופ!

ישנה מוסכמת זגוראית בנוהל הורדת המכוניות מהכביש. חלם מושלם משתולל כאן. המיטרה בלבד מוסמכת להוריד מהכביש מכונית לאחר תאונה. מכוניות אלה, במידה שהן מתקנות, צריכות לעבור מיבחן רישוי חדש, כשכל המעקב עליהן בידי המיטרה. אין הן יכולות לעלות חזרה על הכביש בלי מיבחן רישוי חדש, הכולל את כל הבדיקות הדרושות למיבחן השנתי ויותר מזה. יש להמציא אישור מוסך מורשה על תקינות המי-דות של המיתלה הקדימי והשילדה. (פסע בפני עצמו היא העובדה שפרטים אלה של התאונה אינם נרשמים ברשיון המחדש!)

והנה, אם מכוניתך התהפכה חלילה 8 פעמים, נמעכה כהוגן, אבל אין נפגעים תודה אלה — המיטרה לא מתערבת (היא מתערבת רק כשיש נפגעים) וחברת הביטוח מוכרת את המכונית, או משפצת לך אותה.

אינך חייב לעבור מיבחן מחדש!

זו פירצה פושעת בחוק! מבחינת היס-

טוריית הרכב, התאונה הנוראית לא

היתה קיימת! היא נודעת לזה שמגלה

אותה בלבד! זו רשלנות של פשע, כי

כשאין מיבחנים, גם אין השתדלויות

מיותרות, להביא את השילדה, שזו

עבודה רבה ומיקצועית, למצב תקין.

מסתפקים בכיווני מיתלים בלבד וזה

מספיק למיבחן שנתי שיטחי. רק בידי-

קה מעמיקה במכון מוסמך, "עולה"

על העסק.

לא יאומן איוה מיגור ענק של אוכלוסיה עוסק בתיווך מכוניות כעסק צדדי, ולמה לא? זו פרנסה צדדית מכניסה כדבעי, שעיקרה "עבודה בעיניים". כסף נקי, נטול מיסים, ישר לכיס. בנוסף לעיר המכוניות ולמגרישייהתיווך, סקטור מגוון מאוד של אוכלוסיה גורף זהב מטיפשותם של אורחים.

מי ומי בחגיגת המכירות המטור-

רפות:

בין הסוחרים החובבים — עקרונות-בית עם יוזמה, שלהן הצלחה מפתיעה ומסחררת, ואשר תמכוננה פרה מתה לקצב. הן מחזקות בתודעה הגברית כ"לא מיקצועיות" "תמימות" ו"לא מבינות בעניינים מכאניים". מסתבר גם שלא צריך להבין. בעניינות תמימות הן כישוריים השווים זהב. בין העוסקים מאוד בללכת לצבא ולחזור מהצבא חיילי קבע, העוסקים מאוד בללכת לצבא ולחזור מהצבא חיילי סדיר, ג'ובניקים עם קצת כסף בכיס, אנשי התעשייה הצבאית ז'אנעל, עובדי עירייה ומענהל ומי לא.

מי קובע בשוק הפרוע מהם

מחירי המכוניות המשומשות?

ישנם שלושה גושי קוגנים. הגוש הראשון מעדיף מכוני-ית עם נפח מנוע עד 1000 סמ"ק. הגוש השני מעדיף מכוניות עם נפח מנוע עד 1600 סמ"ק. הגוש השלישי, המורכב ברובו ממוסדות, חברות, וג'מעה — מעדיפים מנוע עם נפח גבוה-גבוה. את שלושת גושי הצרכנים האלה משרטים שני מחירונים הקיימים בשוק, שני אדור-נים מכתבים את העסק.

קיים מחירון של השמאי לוי יצחק, המופיע זה כמה שנים, והמשרת בין היתר את חברות הביטוח. מחירון זה משמש את כל עם-ישראל, כולל את התיכונים-שבעור-י תו הם "מביני עניין לאללה" ומעודכנים יעני בכל פרט ופרט.

קיים גם המחירון החדש והמפואר יותר של י. בקרמן, סוחר-רכב מורשה, ושי רבינוף, שמא-ביטוח. אולם בשני המדריכים גם יחד (היחידים שבנמצא) לא מופיעים מחירי רים מעודכנים של פיתוחי הדגמים. זאת אומרת, דגם זהה של מכונית, אבל עם שינוי נפח מנוע, וספצרי פיקציות משופרות יותר, עולה הרבה-הרבה יותר. ודבר זה לא מופיע במדריכים. חשוב לציין שהמחירונים הם רק בסיס, והמחירים בהחלט ניידיים, בהתאם למצב המכאני של המכונית וההיצע והביקוש.

איפה תקנה או לא תקנה מכו-

נית:

קניית מכונית מחברות-השכרה, זה מיפעל-הפיס. לא להתייחס כאשר מבטיחים לכם שהאוטו היה מושכר רק לאיש אחד, ונהג אחד נהג בו. זהו פיזמון ידוע בחברות-ההשכרה.

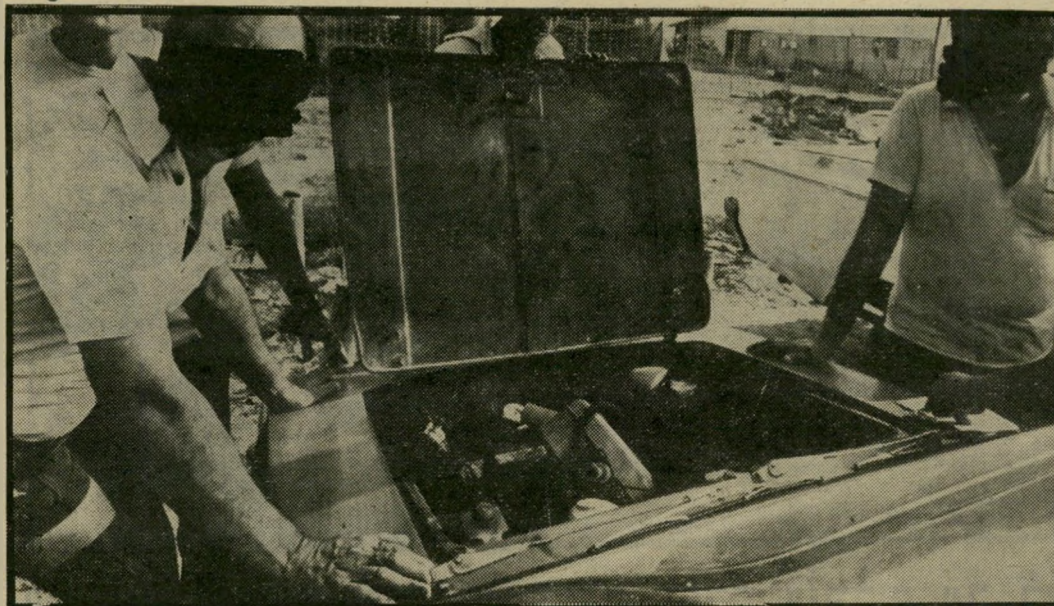
לעומת זאת, מוסדות וחברות גדולות מטפלות באופן

איך משרד-התחבורה לא הפך את הדבר לתקן-קבע ביבוא המכוניות, בארץ מוכת-שמש זו שלנו. השמשות הכחות שוברות את קרני השמש המסנוורות. קרינת החום לתוך המכונית פחותה. זה שומר על התכולה והריפוד מפני החייה, לוח השעונים לא מתעקם ומקבל דיפרמאציות מהחום, ומחוג הספידומטר, העשוי פלסטיק, אינו "נתקע". בלילה, לא רק שאין האחו האפסי של הצבע מפרעי לראייה, אלא גם מגן במידה מסוימת מפני סינוור מפני המכוניות הבאות. אבל אינו מומלץ למרות גג סקאי — נכון, זה חתיכו, אבל אינו מומלץ למרות יתרונותיו הדקורטיביים. תחתי מתהווה מוקד של חלודה. עם הזמן חודרת רטיבות בין הסקאי וגג המכונית, וחגיגת החלודה או היא בעיצומה.

אפשר לשמן את הסקאי מדי-פעם, כדי למנוע פיצוצי יובש. חוץ מזה לא ניתן לעשות שום טיפול מנע. חוץ אולי, מלקנות אוטו חדש עם גג כזה, למכור אחרי מאכסי-מום שלוש שנים, ולהמשיך להנות מגג הסקאי במכונית החדשה שתקנה. מה אתם רוצים. זו עצה בקשר לגג. לא בקשר לכסף.

● הגיר האוטומטי — תוספת שעושה את החיים נוחים מאוד. חודר לאט-לאט אבל בטוח לשוק. נוחיות בהתגלמותה, בעיקר בעיר הצפופה. מאפשר לך נהיגה בעזרת דורשת הדלק והמעצור בלבד. אתה לא נוקע את הכתף בעבודה הול-סטופ על ידיה הילוכים. אבל עליך לזכור שחיבת הילוכים אוטומטית מפחיתה מהספק המנוע בין 5% ו-15%, בהתאם לנפח המנוע וכובד השילדה. ככל שהמנוע גדול יותר, אחוז אוברן ההספק נמוך יותר. או לחילופין, אם מכוניתך קטנה וקלה ביחס למנוע, גם אז, אחוז האוברן קטן. הגיר האוטומטי זולל מ-5% עד 17% יותר דלק.

● צבע מטאלי — אלגנטי מאוד, יפהפה, אך לא מתאים כלל לאקלים ולשמש שלנו. הוא דוהה לצבע אטום ו"מת", בגלל איכות האור הבהוק שכאן. כל תיקון צבע, גם מהצבע המקורי של היצרן, קשה מאוד להתאמה,



המתמצאים - בדיקה קלה בסיגנון "יהיה בסדר", נסך ונסיעה טובה...

למרות שקיימות כבר מכוניות להתאמת צבע. אלה הן מכוניות עם שיקופיות של היצרן, ובהן נתונים כיצד להגיע לתערובת צבע נכונה של כל דגם ודגם. אבל הבדלי גוונים יהיו לעולם.

● מזגן — אביזר חשוב-חשוב, שיחד עם השמשות הכחות היה צריך להיות פטור ממיסוי, על-מנת שאפשר יהיה להזמין את המכונית עם מזגן מקורי של היצרן. מזגן של היצרן מורכב בתוך גוף המכונית באופן הארמוני, ולצינורותיו יחדו מקומות מיוחדים בתיכנון המכונית. כל חלקיו חיים בשלום עם שאר חלקי המנוע. הוא מותאם בדיוק לגודל תא הנוסעים, עם הספק גבוה של קור לפנים המכונית.

מזגן מקורי, הוא פשוט מזגן אחר ממה שאנחנו מכירים פה. יש לי הרושם, שבארץ מוכנים להתקין מזגן גם לאופנועים, נדהמתי לראות שהתקינו מזגן גם למכונית אוטומטית בעלת 1300 סמ"ק. אם ניקח בחשבון שהגיר האוטומטי מוריד את האחוזים הידועים שלו, והמזגן שמריר מ-5% עד 18% מהספק המנוע, בהתאם לגודל המנוע וכובד השילדה, יבין כל הדיוט, איך המנוע המיסכן הזה כורע תחת העומס.

אומנם, לנהג הממוצע היום לא איכפת לתרום בין 10% ו-20% פחות מביצועי המנוע שלו ובלבד שלא ייחנק בחום הקיץ הלוהט, אבל את המנוע הקטן זה רוצח מבחינה מכאנית. במיוחד גדול הרצח כשהמכונית עומדת בצמתים, המנוע עובד בסיכובי טרק (טורים נמוכים) שעליהם מוטל כל עומס העבודה. היצרנים אינם מתקיינים מטעמם אף פעם מוגנים במכוניות בעלות פחות מ-2000 סמ"ק. מזגן מעלה מ-7% עד 14% את צריכת הדלק.

גם שסתומי עומס-היתר, אשר תפקידם לנתק את המזגן מהמנוע, לא מצילים את המנועים שעד 2000 סמ"ק ממות בטרם עת.

● שרונת-גריירה — טוב וכדאי לבצע אך ורק החל בשנתה השלישית של מכונית חדשה. יש לדעת ששרונת-גריירה אחרי תאונה מוכרים על-ידי הביטוח. מכונית עד