

בשטח, תנו גז

רכבי שטח הם שתייני בנזין ידועים. כל כך שתיינים שהביקוש שלהם בשוק היד שנייה צנח מאוד בשנתיים האחרונות. הפתרון הוא הסבה לתדלוק בגז שמחירו לליטר זול ב-50% בהשוואה לבנזין | שחר בן-פורת



הימים בהם חנה תחת כל עץ רענן ובשיפולי כל גבעה איסו טרופר, ניסאן טראנו ובהמשך מיצובישי פאגרו וטויוטה לנדקרודר חלפו וכנראה לא יחזרו. הישראלים פחות קונים רכבי כביש-שטח גדולים וכבדים. בשנתיים האחרונות יש מעבר ברור לרכבי כביש-שטח קלים יותר, שמעניקים את הפווה הרצויה בלי להיות גדולים, מגושמים ויקרים. יקרים - לא רק במחיר הרכישה אלא גם בעלויות האחזקה ובעיקר בסעיף הדלק. ומה לגבי טיולים? רוב הרוכשים של רכבי כביש-שטח חדשים כלל לא מטיילים בשטח ולהוכחה - מרבית הרגמים של יונדאי ix35, קיה ספורטאז' וניסאן קשקאי נמכרים בהנעה קדמית בלבד ולא בהנעה של 4x4. למרות הכל, חי וצועט בישראל גרעין קשה של ג'יפאים. הם אוהבים להעמיס את הפקלאות ואת המשפחה או את החברים ולצאת לשטח. אפשר להבין את השגעון הזה שלהם - בישראל, להבדיל מצפון אמריקה ומערב אירופה, רוב השטחים הפתוחים, הלא מיושבים, הם בבעלות המדינה

ומותרים בטיול. ברבות מארצות הניכה, השטחים הלא מיושבים הם פרטיים, מגודרים ואסורים בנסיעה. ההוצאות של טיול סוף שבוע בשטח האמירו מאוד בשנתיים האחרונות ובעיקר בגלל סעיף הדלק. רכבי שטח עם מנועי דיזל עושים 8-11 ק"מ לליטה אבל אחיהם עם מנועי בנזין יגמעו בקצב רצחני של 5-6 ק"מ לליטה. ברגע שמשלבים LOW והשטח נעשה קשה - הצריכה עשויה להיות גדולה אף יותר. אז מה עושים? רבים מבעלי הכביש-שטח עם מנועי בנזין בחרו בפתרון של הסבה לגז. המשמעות היא שעל כל ליטר דלק הם חוסכים כארבעה שקלים - ההפרש בין מחיר ליטר בנזין 95 לליטר גז.

דוגמא טיפוסית: יונדאי טוסון 4x4 בנזין, מנוע 6 צילינדרים בנפח 2.7 ליטרים עושה בממוצע 6 ק"מ לליטה. הוצאות הדלק ל-18 אלף ק"מ בשנה הן 3,000 ליטרים כלומר כ-24,000 שקל בשנה. החיסכון בשימוש בגז פחמימני מעובה, במקרה זה, מסתכם ב-12,000 שקל. עלות ההסבה לגז היא כ-8,500 שקל כולל מע"מ והמשמעות המעשית היא חיסכון כבר משלהי השנה הראשונה לשימוש. "יונדאי טוסון הוא רכב שטח הנפוץ ביותר בארץ בהסבה לגז", אומרת אפרת אברהמי, מנהלת השיווק של "נענע פתרונות מתקדמים לרכב", החברה המובילה בארץ בהסבות רכבי שטח לגז, "אבל יש גם הרבה לקוחות עם ג'יפ רנגלר, ג'יפ צ'רוקי, לנדרובר דיסקברי, טויוטה EJ ואחרים".

ומה יקרה אם הממשלה תחליט להטיל מס על הגז? אברהמי: "גם אם המס על הגז יעלה בצורה דרמטית הפער בין הבנזין לגז עדיין ישאר כלכלי". מזה לגבי רמת האמינות ושייכות התקלות אחרי תהליך הסבה לגז? "הבעלים של החברה, עופר בן שושן, עשה כבר 150 אלף קילומטרים ברנגלר המוסב לגז שבבעלותו ולא נרשמה אף

תקלה. יש לנו לקוחות עם קילומטראז' גדול יותר בגז ואין שום בעיה. המערכות עמידות מאוד לשטח וזעזועים. מיכל הגז עשוי פלדה עבה מאוד וברמת ההגנות הוא בטיחותי יותר ממכל בנזין".

חברת "נענע פתרונות מתקדמים לרכב" ממוקמת במערב ראשון לציון. החברה פעילה בתחום השטח ועוסקת גם בהתקנת מיגונים והגבות. האחראיות שהחברה מעניקה לערכת ההסבה לגז היא למשך שנתיים. ההסבה, כפי שקבע משרד התחבורה, לא מפירה ולא פוגעת באחריות המקורית של יצרן הרכב. נפח מיכל הגז נע בין 40 ל-120 ליטרים. אחרי ההתקנה ניתן, בלחיצת כפתור, לעבור בין מצב גז למצב בנזין.

המשמעות למטיילים רציניים היא אפשרות לטייל לטווחים ארוכים יותר בלי להיות תלויים בתחנות דלק - לא שיש לנו ארץ גדולה כל כך ובכל זאת זה נעים לדעת שהרכב פחות תלוי בנקודת תדלוק קרובה. המערכת דורשת טיפול תקופתי פעם ב-15,000 ק"מ. עלות טיפול כזה, במוסך של נענע גז, היא 200 שקל. הביצועים של רכב שמתדלק בגז אינם נמוכים יותר בהשוואה לתדלוק בבנזין. צריכת הדלק, לעומת זאת, עשויה להיות גבוהה ב-5-7 אחוז בהשוואה לבנזין. ההבדל הזה זניח על רקע ההפרש הדרמטי במחיר הדלקים - כ-4 שקלים לליטר לגז מול כמעט 8 שקלים לליטר בנזין. בישראל פרושות מעל 84 תחנות דלק שמאפשרות תדלוק בגז. הרשת המובילה בתחום היא דוד אלון - שמחזיקה 38 תחנות לתדלוק בגז. ומה לגבי איסור כניסה לחניונים? אברהמי: "יש חניונים בבעלות פרטית שלא נותנים להיכנס. בעיני זה נושא של עלות מול תועלת ואפשר ללכת קצת ברגל. חוץ מזה שחניונים רבים הולכים לקראת המתדלקים בגז ומתקינים מערכות איזורר שמאפשרות חניית רכב כזה. קניונים רבים פתחו לאחרונה חניון עליון מקורה כדי לתת פתרון לסוגייה הזאת".

