



נועים ריין, iCar + צילומים: הדר קמינסקי

האוטו שלנו

סבתא וירוק



מיצובישי אאוטלנדר (מימין) וטויוטה ראב 4. האאוטלנדר מוכר, הטויוטה רענן

שוק המשפחתיות כבר נכבש בידי ההיברידיות: האם ראב 4 החדש ואאוטלנדר PHEV המחודש יבצעו כיבוש חשמלי גם לשוק הג'יפונים? בדקנו מי מהם עדיף

אבזור ותפעול

גרסת הבסיס של ראב 4, ה-E-Volve, מציעה תמורת 180 אלף שקל מפרט עשיר הכולל מערכת מולטימדיה מקורית עם מסך 8 אינץ' ותמיכה בעברית, מצלמת רוורס, הנעה בכפתור, תאורת לד קדמית ובלם יד חשמלי. ה-E-Motion שנבחרה (210,000 שקל) מוסיפה בין היתר דלת תא מטען חשמלית, ריפודי עור, חיישני חניה מלפנים ומאחור, צג מידע גדול יותר בלוח המחוונים, ריפודי עור ומושבים חשמליים ומחוממים לנוסעים מלפנים.

במיצובישי מקבלים בגרסת הכניסה (Supreme) תמורת 190 אלף שקל את מערכת המולטימדיה שפיתחה היבואנית כלמוביל, וכוללת מסך 8 אינץ', אפליקציות שימושיות של ווייז, פאנגו, רדיו אינטרנטי ועוד. יתר המפרט דומה לזה של הראב 4 הבסיסי, עם תוספת של חיישני גשם, כניסה ללא מפתח ובלם יד חשמלי שמאפשר להרפות מדווש הבלם בעמידה ברמזור. ברמת Luxury שנבחרה, שגם היא עולה 210,000 שקל, המפרט דומה מאוד לזה של הראב 4, עם תוספת של חלון שמש בגג.

לשניהם איבזור בטיחות הכולל בלימת חירום אוטונומית, בקרת שיט אדפטיבית, בקרת סטייה מנתיב ואורות גבוהים אוטומטיים. בטויוטה ישנו תיקון אקטיבי לסטייה מנתיב הנסיעה (התראה בלבד במיצובישי) ומערכת

עיצוב וסגנון

ראב 4 הוא הצעיר והעדכני מבין השניים. יש לו עיצוב קשוח עם קריצה לעולמות השטח. בגרסת ה-E-Motion שנבחרה יש גם גג שחור וגלגלים גדולים יותר. בתא הנוסעים נמשך הקו הקשוח עם המסך הצף, בוררי המיווג העציר מים וידידות האחיה המאסיביות בדלתות. הוא נראה הרבה יותר קרוב ללנדקרוזר מאשר לטויוטה C-HR.

אאוטלנדר הנטען שגרתי יותר. הרגם שלאחר מתיחת הפנים קיבל גריל מעט שונה, תוספות כרום ופנסי ערפל קטנים יותר שכעת שוכנים בתוך "בתים" מוכספים, חישוקים שונים, ספוילר מעל השמשה האחורית ופגושים חדשים.

בתא הנוסעים זכה האאוטלנדר אמנם לגימור דמוי קרבון וגם למסך מולטימדיה מקורי ונאה מבעבר, אך סימני הגיל ניכרים. לעומת לוח המחוונים הדיגיטלי למחצה של הטויוטה, כאן יש שני מחוגים פשוטים עם מסך מידע קטן. בורר ההילוך כים העתידי וגלגל ההגה מוסיפים לו נקודות, אך לצידם יש פקרי מיווג פשוטים (מישהו אמר אטראז'?) וגם מיקומים ריקים לכפתורים שאינם. איכות החומרים לא אחידה, ונמוך מה מוזו שבראב 4. בניגוד לאאוטלנדר הנפוץ עם שבעה מושבים, לגרסה ההיברידי יש רק חמישה, כי הסוללה הגדולה בלעה את החלל המיועד במקור לשורת המושבים השלישית. כך או כך, ניצחון לטויוטה בפתחה.

בקטגוריית המכוניות המשפחתיות ההיברידיות כבר טלטלו את השוק. יונדאי איוניק הייתה המכונת הנמכרת בארץ ב-2018 והשנה תיאבק על התואר מול טויוטה קורולה ההיברידי. אחת מכל שבע מכוניות חדשות שנמכרו בארץ בשנה החולפת הייתה היברידי, נתון מרשים כשזוכרים שמרבית יצרני הרכב כלל לא מציעים דגמים היברידיים בשלב זה.

השנה עובר הקרב לקטגוריית הג'יפונים. מיצובישי אאוטלנדר PHEV שהושק עוד לפני שש שנים זכה לאחרונה למתיחת פנים שלישית. מנגד נחת בארץ טויוטה ראב 4 דור חמישי. שניהם היברידיים, אבל שונים. ראב 4 הוא היברידי קלאסי: יש לו מנוע בנזין, לצידו יש מנוע חשמלי ושניהם פועלים ביניהם בסניגיה על מנת לשפר את תצרוכת הדלק. אאוטלנדר הוא היברידי נטען: יש לו סוללה גדולה (13.8 קילוואט שעה לעומת 1.6 קוט"ש בטויוטה) שמבטיחה עשרות קילומטרים של נסיעה ללא שימוש בנזין אחת, וגם מעניקה לו הטבת מס גדולה מזו של רכבים היברידיים "רגילים". שניהם מציעים צריכת דלק שיכולה לגרום לנהגי שברולט ספארק לקנא. אבל מי מהם עדיף?



SAMSUNG



קולקציית הטלוויזיות המתקדמות מסדרת QLED לחוויית צפייה מדהימה, עכשיו במחירים מיוחדים!



UHD-4K • 100% נפח צבע לתמונה מציאותית • Smart Things • HDR Elite •

Q9FN 75" | 65" החל מ-15,990 ₪ Q8CN 65" | 55" החל מ-7,790 ₪

Q7FN 75" | 65" | 55" החל מ-6,490 ₪ Q6FN 75" | 65" | 55" החל מ-4,990 ₪



SAMSUNG
13
YEARS
GLOBAL No.1 TV

להשיג ברשתות החשמל, בחנויות החשמל המובחרות ובאתרי הסחר המורשים. המחירים בתוקף עד 30.04.19. כמות מינימלית 500 יחידות. המחירים הינם המחירים המומלצים על ידי היבואן, המחיר הסופי ייקבע על ידי המשווקים. התמונות להמחשה בלבד. ט.ל.ח. www.samline.co.il



מבחן השוואתי: טויוטה ראב4 מול מיצובישי אאוטלנדר PHEV



אאוטלנדר. תחושה מיושנת אבל הנדסת אנוש עדיפה



ראב 4. שפע טכנולוגי מבלבל

מיצובישי אאוטלנדר PHEV

מנוע: בנזין 2,360 סמ"ק + מנוע חשמלי. הספק 224 כ"ס ב-4,500 סל"ד, מומנט 21.5 קג"מ ב-4,500 סל"ד.
תיבת הילוכים: אוטו, הילוך בודד. הנעה כפולה.
ביצועים (יצרן): 10.5 שניות מ-0 ל-100 קמ"ש, 170 קמ"ש מהירות מרבית, 50 ק"מ לליטר במשולב.
זיהום אוויר: 46 גרם CO2 במשולב, קבוצת זיהום 1 מ-15-
אחריות: 3 שנים לרכב, 8 שנים לסוללה
מחיר (בסיס/רכב מבחן): 190 אלף ש' / 210 אלף ש'

+ עיצוב מרווח, נוחות נסיעה, חסכון בדלק
 - נסיעה חשמלית, זולה, נוח יותר, התעסקות עם הטעינה

זיהום אוויר:



ציון: ★★★★★

עירונית ולאחר טעינה מלאה של הסוללה מהשקע הביתי, יעלו 7 שקלים ו-60 אגורות בתעריפי החשמל הנוכחיים. אותו המרחק בטויוטה יעלה 14 שקלים ו-80 אגורות. כמעט כפול. אז האם האאוטלנדר משתלם רק למי שנוסע מעט? לא בהכרח. אפילו בנסיעה יומית של 100 קילומטרים וללא טעינה נוספת במהלך היום, המאזן עדיין לטובתו: עלות הבנזין והחשמל במתאר כזה תעמוד על 31 שקלים במיצובישי לעומת 37 שקלים עבור הבנזין של הטויוטה. צריך לנסוע הרבה מעל הממוצע כדי שהנסיעה בראב 4 תהיה משתלמת יותר, אם כי גם היא חסכונית הרבה יותר מג'יפוני בנזין.

סיכום

ראב 4 הוא רכב פנאי מוצלח, עוד לפני שבוחנים אותו כרכב היברידי. הוא נהנה מעיצוב מרשים, הוא מרווח ושימורו שי למשפחה ויש לו יתרונות גם בתחום מערכות הבטיחות. הוא אפילו זול ב-10,000 שקלים בגרסת הכניסה ביחס לאאוטלנדר, וביחס לכל מתחרה אחר הוא גם יהיה חסכוני מאוד בדלק.

אלא שהאאוטלנדר PHEV לוקח את היכולות החשמליות מספר צעדים קדימה, ומצליח להביא בשורה אמיתית שמשנה את חיי היומיום של הנהג. אמנם תזדקקו לחניה צמודה שני תן להתקין בה שקע חשמל ביתי (שקע כוח, כמו של מזגן) ולשלוח מחדש בכל פעם את כבל הטעינה, אם כי לא תזדקקו לעמדת טעינה באלפי שקלים, כבל הטעינה של האאוטלנדר זקוק רק לשקע בעלות של כמה מאות שקלים.

מהרגע שמנתקים את המיצובישי משקע החשמל, מקבליים רכב שונה לגמרי מהראב 4. בזמן שהשכנים לפקק שורפים בנזין או סולר, מזהמים את הסביבה ומשלמים על כך ביוקר, נהגי האאוטלנדר PHEV יפגשו את תחנת הרלק לעיתים רחוקות. יחד עם החסכון הכספי הניכר והיתרונות הבולטים בנחות הנסיעה, התנהגות הכביש ובידוד הרעשים, מדובר במנצח הברור של המבחן.

טויוטה ראב4 היברידי

מנוע: בנזין 2,487 סמ"ק + מנוע חשמלי. הספק 218 כ"ס ב-5,700 סל"ד, מומנט 22.5 קג"מ ב-3,600 סל"ד.
תיבת הילוכים: אוטו רציפה. הנעה קדמית.
ביצועים (יצרן): 8.4 שניות מ-0 ל-100 קמ"ש, 180 קמ"ש מהירות מרבית, 21.7 ק"מ לליטר במשולב.
זיהום אוויר: 102 גרם CO2 במשולב, קבוצת זיהום 3 מ-15-
אחריות: 3 שנים לרכב, 5 שנים לסוללה
מחיר (בסיס/רכב מבחן): 180 אלף ש' / 210 אלף ש'

+ עיצוב מרווח, חסכון בדלק
 - נוחות נסיעה, בידוד רעשים

דירוג בטיחות:



ציון: ★★★★★

עם זאת, חוותי הביצועים – בשונה מהמספרים על הנייר – מעט שונה. כבר בהאצות עירוניות מרגישים את מנוע הבנזין משתלב בצורה מחוספסת ורועשת, בניגוד מפתיע לשילוב ההרמוני בקורולה ההיברידי, למשל. במהירויות גבוהות תיבת ההילוכים הרציפה מטששת את הדחיפה שההספק הגבוה מייצר, והראב 4 אמנם נע במהירות – אך ללא אותה תחושה מהנה ובשרנית של מנועי הטורבו המודרניים.

המיצובישי מציג טכנולוגיה שונה: המנועים החשמליים מסוגלים להניע את הרכב עד למהירות של 135 קמ"ש. הסוללה מאפשרת נסיעה חשמלית וחרישית לחלוטין למרחק של 40 ק"מ במהירות בין עירונית של 100 קמ"ש. בתנאים עירוניים הטווח מגיע גם ל-50 ק"מ. המשמעות ברורה: מרבית הנהגים יסעו ברוב הנסיעות שלהם על החשמל בלבד. זו חוויה מיוחדת הן מבחינת השקט והן מבחינת אופי הנסיעה החלק, וזה עוד לפני שדיברנו על החיסכון הכספי.

ברגע שנדרשת תוספת כוח משמעותית, או כאשר נגמר החשמל בסוללה, יתעורר לחיים גם מנוע הבנזין. מדובר במנוע חדש בנפח 2.4 ליטרים, שיחד עם צמד המנועים החשמליים (אחד לכל ציר גלגלים) משיג הספק של 224 כ"ס, שיפור של כ-10% ביחס לרגם היוצא. בתאוצה ל-100 קמ"ש הטויוטה אמנם מהיר יותר בשתי שניות משמעותיות, אך הכוח החשמלי העדיף של המיצובישי מייצר דחף בולט ותחושה בשרנית יותר בתאוצות ביניים ובעקפות.

בסיומם של 100 הקילומטרים הראשונים של המבחן, רובם בנהיגה בין עירונית, רשם הטויוטה צריכה ממוצעת של 16.5 ק"מ לליטר לעומת 22.2 קמ"ל במיצובישי. המספרים האלה יכולים להטעות, מכיוון שלאאוטלנדר יש למעשה שני מצבים שונים לחלוטין: בנסיעה חשמלית צריכת הבנזין היא כמובן אפס. לאחר התרוקנות הסוללה רושם המיצובישי צריכה של 15 ק"מ לליטר.

40 הקילומטרים הראשונים באאוטלנדר, בנסיעה בין

לזיהוי תמרוקים. בשניהם מקבלים ניטור שטחים מתים רק ברמות הגימור הבכירות.



כך שהמיצובישי מאוכזר יותר בגרסת הכניסה, הטויוטה מצמצם את הפער בגרסאות הבכירות, אך הנדסת האנוש מטה שוב את הכף לטובת האאוטלנדר. התצוגות הרבות והפרטים הקטנים בלוח המחוונים של הטויוטה מסיחים את הדעת מהנהיגה, והתפריטים של מערכת המולטימדיה מאורגנים בצורה מעט מסורבלת. האאוטלנדר מציג הרבה פחות מידע מבלבל מול עיניו של הנהג וגם נהנה ממערכת מולטימדיה מוצלחת ויעילה יותר. ניצחון למיצובישי.

שימושיות ומרווח

מבט ברפי הנתונים מגלה כי האאוטלנדר ארוך וגבוה יותר, בעוד הטויוטה רחב יותר ונהנה מבסיס גלגלים עדיף. בפועל הטויוטה היא עדיף במרבית המדדים.

תנוחת הישיבה בראב 4 טבעית והמושבים תומכים היטב. שדה הראייה עדיף, ואילו התפוחות על מכסה המנוע מעניקות את התחושה הג'יפאית. מסביב למושב הנהג פזורים תאי אחסון רבים, כולל תא יעודי לסמארטפון עם שקעי טעינה.

כמושב האחורי הטויוטה יהיה צפוף לשלושה מבוגרים, בעיקר במרווח לכתפיים, אך לא תהיה בעיה להושיב שני מבוגרים או שני ילדים בטיחות עם ילד ביניהם. עם זאת, המושב עצמו נמוך למדי, ופחות נוח לגדולים. היושבים מאחור ייהנו גם מפתחי מיוזג ושני שקעי USB.

תנוחת הישיבה במיצובישי גבוהה יותר, אך הכיסא עצמו רך יותר ופחות תומך. היצע תאי האחסון מצומצם. גם המיציובישי יאכלס מאחור צמד מושבי בטיחות עם ילד ביניהם, אך לשלושה מבוגרים הראב 4 יציע מרווח עדיף. לשני נוסעים המרווח טוב מאוד ויש גם אפשרות לכוונון זווית הגב, אך המושב עצמו גם תומך עוד פחות מהמושב בטויוטה. במסגרת מתיחת הפנים נוספו סוף סוף פתחי מיוזג מאחור, אך שקעי טעינה עדיין חסרים.

לשני הדגמים תאי מטען גדולים. במיצובישי הסוללה הגדולה מגביהה את רף ההעמסה, מצמצמת את הנפח וגם לא משאירה מקום לגלגל ספיייר, בניגוד לראב4 שכן מצויד בגלגל חמישי, אך מוקטן. בטויוטה תא המטען נגיש ורחב יותר (580 לעומת 463 ליטר), ובשניהם ניתן לקבל דלת חשמלית בגרסאות הבכירות. בסעיף השימושיות הניצחון הוא של ראב4, אם כי בפער קטן.

נוחות והתנהגות

ראב 4 הוא רכב רך. הוא סופג היטב שיבושים קטנים, אך מקפץ על גדולים ועל פסי האטה. גם מחוץ לעיר הוא ממשיך להתנועע על מתליו. המיצובישי היה מהודק ומרוסן יותר כמעט בכל מצב. הטויוטה גם רועש יותר.

המיצובישי כבד יותר בכמעט 300 ק"ג, פועל יוצא של הסוללה המוגדלת ושל המנוע החשמלי הנוסף. הפער במשקל מסביר את ההבדל בנחות: הוא עדיין רך יחסית, אך מרוסן יותר ומצליח לבודד טוב יותר את מרבית השיבושים בעיר. פסי האטה גדולים ובורות ביוב אכזריים לא מצליחים להוציא אותו משלוותו.

על הכביש המתפתל הבחירה הייתה בין שתי אפשרויות לא מוצלחות במיוחד. לא קל ליצור התנהגות כביש רהוטה עם מרכז כובד גבוה וסוללות שמתפקדות כמטוטלת. לשניהם נטייה ברורה לתת היגוי וכמעט אפס תחושות מהשלידה או מההגה, אך מבין השניים המיצובישי אחז את הכביש בצורה טובה יותר, הודות להנעה הכפולה, וגם נטה פחות לרכיבנה בפניות. הטויוטה, עם הנעה קדמית בלבד, נשען על מתליו באופן מוחשי וסבל מבלמים ספוגיים ולא מספיק נשכניים.

יחידות הנעה

טויוטה ראב 4 הוא היברידי מהזן המוכר: המנוע החשמלי מספק נסיעה שקטה וחלקה במהירויות עירוניות ולמרחקים קצרים, כאשר מנוע הבנזין, בנפח 2.5 ליטרים, מצטרף כאשר מופיעה דרישה לכוח. צמד המנועים מייצר יחד הספק מרשים של 218 כ"ס והמנוע החשמלי מעניק זמינות כוח טובה ומאפשר תגובה מיידית לפקודת הרוושה.