

# החכפוז המכני

התחלתי את הכתבה הזו כשאני שונא קורקינטים, וסיימתי אותה כשאת הכלים אני דווקא די מחבב. אלה הרוכבים עליהם שמוציאים אותי מהכלים. דרור פויר מגיש: אגדה אורבנית



אבל מה שאני יכול לומר בגדול הוא שכמו בחיים, מה שעולה פחות שווה פחות. הכלים המוברחים האלה מהמזרח לא שווים הרבה, טובים מהם בהרבה הם הכלים של טרקר הישראלית, וטובים מהם הם הכלים של ג'ורפד האמריקאית. הם הכי מושקעים טכנית, יש בהם הכי הרבה פטנטים. וכן, הם גם הכי יקרים. ההבדלים במחיר נובעים בעיקר מסוג הבטרייה: העולם עובר לסוללות ליתיום; הן קלות יותר, אמינות יותר ויקרות יותר. הערה אחת גורפת שיש לי ביחס לכל הרגמים היא שלדברים האלה כמעט שאין קפיצים. גם אם מראים לכם קפיצים, אל תאמינו. זה רק ליופי. אין מספיק משקל כדי להפעיל קפיץ רציני. העובדה הזו גורמת לכך שאתה מרגיש דרך עמוד השרדה כל חריץ על המדרכה, כל עלה שנושר, כל ירידה וכל עלייה הכי קטנה מוזעזעות את כל ישותך. רוכבים ותיקים אמרים שמתרגלים לזה. יכול להיות, אבל אחרי רכיבה של כמה שעות אתה מרגיש כאילו עברת סדרה של זעזועי מוח קטנים. אשר לי, שמחתי לחזור לאופניים שלי, אבל זה רק אני. אחרי הכול, נדירות הפעמים שבהן אני באמת ממחר לאיזשהו מקום.

## דודו פופז דיבר, השר ביצע

קצת היסטוריה. דברי ימי הקורקינט החשמלי בישראל הם סאגה שאפשר למצוא בה הכול, כמעט. כמו כל דבר, גם הכלי הזה הוא סוג של מיקרוקוסמוס ישראלי. תמיד הם היו פה, הכלים האלה - בהתחלה כצעצוע לילדים ותו לא, אבל לאט-לאט התחילו להגיע הממונעים הכבדים יותר. בסוף שנת 2003 המכס עצר את היבוא שלהם.

בתחילת 2004 חזר הברדן המנוח דודו פופז לישראל מחופשה והביא לעצמו אחד כזה. המכס לא נתן לו להיכנס, וטופו, מעודן כמו שהיה תמיד, הקדיש את

ני לא מאמין בנסים, אבל בחיי שאני מתקשה למצוא הסבר אחר לעובדה שעד היום נהרג בישראל רק בן אדם אחד (שגם זה כמובן יותר מדי) שרכב על קורקינט חשמלי. זה קרה בדרום תל אביב בספטמבר 2009, עת גבר בן 42 פגע במכונית חונה, התהפך וקיבל מכה בראש. לא, הוא לא חבש קסדה. הוא בטח חשב, כמוני (ובצדק), שזה גורם לבן אדם להיראות קצת רביל.

תסכימו איתי שלפי מספר הקורקינטים שממלאים את המדרכות ואת הכבישים בערים הייתם מצפים שיפלו הרבה יותר חללים מקרב הרוכבים. לא שהכלים האלה מהירים במיוחד או מסוכנים במיוחד בפני עצמם, אבל גם מהירות של עשרים עד 25 קמ"ש מספיקה, ודאי כשהרוכב כל-כך חשוף וחסר הגנה.

ועדיין, ישראל היא מקום מושלם לקורקינטים חשמליים: מדינה צפופה שרובה הגדול מתרכז במרכז אורבני, מישורי פחות או יותר, ויש בה אקלים אידיאלי לרכיבה. שהרי אף פעם אין פה חורף של ממש, וגם לא עושה רושם שאחד כזה יגיע מתישהו. בעל קורקינט יכול לנצל אותו משהו כמו 361 ימים בשנה כמו כלום. תוסיפו לזה את פקקי התנועה ואת בעיות החניה במרכזי הערים, ולא פחות חשוב מזה, את העובדה שהתחבורה הציבורית בישראל איומה ואי אפשר לסמוך עליה בגרוש - ויש לנו בינגו. תגידו אופניים? זה נכון, אבל כל הלחות הזו גורמת לכך שזו בעיה רצינית מבחינה הומנית לרכוב על אופניים לעבודה, מה גם שברוב המכריע של מקומות העבודה בישראל אין מקלחות. על קורקינט אתה לא כל-כך מוזיע.

התנסיתי בלא מעט קורקינטים בימים האחרונים. יש מן הסתם הבדלים של איכות, מהירות וסחיבה - מה שנקרא מומנט - בין הכלים (ראו מטגרת בעמוד ").

”  
אחרי לא הרבה זמן על הקורקינט אתה מפסיק לחשוב על היגוי ועל ניווט, אתה פשוט זו עם הבלי. זה נחמד. נחמד גם הטריק הזה שאתה מגיע ממקום למקום בלי להזיע כמו חזיר



**הערה אחת גורפת שיש לי על כל הדגמים היא שלקורקינטים כמעט שאין קפיצים. גם אם מראים לכם קפיצים, אל תאמינו. זה רק ליופי. העובדה הזו גורמת לכך שאתה מרגיש דרך עמוד השדרה כל חריץ על המדרכה, כל עלה שנושר**



חוקר היריבוט דוד טופר. העלה את הנושא לדיון

מנוולוג הפתיחה של תוכנית הטלוויזיה שלו לסתלבט עצבני על חשבון המכס. באותם ימים הוא היה מלך הרייטינג, וזה לגמרי עשה את העבודה. דברים התחילו לזוז. ודוד טופר אמר, וממלא מקום שר התחבורה דאז, מאיר שטרית, הוציא מיד "היתר צו יבוא חופשי לקורקינטים", שבו הגדיר למעשה את הקורקינט כצעצוע ולא ככלי רכב, פטר אותו מפקודת רכב מנועי, וקבע את התנאים קילוגרמים, שלא ייסע מהר יותר מ-12 קמ"ש, ושהספק המנוע שלו לא יעלה על מאה וואט.

ההגדרה הזו של שטרית – שהקורקינט הוא צעצוע קיבוע למעשה – הן לא רעות בכלל. מי היה מאמין שוועדה שעם כל הכבוד לשטרית ולצו שלו, הצו היה מגוחך ולא לרכיב כבד ברקע שכתבה. גם מפני שהארץ כבר מלאה כלים, גם בגלל חוסר אכיפה, וגם משום שהוא יזכר על יבוא בלבד, לא על ייצור, ודאי לא על שימוש. התחום, בקיצור, היה צבוע באפור כבד מהיום הראשון מהכחינה החוקית.

מהר מאוד התמלאה הארץ קורקינטים גדולים. אריק יהודה ייסד את חברת טרקר, שהרכיבה קורקינטים כחול-לבן באיכות טובה מאוד. היו גם המון הברחות מהמורה, בקנה מידה עצום. קורקינטים באיכות נמוכה הגיעו במכולות מלאות, מוטווים כמכסחות רשא, כצעצועים לילדים, או מפורקות לחלקים. זו הייתה תגובה. הענים עברו, והרחובות הוצפו כלים. הברחות זה עסק רווחי מאוד. בחנויות נמכר קורקינט מוכר במשנהו כגון 4,000 שקלים, מינימום. בסין הוא עולה משנהו כגון 180 דולרים.

אבל אתם יודעים איך זה, מאחר שאף אחד לא מת, לאף אחד גם לא היה מי יודע מה אכפת. החוק לא נאכף כמעט אף פעם, המכירות הבריחה, היצרנים ייצרו, הלקוחות קנו ורכבו – על המדרכה, על הכביש – והכול היה בסדר. עד התאונה והמוות, שאירעו – צירוף מקרים? תגידו אתם – כחודש אחרי התאונה של טופר.



חשופת אולה פרוקצ'יה. שעשוע לילדים ונוער

אבל אתם יודעים איך זה, מאחר שאף אחד לא מת, לאף אחד גם לא היה מי יודע מה אכפת. החוק לא נאכף כמעט אף פעם, המכירות הבריחה, היצרנים ייצרו, הלקוחות קנו ורכבו – על המדרכה, על הכביש – והכול היה בסדר. עד התאונה והמוות, שאירעו – צירוף מקרים? תגידו אתם – כחודש אחרי התאונה של טופר.

אבל בישראל כמו בישראל – יד ימין



**כמו בחיים, מה שעולה פחות שווה פחות. הכלים המוכרים מהמזרח לא שווים הרבה, טובים מהם בהרבה הם הכלים של מרכז הישראלית, וטובים מהם הם הכלים של גורפד האמריקאית. הם הכי מושקעים טכנית, יש בהם הכי הרבה פטנטים**

לא יודעת מה עושה יד שמאל. כך, רק לפני חודש, פסק בג"ץ שקורקינטים הם צעצוע, והפך פטיקה בענייני פיזיזים של המחוז, שפסק כי מדובר בכלי רכב. המקרה היה של נער שנפגע קשה בראשו מרכב פרטי בעת שרכב על קורקינט. בתביעה לקבלת פיזיו על-פי חוק הפיזיזים לנפגעי תאונות דרכים נטען כי הקורקינט אינו עונה להגדרה של "רכב מנועי", שכן מדובר בכלי משחק בלבד, ולפיכך יש לראות את המקרה כתאונה שבה נפגע מפגיעת רכב פרטי, המוכה בפיזיו על-פי החוק. חברת הביטוח טענה כי הקורקינט המכני עונה להגדרה של רכב מנועי משום שמדובר בכלי בעל כוח הנעה המצויד במנוע שעונה ליעוד של תחבורה יבשתית וסכנה בצדו. מאחר שלא היה ביטוח לקורקינט, הצעיר אינו זכאי לפיצוי בגין פגיעתו.

השופטת אילה פרוקצ'יה קבעה, ברעת רוב, כי הקורקינט אינו מהווה רכב מנועי לפי החוק, משום שהוא לא מיועד לשמש כ"תחבורה יבשתית", דהיינו להובלת אנשים או מטענים ממקום למקום, וכן, אינו מכוון לשמש "יעוד תחבורתי" לאור מגבלותיו בכמות הולק ובמרחק הקצר שאותו הוא יכול לעבור. כן נקבע כי הכלי נבנה ונקנה כצעצוע ושעשוע לילדים ולבני נוער.

כך הוכיח בג"ץ – והוכיח שוב, יש שיאמרו – שהוא לא ממש מעורבן או מחובר למה שקורה במציאות. מה שעוד קורה עכשיו זה שוועדה מטעם המדינה תמליץ בדיוק ההפך ממה שאומר בית המשפט שלה. אין כמו בארץ.

דבר אחר לא ברור לי עד הסוף, וזה מהו החזון של הוועדה – האם הם חושבים בגדול, כמו בארצות הברית – על הקטנת הגודל במרכזי הערים, מלחמה ביהודים המאוייר וכל זה, או במילים אחרות: האם הם רואים את תפקידם ואת ייעודם לשנות את המציאות הכלתית נסבלת במרכזי הערים; או רק מספקים מענה לצורך השלה פתאום ולעבורה שיש המון, אבל המון כלים כאלה על המדרכות וצריך לעשות אותם משהו – תלוי את מי שואלים. לצערי, דובר משרד התחבורה אסר על חברי הוועדה לשוחח איתי, וחבל, אבל מהתבטאויות אחרות של חבריה ניתן ללמוד שהם פרוסים על כל הספקטרום שבין הפקיד להוגה.



חשופת אולה פרוקצ'יה. שעשוע לילדים ונוער

ולטיכום, קשה לערער על הקביעה שהקורקינטים החשמליים הם פתרון תחבורה אישי אורבני מעולה. נשאלת אם כך השאלה: למה זה כלי כל-יך מעצבן ולמה כל-יך קל לשנוא אותו? התשובה פשוטה: זה לא מהכלים. הם נוסעים על המדרכה, מוגנים במהירות בין הולכי רגל ומסכנים לרבים, וקנים וחיות בית. הם אולי לא האשמים הבלעדיים – הרוב המוחלט של הרחובות שבהם רכבתי על קורקינטים כלל אינם מותאמים לרכיבה כזו, בקושי יש בהם מקום להולכי רגל, אבל הם מלאים בפחים, בקטנועים קטורים, בספסלים ובמה לא; ועדיין, המדרכה היא לא המקום בשבילם. מדרכה נועדה לדרברים שאין להם מנוע. הולך רגל וכרוכב אופניים אני די מתעב את הקורקינטים האלה. יש איזה חוסר התחשבות אינהרנטי בכלי הזה.

אבל כמו שאמר אריאל שרון: דברים שרואים משם לא רואים מכאן. כשאתה עוזב את האופניים ועובר לקורקינט משתנה גם התפיסה. באמת שאין הרבה דברים רעים לומר על חוויית הנסיעה בקורקינט. זה די כייף, האמת. אחרי כמה דקות של התגלות הכלי הופך להיות ממש חלק ממך. מן הסתם זה קשור גם לעובדה שאתה עומד (ואף שאפשר להרכיב כיסאות על הקורקינטים, לשבת זה גם פחות כייף וגם פחות בטוח) על לוח ברוחב של ארבע מטר.

אחרי זמן לא רב אתה מפסיק לחשוב על היגוי ועל ניווט: אתה פשוט זז עם הכלי. זה נחמד. נחמד גם הטריק הזה שאתה מגיע ממקום למקום בלי להזיע כמו חזיר. יש גם משהו כמעט פלאי, הייתי אומר, בעצם הקונספט של כלי תחבורה אישי, קל, מהיר, שקט וירוק. לידו הטוטוסט הכי יפה נראה פתאום מפלצתי כמו האמור. ואני כבר לא מדבר על ההאמרים עצמם, שמנקודת המבט של רוכב הקורקינט נדמים כמכונות שכל תכליתן היא לרצוח.

ולגבי חוסר ההתחשבות האינהרנטי אתה לומד – כמו בכל תחום אחר בחיים – שזה לא הכלי שחסר התחשבות, זה רוכבו. אפשר לנסוע בצורה מתחשבת. מלבד זאת, זה מאוד תלוי בגודל. ככל שהכלי קטן יותר הוא מן הסתם פחות מאיים.

g@globes.co.il

**10, 20 ו-30 קילוגרמים**

שלושה קורקינטים במבחן דרכים



צילום: גלעד חזקיהו

**1. i-ped | מעלה חיוך אבל יקר**

**התרשמות:** הכלי הכי חוקי שאפשר לרכוש היום. שוקל 11.9 קילוגרמים, כולל סוללת ליתיום פולימר (8AH Li-Ion), שענה וחצי זמן לטעינה מלאה לנסיעה של 14 קילומטרים, מהירותו מוגבלת ל-12 קמ"ש. הוא קטן, צד ואינטימי, אם אפשר לקרוא לו ככה. מגיב בזריזות, יופי של מומנט, סוחב מעולה בעליות, הרבה יותר טוב מכלים כבדים ממנו בהרבה. לוקח כמה שניות להתרגל לעובדה שלדבר הפצפון הזה יש כל-יך הרבה כוח, אבל כשמתרגלים – תענוג. מפני שהוא קטן וזק וצעצועי, אנשים לא מפתחים ממנו ולא מפתחים כלפיו אטני כמו שהם עושים כלפי הכלים הכבדים יותר. להפך, הוא מעלה חיוך. עוד יתרון הוא שהכלי מתקפל בקלות – תנועה אחת שאורכת כמה שניות – אל תוך תיק קטן.

**המחיר:** וגם בעיני היחידה של הקורקינט הזה של חברת גורפד, שהוא יקר – 7,900 שקלים. בעיקר בגלל הסוללה. נניין נוסף הוא שמדובר בכלי נמוך, ולאנשים גבוהים כמוני זו קצת בעיה, גם כי זה לא הכי נוח אחרי כמה דקות וגם משום שאתה נראה קצת טמבל, איש גדול רבן על כלי קטנצ'יק.

**2. Hoverboard | זמן עם עבירות טובה**

**התרשמות:** כלי מסיבי יותר של חברת גורפד, שוקל עשרים קילוגרמים, מגיע עד ל-35 קילומטרים, אבל אם יתקבלו הצעות הוועדה הוא יוגבל אלקטרונית ל-25 קמ"ש ויהפוך לחוקי. יופי של כלי – אמון, מסיבי, חכם, זריז, סוחב. עבירות טובה.

**המחיר:** מ-1,200 עד 3,120 דולרים, תלוי בדגם ובמספר ההוללות. הכי זול יהיה עם סוללה אחת בלי מתלים שסופגים חלק מהזעזועים, ועד לכלי שאני נסעתי עליו, עם ארבע סוללות, טווח נסיעה של שישים קילומטרים ומתלים.

**3. טוקר TR560 | זעזוע מתמשך בעמוד השדרה**

**התרשמות:** שוקל שלושים קילוגרמים, מגיע לשלושים קמ"ש. קצת יותר גדול ומסיבי – 120 סנטימטרים אורך, חמישים סנטימטרים רוחב (כולל הכידון). כלי-כלי. המתלים לא הכי טובים, מה שגורם לכך שאתה מרגיש כל זרד על הכביש, ואחרי נסיעה ארוכה יש מין זעזוע מתמשך בעמוד השדרה, אף שרוכבים מנוסים אומרים שכעבור זמן מתרגלים וזה עובר. הוא מהיר הטרקור, תחושה קלה של תנופה, הגלגלים העבים נותנים תחושה – מופרכת – של יציבות. יש לו גם אמון אביריים נלווים, מסיבא לרוכב – האמת, הרבה יותר נוח ובטוח לעמוד, דרך מיני ארגזים, ועד כיסא לתנוק (אגב, לא הייתי שם על זה את התינוק שלי).

**המחיר:** 5,800 שקלים.



צילום: גלעד חזקיהו