

ה־XF של ישראל מריאנצ'יק מועמדת לקטגוריית ה־"OVERQUALIFIED FOR THE JOB", עם קבינה מאובזרת ומיטות קומותיים שנותרות מיותמות, ומנוע 460 כ"ס חזק, שמושך עגלה עמוסת במבה אוורירית על כבישים מישוריים. השאלה המסקרנת בנוגע אליה היא, למה הנהג שעבורו הוזמנה המשאית מלכתחילה, דחה את היפיופה הזאת על הסף?



מחלקת חטיפים

כתב וצילם
גלעד ארצי

קשה להתעלם מה־XF של ישראל מריאנצ'יק. יש למשאית הזו נוכחות שתמשוך גם את עינייהם של אלו בינינו שמשאיות שקופות עבורם בדרך כלל. אפשר להניח שזה הצבע הזהוב הייחודי הבולט למרחקים, המ־כסה את שטח המעטפת העצום של קבינת הדאף, וגם קומתה התמירה של ה־XF בגימור ה־Super Space Cab, שהיא בעלת





כיתוב תמונה

ב"גבעול" (המפעל שבו אסם מייצרת את הבמבה) שבאזור, אומר ישראל. לעיתים מזדמנות לו גם נסיעות לשדרות, רמת השופט ושאר אזורי החלוקה של אסם. "מעמיסים עליי משלוחים שמיועדים לחנויות או לסופרים. סחור זה מעורבת. במבה, ביסלי, בייגלה, כל מה שאסם מוכר. משם אנחנו מורידים את זה באזור חלוקה שממנו לוקחות המשאיות הצהובות הקטנות של אסם - אנחנו לא יכולים להיכנס לעיר. אני חנו מביאים את הסחורה עד לאזורי הפצה."

מי שלא קופץ - אדום

כנהג משאית, העבודה של ישראל היא מהסטרייליות שיש בענף. "פה עוברים קל, זה לא מחצבות", הוא אומר

שלא יצאה לפועל ויחידת הקירור נותרה מובטלת מעבודה. מעברו של קיר ההטענה יש אולם עצום, המכיל סחורה ארוזה ממגוון מוצרי אסם, חלקה על גבי מדפים מיוחדים, חלקה "ממושטח", כלשונו של ישראל, עטוף בניילונים מוכן להעמסה. רוב ההמולה כאן היא בשעות הבוקר המוקדמות, כשמשאיות חלוקה וסמיטריילרים יוצאים עמוסים ליעדיהם. יום העבודה של ישראל מתחיל בארבע וחצי בבוקר, כשהוא יוצא מאורנית שם הוא מתגורר מזה עשר שנים. לקראת חמש אחרי הצהריים הוא יסיים את הקו ויחנה את העגלות להעמסה ברציפים הרלוונטיים במרלוג שוהם, שם הן תועמסנה ליום המחרת. "הקו הקבוע שלי הוא משוהם, לבמבה

הנפח הגדול ביותר שיש ליצרן ההולנדי להציע. איקס-אפים כמותה נדיר לראות במחוזותינו ולמרות זאת, ואולי דווקא בגלל, ישראל מריאנצ'יק היה חייב לעצמו אחת כזאת, או בעצם לנהג שלו, שקיבל רגליים קרות ורוויתר על השידרוג, כפי שיסופר בהמשך.

ישראל מריאנצ'יק, 50, נשוי +3, התחיל לנהוג על משאיות ב-1983 מיד אחרי שהשתחרר מהצבא, שם שירת כמש"ק אבטחה, ללא כל נגיעה ברכב כבד. הוא הצטרף כנהג לחברה שהקים אביו, שבשנותיה הראשונות עסקה בעבודה עם הייברים בעבודות עפר ובהמשך דרכה הפכה לקבלן משנה המוביל מוצרים עבור חברת אסם. וולוו N88 מודל 1973 הייתה המשאית הראשונה של ישראל, על קו אסם פתח תקווה-יקנעם, קו שישל ישראל עבד בו עד 1997. "היינו נוסעים ארבע, חמש נסיעות הלוך חזור, ובסוף היום לשדרות. אז לא היתה הגבלה של 12 שעות והיינו עובדים שעות מטורפות. כמה שהיית יכול לעבוד, היית עובד", הוא נזכר. ב-1989 נרכשה מ.א.ן 322 חדשה. המשאיות שישל ישראל רכש התאיינו בקבינות מוגדלות, מעל הסטנדרט המוכר אז בארץ.

"כל פעם הייתי מביא איזה אוטו משוגע", הוא מספר. "ב-1993 הבאתי מ.א.ן שהיה בתצוגה בגרמניה. אוטו עם ספוילרים, כשלא ידעו אז בארץ בכלל מה זה ספוילרים, ו-422 על סינגל. לא היתה חיה כזאת בארץ". מ-1993, זהו - התחלנו עם דאף. הראשונה היתה דאף 95 סינגל חדשה, מודל 1994. "דאף פים באו והלכו אצל מריאנצ'יק. היום יש לישראל שש משאיות דאף בשירות אסם, חמש מהן מדגם XF, ואחת דאף 95 "שתישאר איתנו עד יומה האחרון", מבטיח ישראל בחיוך. שישה נהגים מועסקים בחברה, וישראל בתוכם, מתפקד כנהג מן השורה ובעלים בעת ובעונה אחת.

abmaB aL

את ישראל, איש לבבי ומחויך, אני פוגש ב"מרלוג שוהם", מתחם ההפצה הגדול של אסם באזור המרכז. לכאן מגיעים מוצרי אסם ממפעלי הייצור השונים הפזורים בארץ וכאן מכינים את הסחורה להעברה לחנויות ולאזורי הפצה. ה-XF של ישראל ניצבת בגאון ברציף ההעמסה, פתח קרון העגלה צמוד אל פתח ההעמסה. זוהי עגלת קירור בעלת שלושה צירים, שנרכשה אצל מריאנצ'יק בעבר לצורך הובלה בקירור

”
האורבן זול
משמעותית
מהמתחרים
המרכזיים שלו
שמחיריהם
מתחילים
בחמישה עשר
אלף ש"ח יותר
וצפונה
”

”
האורבן זול
משמעותית
מהמתחרים
המרכזיים שלו
שמחיריהם
מתחילים
בחמישה עשר
אלף ש"ח יותר
וצפונה
”



כיתוב תמונה משותף



כיתוב תמונה

שאית שלו ורק נעלם אחד היה לו - הצבע. "כשיצאנו מההזמנה, צלצלתי לשי, אמרתי לו מזל טוב, הזמנתי לך אוטו אבל את הצבע לא יכולתי לעשות לבן והזמנתי לך צהוב. שי קיבל חוס. אמר - לא צהוב ולא נעליים! אני לא אסע באוטו". ישראל, שכנאה לא הע- ריך נכונה נאמנות מהי, ומהי המשמעות של צהוב עבור... אוהד הפועל, ניסה לה- מעיט בחומרת ההכרזה של שי, והניח שדיבורים לחוד ומעשים לחוד, ושאיין טוב ממראה עיניים, וכששי יחזה בכלי המרשים, ברור שהוא ישתכנע. "עד היום הוא לא נוסע על האוטו", אומר לי ישראל, כובש צחוק שמיד יתפרץ וית- גלגל, כשהוא ישחזר את הסיטואציה. "הוא אמר לי שאין לו אפילו תחתונים בצבע צהוב", הוא נזכר ומתפקע מצ-

קשה ושקונים לו אוטו חדש", מספר ישראל, "והוא רצה את הגג הגבוה, את האס. אס. סי. (Super Space Cab)". ישראל הניח לשי להרכיב לעצמו את מפרט משאית החלומות שלו "אנחנו לא התערבנו: לא במנוע, לא בגימור, לא בגיר. עשינו בירור בדאף והתברר שאי אפשר להזמין קבינה גבוהה. רק קבי- נת ספייס. שי ישב בחברה (ב"תשתית", היבואן בארץ) ושיגע אותם, ישב להם על הווריד יום-יום ובסוף הצליח לשכנע את המהנדס לדבר עם המהנדס בהולנד לראות אם יש דרך להכניס בכל זאת את האוטו ואז התברר שההולנדים אמרו שלהם אין האישור להכניס את האוטו הזה ישירות מהולנד. אז שלחנו את האוטו מהולנד ליוון ומשם לישראל". וכך, שי המתין בכיליון עיניים למ-

בחידו. "אין לך פה קשירות, אין לך פה ברזנטים. כלום. זאת עבודה נקיה ואני חוזר הביתה עם בגדים נקיים. אתה פותח שתי דלתות, סוגר שתי דלתות וזהו. אתה בא לרמפה, פורקים אותך ומעמיסים אותך. אין לך פה עבודה פיזית. העבודה הפיזית היחידה זאת הנהיגה למרות שהאוטו הזה ממש לא מעייף". בהקשר הזה ישראל מציין לחיוב את הימצאותו של הגיר הידני, "כי נהג צריך לעבוד". מאחורי ה-XF המיוחדת הזו יש סי- פור, שגיבורו הוא שי יונה, מהטאלנטים של נהגי מריאנצ'יק, או כפי שמגדיר אותו ישראל, "הנהג מספר אחד שלנו. ובזכותו יש היום את האוטו הזה". שי עובד על דאף XF שנת 1998, מה- ראשונות שהגיעו. "החלטנו שהוא עובד



כיתוב תמונה

מספר שהשלט הזה מלווה אותו עוד משנת 1997, כשרכש דאף 95. "עשיתי לאוטו מדבקות אצל מישהו ובבדיחות הדעת ביקשתי ממנו שיעשה לי שלט נהג אשכנזי. הוא הבטיח חמישים אחוז הנחה אם אני אשים שלט כזה, וכך היה. אני עובר מאוטו לאוטו והשלט הזה הולך איתי". הנהג האשכנזי שלנו, אגב, שומע "רק מזרחי. ושלמה ארצי. כל הופעה שלו אני ואשתי בקיסריה".



כיתוב תמונה



כיתוב תמונה



כיתוב תמונה

במיטה בקבינה".

ישראל עיטר את הרכב בשלל מדבקות וקישוטים. מבעד לשימשה, קשה שלא להבחין בשלט "נהג אשכנזי". ישראל

חוק. "הוא אוהד הפועל רמת גן, הפועל זה אדום...".

עדיין בניילון

ה־XF המפוארת לא הפכה לפיל לבן (בצבע צהוב) ולו לרגע אחד. ישראל מצא עצמו זוכה מן ההפקר, נטש לא־נחות דאף 95 אפורה ששימשה אותו וכבר כחודש, מאז שמשאית החדשה עלתה על הכביש, הוא מתענג על מפרט החלומות הצהוב הזה שנבנה עבור הנהג המצטיין שלו, שהצבע עשה לו חושך בעיניים. ישראל לא מפסיק להתרגש מהצעצוע החדש, מהפינוקים הקטנים והגימור המלוטש בסביבת העבודה הנוכחית שלו. "זה אוטו מדהים. כשא־ני קם בבוקר ורואה את האוטו הזה, אני אומר לעצמי - זה שלי, זה שלי!", עולץ ישראל. "האוטו נוח, לא קופץ, לא בועט, קבינה שקטה וכל הפינוקים, כמו גימור עץ, כיסאות מיוחדים, וילונות". שני דרגשי שינה נוחים למראה יש כאן, אחד מעל השני, מיטות קומותיים עם סולם מתקפל. "את זה שי רצה" הוא אומר משועשע, ומספר שהמיטות, שהעליונה שבהם עדיין עטופה בניילון של היצרן, מיוותמות וכנראה תישארנה כאלה. "היום החוק מגביל אותך לש־תים עשרה שעות, אז לא ישנו למעלה, וגם לא למטה, ואתה יודע מה - גם במשאיות הקודמות לא ישנתי אף פעם

” האורבן זול משמעותית מהמתחרים המרכזיים של שמחיריהם מתחילים בחמישה עשר אלף ש"ח יותר וצפונה ”

אסם זה נפח

המנוע החזק ויכולות גמיעת המרחק של המשאית הזאת, יחד עם שפע הנרחות לשהייה ארוכה מחוץ לבית הופכים את המשאית הזאת כמעט ל־overkill אל מול המשימה היומיומית שהיא נדרשת לבצע. כסף, מסביר ישראל, לא היה שי־קול. "האישיו היה להביא אוטו מיוחד. האוטו הזה עולה מאה אלף שקל מעל אוטו בסיסי בגלל הקבינה והגימור". המנוע שפועם כאן אמור לשלב בין כוח ויעילות. "יש כאן מנוע 460 חזק שהוא גם חסכוני בדלק", אומר יש־ראל. "הוא עושה שלוש נקודה אחד (ליטר/ק"מ)". ישראל מודה שכשבחוף יש רוחות חזקות, לגובה של הקבינה יש מחיר מסוים בתחנת הדלק, "אבל הוא לא יורד משלושה קילומטר לליטר. הסרן האחורי היחיד מאחור הוא עדות לכך שהסוס הגורר הוא מהסוסים שקל

”
האורבן זול
משמעותית
מהמתחרים
המרכזיים שלו
שמחיריהם
מתחילים
בחמישה עשר
אלף ש"ח יותר
וצפונה
”



כיתוב תמונה

”
האורבן זול
משמעותית
מהמתחרים
המרכזיים שלו
שמחיריהם
מתחילים
בחמישה עשר
אלף ש"ח יותר
וצפונה
”



כיתוב תמונה

להם בחיים. "כל מה שעובד באסם, כולם סינגלים", מבהיר לי ישראל. "אין פה דאבלים. אין לנו משקלות, באסם", הוא אומר, מחויך. "אתה תצחק. אם אני נוסע עם אוטו במבה יש לי אולי שניים, שלושה טון על העגלה", הוא אומר ופורץ בצחוק משוחרר מול המבט התמה שאני תולה בו. "אתה לפעמים מסתכל אחורה לראות אם יש לך עגלה, אני לא צוחק. בקו שלי, הקו של הבמבה, הסחורה שוקלת אולי 250 ק"ג. תכפיל כפול עשרים משטחים, יוצא לך חמישה טון, וזה המשטחים הכבדים. יש כאלו שהם יותר קלים כי יש במבה גדול, במבה קטן. בממוצע אתה נוסע עם שלושה טונות. אסם זה נפח. אין לך משקל פה". הציר הקידמי של העגלה מורם באויר. הוא אמור לרדת אוטומטית כשהמערכת מזהה עלייה במשקל. "הוא תמיד למעלה", צוחק ישראל. אין כאן משקלים שצריך בשבילם ציר שלי-שי על הקרקע וכך, הצמיגים על הציר הזה בתוליים לגמרי. המשקל הכולל של ישראל והסמיטריילר הגדול שלו עומד על סביבות העשרים טון. הרבה נפח, יש לסמיטריילר הזה, הטונאז', לעומת זאת, צנוע מאוד.

אם יש משהו שפוגם מעט בחוויית הנהיגה של ישראל על הכלי הזה זו הגבלת המהירות שמוקנת כאן, שלא מאפשרת לעבור מהירות של 88 קמ"ש. "זה משהו שצריך להתרגל אליו - האוטו מגיע להגבלת המהירות הזאת מאוד מהר. ברגע שעליתי על כביש שש, הילוך שמיני High, עד לאליוקים אני לא נוגע בגיר, גם בעליות שיש בין ואדי ערה ליוקנעם. כי אין לו משקל וזה אוטו חזק. בכלל, היום כביש שש נותן לנסוע 130 קמ"ש, ואתה נוסע שמונים ושמונה. זה לא הגיוני. אתה נוסע אחרי משאית ואתה לא רוצה שהיא תזרוק לך אבנים, אז אתה נוסע שמונים וארבע וזה שאחריך כבר נוסע שבעים ותשע..."

לא שוכח

בסיכומו של דבר, שי, שבזכותו מס-תובבת XF נאה שכזו על כבישינו, נשאר נאמן לקו הלא מתפשר ביחס לצבע הצהוב על גווניו והוא ממשיך לעבוד על ה-XF הלבנה והנאמנה שלו. אולי הוא יודע משהו שאנחנו עדיין לא יודעים, אבל הוא כבר לוטש עיניים עירניות מאוד לעבר צבעי הכתום של ה-XF יורו 6 שמעבר לפינה. ישראל, כדאי שכבר עכשיו תתחיל לברר אם יש גם אדום בקטלוג...