

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גיליון מס' 96 | דצמבר 2019

עמוד - #4

חרקים על גלגלים
תולדות החיפושית וגלגליה השונים

עמוד - #12

מבחן דורות
חיפושית 1959 מול גולף 2019

עמוד - #18

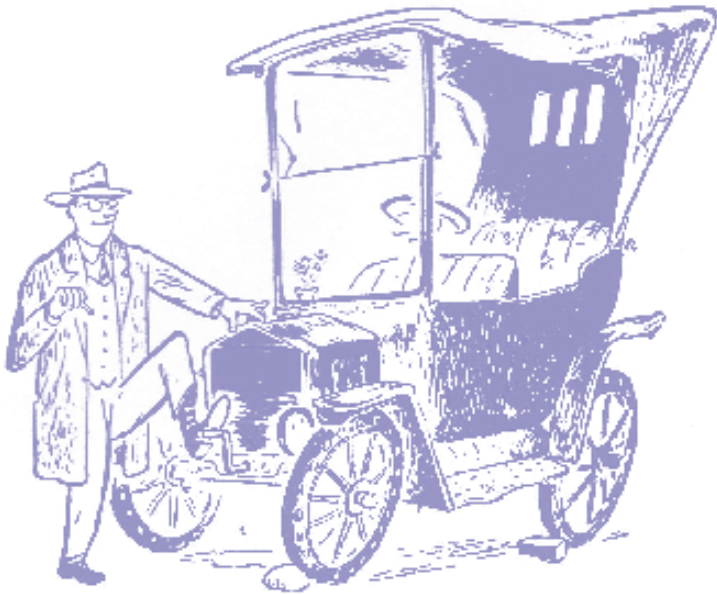
סוכות 2019
אירוע סוף הקיץ



מנואלה



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי
והאספנות בישראל
עמותה רשומה מס' 580335990



כמעט בשקט חלף עידן בעולם הרכב. חברת פולקסווגן הודיעה השנה על הפסקת ייצור המותג "חיפושית" וזה כשמונים שנה אחרי תחילת ייצור החיפושיות הראשונות.

אמנם המוצרים האחרונים היו יותר גולף בתחפושת ונעדרו את הקסם שהיה לייצורים המטרטרים של פעם, אבל בכל זאת, היה בהם משהו...

הגיליון מוקדש לחרק הזה, שהורתו במשטר אפל וסופו בלבבות של כולנו. שימרון אנגל מספר לנו על תולדות החיפושית והמאמר מלווה בפרסומות של יבואני הרכב בארץ.

רון אקרמן לקח את החיפושית הפתוחה של פעם והישווה אותה ליורשת, הגולף, שיש בה הרבה מהמורשת של קודמתה. כמו בכל שנה, אירוע סוף הקיץ היה הגדול מכולם, צבעוני, מהנה ומוצלח. הוא בא לידי ביטוי בתצלומיו של חברנו רוני בראונר ובצילום אויר מיוחד של יאיר שגיא.

כדי קצת לגוון, עבדכם הנאמן כתב על המכונית החשמלית של ג'נרל מוטורס שהקדימה את זמנה.

קריאה נעימה

מני הספן

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר ז"ל, צבי רכניץ, עדי אלדר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוי ז"ל.

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיה, אבי כתריאל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נוף, דרור בריל.

ועד המועדון: רון אקרמן, קובי בן-ניסן, אלי גידור, מתניה הלוי, בני הספל, דוד כרמל, נחום קדמיאל, סיגל שטיימן

פעילי המועדון והעמותה:
יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר ואחראי אירועים: דוד כרמל

גזבר ואחראי חסויות ותרומות: אלי גידור

אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי

דובר המועדון, שיווק ויח"צ: רון אקרמן

וועדת כספים: אלי גידור, דוד כרמל, זמי לוי, נחום קדמיאל, שיר מנשה.

מבקר: זמי לוי

וועדת ביקורת: זמי לוי, משה מצא, בני אור

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

חברי בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט, עו"ד רז לבנת

צוות טכני מקצועי: קובי מילוא, אריאל עזיז, חן פרחי, עודד פירסט

אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים: קובי בן-ניסן

אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי

רכזי מפגש הצפון: חנן ארד, ישראל לסטר

רכז מפגש השפלה: קובי בן-ניסן

רכז מפגש ירושלים: קובי בן-ניסן

רכז מפגש משמר השרון: דודי שטרקר

רכז מפגש אשדוד: צביקה מרגלית

רכז המפגש המרכזי בפ"ת: עמית זק"ש

אחראית קשר בין מועדונים: סיגל שטיימן

אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמיאל

אחראי שוק עתיק: עפר סגל

אחראי מחשוב והטמעת תוכנה: עמית זק"ש

אחראי פיב"א: אורי פלד

בוחני פיב"א: אמיר הלוי, דורון סגל, אריק אשפיז, יגאל קרפול, עודד פירסט

אחראי לוגיסטיקה: רוני רזנברג

משרדי המועדון:

מזכירת המועדון: שיר מנשה

כתובת: רח' ארלוזורוב 27, רמת גן

מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילות המשרד:

ימים א'-ה' בין השעות 09:00 - 16:00

מועדון החמש באינטרנט:

אתר אינטרנט: www.5club.org.il

אתר המועדון: רם מילון, עדי כהן קוקו

אחראי פייסבוק: סיגל שטיימן, קובי מילוא

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, צבי תמרי

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב ועריכה גרפית: ירדן קמינסקי, רועי אבן-בר

הדפסה: דפוס א. בן נוף, ראשל"צ

© כל הזכויות שמורות



דבר היו"ר

נחום קדמיאל

עוד ארוכה ונדרשים משאבים כספיים משמעותיים מאוד, אך אנו אופטימיים ועושים צעדים התחלתיים למען המטרה החשובה. כל מי שיכול לסייע בנושא ובפרט בגיוס תורמים, מוזמן לעשות זאת. בימים אלו מסיימת את תפקידה מזכירת המועדון בת-אל מאיר, שנוסעת ל"טיול הגדול". אני מבקש להודות לה על תרומתה המשמעותית בניהול הפעילות במשרד המועדון, על האיכפתיות ועל המוטיבציה הגבוהה לקידום פעילות המועדון ועל מתן שירות איכותי לחברים. נאחל הצלחה רבה למחליפתה שיר מנשה. כמידי שנה יצאו כמה "משלחות" של חברי המועדון להרשי שבפנסילבניה, לביוולי אשר באנגליה ולמקומות נוספים בעולם, כדי להנות מתצוגות של מכוניות, מוזיאוני תחבורה, וירידי חלפים לרכבי אספנות. מאות התמונות אשר פורסמו בפורומים השונים מעידות על עוצמת החוויה והריגושים הרבים של החברים. זהו מקור נוסף לידע, לצבירת ניסיון ולהיכרות עם מה שקורה בעולם בתחום, לרבות ספקים ובעלי מקצוע מיוחדים. בחודשים האחרונים קיימנו השקות רבות של מיגוון כלי רכב, בכל מיפגשי מועדון החמש. האווירה חגיגית וססגונית, הרכבים המושקעים מרשימים ורמת השיפוץ עולה משנה לשנה. בפירסום מים הקרובים נעדכן את כולכם על תוכנית ההשקות והאירועים עד סוף השנה. חשוב שלאירועים הללו יגיעו חברים רבים ככל האפשר, לבושים בחולצות מועדון החמש, על מנת לתת כבוד למשיקים ולכלי רכבם. אני מאחל לכולם המשך פעילות מהנה ופורייה, עם הרבה מפגשים של חברים ורכבי אספנות וכמובן נסיעה בטוחה.

נחום קדמיאל

חברים יקרים, טיפות הגשם הראשונות ירדו לאחרונה ובישרו את החורף שבפתח. למרות התחזיות הצלחנו לקיים את כל אירועי המועדון כמתוכנן. נקווה שגם האירועים הבאים עלינו לטובה יתקיימו במועדם. בישיבת הוועד האחרונה הקדשנו זמן כדי לסכם את אירוע סוכות, שנחשב לאירוע מוצלח מאוד בכל קנה מידה. באירוע סוכות האחרון הושקעו משאבי אירגון רבים, שינינו את תוואי הרונדו, דאגנו לשטח גדול לטובת הציבור הרחב ומיפגשי החברים. כל זה הוכיח את עצמו, וזה המקום להודות לאחראי האירוע דוד כרמל, לשי גלעד ולכל החברים שעמלו משעות הבוקר המוקדמות ועד לסיום. הטיול לאילת התקיים לאחר סגירת עיתון זה והשתתפו בו למעלה מ-80 מכוניות עתיקות וכ-200 חברי וחברות המועדון. אני מאוד מקווה שבאבטומוביל הבא נזכה לקרוא כתבות על הצלחת הטיול, ואני מבקש מהחברים לכתוב אלינו ולשתף בחוויות את כולם. וועד המועדון שוקד בימים אלה על הקמת אתר אינטרנט חדשני למועדון, אשר יוצג באסיפה הכללית הבאה שמתוכננת למרץ 2020. בנוסף, התחלנו בפעילות ראשונית לטובת יוזמה להקמת מוזיאון רכב עתיק בישראל. הדרך

חרקים על גלגלים

תולדות החיפושית וגלגליה השונים מאת נהרון ארז

מירבית של 100 קמ"ש, צריכת דלק של 7 ליטר ל-100 ק"מ, יכולת להוביל שני מבוגרים ושלושה ילדים ומחיר של 990 רייכסמארק, מחיר נמוך לאותה תקופה, שגרם לפורשה לנוע על כסאו בחוסר נוחות. לא רק זאת, אלא שהיטלר הגדיל לעשות והציג איור של המכונית מפרי עטו. בפגישה מאוחרת יותר, כשהוצגו בפניו רישומי המכונית המוצעת, בסגנון אב הטיפוס שתוכנן עבור NSU, היטלר לא אהב את חרטום המכונית ואייר חרטום אלטרנטיבי משלו, שהתקבל לבסוף. הסתכל על החיפושית, אמר היטלר לפורשה. המכונית צריכה להיות דומה לחיפושית על המראה הזורם שלה – צריך לפנות לטבע כדי לקבל השראה... ובכך, מבלי שידע זאת מראש, קבע היטלר גם את כינויה העתידי של המכונית, כחיפושית. אלא שעבודה רבה עמדה בפני פורשה וצוותו. כיצד מתכננים מכונית שתעמוד במחיר יעד כה נמוך? אילו מכללים יהיו עמידים דיים? מספר תצורות מנוע נוסו, עד שהוחלט על מנוע בוקסר שטוח – וגם משהוחלט, בוצעו לא מעט ניסויים על מנת לייצר את חלקיו מהמתכות המתאימות. גם מבנה השלדה/רצפה, המבוססת על "עמוד שדרה" מרכזי, עבר מספר שינויים וניסויים עד הגעתו לרמת החוסן הדרושה. שני אבות טיפוס נבנו ב-1935 במוסך ביתו של פורשה – ועוד שלושה בשנה העוקבת. אבות הטיפוס נמסרו למבחן מפרך של 30 אלף ק"מ בידי אגודת יצרני הרכב של גרמניה, כאשר כל מכונית ננהגה 750 ק"מ מפרכים מדי יום! דו"ח הסיכום היה חיובי ברובו, אך מחבריו הטילו ספק באפשרות לייצר את המכונית בעלות כה נמוכה.

כך זה התחיל (1938)



אדולף היטלר, ימ"ש, היה אדם רחב אופקים וסקרן מעבר לנטיותיו האמנותיות. היטלר אהב לקרוא במגוון נושאים, מהסטוריה צבאית ועד טכנולוגיה. הקידמה ריתקה אותו ובאותן שנים, כשכל מכונית שניה היתה פורד מודל T, זו היתה הקידמה. בעודו עצור בעקבות נסיון הפוטש הכושל שהוביל ב-1923 (פוטש בית-הבירה), היטלר קרא בצמא את ספרו של הנרי פורד, My Life and Work, שם תאר הנרי (או סופר הצללים שלו) את הרעיון מאחורי המודל T, פיתוחו ושיטות היצור שלו. בחזונו, שאף היטלר לרשת את גרמניה בכבישים מהירים, אוטובאנים, שלא רק יצעידו את המדינה קדימה, אלא גם יתנו מענה מייד ללבטלה הגואה (מוסוליני הקדים את היטלר בחזונו, עם האוטוסטרדות האיטלקיות). על הכבישים המהירים, ייסעו מכוניות עממיות, נגישות לרכישה ע"י האדם הפשוט. סוג של מודל T מתוצרת גרמניה. להיטלר, שלא החזיק ברשיון נהיגה, היתה חיבה יתרה לתחום המוטורי. הוא קרא מגזיני רכב, ביקר בתערוכות וצפה במירוצים. עם הזמן, ידע מה הוא רוצה – וכשהגיע הזמן, לאחר עלייתו לשלטון, דאג להעביר את רצונו לאיש המתאים שנבחר למשימה. האיש הזה היה פרדיננד פורשה, מהנדס רכב מהולל עם עבר רווי הישגים באוסטרו-דיימלר ובדיימלר-בנץ – ויליד אוסטריה, בדומה לפיהרר. פורשה הקים משרד תכנון עצמאי בשטוטגרט, בית תעשיית הרכב של גרמניה דאז, ואסף סביבו צוות של מהנדסים ומעצבים מוכשרים, כולם ילידי אוסטרו-הונגריה. לעובדה זו ישנה חשיבות לא מעטה מאחר והדבר ישפיע על המוצר המוגמר, החיפושית, שהיתה תוצר של האסכולה המרכז אירופית בתכנון רכב, בדומה לטאטרה, שטייה, שקודה ומספר שחקנים נוספים. גם המהנדס היהודי יוזף גנץ שפעל בתעשיית הרכב בגרמניה עד שברח ממנה לשווייץ, השתייך לאסכולה זו ובעיני רבים הוא נחשב לאבי החיפושית. עבור פורשה, היתה כאן התנסות מעשית ברעיונות שעלו במוחו. הוא התעקש, למשל, על מנוע והנעה אחוריים, לטובת משיכה עדיפה בשלג ועל משטחים חלקלקים, לעומת מנוע קדמי והנעה אחורית. הוא בחר במתלה אחורי נפרד עם ציריות נעות, לטובת נוחות נסיעה והתאמה לדרכים העתיקות ורחובות הערים המרוצפים של מרכז אירופה, שעוצבו ממאות שנים של שימוש בכרכרות סוסים – הדרכים היו קמורות, כאשר מרכז הדרך היה גבוה יותר משוליה. הוא בחר בעיצוב מעוגל ומתקדם עם פנסים אינטגרליים. ואז הוא פגש את היטלר. לאחר מינויו לראש ממשלה, היטלר לא בזבז זמן וביקש להגשים את חזונו. בפגישתו עם פורשה הציג את דרישותיו מהמכונית העממית: קירור אוויר, מהירות



במים ובבוץ הגירסאות הצבאיות של חיפושית



מרכזיים - הרעיון היה לקוח מהנרי פורד, שהקים כך את מפעליו לטובת לוגיסטיקת אספקת חמרי הגלם והובלת המכוניות המוגמרות. באוגוסט אותה שנה הציגו אנשי חזית העבודה את אופן הרכישה של המכונית בכמעין ליסינג: רוכש המכונית ישלם עבורה בתשלומים חודשיים שיכסו גם את הביטוח - ורק בתום התשלומים, המכונית תירשם בבעלות הרוכש. למעלה מ-336 אלף גרמנים נלהבים שילמו מקדמה עבור המכונית, אלא שאף אחד מהם לא קיבל אותה...

בתחילת 1937 מחליט היטלר להעלות הילוך, מקצה לפרוייקט תקציב ומכפיף אותו לחזית העבודה, ארגון ממשלתי שהחליף את משרד המסחר במבנה הנאצי החדש. 30 אבות טיפוס מתוקצבים והעבודה עליהם נמסרת לחברת דיימלר בנץ. משהסתיימה בנייתם, נמסרו הרכבים לאנשי SS שהוצבו במחנה סמוך לשטוטגרט - ושוב חזרו על עצמם המבחנים המפרכים באותה מתכונת. לאחר סיומם המוצלח, המעצב ארווין קומנדה, מאנשי משרדו של פורשה, עידן את העיצוב הכללי והוסף לו חלון אחורי חצוי. החיפושית, כפי שאנו מכירים אותה, היתה מוכנה ליצור כבר ב-1938 - והציגה עיצוב מתקדם לזמנה. למנועה היה נפח של 985 סמ"ק והוא הפיק 22 כ"ס. במתלים, עשה פורשה שימוש במוטות פיתול, עליהם הוציא פטנט כבר ב-1931. הבלמים, להבדיל מהמתלים המתקדמים, היו מכניים והגיר היה נטול סינכרונים. במאי 1938 הניח היטלר את אבן הפינה למפעל החדש, בו תיוצר המכונית, לה קרא "מכונית הכח באמצעות הנאה" (KDF wagen), רמז לרצונו שהמכונית תשמש את הציבור הגרמני לפנאי. סביב המפעל, קבע, תוקם עיר מכונית ה-KDF, שתשמש את עובדי המפעל. היטלר בחר את מיקום המפעל בצפון גרמניה, בסמוך לעורק מים חשוב המקושר לנהרות

הראשונה שנורדהוף נתן להירסט היתה לעלות על מדים, מה ש"ישר" מיידית את העובדים, שעדיין חיו תחת מנטליות של "מילוי פקודות"... ב-1.1.1948 מונה נורדהוף למנכ"ל המפעל, שבנתיים שונה שמו ל-Volkswagenwerk - ואף גורם זר לא היה מעוניין בו... בספטמבר 1949 הסתיים המשטר הצבאי הבריטי בגרמניה והבעלות על המפעל נמסרה לממשלת מערב גרמניה הפדרלית. זו העבירה את הבעלות למדינת סקסוניה התחתונה (נידר-זקסן), אשר בשטחה ישבה וולפסבורג. ב-1949, פולקסווגן כבר היתה ליצרן הרכב הגדול בגרמניה ונורדהוף חשב קדימה והכין גרסה ליצוא. החיפושית האגדתית, זו המכונה טייפ 1, יצאה לדרך.

ב-1.9.1939 פלשה גרמניה לפולין, מלחמת העולם השנייה יצאה לדרך ולהיטלר כבר היו רעיונות אחרים למפעל הרכב החדש, אותם היטיב להוציא לפועל איש הרכב של, פרדיננד פורשה. רעיון אחד היה הקובלוואגן, "מכונית דלי" על הבסיס המכאני של החיפושית, שנועדה להוביל מספר חיילים ולהכיל עמדת מקלע. רכב זה היה בעצם המקבילה לג'יפ האמריקאי, אך יוצר בקצת למעלה מ-50 אלף יחידות - מספר זניח ביחס לג'יפ שיוצר במאות אלפי יחידות. רעיון אחר היה השווימוואגן, רכב אמפיבי עם פרופלור שחובר ליציאת גל הארכובה מהמנוע שמאחור. כ-10 אלפים יחידות של השווימוואגן יוצרו במהלך המלחמה. הנסיון עם כלי הרכב הצבאיים הביא להגדלת נפח המנוע של החיפושית מ-985 ל-1131 סמ"ק, מה שהוסיף מומנט אך לא ממש שיפר את ההספק או את המהירות המירבית. בנוסף לרכבים הצבאיים, במהלך המלחמה ייצר המפעל כמה מאות חיפושיות, ששימשו בכירים במשטר הנאצי ובמנגנוני הביטחון שלו, כמו גם כנפיים למפציצי יונקרס ותנורים עבור החיילים בחזית הרוסית. הדבר לא נעלם מעיניהם של אנשי המודיעין של בנות הברית וב-8.4.1944, הופצץ המפעל, עד כדי כך ששלושה רבעים משטחו נהרסו לחלוטין.

ב-7.5.1945 חתמה גרמניה על כתב כניעה ללא תנאי - ושטחה חולק ונשלט כעת ע"י הצבאות המנצחים. מפעל ה-KDF והעיר הסמוכה לו מצאו את עצמם תחת שליטה בריטית, כאשר לניהול המפעל מונה מהנדס צעיר, מייג'ור איוון הירסט. ראשית, שינתה מועצת העיר שמונתה ע"י הבריטים את שמה מ-KDF Stadt לולפסבורג, ע"ש טירה סמוכה מהמאה ה-14. שנית, באמצעים המצומצמים שעמדו לרשותו ובעזרת כח האדם המיומן, החזיר הירסט את המפעל לפעולה כבר בחודש יוני - והמפעל חזר לייצר קובלוואגן, כאשר חלק מהמרכבים עדיין היו צבועים בצבעי הקורפוס האפריקאי של רומל...

בנתיים, הבריטים לא החליטו מה ברצונם לעשות עם המפעל בהמשך הדרך. גורמים בתעשיית הרכב הבריטית שבחנו את הרעיון ואת החיפושית, הביעו זלזול ולא ראו עתיד למכונית... אפילו הנרי פורד השני ביקר במפעל, נהג בחיפושית ושקל את רכישתו, אך עניינים חוקיים הקשורים לשאלת זהות הבעלים האמיתיים של המפעל ומול מי ניתן לבצע הליך רכישה כזה, ציננו את התלהבותו. במקביל, מייג'ור הירסט לא נח לרגע. הוא קיבל הזמנה ל-10,000 חיפושיות עבור הצבא הבריטי, מתוכן 50 יחידות בצבע כחול עבור חיל האוויר המלכותי. גם הרוסים לא רצו להשאר מאחור והזמינו כמות משלהם, בצבע בורדו. קצב היצור עלה ובמרץ 1946 עלה על 1,000 מכוניות בחודש. בשלב זה, הירסט היה זקוק לעזרה - וגם העובדים המקומיים לא עשו לו חיים קלים. הירסט גייס את אחד מבכירי תעשיית הרכב הגרמנית, היינריך (היינץ) נורדהוף, שהגיע מאופל וניהל שם בהצלחה את מפעל משאיות ה"אופל בליץ" בעת המלחמה - מפעל המשאיות הגדול באירופה. העצה

ההצלחה הידועה ביותר בעולם

14.5 מיליון חיפושיות



ההצלחה המוצנעת ביותר בעולם:

2.5 מיליון VW1600



הפולקסווגן 1600 - מכוניות שהן טובות וחסכוניות כמו החיפושית - אך גדולות מהן. מכוניות שהן יפות כמו ה-411 וה-470 - אך זולות מהן כיון שהן קצת קטנות מהן. הפולקסווגן 1600 הן מכוניות בינוניות במחירן.

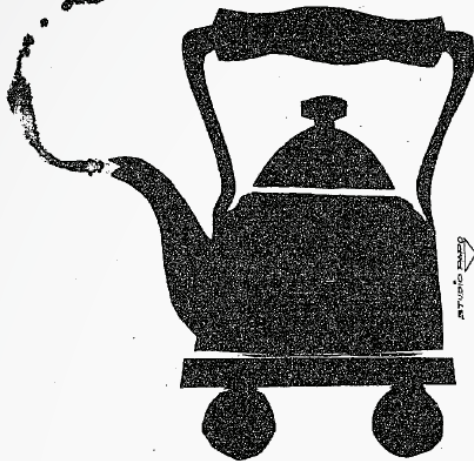
במחיר רבגודל, מכוניות קטנות בהוצאות האחזקה ומכוניות גדולות כשאתה רוצה למכור אותן. פולקסווגן 1600 - טיישן, גג ספורטיבי או גג רגיל.

צ'פיון פופורס (ישוד אל) בני"מ
בז'אנר ככתיים של פולקסווגן וברטיה

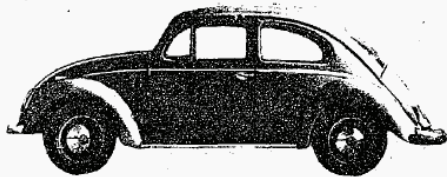


טייפ #1 החיפושית

היא אינה רותחת



בקיץ לעולם לא "תתקע" מכוניתך בצידו הדרך משום שהמנוע רותח ואין מיס לקרר אותו. אחד מיתרונותיה הגדולים של מכונית פולקסווגן הוא קרור האויר שלה ואתה פטור מצרת המצנן (רדיאטור) בכל חשנה בכלל ובקיץ בפרט. זהו רק יתרון אחד מבין רבים של פולקסווגן כשאר היתרונות. הוא ותוכו בעצמך. לקבלת פרטים פנה לסוכני המכירה הרשמיים של פולקסווגן בארץ.



יש פולקסווגן אין בעיות

ויזוה בע"מ - הסוכנות הראשית של פולקסווגן
בארץ - דרך תחתיקה 25, ת"א טל' 64597, 67667



ולמחליפו, קורט לוץ, היה ברור שלא לעולם חוסך, מה שהוביל לתכנון ולמחשבה של שנים עד להצגתה של יורשת ראויה, הגולף, ב-1974. לגולף הנאה, פרי מכחולו של ג'ורג'טו ג'יוג'יאריו האיטלקי, היה נתון אחד בלבד משותף עם החיפושית; אורך בסיס גלגלים זהה של 240 ס"מ. כבר בשנת 1973 עקפה החיפושית את הפורד מודל T במספר היחידות שיוצרה - ומכירותיה בשווקים שמעבר לים נותרו חזקות, אך הביקוש באירופה ירד והמפעלים בגרמניה חזרו לייצר רק גרסאות בסיסיות. בתאריך 19.1.1978, ירדה החיפושית האחרונה מפס היצור באמדן. דגם הקברילט שיוצר ע"י קרמן יוצר שנתיים נוספות, עד 10.1.1980. רק שעוד היו חיים בחיפושית הותיקה - והיא המשיכה לפרוח עוד מספר עשורים באמריקה הלטינית.

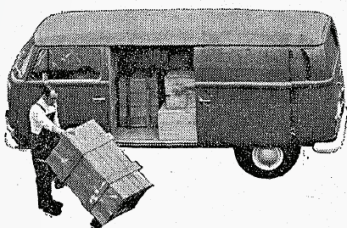
גם היינץ נורדהוף הושפע מדרך חשיבתו של הנרי פורד עם המודל T, והחליט שהוא מתבסס על מכונית אחת לטווח ארוך, כאשר השינויים יהיו אורגניים, מהמכללים החוצה, בעוד שמראה המכונית כמעט ולא ישתנה. עם זאת, ומתוך מחשבה על שווקי היצוא, אישר בניית גרסאות קברילט לשניים ולארבעה נוסעים, כאשר זו האחרונה יוצרה ע"י חברת קרמן אליה עוד נשוב בהמשך. מכללי החיפושית מתחילים לעבור שידרוג, כי מה שהתאים לשנות השלושים ולשוך שבוי, כבר לא התאים לשווקי יצוא ולתחרות חופשית. ב-1950 הבלמים הופכים להידראוליים, שנתיים לאחר מכן שלושת ההילוכים הגבוהים הופכים לסינכרוניים ושנה לאחר מכן, שני החלונות האחוריים הקטנים (החלון החצוי) הופכים לחלון אובאלי אחד. שנה נוספת חלפה - וגם נפח המנוע עולה ל-1192 סמ"ק והספקו מטפס מ-25 ל-30 כ"ס, דוחף את המהירות המירבית ל-110 קמ"ש. במקביל לשינויים הגדולים, עוברת החיפושית שינויים ושיפורים קלים על בסיס קבוע. תאורת פנים, שינוי מיקום של מתגים, חימום... משנה לשנה משתפרת איכותה וכמויות היצור עולות בהתאמה. המנטרה היתה, שלא משנים לשם השינוי אלא רק לצורך שיפור. היה זה מדהים, שרק לאחר כ-20 שנה מגיעה החיפושית לשיא היצור שלה, כאשר שנות הדגם 1968-1970 מתהדרות בהישג הזה, על אף שכבר ב-1965 חצתה החיפושית את רף מיליון היחידות לשנת דגם, אלא שהדבר לא היה בכדי. במחצית השנייה של שנות הששים, החלה החיפושית להשתדרג בקצב מואץ. ב-1965 גדל שטח החלונות בעוד הקורות נעשו צרות יותר. ב-1966 יצאה גרסת 1300 סמ"ק, עם 40 כ"ס. ב-1967, במקביל ליצור שני נפחי המנוע הקודמים, מוצע מנוע בנפח 1500 סמ"ק ובהספק של 44 כ"ס. בנוסף, עוברת סוף סוף מערכת החשמל מ-6 ל-12 וולט. ב-1968 מוצעת תיבת הילוכים חצי אוטומטית (שלושה הילוכים וממיר מומנט) - ובדגמים עם תיבה זו מוחלף המתלה האחורי עם הציריות הנעות לזרועות חצי גוררות, מה שמשפר את התנהגות הכביש הבעייתית של החיפושית. שנה מאוחר יותר מוגדל נפח המנוע ל-1600 סמ"ק, הספקו עולה ל-50 כ"ס והמהירות המירבית מגיעה ל-130 קמ"ש לא מרשימים במיוחד ל-1970...

ב-1971, עוברת החיפושית שינוי חשוב במיוחד, בדגמי S1302/1302 - דגמים המכונים סופר חיפושית. לדגמים אלו מתלי מקפרסון קדמיים, עיצוב מחודש לחלק הקדמי ומתלה אחורי ששוב שופר. התנהגות הכביש זוכה לביקור רות חיוביות ותא המטען גדל. שנתיים לאחר מכן תופיע סדרת 1303, זו המכונה במקומותינו 'חיפושית אמריקאית', עם חלון קדמי פנורמי ועיצוב מחודש ללוח השעורנים. אלא שבתקופה זו, כל מי שעקב אחר מגוון החיפושיות, גילה שההיצע היה גדול מדי ומבלבל ושיחפושית 1200 בסיסית לא נראתה כמו 1500, קל וחומר כמו סופר חיפושית או 'אמריקאית'. היינץ נורדהוף נפטר ב-1968

טייפ #2 המסחרית

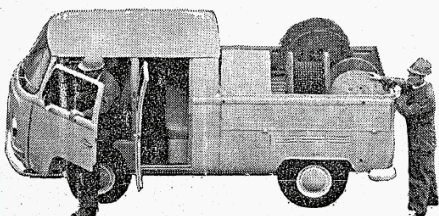
נפח מנועו החל ב-1.6 ליטר ועלה בהדרגה עד שהגיע ל-2 ליטר ולהספק של 68 כ"ס. מערכת החשמל היתה של 12 וולט, המתלה האחורי היה חדש ותיבת הילוכים אוטומטית הוצעה לראשונה ב-1973. גם לטייפ 2 עוד נכונו חיים ארוכים באמריקה הלטינית. למעשה, הוא יוצר בברזיל עד לשנת 2013...

הפולקסווגן המסחרי מאפשר לך להרוויח יותר - כי הוא המשוכלל, הנוח והיעיל ביותר



פולקסווגן משלוח:
דלת הווה משמאל ואפשרות לקבל
דלת הווה נוספת מימין, אפשרות
להחזקת ספסלים ולהסעת 10+1 נוסעים.
ניתן לקבלו גם כדגם גבה-גג.

הפולקסווגן המסחרי מאפשר לך להרוויח יותר - כי הוא לא רק פולקסווגן מסחרי



פולקסווגן כפול קבינה:
מסיע 4+1 נוסעים ועוד חצי טונה
מטען, עם גגון וספסלים - מסיע
10+1 נוסעים. שלוב אידיאלי
של רכב עבודה ומכונית משפחתית.

הפולקסווגן המסחרי מאפשר לך להרוויח יותר - כי אתה מוציא עליו פחות



פולקסווגן חד קבינה:
משעת המשא מצופה פסי עץ
ושלושת דלתותיו נפתחות לגמרי.
עם התקנת גגון וספסלים אפשר
להסיע 10+1 נוסעים.

ליבואן הראשון של פולקסווגן למדינה כלשהי קראו בן פון והוא היה הולנדי. פון חתם על הסכם עם פולקסווגן כבר ב-1947 וייבא חיפושיות להולנד ולשווקים סמוכים. ב-1949 אף הגיע עם שתי חיפושיות לארה"ב וניסה לגשש אפשרות לייצא אותן לשם, אך ללא הצלחה. פון, שקלט בחושי המסחריים את הצורך במכוניות מסחריות ובמיניבוסים באירופה המתאוששת מהמלחמה האחרונה, הציע לנורדהוף לבנות מסחרית קומפקטית על בסיס החיפושית, תוך שמירה על מידת בסיס הגלגלים שלה ושימוש במכלליה. הוא גם צייר את רעיונו למסחרית החדשה, שעשתה שימוש נפחי מירבי בפלטפורמת החיפושית בהושיבה את הנהג לפני הציר הקדמי, מה שמכונה באנגלית Forward Control. הפלטפורמה התגלתה כחלשה מדי עבור מטען כבד ולפיכך עברה לשימוש בשלדת סולם, תוך שמירה על בסיס הגלגלים הקיים. המכונית הוצגה בשלהי 1949 והפכה ללהיט. במקור, היא הוצגה בגירסת מסחרית נטולת חלונות, מיניבוס לנוסעים או קומבי, ששילבה בין השניים. בשנת 1951 הוצגה גרסת אמבולנס, עם דלת אחורית גדולה ושנה לאחר מכן הוצג טנדר, חד קבינה - ובהמשך עם קבינה כפולה. מאחר והמנוע ששימש את המכונית היה מנוע החיפושית על 25 סוסיו הצנומים, נעשה שימוש באותה שיטת הפחתה כמו בקובל-ואגן, על מנת לספק יותר כח על חשבון מהירות, שלא היתה נחוצה. בשנים הראשונות, פיתוחו של טייפ 2 הקביל לחיפושית מבחינת יחידות ההינע והוא יוצר במקביל אליה בוולפסבורג, אך לאחר מכן הקדים אותה בהגדלת נפח המנוע; נפח של 1.5 ליטר הוצע כבר ב-1962. באופן מפתיע, מרכבו המלבני של הטייפ 2, שקצת מזכיר כיכר לחם, התגלה כבעל מקדם גרר נמוך יותר מהחיפושית... משנת 1956, אגב, יוצרו הטייפ 2 במפעל יעודי בהנובר. הדור הראשון של טייפ 2 המכונה T1 ואופיין בשמשה קדמית חצויה, יוצר בין 1950-1967 וזכור במיוחד תודות לכמה גרסאות ושימושים: סמבה - היה בעצם באס דה-לוקס מהודר שנועד לסיורי תיירים באלפים ובמקומות ציוריים אחרים, עם צביעה כפולה, חלונות פנורמיים בגג ואופציה לגג בד נפתח. מאחר והיה מרובה חלונות, גרסאות אלו מובדלות ע"י אספנים לפי מספר החלונות שלהן, כשהמקסימום עומד על 23! קמפר/וסטפליה - הסבה של גרסת הקומבי לקרוון, עם/בלי גג שנפתח כאקורדיון. גרסאות הנוסעים היו אהובות על ההיפים וילדי הפרחים של שנות הששים, שקישטו וצבעו אותן בצבעים פסיכדליים וחרשו עימן את ארה"ב לאורכה ולרוחבה, בין פסטיבלי רוק, חופי גלישה ואירועים המוניים. בשלהי 1967 הוצג הדור השני, T2, אשר יוצר בגרמניה עד 1979. דגם זה היה גדול במעט, פשוט יותר במראהו (שמשה קדמית אחת, חלק קדמי ללא הפרדת V, סמל קטן יותר) וכבד יותר.



טייפ #4

המורהיקני האחרון

טייפ 4, הזכור יותר כ-411/412, היה ההוכחה למה שקורה כשלא יודעים להפסיק בזמן...

המכונית המוזרה למראה, הפולקסווגן הראשונה עם מרכב ארבע דלתות (היתה גם גרסה עם שתי דלתות), הוצגה בשנת 1968 והיתה ניסיון אחרון לשמר את ה-DNA של החיפושית, בשילוב עם טייפ 3. אמנם בסיס הגלגלים צמח ל-250 ס"מ, אך היסודות נותרו כשהיו; מנוע בוקסר 4 ציל' אחורי ומקורר אויר והנעה אחורית. המכונית השתמשה במתלי מקפרסון מלפנים והציעה נפח מנוע של 1679 סמ"ק (1795 סמ"ק ב-412 המאוחרת יותר), אשר בשילוב עם הזרקת דלק אופציונלית הניב הספק נאה של 80 כ"ס (85 ב-412). אלא שהמכונית היתה כבדה (1100 ק"ג), הציעה ביצועים בינוניים וצריכת דלק גבוהה ובנוסף, סבלה מבעיות הניהוג האופייניות למכוניות בעלות מנוע אחורי. שהרי אין שנות השבעים מקבילות מבחינת הכביש שים ומהירות הנסיעה לשנות השלושים – ומה שהיה טוב לדרכי הכרכרות ולכבישים הרעועים של מרכז אירופה, כבר היה פחות רלבנטי לכבישים המהירים של מערב אירופה. בשנת 1970, הוצגה גם גרסת וריאנט (סטיישן), אלא שזה לא ממש עזר – ולהוסיף חטא על פשע, המכוניות גם נטו להחלדה והיו פחות איכותיות מהסטנדרד הגבוה של שאר דגמי פולקסווגן. כאילו לא היה די בכך, ב-1970 הציגה פולקסווגן את המכונית המודרנית הראשונה שלה, K70, עם הנעה קדמית וקירור מים. בפועל, היתה דגם חדש של NSU (שנרכשה על ידי פולקסווגן), שלא רק שהיה מוכן ליצור, אלא אף הוצג בתערוכת ז'נבה בשנת 1969, כך שכל שנותר לפולקסווגן לעשות היה לשנות את הסמלים... למול ה-411, K70 היתה בליגה אחרת – ועל אף שגם היא לא זכתה להצלחה מסחרית, אין ספק כי חלק ממכירותיה באו על חשבון הטייפ 4. טייפ 4 יוצר במשך 6 שנות דגם, עד וכולל 1974 – ויוצרו ממנו כ-367 אלף יחידות, הישג מאכזב בסטנדרד של פולקסווגן. בשתי שנותיו האחרונות, לצד הפאסאט החדשה, גם הטייפ 4 נראה כמו צל חיור מהעבר – ואם לטייפ 3 זה לקח 13 שנה, הטייפ 4 הצליח לעשות את זה בחצי מהזמן... ואולם, ישנה גם נקודת אור בסיפורו של הטייפ 4, אשר תרם את מנועו וכמה ממכלליו לטובת מכונית הספורט המעניינת בעלת המנוע המרכזי, הפולקסווגן פורשה 914.



שני תאי מטען!

טייפ #3

המשפחתית

טייפ 3 הוצגה בשנת 1961 ועל אף ששמרה על DNA של חיפושית ועל מידת בסיס הגלגלים שלה, שיחקה במגרש אחר, בורגני יותר. ראשית, היה לה עיצוב עדכני, להבדיל מהחיפושית הארכאית. שנית, היא נהנתה ממנוע חזק משמעותית, 1.5 ליטר עם 45 או 54 כ"ס למול החיפושית 1200 על 34 סוסיה ולפיכך ביצועיה היו עדיפים. שלישית, מנועה תוכנן מחדש עם מיקום מאוורר נמוך יותר (המכונה מנוע פנקייק), מה שאיפשר גם תא מטען אחורי. לבסוף, מאחר ושיחקה במגרש אחר, גם היתה יקרה משמעותית מהחיפושית.

על אף השימוש במכללי החיפושית, לרבות השימוש במוטות הפיתול במתלים, היה לטייפ 3 מתלה קדמי מתוחכם יותר. טייפ 3 הופיע בתחילה בעיצוב סדאן 2 דלתות, בהמשך הופיע בגרסה ספורטיבית, קרמן-גיהה טייפ 34 (שאתיחס אליה בהמשך) ובשנת 1962 יצא הסטיישן, וריאנט – שנמכר גם כפנל ואן מסחרי ללא חלונות. בשנת 1965 יצאה גרסה נוספת, הפאסטיק TL – ובגרסה זו הוצג גם נפח המנוע החדש של 1.6 ליטר, על אף שההספק נותר זהה.

אחד מחידושי הטייפ 3 היה גיר אוטומטי מלא מפיתוח עצמי של פולקסווגן, להבדיל מהגיר החצי אוטומטי של החיפושית. בנוסף, ניתן היה לקבל את המכונית עם הזרקת דלק במקום קרבורטור.

טייפ 3 יוצר עד 1973, או אז נראה כשריד מהעבר לצד הפאסאט הסופר-מודרנית, שאך הוצגה. קצת יותר ממיליון וחצי יחידות יוצרו מהטייפ 3 ב-13 שנות חייו, מספר שלא מתקרב להצלחתה המסחרית של החיפושית, שנראתה עתיקה כבר בשנות החמישים...



אבולוציה, מחיפושית לחרק טורף - קרמן - גיהה

את השינויים המכניים המשמעותיים של ה-1302, היא כבר לא קיבלה והמשיכה להשתמש במערך המתלים המקורי. למנועיה לא היתה תוספת הספק ביחס לחיפושית ורק מהירותה המירבית היתה גבוהה יותר, תודות לעיצובה האוירודינמי. אם חיפושית 1600 הגיעה למהירות מירבית של 130 קמ"ש, קרמן-גיהה עם אותה יחידת הנעה הגיעה ל-145... רוב הקרמן-גיהה שיוצרו היו בגרסת הקופה - ושוק היצוא העיקרי של המכונית היה ארה"ב. בסה"כ, כ-445 אלף קרמן-גיהה טייפ 14 יוצרו בגרמניה בין השנים 1955-1974, מספר נאה לרכב ספורטיבי למראה, לא פרקטי ונטול ביצועים. אלא שהקרמן-גיהה היתה ועודנה יפהפיה אמיתית, כזו שאפשר לסלוח לה על פגמים רבים. זוכרים את וילהלם קרמן? לא רק שקיבל לידיו את יצור הטייפ 14 לצד החיפושית הפתוחה, אלא שקיבל גם פרוייקט נוסף, הקרמן-גיהה טייפ 34 שהיתה מבוססת על מכללי הטייפ 3. דגם זה היה יקר משמעותית מטייפ 14 ועיצובו הזוויתי התקבל בפחות אמפטיה על ידי ציבור הלקוחות, קל וחומר שלא היתה לו גרסה פתוחה. המכונית יוצרה עד 1969 ומכרה כמות מאכזבת של כ-42 אלף יחידות בלבד.

לילהלם קרמן היה תיאבון גדול. מעבר ליצור החיפושית קבריולט עם ארבעה מושבים הוא חפץ בפרוייקט נוסף. קרמן חיפש ומצא בלואיג'י סגרה, איש סדנת העיצוב גיהה באיטליה, שותף לעניין וניסה לעניין אותו בהצגת גרסה ספורטיבית על בסיס רצפת ומכללי החיפושית, תוך שימוש בבסיס הגלגלים הסטנדרטי שלה. באותה עת, בנתה גיהה עבור קרייזלר מכוניות תצוגה מרהיבות, פרי מכחולו של וירג'יל אקסנר, מעצב הבית של קרייזלר - וסגרה הממזרי הלך על פתרון קל, הקטנת והתאמת העיצובים האמריקאים לרצפתה צנועת המימדים של החיפושית. העסק צבר תאוצה ואקסנר לא התנגד ואף הוחמא מהעניין. אב טיפוס הוצג בתערוכת פריז ב-1953 וקצר מחמאות. מספר חודשים מאוחר יותר, אישרה הנהלת פולקסווגן את הפרוייקט, שכונה טייפ 14 ובאוגוסט 1955 הוחל ביצורה של גרסת הקופה, כאשר שנתיים לאחר מכן, הצטרפה אליה גם גרסת קבריולט. גיהה יצרה את הכמות הראשונית - ולאחר מכן עבר היצור לסדנת קרמן באוסנאברוק, גרמניה. לאורך כל תקופת חייה, קרמן-גיהה היתה לא יותר מחיפושית בבגדי ספורט - ועדכוניה נעשו במקביל לחיפושית. רק

פולקסווגן באמריקה הלטינית

משטחים חלקלקים, אלא שהחיפושית פשוט כבשה את ארה"ב מחוץ לחוף. כה גדולה היתה הצלחתה עד ש-GM ניסו לתרגם את הרעיון בפרשנות אמריקאית, עם השברור לט קורבייר הכושלת. אפילו בישראל הקטנה של שנות הששים והשבעים, עם כל הרגישות לנושא והחוויות הטרויות יחסית שנצרכו בגופם ובתודעתם של ניצולי השואה, כבשה לעצמה החיפושית מקום של כבוד בשוק המקומי ונתפסה ע"י הציבור כמכונת איכותית ואמינה ששמרה מצויין על ערכה. מה היה בה, בחיפושית, שהפך אותה לפנומן כזה? ראשית, היא היתה אל ועל מעמדית כאחת: מכונת שבנקה, רופא, מורה או פועל יצור לא התביישו להראות בה. סוד ההצלחה הסוציולוגי הזה המשך הלאה גם לממשיכת דרכה, הגולף ועד ימינו, לאף משפחתית קומפקטית אין מעמד כה מגובש בשוק. אתה יכול להיות איש עסקים מצליח בגולף חדשה ונוצצת או סטודנט תפרן בגולף בת 20 – בשני המקרים יקבלו המכונת נית ונהגה סוג של Social acceptance. אם אותו סטודנט יופיע בפורד או פיאט קומפקטית בת 20, יתייחסו אליה כאל מכונת מסכנה של סטודנט תפרן. שנית, על אף שהיתה עממית וספרטנית באיבזור, היא לא הרגישה זולה. רמת האמינות הגבוהה, איכות הבנייה והחומרים, הגימור הטוב והצבע העמוק, תרמו לחווית בעלות איכותית. השוו אותה לשתי מכונות עממיות אחרות שהושקו במקביל, הסיטרואן דה-שבו והרנו קאטר-שבו. בשנות הששים. לדה-שבו קראו פחנוע והקאטר-שבו כבר היתה פאסה, רכב זקן שמתקדמים ממנו הלאה. החיפושית? מכירותיה רק עלו, במקביל לתדמיתה האיכותית. אותה אף אחד לא היה מכנה פחנוע... שלישית, היא היתה אל ועל זמנית. מתחרות באו והלכו, דגמים התחלפו והחיפושית עדיין היתה שם, רעננה כתמיד. היא יכלה להפסיד לפורד או לוקסהול במבחן דרכים שפורסם באחד ממגזני הרכב, אבל 5 שנים מאוחר יותר אותה פורד או ווקסהול הוחלפה בדגם חדש ונראתה כבר זקנה ומיושנת, בעוד החיפושית נותרה טריה. רביעית, היא היתה בגודל הנכון. זוכרים את בסיס הגלגלים שלה? אותם 240 ס"מ שהתאימו גם לוואן מסחרי וגם למכונת ספורט, והמשיכו כמות שהם לגולף המקורית? חלק ממתחרותיה היו קטנות מדי וצפופות בהתאם. ממכונת צפופה, נפטרים. לעתים גם ממכונת גדולה מדי. ממכונת שתוכן ננה מלכתחילה להכיל משפחה על שלושת ילדיה, לא. חמישית, היא היתה מוצר איכותי ששופר כל הזמן, להבדיל מרוב המכונות האחרות. שיפורים קטנים או גדולים, ממיקום של מתג ועד שינוי מהותי במתלה. כל חיפושית חדשה הציעה לפחות שיפור אחד לעומת חיפושית משנת הדגם הקודמת – מחויבות כזו לאיכות היתה חסרת תקדים בעולם הרכב. שישית, החיפושית לא נשפטה בפרמטרים מקובלים של מכונת, על אף שלא היתה קלה ונעימה לנהיגה. היא היתה איטית, לא חסכונית ובנסיבות מסוימות, התנהגות הכביש שלה יכלה להיות מסוכנת. יכולת הבלימה לא הבריקה ותא המטען היה קטן. רוב בעלי החיפושיות ידעו את זה – וזה לא הפריע להם לעבור לחיפושית הבאה שלהם – וכך גם רוכשים חדשים.

פנומן, או לא פנומן?

כבר בשנות החמישים, הבין נורדהוף את הפוטנציאל הגלום במדינות אמריקה הלטינית – שוק מתפתח ובוטרי, עם כח אדם זול ופוטנציאל רכישה גדול עבור תעשיית רכב מקומית. "פולקסווגן דו-ברזיל" הוקמה כבר בשנת 1953 ו"פולקסווגן דה-מכסיקו" ב-1964. החיפושית החסונה התאימה לתנאים הקשים ולכבישים הרעועים ועשתה חיל, בין השאר כמונית מבוקשת. בתחילת הדרך הרכיבו שני המפעלים חיפושיות וטייפ 2. החיפושית האחרונה ירדה מפס היצור בברזיל בשנת 1996 (לאחר הפסקת יצור של 3 שנים בתחילת העשור) ובמכסיקו בשנת 2003, במהדורת סיום מיוחדת ולצילי מריאצ'י שליוו את הרכבת המכונת האחרונה. הטייפ 2, אשר יוצר במכסיקו עד 1994, האריך ימים בברזיל ויוצר עד 2013, כאשר משנת 2006 משמש אותו מנוע טורי מקורר מים בנפח 1.4 ליטר (80 כ"ס), על מנת להתמודד עם תקני זיהום האויר והרעש המחמירים. אלא שמעבר לשני דגמים אלו, הפתיע המפעל הברזילאי עם דגמים יחודיים:

- * גרסה יחודית לטייפ 3 עם ארבע דלתות הוצגה ב-1969 ותהפוך לאחר מכן לברזיליה.
- * קרמן-גיהה TC, מכונת קופה פרקטית בתצורת פאסטבק שעוצבה בידי ג'וג'יארדו והוצגה ב-1970.
- * מכונת ספורט דו מושבית מרהיבה בשם SP2.



אפילוג

באופן פרדוקסלי, על אף שלא היתה מיוחדת או מתקדמת במיוחד בתחילת שיווקה, לאחר המלחמה, ובעצם היתה אנכרוניסטית ברוב ימי חייה הארוכים, החיפושית היתה הרבה מעבר לעוד מכונת. היא היתה פנומן. קחו את השוק האמריקאי, למשל: לא רק שהחיפושית היתה הראשונה שפתחה את השוק האמריקאי למכונות מיובאות בהיקפים גדולים, אלא שעשתה זו כמכונת קטנה וחלשה במושגים מקומיים, בתקופה שמכונות אמריקאיות כבר הציעו גיר אוטומטי, מגוון פינוקים ומנועי 8 צילינדרים עם הספק גדול עשרת מונים משלה. אמנם במדינות הצפוניות המושלגות, אותן מדינות שעשרים שנה מאוחר יותר קנו סובארו כפולות הנעה בהמוניהן, היה לה את יתרון המשיכה על



מכונית פשוטה וזולה שכל פועל יוכל להרשות לעצמו. "מכונית העם", כך כינו אותה. בגרמנית, "מכונית העם" פירושה "פולקס (עם) וואגן (רכב)". בשנת 1937 הוצגו להיטלר, מתחת לשער ברנדנבורג שבברלין, כ-30 אבות טיפוס של המכונית. הוחלט כי הייצור יהיה בעיירה בשם וולפסבורג ושם נבנה המפעל. עוד לפני שהמפעל הצליח לייצר ולו מכונית אחת על קו הייצור ההמוני, הופצו המפעל בשנת 1941 ע"י בעלות הברית והושמד לחלוטין. כשהסתיימה המלחמה, נכנס קצין בריטי לחורבות המפעל ומצא שם אב-טיפוס אחד של המכונית שאנו קוראים לה היום חיפושית. בגרמניה, אגב, היא נקראת "Kafer". היה זה אותו קצין בריטי שהגה את הרעיון לשחזר את המפעל ולהקימו מחדש ולחדש את ייצור המכונית שמעולם לא יוצרה בגרסה אזרחית (היו לה גרסאות צבאיות וחצי צבאיות ששימשו את הכוחות הנאציים) ובכך לספק מקומות עבודה לגרמנים המובטלים ולהתחיל להניע את הכלכלה הגרמנית וכך היה. אז אם אתם מחפשים היום את ה"אשם" האמיתי בהצלחת החיפושית, חפשו אותו בהיסטוריה הצבאית הבריטית.

מבחן דורות

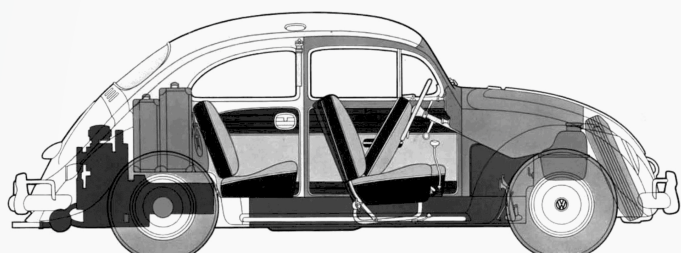
חיפושית 1959 מול גולף 2019

נהגו והתרגמו: רון אפנצ'ר ורון אקרמן

כתב וצילום: רון אקרמן

שנים שנים בדיוק מפרידות בין החיפושית לבין הגולף שמשותפות בכתבה. את הכתבה הזו יזמנו לרגל סיום ייצור החיפושית החדשה לפני כמה חודשים. החיפושית החדשה, כשמה כן היא, נועדה להחיות את האגדה הוותיקה, החיפושית, שנולדה אי-שם בסוף שנות ה-30 של המאה הקודמת. אבל ראשון ראשון - ואחרון אחרון. החיפושית "נולדה" במוחו הקודח של פרדיננד פורשה - מהנדס מוכשר, לאחר שאדולף היטלר פנה אליו במחצית השנייה של שנות ה-30 של המאה הקודמת וביקש ממנו לתכנן





פוקוס 5 דלתות ועד ליונדאי i30 שחיקתה במדויק את הקונספט של הגולף. כל היצרנים רצו נתח בעוגת המשפחתי המצליחה. בשנת 1998 שוב הרעידה פולקסווגן את האדמה והציגה את "החיפושית החדשה". פולקסווגן שוב יצרה טרנד, והפעם טרנד ה"רטרו". החיפושית החדשה הייתה הראשונה בסדרה ארוכה של מכוניות רטרו שהן מכוניות חדשות לחלוטין המבוססות על פלטפורמות מודרניות של רכב קיים, אך מעוצבות ומזכירות דגם ישן כלשהו של אותו יצרן. ההברקה של פולקסווגן הייתה מדהימה ובראש תור המזמינים של הגולף החדשה עמד... ארנולד שוורצנגר. אחרי החיפושית החדשה יצאה פיאט עם ה-500 החדשה, ב.מ.וו. עם המיני החדשה ועוד ועוד. דווקא החיפושית החדשה כשלה בשוק שאותו היא עצמה המציאה. החיפושית החדשה הייתה מבוססת על הגולף, הציגה גרסה אחת ויחידה שהייתה די משעממת (להוציא את העיצוב) ויקרה להחריד. השוק הצביע ברגליים. באותו הזמן הן הפיאט 500 העממית והן המיני היוקרתית הציעו מגוון דגמים, שילובי צבעים ומנועים ופנו לקהלים שונים וההצלחה הייתה גדולה. בקיץ 2019 נסתם הגולל על החיפושית החדשה וייצורה הופסק. בחודש אוקטובר האחרון, הפגשנו בין החיפושית המיתולוגית לגולף החדשה ביותר, כדי לראות מה השתנה. חבר המועדון רוני אפנצ'ר התגייס והביא את החיפושית קאברילוה 1959 שלו ואילו חברת צ'מפיון מוטורס יבואנית פולקסווגן תרמה את הגולף 2019 החדשה.

משנות ה-40 יוצרה החיפושית באותה הצורה בדיוק, למעט עידכונים עיצוביים הכרחיים, עם אותם מנועים מקוררי אוויר שמוקמו באחורי הרכב ובאותם נפחי מנוע. בישראל, החל ייבוא החיפושית בשנות ה-60' ולמרות כל המטען האמוציונאלי הקשה והקשר הישיר לאדולף היטלר שהיא הביאה איתה לישראל, הפכה החיפושית העממית למכונית מבוקשת מאד בישראל של אותן השנים, בעיקר אצל רופאים ומצליחנים למיניהם. המכונית הציעה פשטות רבה, איכות גבוהה ואמינות מכנית ללא תחרות. המיתולוגיה של החיפושית רק התחזקה עת הפיקו אולפני דיסני בשנות ה-70 את הסרט "החיפושית השובבה" ובשנת 1997 הופק סרט המשך שנקרא "החיפושית השובבה חוזרת" ובה הוצגה לראשונה החיפושית החדשה בהופעת אורח קצרצרה. אבל, היא כבר החלה להתיישן וחברת פולקסווגן חיפשה מחליפה ראויה ל"מכונית העם". המכונית החדשה הציגה מראה עדכני, אך פורץ דרך של 5 דלתות (במקום 2 דלתות בחיפושית), מנוע קדמי (במקום מנוע אחורי בחיפושית) והנעה קדמית (במקום אחורית בחיפושית). המכונית החדשה נקראה "גולף" באירופה, "ראביט" בארה"ב ו"קאריב" במקסיקו. במקביל לייצור הגולף מהדור הראשון, נפסק ייצור החיפושית באירופה, אך המשיך במקסיקו, עד שהפסיק לחלוטין בשנת 2003. הוותיקים שבינינו עדיין זוכרים את החיפושיות ה"מקסיקניות" שנמכרו בישראל בשנת 1982 בצבע חציל בעיקר. הגולף הפכה ללהיט אדיר ולאייקון מוטורי שהוביל אחרי דורות של מכוניות. יצרני המכוניות האחרים הסתכלו בעיניים כלות על הצלחת הגולף וניסו לחקות אותה. הגולף המציאה למעשה את קטגוריית הקומפקטיות 5 דלתות, אבל הגולף המציאה עוד קטגוריה - "משפחתיות חמות" והייתה המכונית המשפחתית הקומפקטית הראשונה בעולם שהציגה גרסה ספורטיבית וקראה לה GTI. אחרי הגולף כבר אפשר היה למצוא אופל קדט 5 דלתות, פורד



החיפושית

החיפושית שמתפתת כאן מציגה "מפרט" טכני פשוט למדי, של מנוע 1200 סמ"ק, 32 כ"ס, גיר ידני, "לוח שעונים" בעל שעון אחד בלבד ו...רדיו של תדיראן. את דגם הקאברילה, כמו זה המוצג כאן בכתבה, ייצרה עבור חברת פולקסווגן סדנת קרמאן באוסנאברוק, גרמניה, משנת 1949. הנהיגה ברכב נעימה באופן מפתיע. אם בגולף החדשה נוהגים עם מזגן, בחיפושית נוהגים עם צמרמורת, צמרמורת מהתרגשות. צמרמורת מהאופי של הרכב וצמרמורת מעצם ההבנה שנוהגים בחתיכת היסטוריה. לזכותו של רוני אפנצ'ר ייאמר מיד שהרכב פורק לחלוטין ונבנה מחדש. זוהי חיפושית שעברה שריפה ומחצית מחלקי הפח שלה היו בלתי שמישים בעליל. רוני עשה עבודה מדהימה ואיכות השיפוץ ניכרת בכל חלק ברכב. החלפת ההילוכים רכה ונעימה, כשמעלים הילוכים. כשמורידים הילוכים, נדרשת עזרה מאותו "צווישען גז" (גז ביניים) בין השלישי לשני. את הגולף מניעים עם כפתור התנעה בלוח השעונים כשפתחת הרכב ונעילתו נעשית ללא מפתח והשלט מונח בכלל בכיס. את החיפושית מתניינים עם מפתח של תיבת הדואר בבניין שלכם. כן, הסטרטר של החיפושית דורש מפתח שהיום יצרני הרכב היו נכנסים בעבורו לבית סוהר.

המפתח כל-כך קטן וכל-כך פשוט שנדמה שאפשר להתנייע את הרכב עם סיכת ראש או סיכה משרדית רגילה. ההגה הגדול של החיפושית דורש מעט עבודת ידיים ומעט יותר שרירים בידיים, כי בשנת 1959 וגם בכל שנות ה-60 ומרבית ה-70, המושג "הגה כוח" במכוניות אירופאיות היה בגדר פנטזיה רחוקה ובלתי מושגת.



ולכן נדרש לו פחות "רדיוס" לסיבוב. אורך בסיס הגלגלים בחיפושית עומד על 2.40 מ' בעוד בגולף החדשה הוא 2.62 מ'.

- אורכה של החיפושית עומד על 4 מ' מדוייקים בעוד אורכה של הגולף הוא 4.25 מ'. הגולף ארוכה ברבע מטר מהחיפושית.

הנסיעה בחיפושית מעלה חיוך גדול על פניו של הנהג, אבל נהיגה בחיפושית קבריולה, כשהגג פתוח, היא שיא השיאים. פשוט, אין שום דבר אחר שדומה לזה. הרוח סותרת את השיער, הסאונד של מנוע הבוקסר המצרצר מאחור והמבטים של הנוהגים והולכי הרגל מסביב שווים הכל. לנהוג בחיפושית קבריולה מרגיש כאילו אני יושב על האופניים החשמליים שנוסעים לידנו. אין, אין כמו לנהוג באייקון מוטורי היסטורי. בטח ובטח אין כמו להיות בעליו של אייקון כזה.

האמת היא שיחד עם כל מערכות הבטיחות המתקדמות הכוללות תיקון עצמי של סטיית הרכב מנתיב נסיעתו, ההגה באמת מסובב את עצמו. אם תוסיפו לזה שפולקס-ווגן הייתה הראשונה להציע עוד בשנת 2006 במכוניות משפחתיות "רגילות" מערכת שמחנה את המכונית בעצמה לחניה ברוורס, תבינו איזו דרך עשתה פולקסווגן משנת 1959 ועד היום. "רדיוס הסיבוב", שהוא ההגדרה לגודל הסיבוב שרכב נדרש לעשות כדי להשלים סיבוב מלא של 360 מעלות, הוא גם נושא מעניין. דווקא החיפושית הישנה דורשת פחות מקום ושטח לסיבוב מלא. אבל זה די מובן מכמה סיבות:

- ההנעה בחיפושית היא אחורית ולכן הגלגלים הקדמיים יכולים לפנות בזווית חדה יותר.
- בסיס הגלגלים (המרחק בין מרכז הגלגל הקדמי לזה האחורי) של החיפושית קצר משמעותית מזה של הגולף



הגולף

הגולף שהגיעה למבחן היא הדור החדש והאחרון ביותר של הרכב המצליח. הגרסה שנבחרה הגיעה עם מנוע 1.5 ליטר טורבו, 150 כ"ס, מומנט של 25.5 קג"מ ורמת גימור גבוהה המכונה "קומפורטליין פלוס". החיפושית שוקלת כ-850 ק"ג בקירוב, כשדגם הקבריולה שוקל מעט יותר (עקב הצורך בחיזוקים פנימיים שיפצו על חוסר בגג) ואילו הגולף שוקלת 1.34 טון, כחצי טון יותר מהחיפושית. ללמדכם גם על הבדלי הבטיחות בין המכוניות. "וואי, איזה אוטו רך" היו המילים הראשונות שאמר רוני אפנצ'ר ברגע שנתתי לו לנהוג בגולף. האמת שאחרי נהיגה בחיפושית הישנה, גם קרש גיהוץ ירגיש רך משהו, אבל הגולף החדשה מציגה רכות מדהימה. אפילו אני, שהיתה לי גולף ובחנתי לא מעט מכוניות פולקסווגן בשנים האחרונות, יכול להעיד שהדור החדש של הגולף מדהים לטובה ברכותו ונעימותו. המשפט הבא שיצא לרוני מהפה היה "הכל פה דיגיטלי ואלקטרוני. שום דבר לא מכני". זה נאמר על לוח השעונים שמציג שעונים דיגיטליים שמוקרנים על מסך LED. הגולף לא מכילה יותר שעונים אנלוגיים שמראים את המהירות או הסל"ד, אלא מקרינה הקרנה דיגיטלית של שעונים אנלוגיים.



אתם מבולבלים? החיזוק לדבריו של רוני מגיע גם מהמנוע. בגולף המנוע ממוקם מלפנים, אבל גם מנוהל ע"י מחשב וכך בשיוט במהירות קבועה, במישור, המחשב מכבה 2 מתוך 4 הצילינדרים והגולף מתנייעת באמצעות 2 צילינדרים בלבד (יש חיוי מיוחד על לוח השעונים). זה חוסך דלק, אבל בעיקר גם מזהם הרבה פחות. הגולף גם מלאה באיבזור בטיחות אוטונומי שכולל תיקון סטייה מנתיב, בלימה אוטונומית לפני התנגשות חזיתית, בקרת שיוט אדפטיבית שמתאימה את מהירות הרכב למהירות התנועה מסביב ועוד. לאחר עוד כמה קילומטרים של נסיעה, אמר רוני עוד כמה משפטי סיכום שחייבים להיכתב: "הגולף זה ליום יום, החיפושית זה לנפש ולסופ"ש. הגולף החדשה היא בהחלט מכונית שראויה לעמוד ליד החיפושית בחניה של הבית שלי, אבל הפלא נמצא בחיפושית. הנה, אחרי 60 שנה, עוד נכנסים, מתנייעים ונוסעים. אני לא יודע אם בעוד 30 שנה הגולף הזו תיסע בכלל, אבל החיפושית תהיה בת 90, תתניע ותיסע מייד", סיים רוני את טיעונו. הגולף החדשה בגרסה שנבחנה עולה מעל 148,000 ₪. זה רכב מפונפן ומסוגן ומזמן כבר לא רכב של פועלים או "רכב העם". מה שכן עובר כחוט השני מהחיפושית 1959 ועד לגולף 2019, היא איכות הייצור הגרמנית חוצת הדורות.

אירוע סוכות 2019



*מאת קובי מילוא
צילום רונן הראוונ
צילום אויב - יאיר שטיא*

כמידי שנה, ובפעם ה-14, התקיים האירוע השנתי של מועדון החמש בפארק הלאומי ברמת-גן. מעל 300 מכוניות, אלפי חברים וצופים התכנסו בפארק לאירוע של חברות, מכוניות וכיף.

עם הנץ השחר, התייצב בפארק "כח החלוץ" של חברים מתנדבים שאירגנו את השטח וקיבלו את פני החברים. כל מכונית נשלחה למעגל התצוגה המתאים, בהתאם למדינת היצור והמותג. בשעה 10:00 ניתן האות ע"י כוחות האבטחה והקהל הרחב זרם לשטח.







Roni Brauner



עירית רמת-גן דאגה להופעות לילדים ולמבוגרים, ושיאו של האירוע היה כרגיל הרונדו המסורתית, הפעם במיקום חדש בהיקף החיצוני של מתחם האירוע. כמידי שנה, כיבדנו ברונדו את המכונות שהושקו במהלך השנה האחרונה במפגשי המועדון, וגם ניתן מקום מיוחד ל"ז'אנר" אספנות ספציפי, והפעם הטנדרים - אותם רכבי עבודה עם ארגז מטען נפרד, שהפכו לסמלי תרבות בארה"ב ובעולם כולו. 22 טנדרים מכל מין וסוג, החל מטנדר סובארו קטן ועד לשברולט C10 מפלצת, סובבו להם על מסלול הרונדו בלויי הסברים שניתנו לקהל.





צילום: יאיר עזיא

הביא את הרכב לאירוע וייצג בכבוד את אביו ואת המשפחה.

ובהזדמנות זו - החלמה מהירה לגיל!

לאחר הרונדו והמשך הבילוי החברתי של החברים ובני משפחותיהם, התארגן פינאי השטח, וגם הוא בסדר מופתי תוך שיתוף פעולה צמוד עם משטרת ישראל והפיקוח העירוני של ר"ג. מזג אוויר מושלם, דשא ואגם פסטורליים, המון מכוניות יפות ובעיקר - חברים טובים.

מי צריך יותר?

רגע מרגש במיוחד ברונדו היה הסיבוב של פלימות' ווליאנט יפהפיה, "רפליקה" של רכבי הווליאנט הצבאיים שהיו בשימוש ע"י הקצונה הבכירה של צה"ל בשנות ה-70, ששופצה ע"י חבר המועדון גיל עמיר לזכרו של אביו, תא"ל משה עמיר ז"ל, שנסע ברכב כזה בעת שרותו הצבאי כקצין בכיר בצה"ל. מלבד השילוט האותנטי, ברכב תלויה גם חליפת המדים המקורית של תא"ל עמיר, ופריטים מקוריים נוספים. למרבה הצער, גיל עמיר אינו בקו הבריאות ובנו חן



Roni Brauner



קבלת פנים כפולה במוזיאון ישראל



צילום רון אקרמן

מאת רמי מילון

מעיון, ערכו קבלת פנים ברחבת הכניסה למוזיאון ישראל למיצובישי מונטרו משנת 1988 ופיזיו 505 משנת 1989. חברים רבים התכבדו ועלו במיוחד לירושלים כדי להשתתף באירוע, שהיה מרשים ומיוחד וכלל גם הרמת כוסית חגיגית לרגל השנה החדשה.

עם בוא הסתיו וחגי תשרי, האויר נעשה קריר וצלול. זהו בדיוק הזמן המתאים לחגיגה ירושלמית וקבלת פנים לרכבים שזכו בלוחית אספנות חדשה. שני אספנים ירושלמים ותיקים, אודי ויקוביץ' ואהרון



צילום רון הראונר



הג'יפים כבשו את ההר

מאת אופר סלז



רבות סופר אודות מעללי הג'יפים הקשישים, אולם הפעם הגדילו לעשות. אפילו מפקד הגדוד וקציניו מחטיבת הנח"ל, אשר קיבלו את פנינו, לא האמינו איך קבוצה של 33 ג'יפים קשישים עולים לפסגת החרמון ("העיניים של המדינה"). נפגשנו בצומת כח, משם נסענו וטיילנו באזור קיבוץ דן וקיבוץ דפנה. הפסקה לקפה בקיבוץ שניה, ומשם שוב בשיירה למטולה. שם נערכים לתצוגה בחצר המתנ"ס, כיבוד, בירה ולהקה מקבלים את פנינו. בערב מפגש חברים, ארוחת ערב ולינה במלון ארזים. בבוקר ביקור בשער מטולה, ממש מטרים ספורים מחברינו בלבנון, הלא הם אנשי חיזבאללה. עזבנו את מטולה בדרכנו לרמת הגולן - הר דב. מזג האוויר היה גשום וערפילי מאד. כל העת מלווים אותנו חיילי הנח"ל ובפסגת הר דב הרצאה מאלפת של רב סרוק, קצין אג"מ של החטיבה, אודות הגזרה כולה, לבנונים וישראלים. ממשיכים בתנועה, גשם וערפל כבד. נסיעה איטית וזהירה, ומגיעים לפסגה, ראות אפס, קור 5 מעלות, אנחנו מתמקמים ומקבלים הסבר (עדיין ראות אפס). שוב על הג'יפים, ירידה מבוקרת וזהירה, 4X4 נמוך. לאחר הירידה מההר אנחנו נוסעים למגדל שמס, לארוחה דרוזית מסורתית באחד הבתים. סיימנו בסביבות שעה 15:00 ויצאנו בחזרה לכיוון המרכז.

תודה גדולה לכולם, גברים ונשים.
תודה לחברי מועדון ה-5 בעלי הג'יפים
תודה לאריה תאומים על ההרצאה אודות טנק הפנצ'ר.
תודה מיוחדת לזיו וניר על הארגון והובלת הכח.

אביזרי מועדון החמש



₪50



₪15



₪60



₪20



₪10



₪30



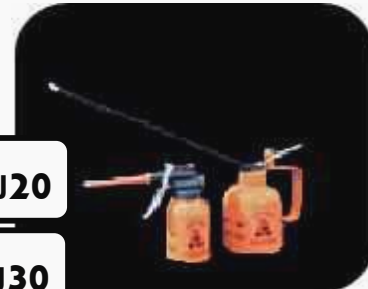
₪50



₪70



₪30



₪20

₪30



₪30



₪30



₪10



₪25



₪20

מנוי שירותי גרירה "שגריר" לחברי מועדון בלבד בעלות של 120 ש"ח לשנה ועל כל רכב נוסף בבעלות של אותו חבר מועדון 60 ש"ח. רישום במשרד המועדון



Who Killed the Electric Car

מי הרג את המכונית החשמלית

כתב ויליאם בן הספד

המודל טי...המצאת המתנע החשמלי, שהפך את הפעלת רכב הבנזין לקלה יותר. נוסיף את העובדה שטייקוני הנפט הגדולים חברו (גם בידידות אישית) ליצרני מכוניות הבנזין ובכך נסתם הגולל על יצרנים כמו "בייקר אלקטריק" שבשנת השיא שלה מכרה כ-1000 מכוניות, כולל מסחריות קלות. המאה העשרים עברה בנעימים על מכוניות הבערה הפנימית, כאשר את הייצוג החשמלי תפסו בעיקר רכבי עבודה באתרים תפעוליים, חלוקת חלב וסחורות עירוניות וכו'. עם בוא משבר האנרגיה של שנות השבעים ועם התפתחות המודעות לזיהום האוויר הנגרם מהאגוזים, התחילה התעניינות מחודשת ברכבים חשמליים "על הכביש", וכאן נכנסת הגיבורה שלנו לתמונה.

היצרנים האמריקאים היו מאד שמרנים, בעיקר בנוגע לחידושים טכנולוגיים במערכת ההנעה. רק בשנת 1990, כמה שנים טובות לאחר משבר האנרגיה, הוציאה GM לאור אבטיפוס של מכונית חשמלית חדשה ובעקבותיה יצרה עוד 40 מכוניות לשימוש ניסיוני בלוס אנג'לס. הנסיינים שנבחרו מתוך עשרות אלפים שנענו לקריאת החברה, התלהבו מאד מהתוכנית. ההכרזה של מדינת קליפורניה שחייבה את היצרנים כי 2% מהתפוקה שלהם תהיה מכוניות הפולטות אפס אחוזי זיהום, גרמה ליצרנים יפנים ואחרים לפתח רכבים כאלו. אין כמו תחרות כדי להזיז את היצרנים האמריקאים מהכורסא המרופדת שלהם. כך נולד המיזם הכי מוזר והכי הזוי של GM.

היום, כשמכוניות היברידיים וחשמליות טהורות נעשות מובנות מעליהן, קצת מוזר לדעת שרק לפני כעשרים שנה דיכאה ג'נרל מוטורס ממש באלימות ניסיון שלה לייצר רכב חשמלי טהור. הרכב נקרא Electric Vehicle 1 או בקיצור EV1.

ניסיונות להניע כלי רכב באנרגיה חשמלית החלו עוד במאה ה-19, בעיקר בתחבורה מסילתית. החשמליות למיניהן ניזונות מכבלים ולא היו צריכות לשאת על גבן מצברים כבדים. לאורך אותה מאה היו ניסיונות, בעיקר באירופה, להניע עגלות כל שהן באמצעות מצברים, אך אף אחד מניסיונות אלו לא הבשיל לכלי רכב "אמיתי" בייצור המוני (במונחים של אז...). רק בתחילת המאה העשרים החלו להתחרות על הכביש (ועל הכיס...) כלי רכב חשמליים, לצד כאלו המונעים בקיטור ובנזין. עם בוא המאה העשרים החלו כמה יצרניות, בעיקר בארה"ב, להציע מכוניות המונעות בחשמל. אלו, לצד מכוניות קיטור, צברו פופולריות ומכירותיהן בעשור הראשון של אותה מאה עלו על אלו של מכוניות הבנזין. יש לזכור שבאותן שנים זמינות הבנזין היתה עדיין נמוכה ותפעול המכוניות היה קשה פיזית. אלא שכמה גורמים חברו יחד ובעצם הרגו את המכור ניות החשמליות של תחילת המאה העשרים: הטווח המוגבל, המהירות האיטית, המחיר שפתח פער מול

ביטלה אותם והחלה לאסוף את המכוניות ולהשמידן. נוסף לכך את ההתנגדות של יצרניות הרכב להגבלות של מדינת קליפורניה ולאפשרות שההגבלות האלה יתפשטו ליתר המדינות בארה"ב וגם נראה שההיסטוריה חוזרת על עצמה מאז שנות העשרים - טייקוני הדלק "עודדו" את החברות לייצר יותר ויותר מכוניות ובעיקר טנדרים זוללי דלק. מאוחר יותר, בעקבות המשבר הכלכלי של 2009 והתמוטטות יצרני הרכב הגדולים (למעט פורד), הודה ריק וגנר שביטול ה-EV1 היתה ההחלטה הכי גרועה שלו, לא רק מסיבות כלכליות אלא בעיקר בגלל יחסי הציבור הגרועים והתדמית האנטי-חברתית שהביטול יצר. מנהל נוסף אמר שאם היו ממשיכים במיזם, שברולט (ששייכת ל-GM) היתה יוצאת לכביש עם דגם ה"וולט" שלה (מכונית קומפקטית חשמלית מוצלחת) כעשר שנים מוקדם יותר. בנתיים נולדה הטסלה והיפנים יצרו זרמי חשמל מהמזרח... (אגב, אילון מאסק, הוגה ויצרן הטסלה, אמר שהרעיון לחשמלית שלו נולד בעקבות ביטול ה-EV1, ללמדנו שמכל רע יש טוב...), סרט שיצא בשם "מי הרג את המכונית החשמלית" (בשנת 2006), דן בכל הדברים האלו והעלה למודעות את השיקולים הענייניים והלא ענייניים בכל הנוגע ל-EV1. כארבעים מכוניות ניצלו מהמשחטות והועברו למוזיאונים כשמערכת ההנעה שלהן מחובלת ומנוטרלת, כך שהן לא יוכלו לנוע יותר. רק מכון הסמיתסוניאן בושינגטון עמד על כך שלפי החוקים שלו כל רכב שמגיע למוזיאון חייב להיות בעל כושר תנועה. כאן ניצחה יוקרת המוזיאון וה-EV1 שלהם היא יחידה שנותרה והיא בעלת כושר ההנעה (יש שמועות על עוד אחת, אבל לא הצלחתי לאמת את זה). שתי מכוניות נותרו בידי אנשים פרטיים. זאת לא הפעם הראשונה ש"שלושת הגדולים" מחמיצים הזדמנויות. כאן לא היה ל-EV1 מגן נחוש כמו לי איאקוה, שלמרות התנגדותו של הנרי פורד השני החליט על פרויקט המוסטנג והגשים אותו. וחבל, כי אם ענק כמו GM היה מתמיד עם הפרוייקט, העולם של היום היה אולי קצת נקי יותר.

המכונית הסידרתית EV1, שהיתה המכונית הפרטית היחידה בתולדות GM ששווקה תחת מותג GM ולא תחת אחד ממותגי המשנה שלה, לא הוצאה למכירה אלא לחכירה בלבד ורק באיזור לוס אנג'לס. הניסוי החל בשנת 1996. הטווח שלה היה כ-150 קמ' בלבד והסוללות (תוצרת אלקו, חברת בת של GM) היו כבדות ומסורבלות. זו גם הסיבה שהיא היתה דו מושבית. מאידך, המכונית היתה מהראשונות להצטייד בשילדת אלומיניום קלה ומקדם הגרר שלה היה המעולה בתולדות הרכב עד אז. בנוסף, הוכנסו חומרים קלים בגוף המכונית והצמיגים פותחו על ידי מישלין במיוחד כדי להפחית את התנגדות הכביש. המנוע הפיק 137 כוחות סוס והרכבים נשלחו לכבישי לוס אנג'לס. מיד החלו מריבות על כך שהפטור ממיסים וההקלות בהקמת תחנות הטעינה פוגעים בהכנסות המדינה, ואותן הקבוצות שזעקו על כך הואשמו מיד בחבירה לחברות הנפט... בשנת 1999 החל ניסוי עם הדור השני שצויד בסוללות משופרות (תוצרת פנסוניק), משקלו הופחת והוא נהנה מעוד מיני תופינים. הטווח המירבי עלה מאזור ה-150 קמ' לסביבות 250 קמ'. בעקבות כך שודרגו חלק מהמכוניות של הדור הראשון בסוללות החדשות ועל הדרך תוקנו עוד כמה דברים. בסך הכל יוצרו כ-1170 מכוניות משני הדורות. המכוניות נמסרו בחכירה גם בערים הסמוכות, סן דייגו וסקרמנטו ונראה שהמיזם מתחיל לצבור תאוצה. תגובת הלקוחות היתה חיובית. ראשית, זה היה "איין" במדינה שבה המודעות לאיכות הסביבה ובעיקר הניראות על ידי השכנים בעניין הזה גבוהות מאד. שנית, התאוצה והנוחות, חוסר הרעידות והשקט, דיברו גם הם. וכאן מתחיל הקטע ההזוי (שעליו התחרט מנכ"ל GM ריק וגנר, מאד). בשנת 2003 הגיעה הנהלת GM למסקנה שעלויות הייצור והתחזוקה של הרכבים יקרות מדי ביחס להכנסות מהחכירה והחברה החלה לבטל חלק מהחוזים. מאות מהחוכרים התרעמו ואף שלחו צ'קים על מנת להמשיך אבל החברה בהפגנתיות



ירדנו לאילת



צילום אמיר האוי

86 מכוניות

200 חברות וחברים

אלפי צופים ונהנים

(כתבה נרחבת בגליון הבא)