

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי וההיסטורי בישראל
ISRAELI CLASSIC CAR CLUB

האבטומוביל

מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גיליון 65 ■ ינואר-פברואר 2007 ■ 30 שקלים ■ חניג לחברי מועדון החמש

רולס-רויס

103 שנות היסטוריה
התחילו בפגישה אחת בין
שני ג'נטלמנים אנגלים

חלום כתום

סיפור חם מהתנור ומהלב
על חלום, מציאות ופיאט
124 ספיידר כתומה

הגביע הנווד

התחרות השנתית
למציאות בשיפוץ, שיקום
ושחזור מכוניות קלאסיות

מרצדס

מתברר שיצרנית מכוניות
היוקרה מגרמניה היא
גם יצרנית רכבי השטח
הוותיקה בעולם

ראלי האלפים

יומן המסע של נאווה ואיוואן רוזן, הצוות
הישראלי הראשון בראלי האלפים הנודע

סוכות בפארק

מועדון החמש בחגיגה הקלאסית לכבוד
סוף הקיץ בפארק הלאומי ברמת גן





האבטומוביל - בטאון מועדון החמש מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכונות קלאסיות ורכב אספנות

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 059903358)

עורך: איל פלד

עורכת גרפית: רות רודין

תחקיר והפקה: איילת אוחנה

מנהלת ומנויים: ליאת שושן 02-6521222

תאום מודעות: מיכל ברנע 03-5652118, sbc@spotnik.com

ניהול הפקת דפוס: אביגיל יעיש

קדם דפוס:  B

דפוס: בזק ישיר



המו"ל: איל פלד

כתובת המערכת: מסע עולמי

רח' עם ועולמו 3

ירושלים 95463

טלפון: 02-6521222

פקס: 02-6521221

דוא"ל: idantv@matav.net.il



MG TC שנת 1946 של דוביק גרודמן

צילום: איל פלד

כל הזכויות שמורות

lssn 0793-7679

המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה - מר משה קצב

חברי כבוד: יורם בינור, רפי בן חור, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוין ז"ל,
אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין

פעילי המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל

יו"ר ועדת אירועים: דרור בריל

גזבר: מנחם ניר

דובר: קובי מילוא

קשרי חוץ (פי"א): יוסי צור

אבזרים וציוד: מנחם ניר (מ"מ)

עורך "האבטומוביל": איל פלד

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

מבקר העמותה: משה מצא

ועדת ביקורת: עו"ד אסף בקר, רוני רוזנברג

אחראי סניף צפוני: משה שטיין

אחראי השקות: מתניה הלוי

מנהלת המשרד: סמדר רחמים

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

בימים ראשון, שני, רביעי וחמישי בין השעות 08:30-14:30, (מענה

טלפוני בין השעות 10:00-13:00); בימי שלישי בין השעות 14:00-20:00

(מענה טלפוני: 16:00-19:00) ובערבי חג בין השעות 08:00-12:00

(מענה טלפוני: 09:00-11:00).

מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: בני הספל, קובי מילוא, חן פרחי

אתר האינטרנט: www.5club.org

מנהל האתר: ליאור ברוך

ערוץ ההיסטוריה



ערוץ הספורט



רנו. אלופים בבטיחות

רנו. משדרים עליונות
כבר למעלה ממאה שנים.

שלום רב,

שנת 2007 שהחלה רק לפני מספר שבועות מחבקת בחום אל משפחת רכבי האספנות את הדגמים ילידי שנת 1977, וביניהם פיזו 305, ב.מ.וו. סדרה 7, פורד גרנדה MK2, אופל רקורד E, פולקסווגן דרבי ופורשה 928. השנה החדשה מבטיחה לפחות עוד שני ציוני דרך חשובים, רלבנטיים מאוד לאהובי המורשת המוטורית: האחד - ב-14 באפריל 2007 תציין וולוו מלאת 80 שנה להיווסדה (ולמעשה בדיוק 80 שנה למכונת הנוסעים הראשונה מתוצרתה); השני - באוקטובר 2007 צפויה פיאט להשיק דגם קטנטן וחדש שייקרא פיאט 500 שבעזרתו תנסה היצרנית האיטלקית לשחזר את ההצלחה הפנומנאלית של הפיאט 500 המקורית שהייתה לסמל ולמיתוס. כל אלה, ועוד הרבה, הם נושאים ראויים ומרתקים ויש לקוות שהם יכלכלו כתבות וסיפורים בגיליונות הקרובים של האבטומוביל.

היגואר XK120 של איוואן רוזן מוכרת היטב לקהיליית אספני הרכב בישראל. החתול האנגלי הגדול והאציל, שכבר נוסע על הכביש יותר מ-50 שנה, נראה כאילו רק אתמול החל לנסוע. עכשיו היגואר הכסופה ולוחית הרישוי הישראלית הצהובה מוכרים גם באירופה. הרוזנים מישראל, נאוה ואיוואן, הם הצוות הישראלי הראשון שנטל חלק בראלי האלפים. נאוה רוזן כתבה יומן שמתעד את המסע בן אלפים הק"מ בתחומי שווייץ, איטליה וצרפת.

לא מעט אירועים היסטוריים מכוונים, לטוב ולרע, נולדו בפגישה, מקרית או מתכוננת, בין שני אנשים. הדוגמאות רבות מספור אבל נדמה שתעשיית הרכב העולמית מכירה ומוקירה במיוחד את הפגישה שהתקיימה ב-4 במאי 1904 במנצ'סטר שבאנגליה בין ג'ונתן האנגליים צ'ארלס סטיוארט רולס ופרדריק ג'ונסון הנרי רויס. אז נולדה חברת רולס-רויס וכל השאר היסטוריה. בדיוק על זה, על אודות היסטוריה מפוארת (גם תרתי משמע) בת 103 שנים, כותב דני שטיינמן.

ברבעון האחרון של שנת 2006 התקיימו שני אירועים מוטוריים רבי-משתתפים של מועדון החמש: בסוכות, בפארק הלאומי ברמת גן, עשרות קלאסיות בשלל צבעים כבשו את הדשא הירוק לחגיגה של ממש; בחנוכה, בגן הלאומי בית גוברין, התקיים האירוע השנתי של תחרות הגביע הנודד על שם שאול גלאי ז"ל. תיעוד מצולם של האירועים בפתח הגיליון.

המצאת רכב השטח הראשון שאיננו טרקטור וייצורו מיוחסים לפורשה והמכונת 4X4 הראשונה בעולם מיוחסת ליצרן ההולנדי ספייקר. זה היה בשנים 1900 ו-1902 בהתאמה. שנה אחר כך, בשנת 1903, מציגה חברת בנץ ושוט' (לימים, כידוע, חלק בלתי נפרד ממרצדס-בנץ) משאית כפולת הנעה ומתחילה מסורת ארוכה-ארוכה בת יותר מ-100 שנה שהופכת את מרצדס של ימינו ליצרנית הוותיקה ביותר של רכבי שטח. על לימוזינות שטח, אונימוג וסדרה G בכתבה החותמת את הגיליון.

קריאה מהנה,

איל פלד



איוואן רוזן והיגואר בראלי האלפים. ראו כתבה בעמ' 16

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

תקופה ארוכה עברה מאז יצא האבטומוביל האחרון ואני מקווה ששוב עלינו על דרך המלך והמגזין שלנו ימשיך לראות אור באופן סדיר. האבטומוביל הוא אחד המרכיבים שקושרים ומקשרים בנו. לאחרונה עברנו תקופה מורכבת מאוד בנושא מערכת היחסים שבין חברי המועדון לחברי הוועד. אסיפת החברים האחרונה שהתקיימה מעלה סימני שאלה רבים ומשאירה תהיות טורדות ולא מעטות לגבי דרך ההתנהלות של המועדון, נבחריו וחבריו בכלל ולגבי ההשלכות של האירועים האחרונים על העתיד הקרוב והרחוק כאחד בפרט. גם בזמן כתיבת שורות אלה אני מלא תקווה שיימצא בהקדם האפשרי פיתרון נכון ומתאים לשביעות רצונם של כל הצדדים המעורבים, שיאפשר לכולנו לחזור לשגרה, להגיע לאירועי המועדון ולהקדיש זמן לתחביבנו המשותף.

אני מבקש לנצל במה זו ולקרוא לכל החברים לנהוג כבוד בזולת, לחשוב פעמיים לפני אמירות שעלולות לפגוע, ואם חלילה שגינו, לדעת גם להתנצל. בהקשר זה אני שב ומציע לכל החברים תמיד לנסות ולפתור מחלוקות באופן ישיר וחברי ביניהם. אם הדבר אינו מסתייע, יש בעמותה מוסדות שמטרתם המוגדרת להסדיר סכסוכים בין החברים, ויש להיעזר בהם לפני שפונים "לכבס את הכביסה המלוכלכת בחוץ". כאן המקום להדגיש שאותו עניין המאחד אותנו לא מבדיל ואינו מפריד בין "צפוניים" ל"דרומיים", "ותיקים" ו"צעירים" או כל חלוקה אחרת. מחנאות, על כל רקע שהוא, אינה מוסיפה לנו כבוד ופוגעת במאמצינו לקדם את מטרות המועדון.

כידוע, במסגרת CarsForum ברשת האינטרנט פועל פורום רכבי אספנות, הפורום הרשמי של מועדון החמש. לאחר דיונים והתלבטויות החלטנו לפתוח באותה המסגרת פורום נוסף שיהיה פתוח רק לחברי המועדון. הרישום קל ופשוט. הפורום הזה ישמש לדיונים הנוגעים בנושאי המועדון וייתן לחבריו במה לביטוי כן וחופשי (במסגרת גבולות הטעם הטוב וחוקי הפורום, כמובן...). תקופת ההרצה עברה בהצלחה, אז היכנסו ותיהנו...

במהלך חודש מארס תתקיימה בחירות למוסדות העמותה. אני מבקש מחברים שיש להם נכונות ויכולת לתרום ולהשקיע, להקדיש זמן ומרץ, להגיש את מועמדותם. כולנו חייבים לזכור שמדובר במועדון חברים והחברים עצמם, ולא אף אחד אחר, הם שישפיעו ויסייעו בקביעת דרך התפתחותו והתנהלותו של המועדון בשנים הבאות. במהלך האסיפה הכללית יועלו לאישור החברים שינויים בתקנון העמותה - אותם שינויים שניסו לאשר באסיפה שלא מן המניין, אך בשל מיעוט החברים שהגיעו, לא צלחה המשימה בידינו. החשיבות העצומה של מימוש זכות ההצבעה שבידי החברים ברורה מאוד, ואני מתכבד לקרוא ולהזמין את כל חברי המועדון לבוא, להצביע ולהשפיע.

הצצה ללוח השנה מגלה אופטימיות - האביב בפתח. ועד המועדון שוקד על תכנון וביצוע של פעילויות ואירועים מגוונים בחודשים הקרובים, וביניהם: אירוע אופנועים ארצי בפארק אפק; הגביע הנודד לאופנועים על שם ניר עוזדור ז"ל בלהבים; מפגשים בימי שבת בבוקר; השקות של רכבי אספנות ואירוע גדול ומרכזי בימי הפסח. פרטים על כל האירועים תוכלו למצוא בקלאסיקון המצורף.

כל שנשאר הוא לאחל המשך עשייה משותפת, ושנדע להתעלות מעל המחלוקות שבנו ולפתור אותן באופן חברי ומכובד.

שלכם,
נחום



50° Giulietta



50 שנה אלפא רומיאו מרגשת אותך כל יום מחדש

יבואן: סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ. יבואני פיאט, לנצ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 03-5655555

תוכן העניינים



26 כשרולס פגש את רויס

כתב: דני שטיינמן צילומים: רולס-רויס

רולס-רויס, כמעט מיום היוולדה, היא אגדה מוטורית מפוארת בכל מובן ובכל קנה מידה. דני שטיינמן סוקר את תולדות 103 השנים הראשונות של המותג היוקרתי

38 יום כתום

כתב וצילם: קובי בן-ניסן

נסיבות החיים הביאו את קובי בן-ניסן לשהות של כמה שנים בארצות הברית, שם החליט שהגיע הזמן להגשים חלום. סיפור אהבה חם לפיאט ספיידר כתומה

42 השטח של מרצדס

כתב: דני שטיינמן צילומים: מרצדס

האדון בנץ הציג לעולם רכב המיועד לנסוע בתנאי שטח קשים כבר בשנת 1903. דני שטיינמן סוקר את ההיסטוריה והאבולוציה של לימוזינות שטח, אונימוג וסדרה G של היצרן הגרמני

8 יסעו ויחנו

כתב וצילם: איל פלד

מועדון החמש חוגג את סוף הקיץ באירוע גדול ומרשים בהשתתפות עשרות "יהלומים ואבני חן" צבעוניים במדשאות הירוקות של הפארק הלאומי ברמת גן

12 הגביע הנווד

כתב: איל פלד צילם: חיים סירי

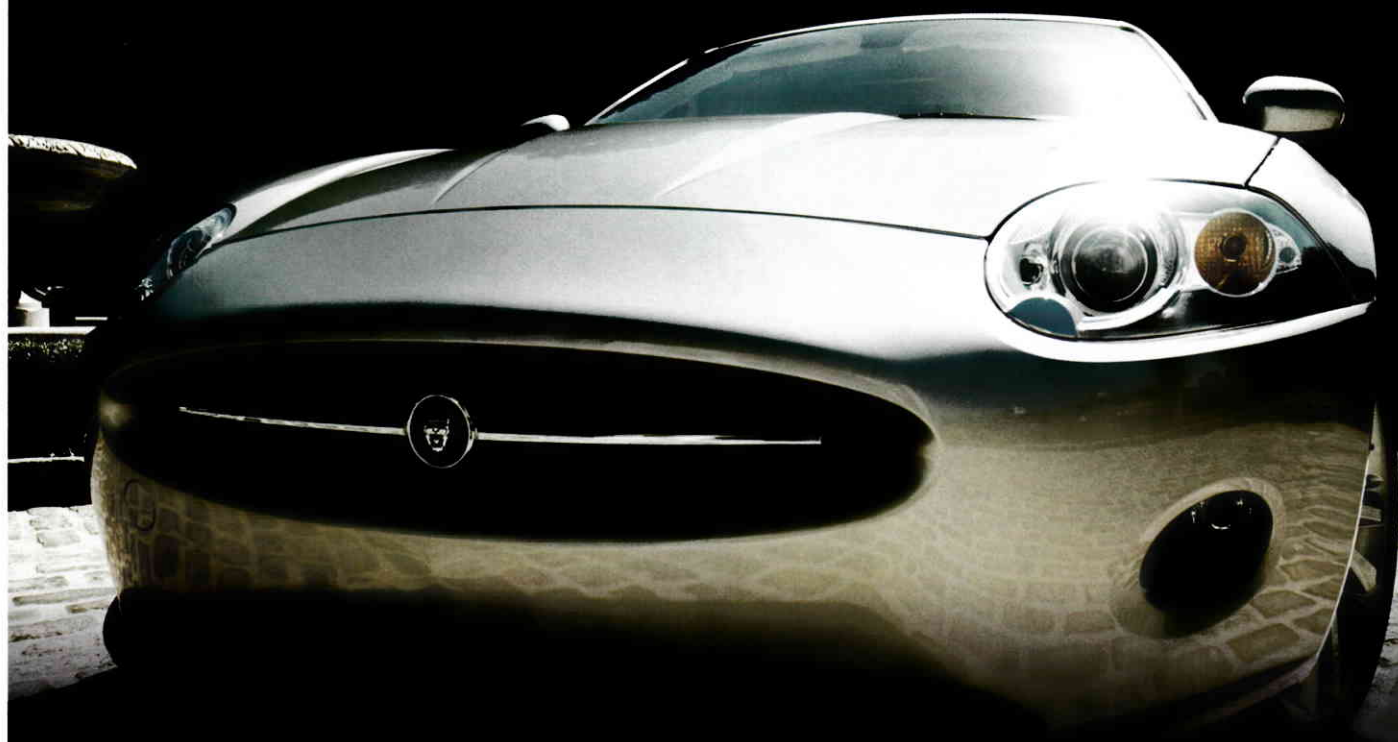
התחרות השנתית השמינית למצוינות בשיפוץ רכבי אספנות על שם שאול גלאי ז"ל, הגיעה לקו הגמר באירוע רב-משתתפים ובחלוקת הפרסים בגן הלאומי בית גוברין

16 הרוזנים מישראל בראלי האלפים

כתבה: נאוה רוזן צילומים: ראלי האלפים

יומן המסע של נאוה ואיוואן רוזן, הצוות הישראלי הראשון בראלי ההיסטורי המפורסם, שנסעו ביגואר AX120 משנת 1954 לאורך 2,000 ק"מ בשישה ימים ובשלוש מדינות

אא משלך. תתרגל לרעיון.



JAGUAR



JAGUAR
www.jaguar.co.il

"חאיר" חברה לטכנולוגיות ומשאיות בע"מ: רחל המסגר 52, תל אביב. טל. 03-5689988. פקס 03-5689980. סניף חיפה: דרך יפו 137 א'. טל. 04-8519100. סניף ירושלים: רחל פייר קניג 38, אזור תעשייה חלפיות. טל. 02-6799977. סניף נצרת: כביש עפולה נצרת. טל. 04-6556966. סניף באר שבע: רחל הסדנה 7. טל. 08-6274333. מוקד שירות לקוחות יגואר: 03-9182100. "התמונה להמחשה בלבד, המכירה לפי הדגמים והמפרטים הנמצאים באולמות המכירה."



ויסעו ויחנו

במה שלדעת רבים היה האירוע
המוטורי הקלאסי הגדול,
המאורגן, המרשים והמקצועי
שהתקיים בישראל, חגג מועדון
החמש בעיצומו של חג סוכות
האחרון את סיום הקיץ בפארק
הלאומי ברמת גן. אירוע קלאסי
בכל המובנים

כתב וצילם: איל פלד

"ויסעו בני ישראל ויחנו". הפסוק הזה, עם כמה שינויים מתבקשים בשמות המקומות, מופיע יותר מפעם אחת במקרא ומתאר את נדודי בני ישראל מעת שיצאו במצרים ועד שהגיעו למעמד מתן תורה מול הר סיני, והכל בדרך לארץ המובטחת, הלוא היא ארצנו זבת החלב והדבש. נדמה שמעכשיו, וליתר דיוק, מסוכות תשס"ז מקבל המושג "ויסעו ויחנו" משמעות אקטואלית, רלבנטית, מוטורית וגם קלאסית יותר. אין כאן שום יומרה לנסח מחדש את המקרא, אלא בסך הכל לקבל ממנו מעט השראה על מנת לצבוע את הנקרא: ויסעו בני ישראל חברי מועדון החמש מכל קצוות הארץ, ויגיעו אל הפארק הלאומי ברמת גן, ויחנו שם. לא לחניית לילה אלא חנייה לכמה שעות מענגות באור יום; אין בונים סוכה אבל בהחלט מותחים לא מעט חבלים; במקום ארבעה מינים מציגים עשרות סוגים, דגמים ויצרנים; שמחת בית השואבה מפנה מקום לתפילה שמשאבת הדלק לא תשבות; את העלייה לרגל יורש סיבוב הגלגל ואת ההקפות המסורתיות של שמחת תורה מחליף רונדו מוטורי שמח וצוהל.





יהלומים בדשא

יש להניח שבצילומי לוויין שנעשו ב-9 באוקטובר 2006 מעל המדשאות הירוקות רחבות הידיים של הפארק הלאומי ברמת גן, נראה היה כאילו מישהו פיזר שם עשרות רבות של אבני חן צבעוניות. לו היו מפענחי הצילומים, בנאס"א או אם תרצו במרכז החלל הרוסי, משתמשים בכל היכולות הממוחשבות העומדות לרשותם היו מבחינים בוודאי בהרבה ברזל, פלדה ופח, פה ושם הם היו מזהים יריעות פיברגלאס, מבדילים בין פלסטיק בצבעים שונים ומרכיבים משקפי שמש נוכח כמות בלתי מבוטלת של כרום וניקל מבריקים ובוהקים. לו הייתה הסקרנות באמת אוכלת אותם הם היו פותחים את מערכת השמע ונחשפים למוסיקה משנות ה-50 וה-60 של המאה שעברה. ולא רק המוסיקה הייתה תקופתית. בהתאמה לאופיו של האירוע, שקיבץ למקום אחד עשרות רבות של מכוניות קלאסיות, חלק מהמשתתפים הלכו עם האווירה עד הסוף והגיעו בשמלות, חליפות ומגבעות ברוח התקופה. לא התקופה שלנו, התקופה שלהן, של המכוניות הקלאסיות.

סוף מעשה במחשבה תחילה. במבט לאחור ברור לחלוטין שיש מי שהשקיעו הרבה - מה הרבה? המון - מחשבה זמן רב לפני שהאירוע עצמו התרחש. בניגוד למדיניות הישראלית הרווחת במקומותינו ("יהיה בסדר", "סמוך" ואחותם הקטנה "אל דאגה"), נעשתה כאן מלאכת מחשבת של ייזום, תכנון וביצוע. ואפילו אם יש מי שחושב שאפשר ונכון היה למתוח את החבל בדרך אחרת, הרי שבדיוק "ככה כן בונים חומה". שיטת החבלול יצרה צורת פרח שעלי הכותרת שלו אורגנו לפי ארצות ייצור. כאן האמריקניות ושם האירופאיות למיניהן: איטלקיות עם איטלקיות, בריטיות עם בריטיות, גרמניות לחוד וצרפתיות לחוד. עם כל הכבוד לאיחוד האירופי, זה באירופה. כאן, ברמת גן יהיה סדר עולמי חד-שישן...

רוקדים ברונדו

קשה להצביע על מרכיב אחד שהיה שיאו של האירוע, אבל די קל לציין שניים. הראשון, ונדמה שזה כבר הופך למסורת, הוא רונדו הקלאסיות בניצוחו רב החן ומלא התוכן של קובי מילוא. המשוגעים לדבר נוטים לשכוח שבאירועים חברתיים ופומביים מסוג זה יש קבוצה גדולה מאוד של סקרנים והדיוטות שבדרך כלל מסתפקים רק במבטי תימהון והתפעלות (ולמרבה הצער גם ממששים את ה"סחורה"), וכל מרכיב של מידע ותוכן מקרב אותם לנושא המרתק. המרכיב הבולט השני, בלט לכל אורכו ובמלוא תפארתו. ושוב, למען הדיוק, לכל אורכה ובמלוא תפארתה: מכונית אלפא רומאו 6C. WOW וכל מילה נוספת מיותרת (לפחות עד ש"נשפוך" עליה 2,000 מילה בכתבה מיוחדת).

אז מה היה לנו שם? ב.מ.ו, פורשה, אופלים ומרצדסים; שברולטים, קדילקים וספיניות אחרות; פיאטים, אלפות ולנציות; פיז'יים, סיטראנים ורנויים; טריומפים ואמג'יים; פורדים שנולדו משני צידי האוקיינוס; מוסטנג, סטינגריי, יגואר וחיות אחרות; סוסיות ומלאכים; אינדיאנים והארלים. קשה, וכמעט בלתי אפשרי, למנות את כל האוצרות המוטוריים שהיו שם ומייצגים בגאון שבעה עשורים של המאה ה-20. מגוון היצרנים והדגמים העצום מחד גיסא, והרמה הגבוהה של שימור, שיפוץ ואחזקה מאידך גיסא מעידים בדרך הטובה ביותר על ביסוסו והתעצמותו של תחום אספנות הרכב והמכוניות הקלאסיות בישראל. ויסעו בני ישראל הביתה שמחים וטובי לב.



הגביע הנווד



שבת שטופת שמש, שמיים כחולים ורוחות
מזרחיות שהביאו הרבה אבק שימשו
תפאורה מושלמת לאירוע השיא של
תחרות הגביע הנווד על שם שאול גלאי
ז"ל למצוינות בשיפוץ מכוניות קלאסיות
שהתקיים בגן הלאומי בית גוברין

כתב: איל פלד
צילם: חיים סירי

המקרא. העיר הגיעה לשיא פריחתה בתקופה ההלניסטית. בתקופה הרומית נטשו התושבים את תל מרשה, והקימו בסמוך את העיר בית גוברין, שהפכה לבירת חבל אדומיאה המערבית. מאז ידע בית גוברין עוד כ-1,800 שנות היסטוריה והפרק האחרון בתולדותיו, עם קורטוב של היסטוריה מוטורית, התרחש בדצמבר 2006, בעיצומו של חג חנוכה האחרון.

אבק כוכבים

כבר שמונה שנים שמועדון החמש מקיים את תחרות הגביע הנווד

הגן הלאומי בית גוברין, המשתרע על פני כ-5,000 דונם, שוכן בלבה של שפלת יהודה, אזור גבעות מתונות ומעוגלות המוכר גם בכינוי "ארץ אלף המערות". גבעות השפלה בנויות בעיקרן מסלעי קירטון ותכונותיו המיוחדות של סלע זה הטביעו את חותמן על דמותו של האזור כולו. בבית גוברין ובסביבתה נחצבו מאות מערות, חלקן כמערכות מורכבות ומרשימות מאין כמותן, למגוון רחב של שימושים: מחצבות, מערות קבורה, מחסנים ובתי מלאכה, מחילות מסתור וגידול יונים. במקום הגבוה ביותר בתחומי הגן הלאומי בית גוברין מתנשא תל מרשה, שבו נבנתה עיר באותו השם כבר בתקופת





מגיע מנציגי כתב העת "אוטו" (בו שאול גלאי ז"ל כתב וערך) ומרחל גלאי, אימו של שאול, שבחנו את ארבעת אלבומי השיפוף המתעדים את מלאכת השיקום והשחזור של המכוניות המתחרות.

ארבע המופלאות

עשרות רבות של קלאסיות, שהגיעו נוצצות ומבריקות, חנו במפלסים השונים ברחבי האתר ההיסטורי וכוסו עד מהרה במעטה דק, מרגיז ומעט מאכזב של אבק. מטבע הדברים ארבע המכוניות המתחרות משכו אליהן את מרב תשומת הלב של מאות המשתתפים והאורחים באירוע. המיקרופון עבר מיד ליד, דברי פתיחה ודברי ברכה, והכל מחכים במתח ובציפייה לשמוע מי ומי בין הזוכים. נחום קדמיאל, יו"ר מועדון החמש, וקובי מילוא, דובר המועדון, ניהלו את האירוע והוליכו את הקהל הסקרן בבטחה לעבר רגעי השיא של הענקת הפרסים. ואין זמן מתאים יותר מעכשיו לספר מעט על כל אחת מהמתמודדות ועל בעליהן הגאים. ואצלנו, בקהיליית האספנים, עושים כבוד לגיל, ולכן הנה הן לפניכם לפי סדר עלייתן לכביש.

פורד דגם A משנת 1928 של יעקב בן-גיאית. הזקנה שבחבורה נרכשה

על שם שאול (אולי גלאי ז"ל). שמונה שנים בהן חולקים כבוד והוקרה לאחד מבכירי עיתונאי הרכב שכתבו במחוזותינו, ועושים זאת באמצעותה של תחרות המעלה על נס מצוינות בשיפוף מכוניות קלאסיות. כשלוח השנה מעיד שמדובר באמצע החורף למזג האוויר הישראלי יש אג'נדה משלו. יום בהיר, שמיים כחולים, שמש מאירה וגם, למרבה הצער, הרבה אבק. אבל גם גרגירי האבק שנשאה הרוח המזרחית לא עצרו שיירה ארוכה של קלאסיות שהגיעו מכל פינות הארץ לשפלת יהודה.

ארבעה חברים הציגו השנה את המכוניות שלהם כמועמדות לתחרות. המכוניות נבחרות לפי קריטריונים ברורים: מקוריות הרכב, איכות השחזור, מראה חיצוני ופנימי, איכות השיפוף המכאני והתפעולי, מצב המכונית לפני השיפוף, נדירות הדגם והקושי להשגת חלפים ושנתון הייצור. לצורך קביעת הזוכים מונה צוות שופטים מנוסה, מיומן ומקצועי - בנצי פכטהולץ, אמיר הלוי ואריאל עזיזי. שלושה מומחים שנושא האספנות זורם בדמם. השופטים בחנו את המכוניות לפי סולם קריטריונים שנקבע מראש וכל שופט ניקד ודירג את הקלאסיות שבחן באופן שיטתי, אישי ובלתי תלוי. ניקוד נוסף ומשפיע בתחרות



למעלה מימין לשמאל: ארבע המתמודדות על פרס הגביע הנודד - סיטראן סרקסין, קורבט סטינגריי, דודג' קינגסוואי ופורד מודל A



מימין: תמונות מטקס חלוקת הפרסים



שלמי תודה

תחרות הגביע הנודד על שם שאול גלוי ד"ל הינו אירוע מורכב הנמשך על פני מספר חודשים ומגיע לשיאו בטקס חלוקת הפרסים השנתי. המסורת בת שמונה השנים נבנתה בעמל רב ובמאמץ מתמשך של רבים, כולם מתנדבים. בראש ובראשונה, אהבה והוקרה מכל קהיליית אספני הרכב בישראל לרחל גלוי, אימו של שאול ד"ל, המכבדת בנוכחותה את האירוע מדי שנה ומזכירה בדבריה את כשרון כתיבתו הייחודי של בנה, ואת אהבתו הבלתי מסויגת למכוניות. תודה מיוחדת מגיעה לכתב העת "אוטו", ירחון הרכב הוותיק והגדול בישראל, ולאנה פרומצ'נקו העומדת בראשו, שהם מעניקי החסות הראשיים של התחרות והאירוע. תודה גדולה שלוחה לאנשי רשות הטבע והגנים בעבור אירוח האירוע בתחומי הגן הלאומי בית גוברין, ובאותו ההקשר ממש תודה גם לחבר המועדון איציק שביב. תודה והערכה לחברי צוות השופטים - בניצי פכטהולץ, אמיר הלוי ואריאל עזיזי - שהשקיעו מזמנם ומיכולתם המקצועית לטובת שיפוט הוגן, מורכב ומעניין. תודה והערכה לסמדר רחמים, מנהלת משרד המועדון, לדרור בריל, האחראי על האירועים ולקובי מילוא, דובר המועדון, בעבור עבודתם המסורה ותורמתם הרכה להצלחת האירוע. להתראות בשנה הבאה.

נחום קדמיאל, יו"ר מועדון החמש

קורבט סטינגריי משנת 1974 של דרור בריל. סיפור האהבה לקורבט נבט אצל דרור עוד כשהיה טייס בחיל האוויר. אז ביקר והשתלם בארצות הברית וגם החליט שיום יבוא ותהיה לו ליד הבית קורבט פרטית משלו. אחרי 30 שנה היום המיוחל הגיע והקורבט "עשתה עלייה" מאסס בפנסילבניה, ארצות הברית ל"סדנאות בריל לשיפוץ" ביבנה בישראל.

בתום שקלול הנקודות התברר שהפרס למקום השלישי יינתן לשתי מכוניות: הסיטראן טרקסין של אריה תאומים והקורבט סטינגריי של דרור בריל. המקום השני הוענק על ידי חבר השופטים לדודג' קינגסוואי של איציק לוי ובמקום הראשון, בהפרש נקודות ניכר מיתר המתמודדות, ה"גברת הזקנה" - פורד מודל A משנת 1928 של יעקב בן-גיאת.

בקליפורניה, ארצות הברית ועשתה את דרכה לישראל כשיעקב ממתין למכולה הנכספת על שפת הים, ממש כמו שמחכים לאהובה בשר ודם. לפני כשנתיים, בינואר 2005, החל תהליך השיפוץ תוך פירוק הרכב לגורמים, והרכבתו מחדש. קורות העץ של המרכב דרשו עבודת שחזור מסובכת ומורכבת במיוחד. המילה פשרה, כפי שמעידה התוצאה הסופית, לא נמצאת בלקסיקון השיפוץ של יעקב.

סיטראן טרקסין אוונט משנת 1955 של אריה תאומים. מאז שאריה השתחרר מצה"ל הוא חיפש לעצמו טרקסין. אביו, שהיה מכונאי רכב, לא אהב את הרעיון וניסה להסביר לו שלא מכניסים ראש בריא למיטה חולה. המלצות לחדר וחלומות לחדר. אריה קנה את המכונית ויצא למסע הרפתקאות של שיפוץ ושיקום.

דודג' קינגסוואי משנת 1956 של איציק לוי. המכונית יובאה לארץ בשנת 1956 והייתה משך שנות דור אצל הבעלים הראשון. לפני כשלוש שנים איציק רכש את הדודג', שהייתה "על הפנים" כמו שאומרים, והשקיע עד אין קץ במלאכת השיפוץ. חלקים יובאו מארצות הברית ומה שלא ניתן היה להשיג - הגה ושימשה קדמית, למשל - יוצר בארץ בעבודת יד.

הרוזנים מישראל בראלי האלפים



כתבה: נאוה רוזן
צילומים: Rallye des Alpes

תמונות, ציוד המכונית, גיוס נותני חסות ועוד. בעניין החסויות, למרבה הצער, גילינו שהבטחות רבות לא מומשו. חברת אל על מטענים הייתה החברה היחידה שהבטיחה וגם קיימה, הרימה את הכפפה וגם את היגואר, ומימנה את הטסת המכונית הלוך וחזור, ועל כך אנו חבים לה תודה ענקית.

104 המכוניות שנטלו חלק בראלי האלפים 2006 חולקו לארבע קבוצות לפי שנת הייצור. אנחנו, והיגואר XK120 הקלאסית שלנו משנת 1954, שייכים לקבוצה מספר שלוש יחד עם כל בעלי המכוניות משנות הייצור 1946-1957. רוב המשתתפים מגיעים מרחבי אירופה ואם לדייק ולפרט אז מבריטניה, גרמניה, אירלנד, הולנד, שווייץ, לטביה, פינלנד ובלגיה ושאר הצוותים טרחו ובאו ממקומות רחוקים הרבה יותר, מעבר לימים ולאוקיינוסים: אוסטרליה, ארגנטינה, ארצות הברית, הונג קונג ולראשונה בתולדות ראלי האלפים גם מישראל.

בשביל איוואן - בן זוגי, חבר מועדון החמש ויו"ר מועדון היגואר הקלאסי הישראלי המסונף למועדון החמש - הנסיעה הזאת היא הגשמת חלום של שנים.

בשנת 2006 חגג ראלי האלפים 50 שנים לקיומו. אף

שהראלי הראשון יצא לדרך כבר בשנת 1910, התקיימו עד 2006 רק 50 מרוצים שנתיים. שתי מלחמות העולם ועוד כמה משברים כלכליים מנעו המשכיות, והספירה לאירוע היובל נעשתה רק לפי השנים בהן התקיים ראלי האלפים ברציפות.

לראלי האלפים מספר מאפיינים המבדילים אותו מהמילה-מיליה, עוד מסע ראלי היסטורי אירופי נודע: הוא נמשך שישה ימים (לעומת כשתי יממות ברציפות במילה-מיליה), משתתפות בו "רק" כ-100 מכוניות קלאסיות (לעומת כ-300 באירוע האיטלקי) והמסלול נמתח לאורך כ-2,000 ק"מ (לעומת רק 1,600 ק"מ באיטלקי) ומשתרע בתחומי שווייץ, איטליה וצרפת (לעומת מסלול שמסתפק בחציית צפון איטליה בלבד). המומחים מגדירים את ראלי האלפים כאירוע שמתאים במיוחד לנהגים בריטיים שאוהבים מסלולים ארוכים ומסוכנים, ואכן הם היו את רוב הנהגים במרוץ.

בחורף האחרון הודיעו לנו מארגני ראלי האלפים הבינלאומי שאנחנו בפנים. מאותו רגע איוואן החל בהכנות קדחתניות למרוץ: ניירת,



היגואר בשדה התעופה ב'איז', בלגיה ימים אחדים לפני הזינוק לראלי בעמוד מימין: סוף טוב הכל טוב, הרוזנים והיגואר בריבירה הצרפתית

יום ראשון, 2 יולי 2006 - ז'נבה, שווייץ

בוקר של יום שמש קייצי והעיר ז'נבה, הבנויה על גדת אגם ציורי הנושא את אותו השם, מקבלת את פנינו - שני נציגים ראשונים מישראל בראלי האלפים למכוניות קלאסיות. סליחה, אמרתי שני נציגים אבל למעשה אנחנו שלושה: איוואן, אני והקלאסית שלנו. יגואר XK120 כסופה ויפהפיה, ילידת שנת 1954, שבמשך ארבע שנים עמלנו במו ידינו על שיפוצה מאלף עד תו, ועכשיו נוסעת בגאוה ובהדר ברחובות ז'נבה.

הגענו למלון הילטון-נגה בז'נבה, לאחר נסיעה ארוכה בת כ-1,300 ק"מ מ'מליאז' שבבלגיה לשם הוטסה המכונית על ידי אל-על מטענים. בדרך, כשאנחנו נוסעים במהירות של כ-140 קמ"ש, חווינו תקר בצמגי הקדמי השמאלי אבל זה כבר מאחורינו. מכאן, ממרכז ז'נבה, יוזנקו המכוניות לראלי מחר בבוקר. ריי גאסמן, האחראי על הראלי, פאולה, האחראית על הארגון, וצוות העוזרים המסור שלהם מקבלים את פנינו ומעמיסים לידינו ערימות של מתנות, שלטים, מספרים ותגי זיהוי לאוטו ולנו, מעילים, תיקים, חולצות, ספרי מסלול - וזו רק ההתחלה,

יש עוד בהמשך. המספר שלנו בראלי האלפים 2006 הוא 912, ויש מי שאומרים שמבחינה נומרולוגית זה מספר מצוין, עוד נראה. לאחר סיום עבודת הניירת, מתכנסים הצוותים באולם לשמוע הרצאה בנושא הניווט מפיו של ג'ון דוונפורט, מתכנן המסלול, בחור בריטי בן כ-70 מלא מרץ ורצינות. דוונפורט מסביר את עקרונות הניווט בראלי ומדגיש שמותר להשתמש ב-Tripmeter, במפות, בספר הדרך, במצפן, בעפרונות ובטושים. אסור להשתמש במחשבוניס ובמכשירי ניווט אלקטרוניים דוגמת GPS שלא היו קיימים כשנולדה מסורת ראלי האלפים ונוצקו כלליו. השימוש במכשירי טלפון סלולאריים מותר רק במקרה חירום.

העיקרון בתחרות, כמו במרוצי ראלי רבים אחרים, הוא לא מי מגיע ראשון בכל קטע, אלא מי ידייק במידה הרבה ביותר ומגיע במסגרת הזמן הקצוב לכל קטע וקטע. לכן, צריך לחשב היטב את קצב הנסיעה לאורך כל קטע לפי אורכו, לפי התנועה על הכבישים והדרכים (ואסור, כמובן, לבצע עבירות תנועה), ולהיות כל הזמן עם אצבע על הדופק, כלומר על מד המרחק ושעון העצר.





XIV^e RALLYE INTERNATIONAL DES ALPES
— CRITERIUM DE LA MONTAGNE —



למעלה: תמונות ארכיון ממסעות היסטוריים של ראלי האלפים
למטה: שתי קלאסיות, מתוך 104, שהשתתפו בראלי האלפים 2006

דוונפורט, שנראה לי כמו פרופסור לאומנות הראלי, מסביר את חשיבות הלימוד המדוקדק והיומיומי של ה-Road Book, ספר הדרך, התנ"ך של הראלי, שבו מפורט תוואי הדרך לרבות מספר הק"מ לכל קטע, לכל סיבוב ולכל נקודת ציון בדרך, וסיכומי ביניים של מספר הק"מ המצטבר. לכל הטירונים בניווט מחכה מסלול של מיני ראלי באזור ז'נבה מייד לאחר ההרצאה. עם יד על הלב, אני מתחילה להבין שאין לי כל כך מושג איך למלא את תפקידי כנווטת ולכן אנחנו מחליטים להצטרף להכנה במיני ראלי.

בשעות הצהריים מתייצבים כל הטירונים והמתלמדים לזינוק. אנחנו מקבלים לוח נתונים, שעליו ימלאו המרשלים (צוות פקחים מיומן המורכב מזוגות נשואים, כולם מבוגרים) את הביצועים שלנו בפועל. אני פותחת את ספר הדרך למיני ראלי ואנחנו יוצאים לדרך. אם היה לנו ספק לגבי הבנתנו את רעיון הניווט, הרי שמייד הבנו שאין לנו מושג. זה אולי נשמע פשוט, אבל המציאות במהלך הנסיעה מורכבת הרבה יותר. אמנם לא התבלבלנו בדרך אבל נסענו מהר מדי וקיבלנו עונש שמשמעו הורדת נקודות. בסופו של המיני ראלי סיימנו את כל המסלול ולא במקום אחרון. טוב שעשינו זאת, משום שאני מתחילה להתייחס לעניין יותר ברצינות ובלילה לומדת ומשננת היטב את המסלול ליום המחרת.

אגב, כבר במסלול של המיני ראלי יש תאונה, צוות סקוטי - בעל ואשה, מתהפכים. האוטו ניזוק והנווטת מאושפזת ליום אחד. למחרת הצוות הסקוטי שב אל המרוץ, הוא עם חצאית הקילט, שממנה לא ייפרד במהלך כל ימי המרוץ והיא עם תחבושת על המצח ועין נפוחה. מסורת היא מסורת וההצגה חייבת להימשך.



מסלול ראלי האלפים 2006: אלפים ק"מ מז'נבה שבשווייץ, דרך צפון איטליה ועד מרסיי שבבריטניה הצרפתית

משמאל: המרשלים, צוות הפקחים של הראלי, מבצעים רישום מדויק של משך הזמן בכל קטע נסיעה

בעמוד משמאל: מסלול הנסיעה חולף על פני נוף הרים ובתוך כפרים ציוריים





יום שני, 3 יולי 2006 - מז'נבה ללוזאן

ראלי האלפים יוצא לדרך. קהל גדול עומד ומריע לכל יפהפיה שעולה על הבמה ואז מוזנקת אל הדרך. כל דקה יוצאת לדרך מכונית אחרת. אנחנו מוזנקים בשעה 11:05 לפי סדר המספרים והמראה מהמם ביופיו. שרשרת של יפהפיות קלאסיות ממורקות ומאופרות לנשף השנתי חולפות ברחובותיה של ז'נבה לצלילי מוסיקה של תזמורת מקומית. המסלול עובר באזור ז'נבה וממשיך משם לנופי כפר פסטורליים וציוריים. אנחנו בתוך חלום שהתגשם ובינתיים גם מנווטים היטב ולא מתבלבלים. בערב מגיעים לעיר הקסומה לוזאן המשתרעת לאורך צלע הר מלא כרמי גפנים וגולשת אל האגם. השגרה והנוהל, כך נלמד, יהיו הגעה מדי ערב למלון מפנק, קוקטייל בשבע וחצי בערב ובשעה שמונה ארוחת ערב שבה מסכמים את היום. כל צוות מקבל את מיקומו לאותו יום וכפועל יוצר של המיקום נקבעת שעת ההזנקה למחרת, ואז מכריזים על הזוכים לאותו יום שמקבלים את החולצות הצהובות של הראלי. בלילה, לומדים ומשננים את המסלול

ליום המחרת ועורכים חישוב זמנים מדויק ככל האפשר. זאת ההזדמנות להכיר קצת את הצוותים האחרים. הערב התיישבנו בשולחן עם זוג שווייצרים מאזור ז'נבה, שועלי ראלי וותיקים. גם הם, כמו כמעט כל המשתתפים, בני 55 ומעלה. מתברר שראלי כזה הוא ספורט לפנסיונרים אמידים במיוחד שלרבים מהם צי של קלאסיות ואחת לכמה זמן לוקחים קלאסית אחרת לסיבוב בראלי זה או אחר. בסוף היום הראשון לראלי אנחנו ממוקמים במקום טוב באמצע. אנחנו במצב רוח מרומם. הנסיעה כייפית והניווט לא כל כך מסובך. באותו יום עדיין לא ידענו שהיום הראשון הוא למעשה "כלום" וככל שהראלי מתקדם המסלול נעשה קשה ותובעני יותר, הניווט מורכב יותר והמאמץ הנדרש רב הרבה יותר.

יום שלישי 4 יולי 2006 - מלוזאן לצרמט

בשעת בוקר מוקדמת אנחנו יוצאים מלוזאן ומתחילים להעפיל במעלה רכס אלפים השווייצריים. בדרך תקלה ראשונה: משאבת



בראלי האלפים יש משתתפים ותיקים (כמו בתמונה למעלה) שמכונותיהם נושאות סמלים משנים קודמות, ויש משתתפים טירונים (כמו בתמונה בעמוד משמאל למטה) שזה להם הראלי הראשון



הדלק המקורי אינה מתפקדת כראוי, המכונית משתנקת ולעיתים נעצרת, ולאחת מנקודות הביקורת אנחנו מגיעים על טיפת הדלק האחרונה. איוואן, שהכין את המכונית היטב, צייד אותה במשאבת דלק חשמלית נוספת. בשעת הפסקת הצהריים, לחופו של אגם מדהים, מוחלפת משאבת הדלק. בין ניווט לניווט אנחנו מצליחים גם להתבונן בנוף וחשים כאילו אנחנו נוסעים בתוך גלויה צבעונית. מרחבים ירוקים, הרים, עמקים, פרות שווייצריות ושקט קוסמי. בשעות אחר הצהריים עולים עם המכונית על רכבת לנסיעה לאורך של כ-20 ק"מ, רובם במנהרה, בקטע דרך שבו אין אפשרות למכוניות לנסוע. משם ממשיכים בנסיעה ומעפילים במעלה עליות תלולה לכיוון עיר הקיט הנודעת צרמט.

בארוחת הערב הכרנו את בני הזוג ד"ר אקסל וגורדון וולטר, בעלי רשת בתי מרקחת ומרפאות מהמבורג שבגרמניה. לוולטר יש כמה קלאסיות ב"אורווה" ואחת לכמה חודשים הם נוהגים להשתתף במרוצי ראלי ברחבי אירופה. הפעם הגיעו עם מכונית אדומה מדהימה ביופיה: יגואר SS100 משנת 1936.

גם היום אנחנו ממוקמים במקום טוב באמצע, איוואן גומע את הכבישים והפיתולים בהרים בקלילות, ממש כמו בסרטים, והניווט, בינתיים (טאץ' ווד), ללא טעויות.

יום רביעי 5 יולי 2006 - מצרמט לסנט וינסנט

המסלול מתחיל מייד בניווט בדרכים צרות ומפותלות שבעמק הרון (בדרום שווייץ) וממשיך בטיפוס מתון לעבר מרטיני. בשעות אחר





חבל אאוסטה וממשיך מתחת לפסגתו המושלגת תמיד של המון בלאן בחציית מעבר ההרים סאן קרלו. משם מטפס המסלול גבוה עוד יותר לרום של 2,300 מטרים במעבר סאן ברנרד הקטן ומקנה גבוה אפילו יותר, 3,000 מטרים, בקול ד'זור.

למרות הטפטופים אנחנו ממשיכים לנסוע במכונית פתוחה ונהנים מן האוויר. אחרי ארוחת הצהרים הכבישים נעשים צרים ומפותלים יותר. טבעות שמן שזלו מן המכוניות העתיקות שעברו לפנינו מאיימות לגרום להחלקה. העננות סמיכה ונמוכה והאור נעשה עמום יותר. איוואן מעיר כבדרך אגב שיש לו תחושה שהבלמים לא כל כך מגיבים, ואנחנו מתחילים לרקוד וואלס באלפים האיטלקיים. את ההחלקה הראשונה סיימנו בתפנית של 90 מעלות. אחרי מספר דקות וסיבוב נוסף, "צלחת" של 180 מעלות, החזית פונה אל צלע ההר והחלק האחורי ניצב מול הכיוון הרצוי. לקחנו אוויר, הרבה אוויר. אף אחד מהמשתתפים האחרים לא עצר שמא יפסיד זמן ונקודות. הבנו את הרעיון והמשכנו בדרכנו בזהירות יתירה.

הגג עדיין פתוח והטפטוף הקל נעשה בבת אחת למטחים של גשם וברד וגשם. טעינו כשלא ניצלנו את הפסקת הצהריים לסגירת חופת הברזנט. ערפל וקור תקפו אותנו, ועד שהתעשתנו על עצמנו היגואר מלאה במים ואנחנו נרטבנו עד לשד עצמותינו.

איוואן שומר על קור רוח, כרגיל במצבים כאלה, ואילו אני חוזרת לעצמי אחרי שלוש דקות של נפילת מתח רטובה. הראלי ממשיך בקצב

הצהריים הטיפוס נעשה תלול ומאומץ יותר ומגיע לשיאו ברום של 2,500 מטרים במעבר סאן ברנרד הגדול. בין העננים שכיסו את הפסגות ואת הכבישים חצינו את הגבול משווייץ לאיטליה, והנסיעה במורד האלפים האיטלקיים לעבר עמק אאוסטה נעשת באיטיות המתחייבת מתנאי הראות הקשים. נקודת הסיום וחניית הלילה הן בעיירת הספא סנט וינסנט.

במהלך היום גם חווינו תאונה קטנה. נהג צרפתי ב-MGA אדומה משנת 1956 "מנשק" את היגואר שלנו בחוזה. הנזק: רפלקטור עקום, פגוש קדמי מכופף ולוחית מספר מקומטת. איוואן שומר על קור רוח ו"מברך" את הצרפתי בהונגריה קולחת. אין ברירה, ממשיכים.

בערב אנחנו מותשים. אחרי שלושה ימים אנחנו מרגישים היטב את המאמץ המתמשך והשעות הרבות של נהיגה וניווט נותנות בנו את אותותיהן. בארוחת הערב קיבלנו שי נוסף, בלעדי למשתתפי ראלי האלפים, שעוני Wenger יוקרתיים (החברה היא אחת מנותני החסות לאירוע) שעליהם מוטבע לוגו ראלי האלפים. לפני שעוצמים עיניים לומדים את המסלול ליום המחרת ומתחילים להבין ולהפנים את העובדה שהמסלול מתארך מדי יום ונעשה אתגרי ותובעני יותר ויותר.

יום חמישי 6 יולי 2006 - מסנט וינסנט לטורינו

אחרי כמה ימים יפים עם שמש קייצית שוטף אותנו, ואת הקלאסיות, גשם רטוב. לפנינו מסלול הררי ומאתגר שמתחיל בנופיו המשגעים של

אחרי שישה ימים ולפייס ק"מ נאוה ואיוואן רוזן והיגואר הוותיקה והנאמנה שלהם מגיעים לריביירה הצרפתית ולנקודת הסיום של ראלי האלפים 2006

למטה: הרזנים מישראל עם יו"ר מועדון יגואר הקלאסי משווייץ אחרי טקס החלפת הכובעים הרשמיים

בערב כבר מרגישים את הסוף. במהלך ארוחת הערב מחלקים גביעים מיוחדים למספר צוותים (שלא נפסלו עד עתה) שהגיעו ממקומות רחוקים במיוחד: אוסטרליה, הונג קונג ו... כן, גם לצוות מישראל. אנחנו מקבלים את הגביע בהכרת תודה ובענווה (האמת, מגיע לנו) ולקול תשואות רמות. יום אחד לפני הסוף אנחנו ממוקמים באמצע טבלת הניקוד, הישג לא מבוטל לצוות טירונים שזה הראלי הראשון שלו.

יום שבת 8 יולי 2006 - מקאן למרסיי

היום האחרון של הראלי. המסלול קצר ומסתיים בשעות הצהריים, נדמה שגם המארגנים מודעים לעייפות המצטברת ומרחמים עלינו. הנסיעה בחבל פרובאנס שבדרום צרפת קסומה ומענגת. כפרים קטנים, בתי אבן, אגמים קטנים, כרמים לרוב, שדות לבנדר וכבישים צרים, ציורים ומפותלים. המסלול עובר בתוואי ההיסטורי של המרוץ ואנחנו מרגישים כמו עוד חוליה במסורת מוטורית מפוארת וארוכה. אחרי מסע של 2,000 ק"מ בשלוש מדינות אנחנו - איוואן, היגואר ואנוכי - מגיעים לנקודת הסיום בנמל מרסיי. 100 מכוניות (מתוך 104 שזינקו ביום הראשון) השלימו את כל המסע ואנחנו, הצוות הישראלי הראשון בתולדות ראלי האלפים, מדורגים במקום ה-60. היסטוריה, ויותר מכך - חוויה מדהימה לכל החיים.



מטורף ואין זמן לרחמים עצמיים. המוטיבציה מתגברת כשרואים מכוניות בנטלי קשישות משנות ה-20 וה-30 טסות במסלול במהירות מדהימה ונהגיהם הקשישים לא-פחות שולטים בהן ביד רמה. רגע לפני שאנחנו מגיעים לטוריני אנו מוצאים תחנת דלק פתוחה ומתדלקים ואז ממהרים להיכנס לעיר שעיקר פרסומה במפעלי פיאט שבתחומה ובקבוצת הכדורגל הנודעת יובנטוס. הסמלים אולי נוצצים אבל העיר מאכזבת, אפורה ופקוקה. ברחובות העיר נקלע צוות מארצות הברית לתאונת דרכים קלה. אלברטו נוהג במורגן משנת 1956 ובנו, אחד משבעת ילדיו, משמש נווט. אלברטו בן ה-78, שאביו נולד בירושלים העות'מאנית והיגר משם לארגנטינה, אוהב את החיים ונהנה מהם עד הסוף. ראלי האלפים הוא רק אחד משלוש תחרויות בהן הוא משתתף בקיץ הזה.

יום שישי 7 יולי 2006 - מטורינו לקאן

היום אנחנו נוסעים ישירות לצרפת, האזור המקורי של ראלי האלפים, ומגיעים לריביירה הצרפתית ולעיירות הקיט הפזורות לאורכה. מסלול היום מעלה זיכרונות אצל ותיקי הראלי שמספרים על אודות שנות ה-60, השנים בהן "תפר" ראלי האלפים את המחוזות האלה של צרפת. במהלך היום השתנה הנוף מהרים מושלגים, כפרים קטנים, פרות באחו ויערות עבותים לדקלים נישאים, חוף ים, עיירות נופש, יאכטות ואנשים יפים.





כשרולס פגש את רויס

שני ג'נטלמנים בריטים צעדו
בהפרש של דקות אחדות אל
אולם התה המהודר של מלון
מידלנד במנצ'סטר. כתוצאה
מהשיחה בין השניים, צ'ארלס
סטיוארט רולס ופרדריק ג'ונסון
הנרי רויס, נוצרה השותפות
רולס-רויס ונולדה אחת מאגדות
הרכב הגדולות ביותר. ב-1903
השנים שחלפו מאז רולס-רויס
היה שם נרדף לאיכות חסרת
פשרות שחרג מזמן מעולם
הרכב והפך לתיאור הולם ושם
גנרי לכל דבר שהוא הטוב ביותר

כתב: דני שטיינמן
צילומים: רולס-רויס

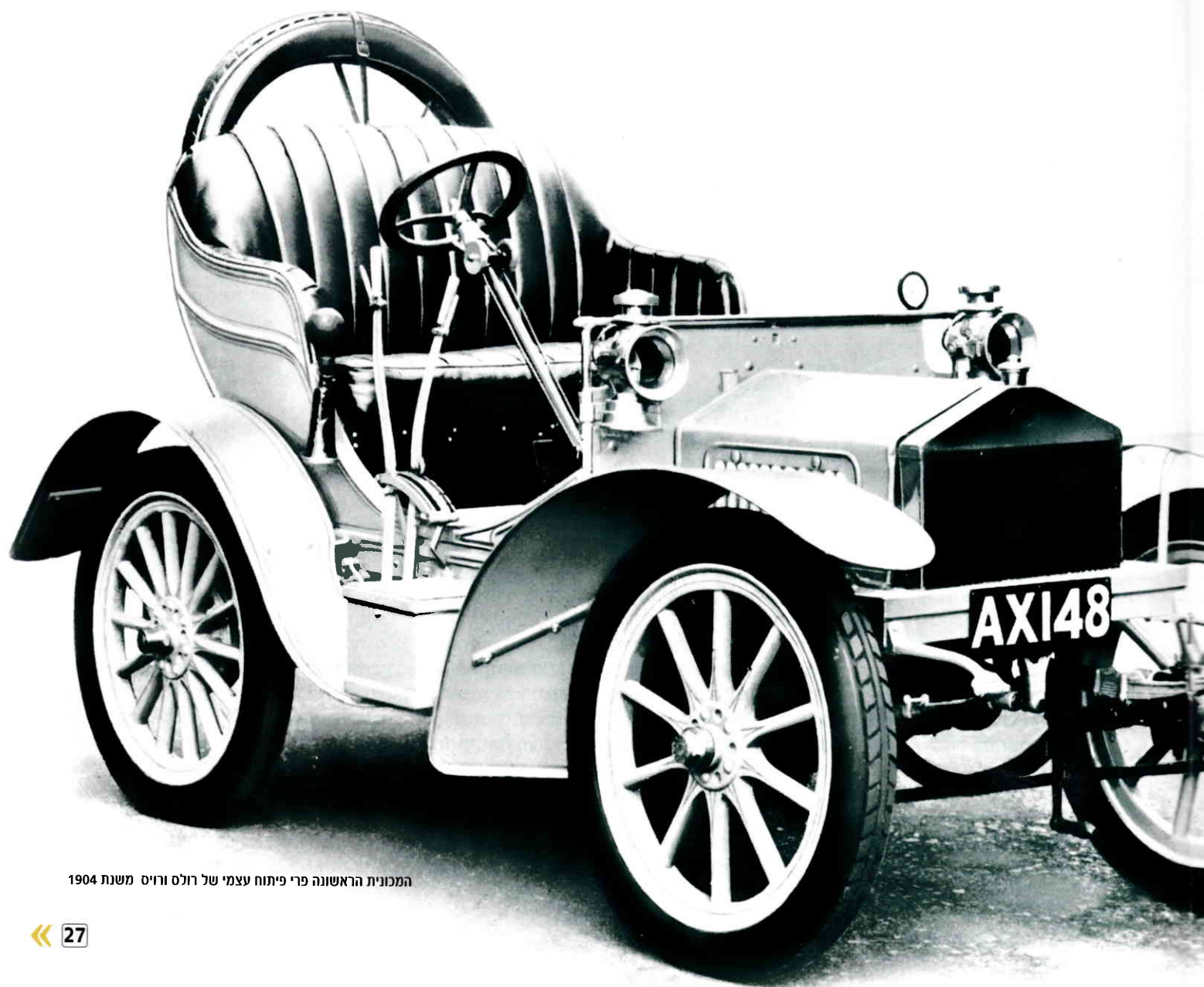




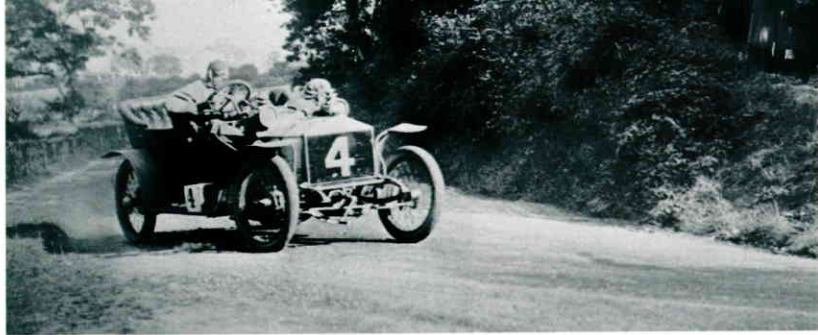
פרדריק הנרי רויס, פרפקציוניסט חסר תקנה ששיטותיו הקיצוניות והקפדניות מהוות נר לרגלי אנשי רולס־רויס עד עצם היום הזה



צ'ארלס סטיוארט רולס, החצי הראשון של 'רולס־רויס', מצא את מותו בתאונת המטוס הראשונה באנגליה בשנת 1910



המכונית הראשונה פרי פיתוח עצמי של רולס ורויס משנת 1904



צ'ארלס רולס נהג את הרולס-רויס שלו לניצחון במרוץ ה"טוריסט טרופי" באי מאן, בשנת 1906, כאשר המכונית שלו – אריק פלאטפורד, נשען אל תוך הפנייה, לשיפור האחיזה בדרך. מומנטום הניצחון המרשים נוצל ככדי לפרסם את המכונית החדשה הכמעט אוניברסלית גם מעבר לים, שם ניצח רולס במרוץ מקומי במסגרת סבב הדגמות לעיתונאים

צ'ארלס רולס, 'פריק' טכנולוגיה ומכוניות בריטי ממוצא

מיוחס, עסק בייבוא מכוניות לבריטניה (בעיקר מצרפת) ורצה מאוד לשווק גם מכוניות מתוצרת מקומית. הנרי רויס נודע כבעל חוש טכני מחונן, והיה בעליו של מפעל שעסק בטכנולוגיה חשמלית שייצר בין היתר מנופים ומנועים. בפגישה ביניהם החליטו שני הג'נטלמנים לאחד כוחות, יכולות ורצון, ולייצר מכונית מושלמת מתוצרת בריטית.

הנרי רויס חיבב מכוניות לא פחות מחברו צ'ארלס רולס, וכמקובל אצל בעלי האמצעים של אותן השנים כל אחד מהשניים החזיק בבעלותו מספר כלי רכב – הגאדג'ט החם ביותר באותה עת. רויס לא שבע נחת מההיצע הקיים, איכותו ורמתו הטכנולוגית והחליט לעשות מעשה. הוא רכש מכונית מתוצרת דה-קאויל הצרפתית, אחת המשובחות בשוק בשעתו. רויס שיפר ועדכן אותה בכדי שתתאים לדרישותיו, והפך באחת את המכונית הצרפתית ליצירה איכותית ומשובחת. כמי שעוסק בתחום הרכב, לא חלף זמן רב ורולס שמע על מכוניתו המשוודרת של הנרי רויס ומייד לאחר אותה הפגישה במנצ'סטר (ב-4 במאי 1904) ביצע נסיעת היכרות עם דה-קאויל המשופרת. השניים הסכימו כי בעסק המשותף אותו הקימו ייצרו מכוניות שתתבססנה על אותן דה-קאויל צרפתיות, בהן יוכנסו שיפורים ותוספות על מנת שיתאימו לסטנדרט הגבוה אותו רצו השניים להשיג. בסוף שנת 1904 הופיעה במגזין הרכב הבריטי AutoCar (כן, אותו המגזין הקיים עד היום...) המודעה הראשונה שפרסמה בענווה ראוייה לציון את "המכונית השקטה במיוחד של רולס ורויס". האגדה נולדה.

אריסטוקרטיה ומרוצים

הנרי רויס התגלה כפרפקציוניסט חסר תקנה, בוס עריץ ואדם קשה שלא גילה ולו שמץ של סבלנות וסובלנות לכל דבר שהוא פחות ממושלם. בדיעבד התברר, כי הקו המנחה שהוביל הוא שהפך את רולס-רויס לשם נרדף לאיכות חסרת פשרות. רויס העדיף תמיד להשתמש בעוד חיזוק או שניים לקורות מעבר למה שמהנדסיו קבעו, לצקת את בלוק המנוע עבה בעוד כמה מ"מ, ולהשתמש במסבים כפולים או משולשים גם כאשר לא היה צורך טכני או הנדסי לכך. הכל היה גדול, עבה, חזק ואיכותי יותר. בשל כך היו מכוניות רולס-רויס כבדות מאוד, אך כבר בשנת 1905 זכה רולס במכוניתו במרוץ ה'טוריסט טרופי' באי מאן ללא כל תקלה טכנית, ולו הקטנה ביותר. המכונית נסעה במהירות ממוצעת של יותר מ-60 קמ"ש, הישג חסר תקדים באותה העת. בסיום המרוץ וההצלחה הסנסציונית של יצרנית הרכב החדשה, סירב רולס לקחת רק לעצמו את הקרדיט להצלחה ובאדיבות בריטית טיפוסית הכריז: "חוץ מלשבת במושבי ולהמתין שהמכונית תסיים את המרוץ, לא היה לי מה לעשות. הניצחון שייך

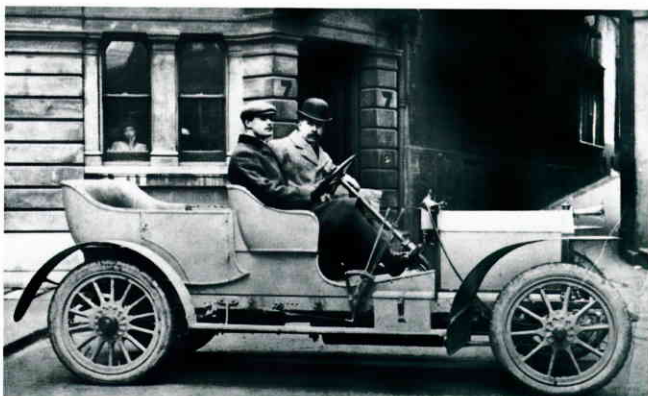
למי שתכנן ובנה את המכונית המופלאה הזאת – מיסטר רויס"... רולס-רויס אמנם קנו חלק מתהילתם הראשונה בעזרת מרוץ מוצלח, אך בחברה החליטו כבר בתחילת הדרך שמרוצים אינם מעניינים אותם והם יתרכזו אך ורק באיכות ובנוחות. אריסטוקרטיה בריטית כבר אמרנו?

שאון תקתוק השעון

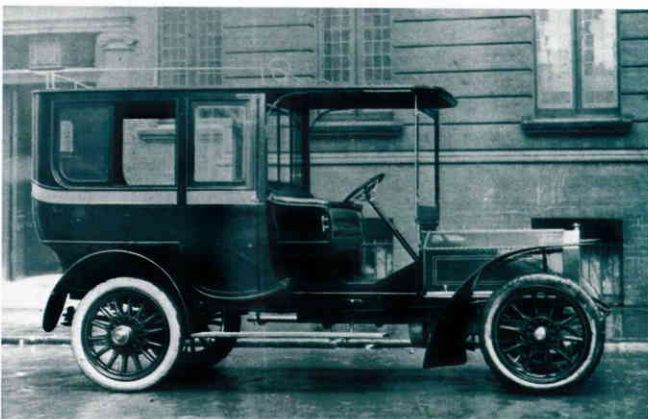
השם רולס-רויס החל להתפשט ברחבי הממלכה כשם נרדף לאיכות ולעליונות מכאנית. לא פלא שצמד השותפים לא היססו להגדיר את דגם הסילבר-גוסט משנת 1906 בפשטות כ"מכונית הטובה בעולם". הסטנדרט על-פיו נבנתה אותה 'סילבר גוסט' היסטורית הפך לסטנדרט קבוע אצל רולס-רויס שהצהירו באוזני כל מי שהקשיב ש"כל מכונית אותה נייצר – תהיה הטובה בעולם". ללקוחותיו הפוטנציאליים הבטיח כי הרעש היחיד אותו ישמעו בעת הנסיעה יהיה תקתוק השעון. נושא השתקת המנועים לא סתם העסיק את הנרי רויס. עוד בימי תכנון מנועו הראשון, בעוד יצרני המכוניות והמנועים הראשונים לא ממש הוטרדו מנושאים כמו רעש ואיכות הסביבה, היה רויס טרוד בכך לא מעט. רויס האמין שאם התחבורה המנועית אכן תמשיך להתפתח כפי שהראו כל הסימנים באותה עת, ואם מכוניות תמשכנה להרעיש עולמות ולזעזע את כל הסובבים אותן ברעשי הפיצוץ והחריקות שליוו את נסיעתן, הרי שיקשה על הציבור, שהיה רגיל למשק אופני הכרכרות הרתומים לסוסים, לקבל את אמצעי התחבורה החדש בברכה. רויס גם היה משוכנע שהרשויות ינסו להגביל את חופש התנועה של המכוניות, ולעולם לא יסכימו להעלות את מהירות הנסיעה המותרת, אלמנט חשוב ומשמעותי באבולוציה



רולס-רויס 15HP משנת 1905. מכונית פאר עם אפשרות לסגור את תא הנוסעים, כולל שמשה מתקפלת. הנהג נותר חשוף לפגעי מזג האוויר, בדיוק כמו בכרכות הסוסים דאז...

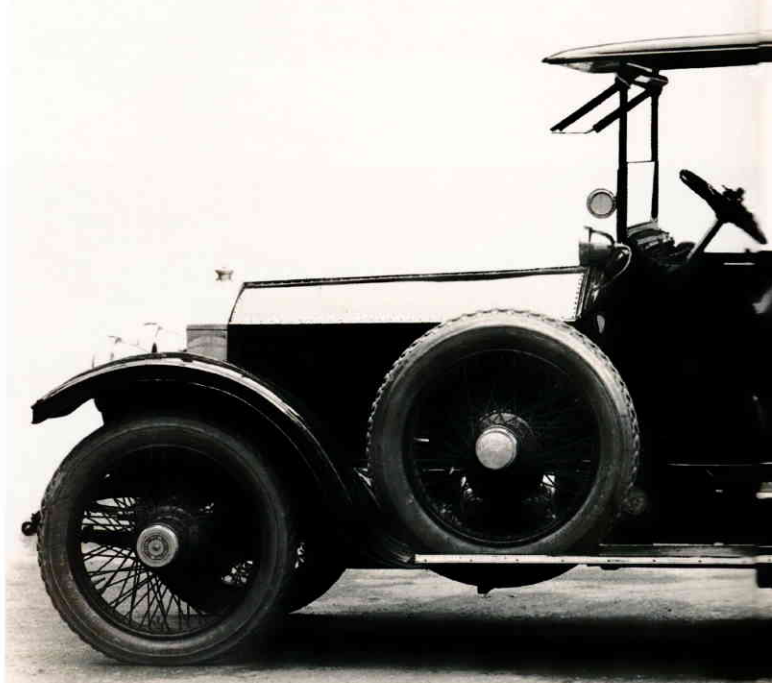


רולס-רויס 20HP מהשנים 1905-1906



רולס-רויס 30HP מהשנים 1905-1906

או הסוסים המשתמשים בדרך". למרבה המזל, נחל רולס הצלחה. רולס זכה ליהנות מיצירותיו זמן קצר בלבד. כמי שנדבק בחיידק הטיסה, היה רולס לבריטי הראשון שהיה לבעליו של מטוס. הסערה הטכנולוגית המדהימה שהתחוללה באותן שנים בעולם, כאשר לצד התפתחות המכונית החלו בני האדם לטוס בשמיים, סינוורה את רולס וסחפה אותו לתוכה במלוא העוצמה. רולס רכש מטוס (מתוצרת האחים רייט האמריקנים), והיה לראשון שחצה את תעלת לה-מאנש בטיסה, ובשנת 1910 זכה לכבוד המאוד מפקפק ונרשם בדפי ההיסטוריה כבריטי הראשון שנהרג בתאונת מטוס.



'טילבר-גוסט לימוזין' שיוצרה על-ידי יצרן המרכבים 'הופר' (Hooper) בשנת 1925



רולס-רויס 10HP מהשנים 1904-1906

המוטורית באותן שנים. הוא כמובן צדק. באותם ימים המכונית לא היתה ממש פופולארית בקרב רוב מעמד האצולה בבריטניה ואף בבית המלוכה. המלכה ויקטוריה ניסתה בכל כוחה למנוע את התפשטות המגפה המנועית, בעיקר מהסיבה שהיצורים הרועשים והמעשנים הללו הפחידו את הסוסים שמשכו את כרכרותיה. צ'ארלס רולס נלחם קשות, כשהוא משלב יחסי ציבור מתוחכמים ודיונים משפטיים בכדי לקדם ולעזור לתחום הרכב להתרומם באנגליה. באחד המקרים אף נזעק למנוע חקיקת חוק אותו יזם הרון מקווינסברי, שניסה לקבוע כי "יותר לירות בכל נהג רכב המגיה ממול ומפחיד מי מבני המשפחה

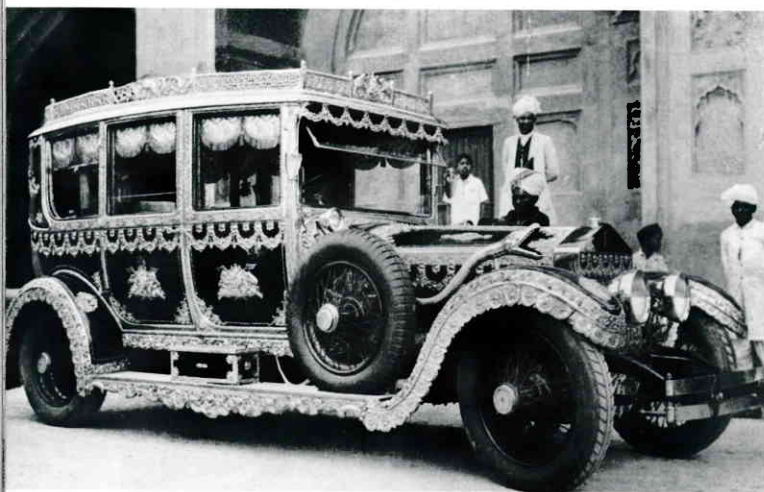


רולס-רויס סילבר גוסט משנת 1912

נסיעת התרשמות בסילבר-גוסט החליט סייקס, נפעם מהעוצמה, האיכות והאצילות של היצירה המוטורית, לעצב עבור החברה את סמל ה-Spirit of Ecstasy המפורסם, שזכה לכינוי "אמילי" בפי העם. את ההשראה לליידי המפורסמת קיבל סייקס מאלינור ת'ורנטון, הדוגמנית החביבה עליו. הביקורות הקוטלות מצד עיתונאים שמרניים לסמל הנשי, שהוגדר לא פעם כ"פורנוגרפיה בוטה", רק העצימו את שם החברה ופרסמו את רולס-רויס עוד יותר. ת'ורנטון, אגב, לא זכתה להאריך ימים כמו הסמל שעוצב בדמותה. ב-30 בדצמבר 1915,

הולדת "אמילי" ועלילותיה

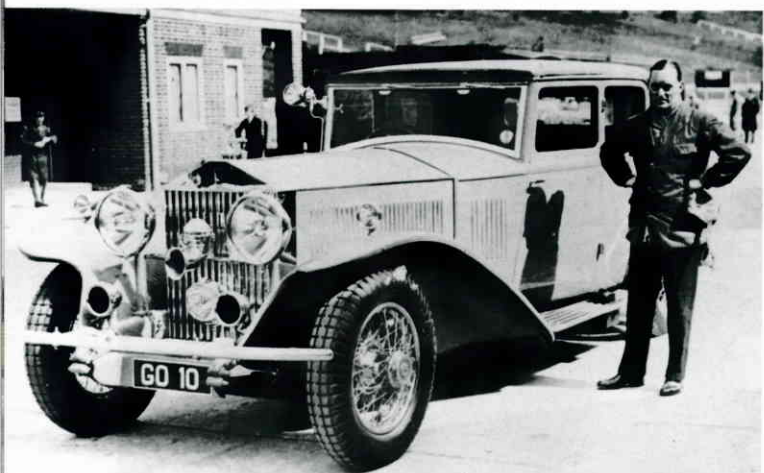
בשנת 1911 התנוסס לראשונה פסלון ה'אמילי' המפורסם בחזית מכוניות החברה. סביב פסלון זה נעים סיפורים וקוריוזים לרוב. בשבע השנים הראשונות לייצורן לא הוצב סמל על חרטום המכוניות כלל. ואז, בסביבות שנת 1910, החלה אופנה של קיבוע סמלים בחזית המכונית, אופנה שכללה לא פעם היסחפות לפסלים של ממש ולעתים אף גלשה לביזאריות לשמה. באירוע חברתי הוצג צ'רלס סייקס, מעצב העל של אותם ימים בבריטניה, בפני מנהלי רולס-רויס. לאחר



'סילבר גוסט' משנת 1922. ככל הנראה המכונית היקרה שנוסעה אי פעם. לסילבר גוסט של מהרג'ה הניזאם מהיידראבאד שבהודו היו עיטורים מזהב טהור, כסף ויהלומים. התקרה צופתה בלוחות זהב עם שמש, כוכבים וירח העשויים יהלומים ואבני חן נוספות וידיות הדלתות, הציורים והסמל, היו מזהב טהור. המכונית נשמרה במוסך ארמון האציל ההודי, הנתון לשמירה 24 שעות ביממה על ידי ארבעה מאבטחים חמושים



סוכנות רולס-רויס בבומבי - הודו היתה הסוכנות הרווחית ביותר במשך שנים ארוכות עבור היצרנית האנגלייה האריסטוקרטית, וחביבת המהאראג'ות והנסיכים העשירים של הודו



סיר מלקולם קמפבל החזיק בשנות ה-20 וה-30 שיאי מהירות יבשתיים במכוניות שהונעו במנועי רולס-רויס אוויריים או ימיים. ביומיום נהג בפאנטום 2 "רגילה"



הקולונל טי. אי. לורנס - "לורנס איש ערב" - גיבור המלחמה האנגלי שפעל במזרח התיכון במהלך מלחמת העולם הראשונה יושב לצד נהגו ברולס רויס מדגם סילבר גוסט משנת 1916 שהוסב לטנדר עם ארגז מטען ואבזור קרבי המסתיר כמעט כליל את מקור המכונית.



הנסיך מוויילס מתארח אצל המהאראג'ה בופינדרה סינג מהודו, נוסע בסילבר גוסט משנת 1919



רולס-רויס פאנטום 2 שמרכבה יוצר על ידי הופר לפי הזמנת המהאראג'ה מקאירפור בשנת 1932

בעיצומה של מלחמת העולם הראשונה, היאכטה עליה הפליגה באזור כרתים נפגעה על ידי טורפדו. ת'ורנטון בילתה עם הלורד מונטאגו, אחד ממאהביה, ובניגוד ללורד שהצליח להינצל, ירדה ת'ורנטון אל המצולות יחד עם היאכטה.

מגלים את אמריקה

באותה עת החלה הדרישה למכוניות רולס-רויס לעלות גם מחוץ לגבולות בריטניה. הביקוש הגבוה בארצות הברית לתוצרת העילית

הבריטית הוביל לפתיחת מפעל הרכבה בספרינגפילד שבמדינת מסצ'וסטס. למפעל ההרכבה במזרח ארצות הברית נשלחו חלקי מכוניות מאנגליה והורכבו שם לפי דרישותיהם וגחמותיהם של עשירי ארצות הברית ושועיה. המפעל פעל בין השנים 1919-1931 ושירת לקוחות שיכלו לשלם בסביבות 20 אלף דולר עבור מכונית מיובאת. ראוי לציין, לשם קבלת הפרופורציות הנכונות, כי באותה עת (אמצע שנות ה-20, לשם ההשוואה) עלתה המכונית האמריקנית היקרה ביותר פחות מ-12 אלף דולר ומכונית פורד מודל T נמכרה בעבור סכום של 260 דולר...

למרות שכל המי ומי מבין עשירי אמריקה החזיק לפחות רולס-רויס אחת ברשותו (וטומי מנוויל, מעשירי אמריקה בשעתו, החזיק שני סילבר גוסט, חמישה פאנטום 1, שני פאנטום 2 ועוד פאנטום 3 אחד לקינוח), ובכלל זה נשיאים, שחקני קולנוע ואילי נפט, תעשייה ונדל"ן, נסגרה השלוחה האמריקנית בשל חוסר כדאיות כלכלית. המשבר הכלכלי העמוק אליו נקלעה אמריקה בעקבות נפילת הבורסה מחד גיסא, ופערי המחירים העצומים בין דגמי רולס-רויס לבין המתחרות האמריקניות ההולכות ונעשות משובחות יותר מאידך גיסא, הפכו את קיומו של מפעל ההרכבה לבלתי כדאי. מאז, משנת 1931, נמכרות מכוניות רולס-רויס בארצות הברית באמצעות יבואן, כמו כל יצרנית



רולס-רויס פאנטום 2 משנת 1930



רולס-רויס פאנטום 1 "אמריקנית", שמרכבה נבנה על-ידי יצרנית המרכבים האמריקנית הוותיקה ספרינגפילד בשנת 1929



סילבר גוסט קונברטיבל נדירה שנבנתה עבור לקוח פרטי במיוחד על-ידי בונה המרכבים מרימק, שימו לב לפנסיו הדרך הענקיים, כולל לצד הנהג, שנועדו להעניק למכונית הספורט-תור המהירה שדה ראייה ראוי



דגם פאנטום 3 משנת 1936

רכב אירופית אחרת שפעלה בארצות הברית. עכשיו היו המכוניות הבריטיות יקרות אפילו יותר בהשוואה למתחרות מתוצרת מקומית, מה שהפך את בעליהן המעטים למאושרים עוד יותר....

מנוע של מטוס

בשנת 1930 רולס-רויס חזקה ויציבה מספיק מבחינה פיננסית ורוכשת את המתחרה המפורסמת ביותר שלה - בנטלי. בנטלי התאימה "להיבלע" ברולס-רויס לא רק בשל מכוניותיה המשובחות, אלא גם בשל הניסיון הרב בייצור מנועי מטוסים שהצטבר אצלה, מלאכה בה רכשה מוניטין וניסיון עוד במהלך מלחמת העולם הראשונה. ההצלחות המרשימות של המכוניות הירוקות (BRG - British Racing Green) במסלולי המרוצים והיותן מכוניות העל הספורטיביות של אותם ימים, כמובן שלא הזיקו לתדמיתה של רולס-רויס שהייתה כבדה (כמו המכוניות) ושמרנית. הידע הרב והניסיון המוצלח של בנטלי בייצור מנועים חזקים, מתקדמים ואף קומפקטיים יחסית, הוטמע מהר מאוד במחלקת הפיתוח של רולס-רויס והשנים הבאות התאפיינו בהיצע רחב של מנועים חדשים ובהחלפת רוב המנועים הקיימים במודרניים ומתקדמים יותר. למעשה, רוב מנועי רולס-רויס ובנטלי היו זהים ונעשה בהם שימוש הן בדגמי בנטלי והן ברולס-רויס.



רולס-רויס נדירה משנות ה-20 שנבנתה על-ידי ברקר כלימוזינה עם תא נהג פתוח



רולס-רויס פאנטום 1 שנבנתה על-ידי הופר בשנת 1926



עוד גרסה של פאנטום 2, הפעם 'קונטיננטל ספורטס סאלון' שנבנתה על-ידי ברקר





אחת מתוצאות רכישת בנטלי על ידי רולס-רויס היתה דגם הסילבר קלאוד, שהתבסס על הבנטלי קונטיננטל הספורטיבית המוצלחת. הסילבר קלאוד הוצע כלימוזינה, כקופה או כקונברטיבל בין השנים 1959-1965, עת הוחלפה על ידי הסילבר שדו המפורסמת. בתמונה: הסדרה הראשונה של הסילבר קלאוד שנקראה "סדרה 1", ובהמשך הוצעו "סדרה 2" ו"3".

שיכלה לשמש בנקל כבסיס למשאית. המכונית, ששקלה כמעט שלוש טונות, צוידה לראשונה במערכת מתלים נפרדת, רב זרועית מלפנים, שהעניקה לנוסעים איכות נסיעה לא מוכרת עד אז, גם בסטנדרט העל בליגה הזו של המכוניות. המנוע הזה נועד גם להזכיר לכל מי ששכח מאיפה רולס-רויס התחילה ובמה היא באמת חזקה. זה עבד.

הצל הכסוף

כיצרנית רכב אקסקלוסיבית שתמיד עמדה בקצה העליון של יצרניות היוקרה בעולם, רכשה לעצמה רולס-רויס קהל לקוחות קטן, נאמן ועשיר ביותר. המותג הפך בחוגים מסוימים ל-must של ניתן לוותר עליו. בשנות מלחמת העולם השנייה עסקו ברולס-רויס בעיקר בעזרה למאמץ המלחמתי. החברה ייצרה במלוא הקיטור מנועים, בעיקר למטוסים (בראשם ה-Merlin האגדי שהוביל את מטוסי ההוריקן והספיטפייר לניצחון מול הנאצים) אך גם לטנקים ולכלי שיט. ייצור המכוניות נמשך בזריף דקיק, אך הפיתוח נעצר כליל. לאחר המלחמה העבירה החברה את פעילותה לדרבי, שם הוקם מפעל חדיש שהחל את פעילותו בשנת 1947 עם ייצור דגם ה-Silver Wraith. בשנת 1949 הצטרפה אל היצע המכוניות ה-Silver Dawn - הרולס-רויס הראשונה שיצאה בשלמות ממפעל הייצור, בניגוד למקובל עד כה, כשמלאכות ייצור המרכב והגימור בוצעו על ידי קבלני משנה וסדנאות חיצוניות. בשנת 1959 הוצע לראשונה מנוע חדש לגמרי, שהחליף את מנועי השישה צילינדרים המסורתיים מהשנים שלפני המלחמה. ה-Silver Cloud והפאנטום 5 הוצעו עם מנועי V8 חדשים בנפח של 6.3 ליטר. בשנת 1965 נקבע רף טכנולוגי ושיווקי חדש, עם השקת דגם הסילבר שדו (Silver Shadow), שהיה הרולס-רויס המצליחה בכל הזמנים,

שנות ה-30 נחשבות בעיני רבים לתור הזהב של עולם המכוניות. רולס-רויס הייתה עוד יצרנית עילית, אחת מני רבות שפעלו ברחבי העולם בעת ההיא. התחרות הקשה מול יצרניות אירופיות מובילות, בראשן בוגאטי, היספאנו-סוויצה ומאיבאך, כמו גם הקושי להצדיק את פערי המחיר העצומים אל מול המתחרות מאמריקה (שטוף, פירס-ארו וכמובן דוזנברג) מנעו מאנשי רולס-רויס מלנוח על זרי הדפנה. כאשר בניגוד לחלק מהמתחרות, לרולס-רויס לא היו הצלחות במסלולי המרוצים או גימיקים מיוחדים אחרים, כל שנותר היה האיכות הבלתי מתפשרת והמרוץ אחר היתרון הטכנולוגי. בנקודה זו התנהל מאבק איתנים בקצה העליון של ליגת העל. כשיותר ויותר מתחרות, בכלל זה זולות ואקסקלוסיביות פחות כמו קאדילאק ופאקארד האמריקניות, החלו להציע מנועי V12 ואף V16, ידעו ברולס-רויס אל מי לפנות. מחלקת המנועים הנפרדת של החברה רכשה לעצמה זה מכבר שם כמעט מיתולוגי בעולם, ובעיקר בתחום התעופה והים. מנועי רולס-רויס נחשבו לטובים ולמתקדמים בעולם, והרעיון לבנות יצירה מוטורית אקסקלוסיבית סביב למנוע שכזה הלך וקיבל תפנית מעשית. בשנות ה-30 הפאנטום היה הדגם המוביל ברולס-רויס וכשהושק דגם הפאנטום 3, בשנת 1933, הייתה זו מכונית הפאר המושלמת באותה עת. המכונית היממה את תעשיית הרכב והעבירה גל התרגשות בקרב עשירי העולם. בלימוזינה הענקית (מאוחר יותר הוצעה גם כקונברטיבל, קופה וגרסאות שרד שונות, על-ידי בוני מרכבים שונים) נשתל מנוע איממני בנפח של 7.3 ליטר, שמקורו במטוס. בין יתר יתרונותיו הטכנולוגיים ניתן היה למצוא תפעול שסתומים הידראוליים שהוביל לאמינות גבוהה, בלאי מופחת ופעולה שקטה במיוחד. הפאנטום נשענה על שלדת ענק מאסיבית ומחוזקת

דגם הסילבר דואן משנת 1949 היה לרולס-רויס הסטנדרטי הראשון שבו חלקי שלדה ומנוע יוצרו על ידי ספקי משנה



דגם סילבר וואירט' משנת 1947, הרולס-רויס הראשון שיוצר אחרי מלחמת העולם השנייה



דגם העיקרי של רולס-רויס במשך שש שנים (בין השנים 1959-1965) הוצע דגם הסילבר קלאוד בגרסאות רבות, בכלל זה לימוזינות מוארכות



דגם פאנטום 4 (מהשנים 1950-1956) הוא ללא ספק הרולס-רויס ה"סדרתי" (שיוצרה מ"א" ועד ת' במפעל רולס-רויס, ולא אצל בונה מרכבים חיצוני) הנדיר ביותר. יוצרו רק 18 עותקים בהזמנה מיוחדת למלכים ולראשי מדינה בלבד



סילבר וואירט' משנת 1958 שמרכבה יוצר על ידי הופר



דגם פאנטום 6 יועד במקור לשמש מלכים ומנהיגי מדינות, אך התחבב גם על "סתם" עשירים ומפורסמים, ביניהם ג'ון לנון שהחזיק אחת



סילבר קלאוד 3 משנת 1965 שהחלפה בשנת ייצורה האחרונה על-ידי דגם הסילבר-שדו המודרנית יותר והמצליחה ביותר בנתוני המכירות שלה



גרסת לימוזינה מוארכת של סילבר ספאר שיוצרה עבור ראשי מדינות ובתי מלוכה בלבד



גרסת הקופה של הסיילבר־שדו

ממנה נמכרו יותר מ־20 אלף עותקים ב־15 שנות ייצור. הסיילבר־שדו תוכננה לשמש ה"לחם וחמאה" של החברה והייתה למעשה הרוֹלס־רויס הבסיסית ביותר. נתון זה לא הפריע לה לשאת תג מחיר גבוה פי שלושה משל המרצדס S הבכירה באותה העת. הסיילבר־שדו הייתה גם הרוֹלס־רויס הראשונה עם מרכב אחד וארבעה מתלים נפרדים, אחד לכל גלגל.

בשנת 1970, עקב קשיים בענף ייצור המנועים למטוסים, הופרדה מחלקת ייצור מנועי המטוסים ברולס־רויס ממחלקת ייצור המכוניות. מהלך זה הסתיים הלכה למעשה רק לפני כמה שנים, עת נרכש המותג רולס־רויס על־ידי ב.מ.וו. למעשה, ב.מ.וו. ופולקסווגן נאבקו על רכישת יצרנית העילית הבריטית. במקום להיכנס עמוק לנבכי העסקה המורכבת אפשר לתאר את התוצאות: פולקסווגן זכתה במפעל המנועים, בפסי הייצור ו"מסתפקת" בבעלות על השם בנטלי. ב.מ.וו. רשאית לייצר מכוניות הנושאות את השם המפורש - רולס־רויס.

ברולס־רויס נקבעו סטנדרטים תובעניים וגבוהים ביותר, אך כאלה שניתן היה למצוא פה ושם גם אצל יצרניות עילית אחרות, אבל אף אחת מהן לא עמדה בכללים הנוקשים הללו יותר מ־100 שנה ברציפות. רולס־רויס עמדה בכך, ודי בכך על מנת למקם אותה גם כיום בפסגת יצרניות הרכב בעולם, בדיוק באותו המקום בו היא ניצבת ב־103 השנים האחרונות.



סיילבר קלאוד 3 משנת 1965

מכונית הרוֹלס־רויס הראשונה עם מנוע ב.מ.וו. בנפח 5.4 ליטר ו־326 כו"ס משנת 2001





יום כתום

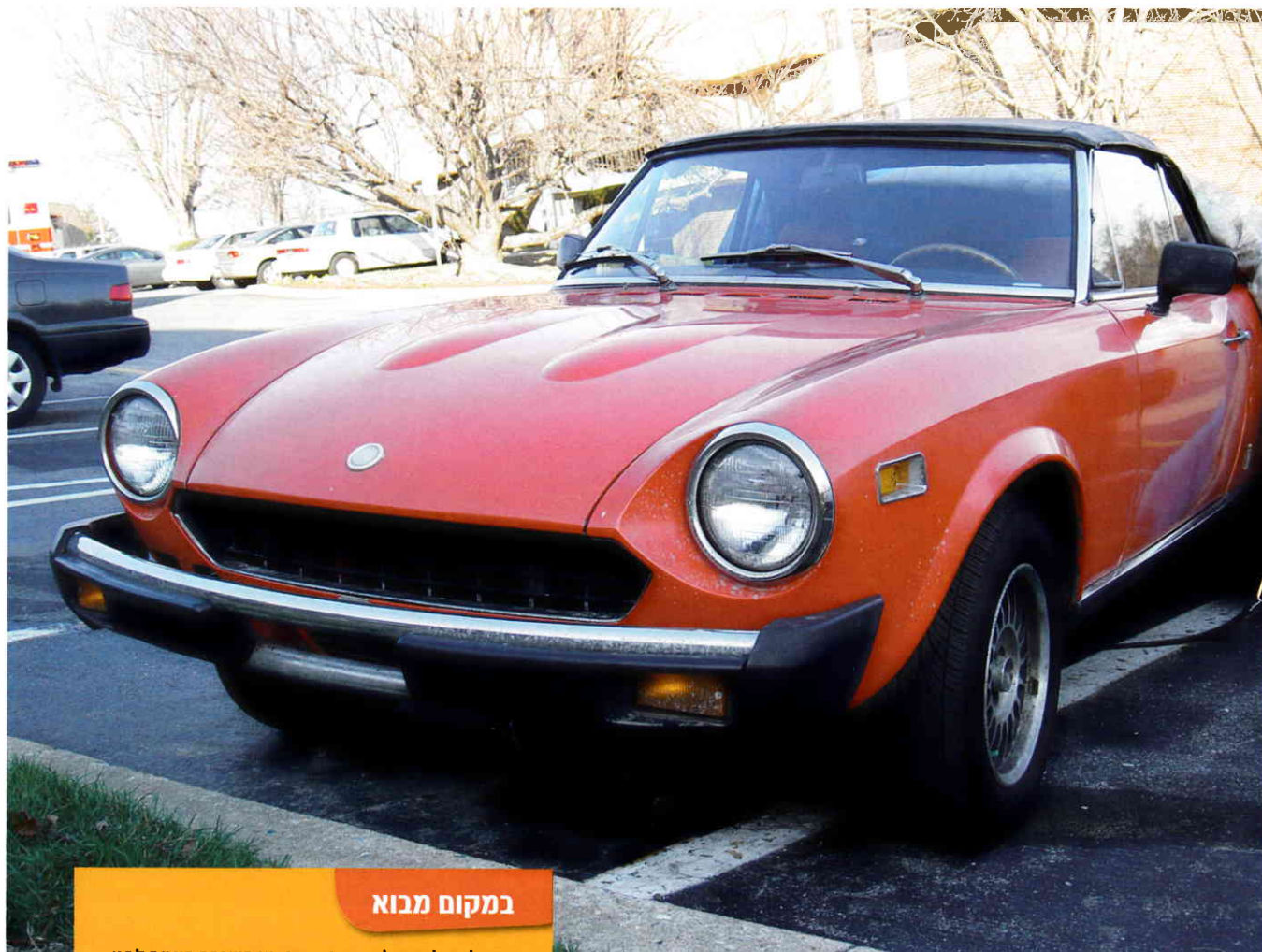
נסיבות החיים והמשפחה גלגלו את קובי בן-ניסן לשהות של כשלוש שנים בארצות הברית, ובמהלכן החליט להגשים חלום ישן. חיפוש קטן ב־EBAY הביא תוצאות, ולא סתם תוצאות אלא תוצאה כתומה ומדויקת. סיפור על אדם ומכונה לאספנים שאוהבים

כתב וצילם: קובי בן-ניסן

חם. כבר שבוע שחם כאן. מילא חם אבל הלחות הזו הורגת

כל סיכוי לאיזושהי הקלה נשימתית. כאילו להוסיף לאיכות הבלתי נסבלת של קיום בסביבה שגובה את מחיר הקדמה בצלסיוס טבין ותקילין, שבת מעבודה גם המזגן בדירה, כמו אמר גם הוא נואש וסיים את תפקידו בנפיחת חום לחלל הדחוס. יופי, עכשיו נותרנו אנו נתונים לחסדיו של מאוורר תקרה נושן בפינת האוכל, מייחלים לבוקר שאולי יביא עמו משב קריר, ויום חדש עם הטכנאי ששוב ינסה להתגבר על הפרימיטיב שממאן ליצור קור יש מאין. פרשנו מזרן תחת כנפי המיטיב ועצמנו עיניים בציפייה לבוקרו של יום.

אור! העיניים נצמדות לתנועה האיטית שמעל ראשי. לאט סובב לו זה הנושן, דוחק דוחף אוויר שזה עתה עלה מעלה, מאלצו לחזור ארצה ולטפס שוב, משל היה סיויפוס. להבי העץ המלאכותי חורקים מונוטונית, מבהירים לי מהיכן השריקה הלא מוסברת שליוותה את שנתי הקצרה. בעיני עולה מצטיירת סצנה מוכרת, ערסל מבד אברזין לבן מוכתם תלוי ברשול בין שני עמודי מרפסת חורקים, רגליים מזיעות משתלשלות לו מצידו האחד, מאוורר עב זרועות חג ממעל בתנועה איטית, איטית להחריד, בוחש בחלל הלח כבעיסת בצק חמימה, קובה?



במקום מבוא

ההחלטה לצאת לפסק זמן באמצע השגרה הייתה לפני שלוש שנים. פוסט-דוקטורט לאישה, חוויה למשפחה. הזדמנות ליטול את המושכות לידיים ולכוון את החיים בכיוון חדש, הווייה אמריקנית. שנתיים אחרי, והחזרה ארצה מתקרבת, החלטתי להנציח את התקופה היפה עם חלום ישן, תרתי משמע. הכתומה מצאה אותי מוכן להרפתקה חדשה לפני שנה. נפגשנו ב-EBAY ולא באקראי. אני חיפשתי, היא גם כן. שנת 1977 עם 61 אלף מיילים (כ-100 אלף ק"מ) בבולטימור, שעה נסיעה ממני. היא המתינה לבית חם ואחרי שבוע התאחדנו. קורות השנה האחרונה יכלכלו סיפור נפרד, שעיקרו ייסוב על ההנאה שבהנעה ועל מחירה של האהבה. עכשיו, מעט לפני החזרה לארץ, כשעוד מעט היא עולה חדשה, מוגש להנאתכם סיפור קצר לאספנים אוהבים.

הרע, ידענו כבר ימים מרים אני והיא, אז עמדנו מבווישים כשהגג מופשל ובמלוא האון המתפרץ סירבה העלמה להניע, נאנקת תחת סיבובי מפתח מתמשכים עד חדל המצבר מלשתף פעולה, אגלי זיעה כיסו את פדחתי מחצינים את האכזבה, תסכולי ותסכולה גם יחד. לא עוד! עברנו טיפולים, שילמנו למומחים, התאמנו רבות, אנחנו יודעים מה עושים עכשיו.

מקסיקו? או אולי כאן ועכשיו. מזל שהזבובים באזור מקבלים מינון קבוע של מלתיין, אחרת גם הם היו מצטרפים לתמונה. זיק של אור בעיני, על אף ששוב עצומות הן. יודע אני מה יגרום לבוקר להזדרז להופיע במלוא הדרו. כתומה שלי! אין כמו סיבוב בוקר טרם השכימו בני האנוש האחרים שימהרו למלא את הכבישים בנוכחותם, יזדרזו להגיע מכאן לשם ובחזרה, כאילו שרק כך יגיעו הם אל סיפוקם, כאילו אין באמצע דרך נוספת שלא מובילה אל הסוף הידוע.

הנה היא עומדת תחת העץ. על גופה מונח ברישול חינוני הכיסוי הכחול שהותאם למידותיה הצנועות, רטוב מטל הבוקר ומבליט עתה שבעתיים את חידודי גופה הדבוק תחתיו, כאילו נערת עמוד שלוש של הסאן הלונדוני ממתינה לי. אני מסיר את הכחול הלח בתנועות נמרצות, רק כדי לגלות את גופה הכתום בוהק באורה של השמש, ונראה כי זו האחרונה עדיין לא הסירה את קורי השינה מעיניה עצמה. קיפול מותווה בתבנית ידועה, מהחזית אחורה, שליש מכל צד אל הגג, מגלגל את השליש שנותר ודוחס אותו לתא המטען השטוח. טרם טקס קיפול הגג אני מכניס את המפתח לסוויץ', סוגלה לעין



גם לבלום הוא יודע באותה הרמוניה בה הוא ניחן בעת ההאצה. אני מתמוגג על הנפץ, ומכין את היציאה מהסיבוב, בועט בדוושות ומשלח פרכוסים בזנבה הדוחף אותנו קדימה, אך איזה תענוג. "תירגע" שב הקול הפנימי וקורא לי, החלטי מקודם, מוכר מתמיד, ואני נעתר להיגיון הפנימי שבי ומרפה מהדוושה הימנית.

החווייה המשולבת בסלילה צרופה בינות לחוות המפוזרות וירוק עד עוטף כל נותנת בי סימניה. היתרון הגדול בנסיעה עם גג משתפל בראש וראשונה ההרגשה שהטבע ואני חד הוא ומאידך מאפשרת החוויה גלוית הראש נסיעה במהירויות שפיות לחלוטין תוך תחושות המדווחות על מהירות כפולה בעליל, כל תנועת גוף מלווה במאמץ כנגד הרוח שלא פוסקת מלהזכיר את חוקי הפיזיקה, מה שלא מחובר נשלף, מי שלא קשור יתעופף, השמש שעושה דרכה מעלה דואגת להזכיר כי גם היום היא תשלוט ביד רמה, ואני נשאב אליהם כולם. בכל פעם מחדש עושה אני מאמצים ללכת לאיבוד, למצוא עצמי תועה בין פניות, טס בינות גדרות לבנות ובני בקר פעורי עיניים ששלוותם הופרעה בתרועה מתרחקת, מרים את בלם היד בסופו של שביל ללא מוצא כדי לסובב את הכתומה על עקביה בתנועה מהירה וחדה כרקדנית פלמנקו ותיקה. בסופו של דבר מוצא אני שוב כביש מוכר ויודע שגם הפעם לא צלחתי, אבל ניסיתי, ונהניתי כל הדרך לאיבוד וחזרה.

את הדרך הביתה אני משיט בנסיעה מנהלתית, נוטף אגלי שמחה ומודה לכתומה ששוב חוותה איתי אינטימיות מרובה, כמו שרק שנינו מכירים וחשים. בעלייה שמזכירה את סופו של המסלול אני עושה שוב מעשה וחובט בדוושות וההילוכים בפעם האחרונה להיום, כמה נפלא יכול להיות... "תירגע כבר!" חזק וקרב מתמיד הקול מטלטל ומעיר אותי, מזיע עד עומק נשמת. "מה עובר עליך הבוקר? תפסיק לבעוט ותן לישון" זועפת האישיה של חיי, ואני שוב מוצא עצמי בוהה בכנפיים הגדולות שסובבות מעל חם, לעזאזל, חם.

הנה מכת גז אחת לעורר את הצ'וק לעבודתו, חצי סיבוב כנגד הקפיץ, וווורום, בם בם, השופר כפול הלוע שבקצהו הרחוק של גופה התעורר לחיים יחד עם המנוע, זה שר לו מלפנים, מנסה לישר קו עם חלקיו שעתה עולים יורדים וסובבים, שמן סינטטי מתיז להם מקלחת בוקר רעננה, ומאיץ בם להתחמם לקראת יום חדש.

אפשר לקפל את הגג, איזו הרגשה נפלאה. כיסוי נוסף מתהדק על הקפלים להשלמת המראה החטוב, ואני כבר ישוב נמוך בתוך כסא הנהג, חגורת המותניים הדוקה, כל השעונים מחווים תנועה, כל אחד ותפקידו הוא, הכל בסדר, זזים. אני אוהב את היציאה מהחניה, "עם הרבה טקס בישבן" (מאיר ז"ל) ומכות קצובות בגז שנועדו להכין אותי ואותה לבאות.

ימינה ברמזור הראשון והנה זה מגיע - גז חזק, השופרות האיטלקיים כבר מנגנים קולות חלקים ולא מקוטעים, מריעים ועולים בקולם על קולו של המנוע הנופח בם, שני ושוב מכה הגז, הרמוניה בין מנוע ללוע, לפה המתוח בחיך כריש אין סופי חודר אוויר, נשאב ללוע הפעור דרך המסנן הפתוח, רק כדי למצוא עצמו מייד מותו אחורנית מסוחרר מהחווייה הרועשת שזה עתה עבר, צופה בכתומה המתרחקת במהירות, מותירה אותו מנוצל ומשתאה. בקצה העלייה נמצאים הכבישים שלנו. חמישי וגז מלא, "תירגע" מצווה לי קול פנימי, ואני מסיר את הרגל מהגז, נכון, מי צריך צרות על הבוקר.

הכביש מושך הלאה צמוד לשורת העצים, שמאלה ואני נכנס לאזור שמורת הטבע. לו ניתן ביד, משמר הייתי את המקום אך בגלל הכביש שחוצה אותה, מתווה קו בצמוד לנחל, מתקרב ומתרחק חליפות, עקומה עוקבת אחר משניה, הכביש צר ופס הפרדה צהוב כפול באמצעו, לא חוצה אותו מחשש לרכב מבוהל שיופיע ממול, הפיתוי ליישר את הפניות לא גובר על ההיגיון המועט שנותר בי. הנה עוד פנייה עיוורת מגיעה, דוחק במוט מרביעי לשלישי מרפה בהירות מהגז, האגוז משמיע פיצוצים בקצב אחיד ומודיע לכל שומעיו כי

משהו קלאסי בדרך אליך



האבטומוביל - המגזין הישראלי היחיד למכוניות קלאסיות,
מורשת מוטורית ורכב אספנות מגיע אליך הביתה שש פעמים בשנה

לרכישת מנוי שנתי במחיר של רק 180 ש"ח

(שישה גיליונות, כולל מע"מ ודמי משלוח)

נא להתקשר לטלפון 02-6521222





השטח של מרצדס

זה לא טרקטור ולא משאית זה רכב שטח.
דני שטיינמן סוקר מורשת היסטורית
ארוכה ומפוארת בת יותר מ־100 שנים
של רכבי שטח מבית היוצר של מרצדס,
ומעניק לחברה משטוטגרט את התואר
"יצרן הרכב הוותיק בעולם בשטח"

כתב: דני שטיינמן
צילומים: מרצדס





הספייקר 60HP משנת 1902 הייתה מכונית מרוץ מהפכנית שיוצרה בהולנד, ונחשבת כיום כרכב כפול-הנעה הקונבנציונאלי הראשון, המונע באמצעות תיבת העברה וגלי הינע. המותג ספייקר, אגב, קם לתחייה לפני שנים אחדות תחת מכוניות ספורט אליטיסטיות ויקרות להחריד

בוצעה בה בדרכים קונבנציונאליות (גלי הינע, תיבת העברה) ולא באמצעות מנועים חשמליים.

חברת בנץ ושות' - מאוחר יותר חלק מחברת דיימלר-בנץ יצרנית מכוניות מרצדס-בנץ - הציגה משאית כפולת הנעה בשנת 1903. הצורך בהינע כפול נבע מאיכות הדרכים הרעועה באירופה מחד גיסא ומהצורך להוביל מטען, בכמות שגדלה כל הזמן, למרחקים שהולכים ומתארכים בהתאמה מאידך גיסא. הקמת התשתיות לא עמדה בקצב התפתחות המסחר והדרישה לשינוע מהיר ויעיל של סחורות באירופה בכלל, ובגרמניה בפרט, עוררה את הצורך לכלי רכב בעלי יכולת עבירות גבוהה. אותה משאית קלה החלה בצניעות וללא דרמות מסורת בת למעלה מ-100 שנות ייצור כלי-רכב כפולי הנעה במרצדס-בנץ, ובכך הופכת מרצדס-בנץ של ימינו, הלכה למעשה, ליצרנית הוותיקה ביותר של רכבי שטח.

אגב, בארצות הברית צצו רכבי ה-4X4 הראשונים רק בשנת 1911, על-ידי חברה בשם Four Wheel Drive Auto Company. מייסדי חברה זו היו שותפים מאוחר יותר בהקמת חברה לייצור משאיות בעיירה אושקוש - הנושאת את שם העיירה - המוכרת עד היום כיצרנית מובילה בתחום המשאיות המיוחדות, בכלל זה המשאיות לשטח. מכונית המרצדס הפרטית המיועדת לנוסעים הראשונה שהותאמה גם לנסיעה בתנאי שטח הייתה מהפכנית ורדיקלית. בשנת 1926 יוצרה ה-G1 על בסיס לימוזינת כביש מפוארת. המכונית הוארכה בחלקה האחורי, ובחלק שנוצר הותקן סרן נוסף. ההינע היה 6X4 (ארבעת הגלגלים האחוריים הונעו) והיא יועדה לעשירים שנדרשו - וגם יכלו

כולנו מכירים שמות כמו ג'יפ, לנד-רובר, טויוטה לנד-

קרוזר, פאג'רו, ניסאן פטרול ומותגים נוספים בהקשר לשטח. שמות אלה מככבים בשטח מזה עשרות שנים, וחלקם אף הפך לשם נרדף, ואפילו גנרי (במקרה של ג'יפ) לרכבי שטח. אבל, הרומן של תעשיית הרכב עם מה שמעבר לאספלט החל הרבה קודם לכן. הרבה לפני שמי מהמותגים או השמות שהוזכרו, הומצאו.

את המצאת רכב השטח הראשון שאינו טרקטור חקלאי מייחסים לפרדיננד פורשה. כן, ההוא מהחיפושית ומהמכוניות המפורסמות הנושאות את שמו. פורשה היה בן 25 בלבד כאשר תכנן רכב כפול-הנעה עבור יצרן המשאיות האוסטרי יעקב לווהנר, כבר בשנת 1900. לווהנר נדרש להציע משאית שתוכל לנייד מטען בכבישים רעועים שבאזורי הכפר באוסטריה, ופורשה היה האיש הנכון להציע פיתרון. רכב זה, אגב, כלל טכנולוגיה שהקדימה ביותר משנות דור את זמנה: כל גלגל הונע באמצעות מנוע חשמלי ש"ישב" בתוך החישוק שלו, והוזן באמצעות מנוע מרכזי ששימש גנרטור מספק חשמל. אגב, אי-אילו שנים מאוחר יותר השתמשה נאס"א (סוכנות החלל האמריקנית) בטכנולוגיה דומה בייצור כלי הרכב המונעים והבלתי מאוישים שלה שיועדו לנסוע על הירח ועל מאדים...

צעדים ראשונים בשטח

בשנת 1902 הציגה ספייקר, יצרנית הרכב והמטוסים ההולנדית האקסקלוסיבית, מכונית מרוץ עם הנעה כפולה, ורבים מעניקים לה את תואר "מכונית ה-4X4 הראשונה בעולם", שכן העברת הכוח



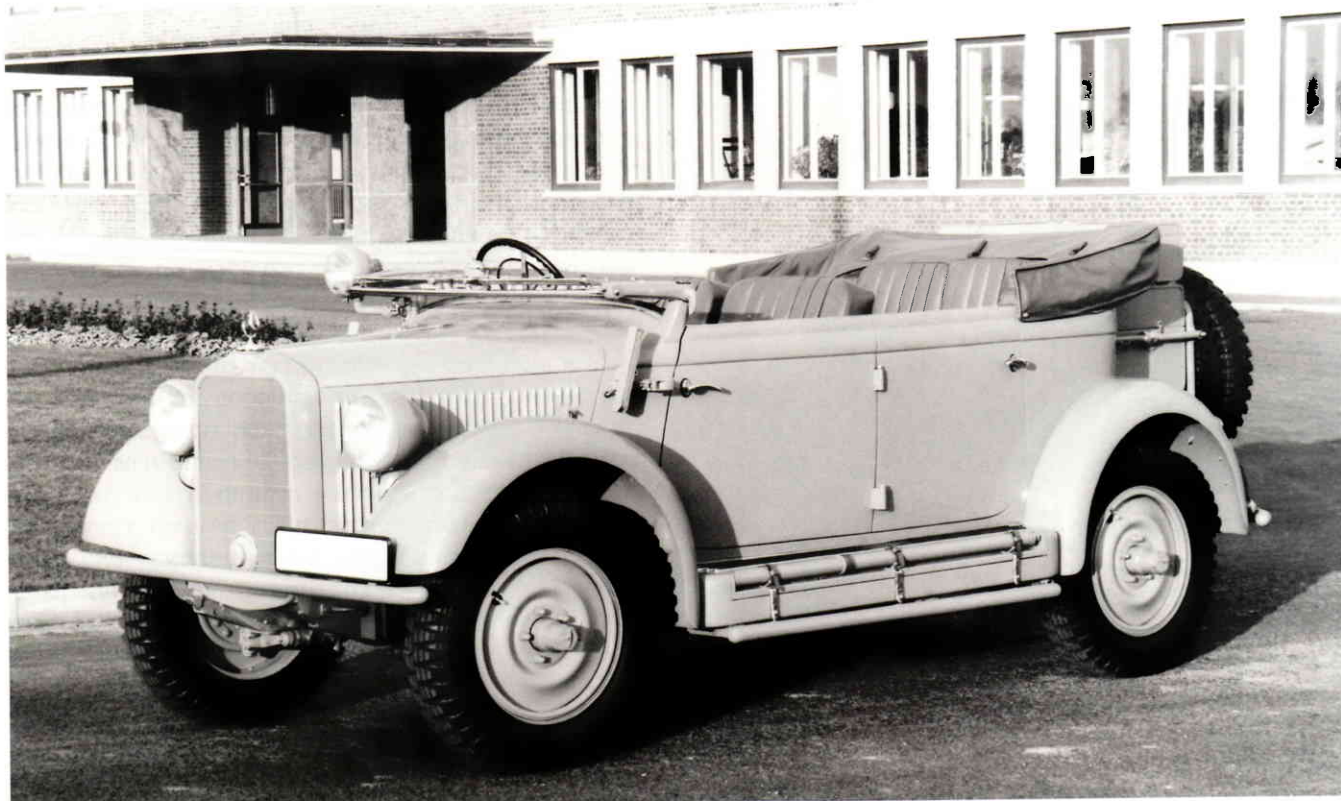
החל משנת 1923 מייצרים במרצדס-בנץ טרקטורים עם מנוע דיזל. בתמונה: אב־טיפוס מבצע "נסיעת מבחן" עם מנוע דיזל דו־בוכנה, 4 פעימות ו־25 כוח־סוס, ביוני 1922

להרשות לעצמם - לנוע בפאר ובהדר בדרכים לא סלולות. ה־G1 הוחלפה על־ידי ה־G4 בשנת 1934 והעיקרון היה דומה. בשנת 1939 העניק היטלר לרודן הספרדי פרנקו מכונית מדגם זה כמתנה, ואחרי שיפוץ יסודי ומקיף היא נמצאת בשימוש בבית המלוכה הספרדי עד עצם היום הזה. בין השנים 1938-1941 יוצרו כמעט 400 יחידות של ה־G5 - רכב שטח עם ארבעה גלגלים - כולם מונעים, ועם היגוי כפול. הרכב יועד לשמש משלחות מחקר, ציידים בעלי ממון ומהרגלות עשירים ברחבי הודו.

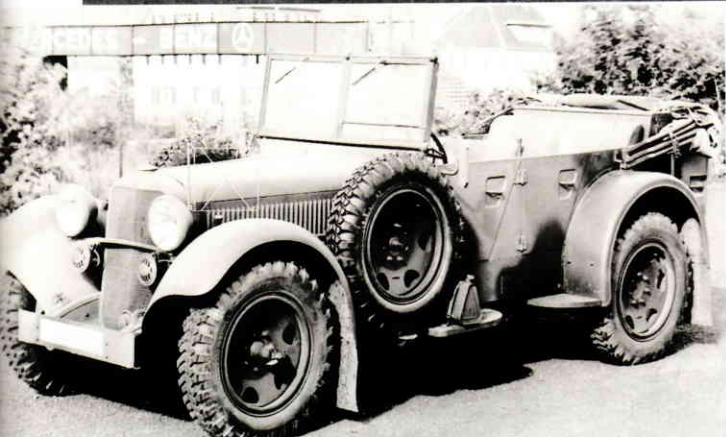
במלחמת העולם השנייה יוצרו כלי רכב רבים כפולי הנעה או בהינע 6X6 למטרות צבאיות, בכלל זה משאיות קלות וכבדות, נושאי גייסות, רכבי סיור, רכבי פיקוד ועוד. תקופה אפלה זו בהיסטוריה הגרמנית היוותה כר פורה לפיתוח ולרכישת עוד ניסיון בשטח גם עבור חברת מרצדס-בנץ. החברה הוותיקה ייצרה כל־י־רכב צבאיים (כמו כל יצרניות הרכב הגרמניות בשנות המלחמה) המיועדים רובם ככולם לשטח, כאשר באמתחתה ניסיון ארוך בשנים בייצור טרקטורים ובייצור משאיות מסוגים שונים, וכמובן ובעיקר ניסיון מתמשך בייצור מכוניות מכל סוג ולכל מטרה - מקומפקטיות זולות יחסית, עבור בלימוזינות פאר וכלה במכוניות מרוץ מצליחות במסלולים.



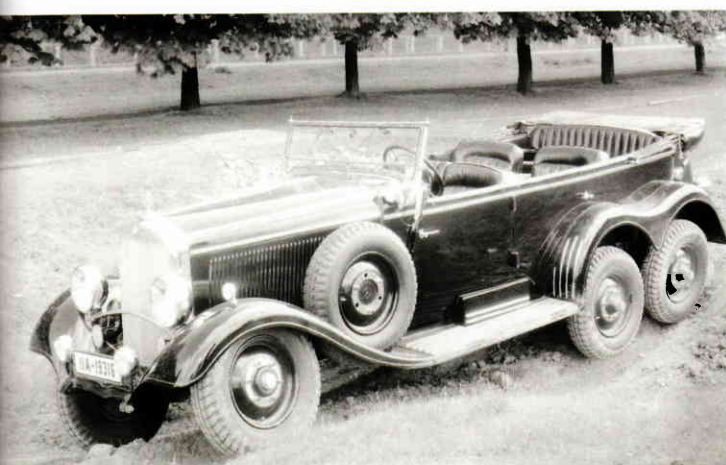
דגם ה־G1 משנת 1926, המרצדס הראשונה לשטח; יוצרה על בסיס לימוזינת כביש מפוארת שחלקה האחורי הוארך בכדי להכיל סרן נוסף. ארבעת הגלגלים האחוריים הוגלו והעניקו לרכב העשירים דגם יכול עבירות שבתקופתה היתה מוכרת רק באגף הטרקטורים הכולן ומתפתח בחברה



Mercedes-Benz G5 (Geländewagen) ה-5 הושק בתערוכת לונדון בשנת 1937 ויוצר עד שנת 1941 בכמעט 400 יחידות. היה זה רכב שטח מפואר, משוכלל ועתיר יכולות. בין היתר צויד ה-G5 בשלושה דיפרנציאלים ננעלים, מתלים נפרדים, היגוי כפול, הנעה כפולה קבועה ומנוע 4 צילינדרים בנפח שני ליטר. המנוע הזה ייצר 45 ומאוחר יותר 50 כוח-סוס, שהצליחו להשיג לרכב הכבד (1.9 טון משקל עצמי) מהירות מרבית של 85 קמ"ש



Mercedes-Benz 320WK רכב מפקדים קרבי ששימש את הפיקוד הנאצי בין השנים 1936-1939



מרצדס-בנץ G4 משנת 1939. המכונית המצולמת שופצה בקפידה על-ידי מחלקת הקלאסיות של מרצדס ונמצאת כיום בבעלות בית המלוכה הספרדי. הרכב המצולם - ממנו יוצרו 57 עותקים בלבד - הוענק לרוזן הספרדי פרנקו על-ידי היטלר ונמצא כיום במצב כמו חדש

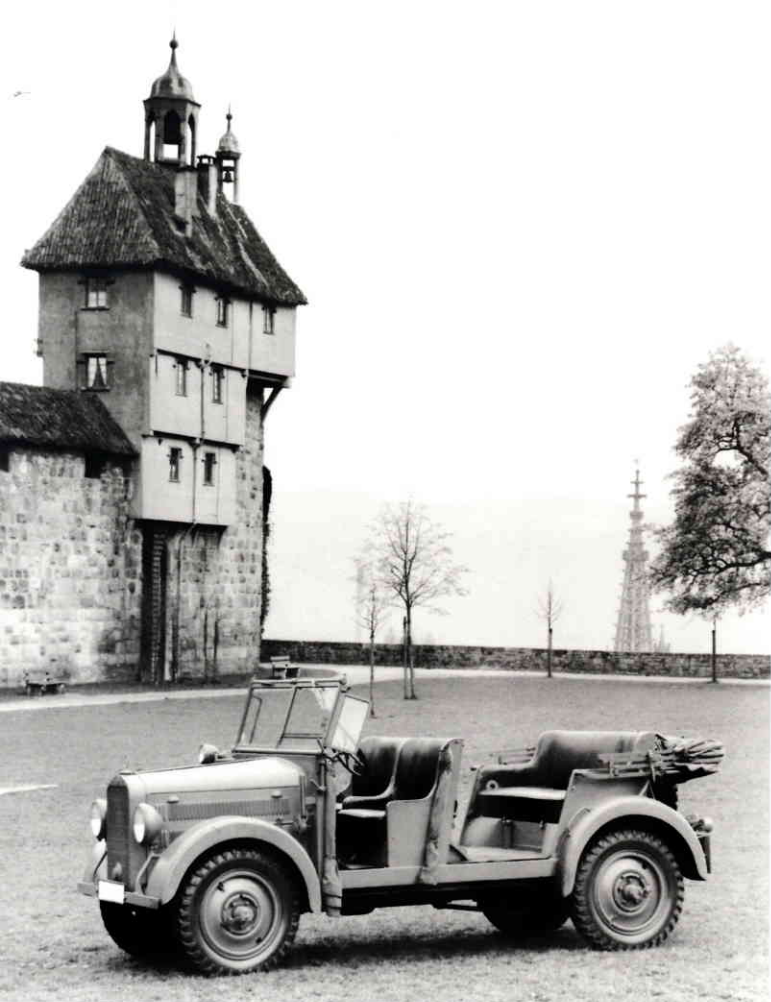
אונימוג נולד

עם שוך הקרבות מצא עצמו אלברט פרידריך, ראש מחלקת האווירונאוטיקה והאחראי על פיתוח מנועי מטוסי הקרב אותם ייצרה מרצדס במהלך מלחמת העולם השנייה, מובטל לחלוטין. מובטל מעבודה אבל שופע רעיונות. המהנדס המוכשר חזה את הדרישה לרכב עבודה קשוח, רב-תכליתי ופשוט-מכלולים ואז הגה את הרעיון לייצר כלי רכב שיהיה בן כלאיים של טרקטור עם משאית קלה, שיהיה מסוגל לנסוע גם בשטח וגם על הכביש, ובה בעת יהיה גם זול, אמין ורב-שימושי. פרידריך תכנן את הרכב והעביר את הייצור לידי האחים בורינגר, שמפעלי המכוניות והפלדה שלהם נפגעו במהלך המלחמה רק באופן מינורי, והיו מסוגלים לייצר כלי רכב חדש.

לבן הכלאיים המוטורי הזה אנחנו קוראים אונימוג, ראשי תיבות של UNiversal-MOtor-Geraet, שפירושו שמו כלי ממונע רב-שימושי, והוא יצא לראשונה את שערי מפעלי האחים בורינגר במרץ 1949 והתבסס על מכלולי משאיות מתוצרת מרצדס ועל חלקי כלירכב של הצבא הגרמני שנותרו לאחר המלחמה כאבן שאין לה הופכין.

תוך זמן קצר עלה הביקוש על יכולת הייצור של מפעלי האחים בורינגר ונדרשה השקעה כספית גדולה להרחבת פס הייצור. במקביל, החלה מרצדס-בנץ להתאושש ולשקם את מפעליה ובשנת 1951 החל ייצור האונימוג במפעלי מרצדס-בנץ שבגנגאו.

האונימוג שימש כרכב חקלאי, תחליף לטרקטור, כמו גם בכל מקום בשטח בו התנאים קשים, בו נדרשה היכולת להוביל מטען, לגרור או להתנייד. את הדחיפה המשמעותית ביותר קיבל האונימוג בשנת



ה-Mercedes-Benz 170VK מבוסס על גרסת הטנדר של ה-170V (ראו תמונה בתחתית העמוד) ויוצר כמעט 20 אלף עותקים בין השנים 1938-1942 עבור יחידות הצבא הנאצי. ה-170VK צויד במנוע 4 צילינדרים בנפח 1.7 ליטר שייצר 38 כוח סוס. הרכב הקל (1.23 טון) היה מסוגל לשאת מטען במשקל 425 ק"ג ולנוע במהירות מרבית של 90 קמ"ש. מערכות ההינע הכפול הפשוטות הוכיחו אמינות ושרידות בתנאים קיצוניים ושופרו במהלך השנים

1955, עם השקת סדרה S. היה זה האונימוג הראשון שנשא את סמל מרצדס וחיש מהר הפך למבוקש ביחידות צבא ברחבי העולם. האונימוג המצליח מכולם יוצר - עם עדכונים מתבקשים ובמגוון אדיר של גדלים, תצורות וסוגי מנועים - עד שנת 1980.

כור מחצבתו ונסיבות הולדתו של האונימוג היו לגורמים המעצבים של אישיותו ואופיו, והם טבועים בגנים שלו עד היום. כרכב שקם מתוך אפר והריסות המלחמה הוא חייב היה להיות קשוח, חזק, רבי-יכולות, אמין ושוורד. במרוצת השנים האונימוג השתפר, התעדכן והשתכלל והפך לאגדה מוטורית עוד בחייו. האונימוג היה לשם נרדף ליכולות מדהימות בכל תוואי שטח, ולרכב שעושה את העבודה במקומות ובתנאים ששום רכב אחר לא יכול להם.

במקביל, במשך השנים, התמחו במרצדס-בנץ (עם וללא קשר לאונימוג) בייצור מגוון עצום של משאיות, בכללן כאלה המיועדות לתנועה בשטח בהינע 4x4 ועד 8x8 (4 סרנים, 8 גלגלים מונעים). משאיות אלה כללו נעילות דיפרנציאל רוחביות, יחסי העברה נמוכים, נעילות מרכזיות והפחתה בטבורי הגלגלים. אגב, בשנת 1972 יישמה מרצדס-בנץ את הרעיון המקורי שעמד מאחורי תכנון האונימוג והשיקה ליין רחב של טרקטורים בשם MB-Trac. טרקטורים אלה מוצבו מייד בחזית הטכנולוגיה בתחום, וקשה היה למצוא "כר ניסויים" דורשני ותובעני יותר מטרקטור חקלאי גדול וחזק לבחון מערכות הינע, יחסי העברה, תיבות הילוכים, שלדות, עומסים וכל מדד אחר החשוב לפיתוח ושכלול כל-ירכב המיועדים לשטח.

כובשים את הפסגה

הכניסה לעולם רכבי הכביש-שטח כפי שהם מוכרים לנו כיום הייתה בפברואר 1979, עם השקת ה-G-Wagen במהדורתו המודרנית. עוד בשנת 1973 החלה מרצדס-בנץ, בשיתוף מומחית מערכות ההינע האוסטרית שטאייר-פוך, בתכנון "רכב שטח המתאים לשימושי פנאי כמו גם לפעילות אינטנסיבית בתנאי שטח קיצוניים". סדרה 460



הטנדר 170V יוצר כמעט ללא הפסקה בין השנים 1937-1946 והוצע גם בגרסאות כפולות הנעה



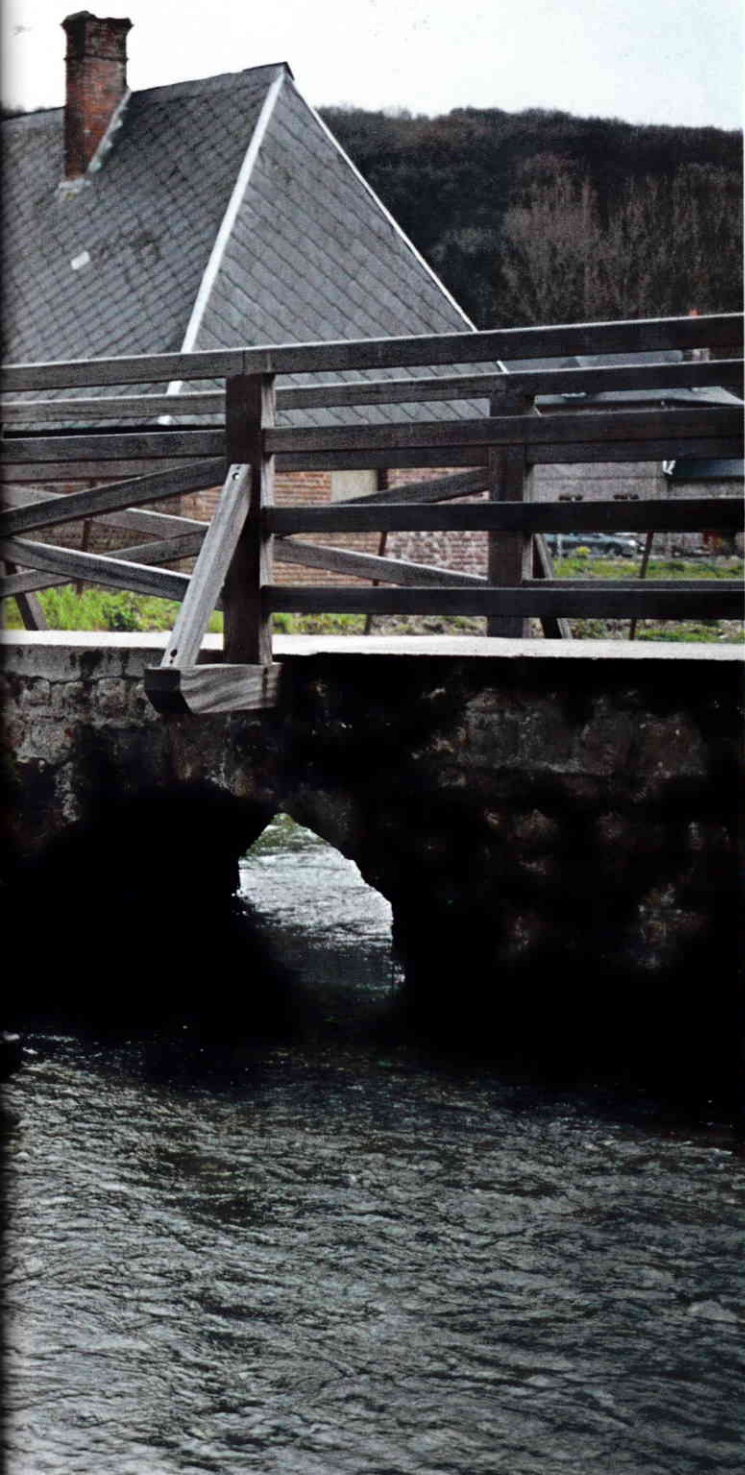
בשנת 1955 הושקה סדרה S של אונימוג, הראשון לשאת את סמל הכוכב של מרצדס. ה-S הוצע בכמה גדלים ואורכי בסיס גלגלים והפך פופולארי ומבוקש ביחידות צבאיות ברחבי העולם, מה שגרם ל"התפשטות" המהירה על-פני הגלובוס ולשנות ייצור ארוכות (עד שנת 1980)



ה'אונימוג' הראשון יוצר על-ידי האחים בורנגר עבור מרצדס-בנץ. בסה"כ יוצרו 600 עותקים בין השנים 1949-1951, אז הועבר הייצור למפעלי מרצדס המשוקמים, במקביל לעליה חדה בביקוש לרכבי השטח/טרקטורים הקשוחים הללו. הדגמים הראשונים צויזו במנוע עם 25 כ"ס, שהספקו צמח מאוחר יותר ל-30 כ"ס



הסדרות 10 ו-15 (בתמונה) ו-140ט הושקו בשנת 1992 והיו חור ההמסך המהפכני לדגמי האונימוג הקומפקטיים והבינוניים. היו אלו המשאיות הנכונות לשטח המשוברנות בעולם בשעתן, טל ארנסט פור אפילו נעילה, יחסי העברה, מתני אוויר, כננות, יציאות חזל הידראולי, יציאות משמל וכל תוספת אחרת שיכלה לתתם לרוב השימושים של רכבי שטח קטנים או



סדרת המשאיות Actros שהושקה בסוף 1997 כוללת גם גרסאות המיועדות למשימות קיצוניות בשטח קשה לעבירות, כולל דגמים עם מערכות הינע 8x8. מרצדס-בנץ תמיד נחשבו כמובילות בתחום המשאיות בכלל, במשאיות לשטח בפרט

שהיא הסדרה הבסיסית, הקשוחה והספרטנית יותר של ה-G, המיועדת לשימושים צבאיים ואזרחיים בתנאי שטח קיצוניים ולעבודה קשה. דגמים אלה משמרים את השם המפואר של דגמי ה-G של מרצדס-בנץ ומתחרים מול גרסאות העבודה הבסיסיות של לנד-רובר, UMM הפרטוגלי, URI מנמיביה, URO הספרדי, אוברלנד הצרפתי ויצרניות נוספות המתמחות ברכבי שטח "בסיסיים" וקשוחים.

בשנת 1997 נחשף בארצות הברית דגם ה-ML, שנה לאחר הצגת מכונת התצוגה AAVision עליה הוא מתבסס. ה-ML היה, ועודנו, רכב כביש-שטח "רך", משמע: יכולותיו טובות יותר על האספלט

יוצרה ונמכרה עד סוף שנת 1989, כאשר תחנוני מעריצי הדגם הובילו להשקת סדרה 468 המעודנת והמפנקת יותר.

הקשיחות והיכולות של דגמי ה-G הראשונים מיצבו את מרצדס בחזית יצרני רכבי השטח הקשוחים בעולם, ויצרנים ותיקים כמו לנד-רובר, טויוטה וג'יפ מצאו עצמם רודפים אחר ה-G האיכותי והמתקדם ונדרשים להתמודד עם מוצר באיכות וברמה שלא תמיד היה ברור מהיכן נשאבה. בדגמי ה-G יישמה מרצדס את כל שהיא יודעת בייצור כלירכב לשטח, ויחד עם שותף כמו שטאיר-פוך, הנחשב למוביל בעולם בתחומו, יצרו נוסחה שקשה להביסה.

דגמי ה-G המודרניים הפכו לאגדה לא פחות מפורסמת ומוכרת מאגדות שטח אחרות, וותיקות בהרבה ועם היסטוריה עשירה ומפוארת יותר. ב-G ה"חדש" (סדרה 463) הוצעה הנעה כפולה קבועה ועיצוב פנים שדמה יותר למכונית משפחתית מאשר לזיכרונות מהטרקטורים שאפיינו את ה-G הראשון.

לצד הגרסאות האזרחיות והמפנקות שתפסו באיטיות אך בביטחה את מקומן של הגרסאות הבסיסיות, מוצעת מאז שנת 1992 סדרה 461



240 GD משנת 1979 – סדרת ה-"G" הראשונה – מופילה נציגה לדור ה-"G" השני (הושק בשנת 1989) במסלול ניסויים של מרצדס-בנץ. קשיחות, שרדות ואמינות הדגמים הספרטניים הראשונים בנו את השם המיתולוגי שנוצר לסדרת רכבי השטח של מרצדס. אזורי הפינוק והנוחות והממשים רכי העוצמה הגיעו מאוחר יותר

מכתירים אותו כ"רכב השטח הטוב בעולם". אנשי מרצדס מודעים היטב לתדמית הנכונה אותה מביא ה-G לקונצרן, בדיוק כפי שבלנד-רובר לא יוותרו כל-כך מהר על ייצור הדיפנדר הבסיסי והקשוח, שבלעדיו יתקשו דגמים כמו הדיסקאברי, ולבטח הפרילנדר העדין יותר, לקבל את התדמית ואת ההילה הנכונות לרכבי שטח.

דגם ה-G של מרצדס הוא תזכורת חיה ליכולות השטח של מכוניות מרצדס-בנץ, ולמורשת הארוכה והמפוארת של יצרן הרכב הוותיק בעולם בשטח.

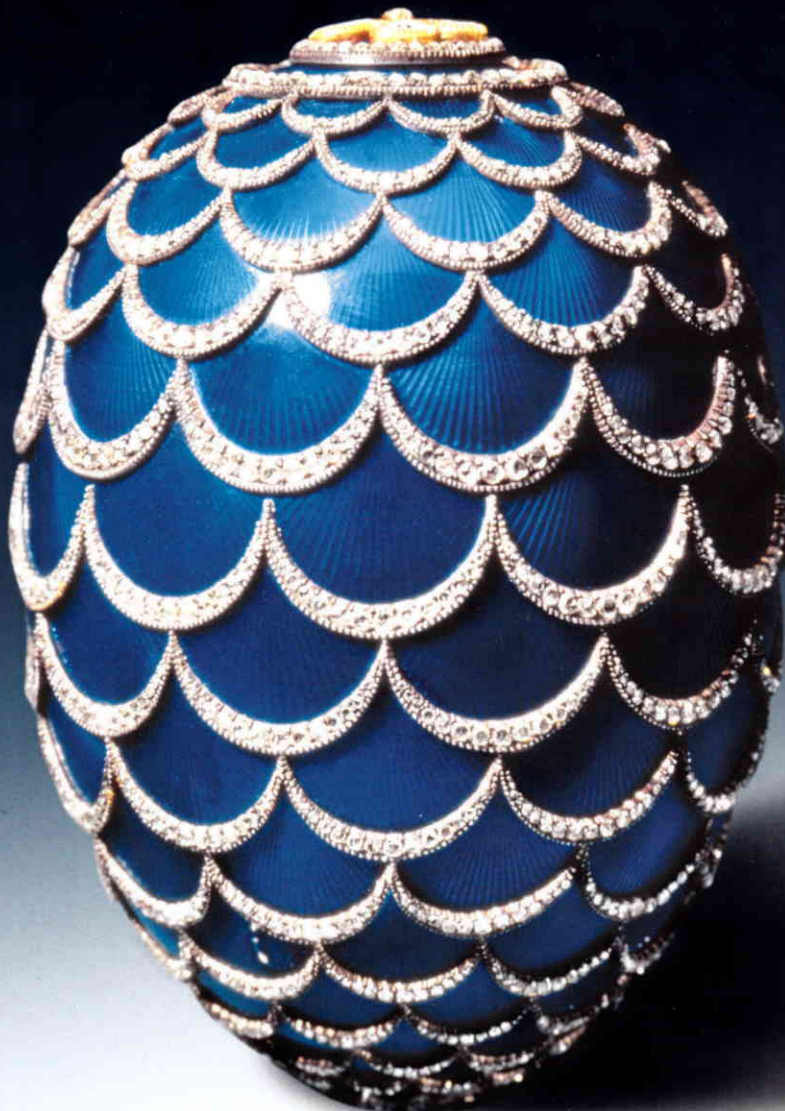
מאשר מחוצה לו. כיום, לאחר השקת הדור השני של הדגם (כשבתווך, בשנת 2001, נעשתה מתיחת פנים ושדרוג מקיף), מציעה מרצדס SUV "רד" אבל עם יכולות שטח טובות שנוערות ומתבססות על טכנולוגיה מתקדמת נתמכת אלקטרוניקה ומחשוב.

בחזרה לעתיד

במקביל להשקת ה-GL הענק והאולטרא-מפואר מדגישים במרצדס-בנץ את העובדה כי ה-G ימשיך להיות מיוצר. במרצדס לא רק נהנים מביקוש מתמיד לרכב שטח קשוח ועטור תהילה כמו ה-G שרבים

פברז'ה אומן צורפות גאון

נודע בזכות ביצי הפסחא המעוטרת,
מלאכת מחשבת של תכשיטנות עדינה ומורכבת
שייצר עבור משפחת הצאר.
איש לא הצליח לחקות את ביצי הפסחא המקוריות,
וכיום נותרו בעולם רק 50 מהן.



Unlike any other.



Mercedes-Benz

להזמנות דגמי 2007 ולפרטים: כלמוביל בע"מ יבואנים וסוכנות ראשית מרצדס בנץ וסמארט בישראל. אולמות תצוגה כלמוביל - ת"א: רח' השלושה 2 (בסמוך להיכל נוקיה), טל': 03-6380808. חיפה: רח' יפו 145, טל': 04-8522233. ירושלים: רח' האומן 9, אזור תעשייה תלפיות, טל': 02-6799703. סוכנים מורשים - סוכנות רינאוי, נצרת: טל': 04-6519991. סוכנות קאר דיל, באר שבע, רח' חיים יחיל 3, טל': 08-6237237. ההטבות בהתאם לתקנון החברה. טרייד אין באמצעות אוטו דיל. אזור תעשייה כפר כנא, טל': 04-6519991.