האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 77 • ספטמבר 2011

רובו של הגליון - מוקדש לתעשיית הרכב הבריטית

Leyland Ashdod Israel

בני הספל מגלה לקוראים שהנציג הבריטי הבולט ביותר בתעשיית הרכב בארץ היה מפעל שלם שכמעט נשכח, "**ליילנד אשדוד**" - מפעל של ממש עם קווי ייצור, חלקים מתכנון מקומי ועבודה של הפועל העברי בשירות הוד מלכותה. (עמ' 8-10).

גליון חגיגי ראש השנה תשע"ב

כמו בכל שנה, מתכנסים במתחם המירוצים הסמוך לעיירה **Silverstone** במרחק של כשעה צפונית ללונדון, 800 רכבי מירוץ קלאסיים נדירים ויקרים, המתחרים ב-33 מירוצים סביב השעון על פני שישי-שבת-ראשון. ביקשנו מאלדד נבו לסקר את האירוע (עמ' 12-14).

קובי מילוא מספר על ההיסטוריה של דיימלר, לא של החברה הגרמנית המהוללת, יצרנית מכוניות המרצדס, אלא גילגול נוסף של השם המפואר - "**דיימלר הבריטית**" (עמ' 18-21).

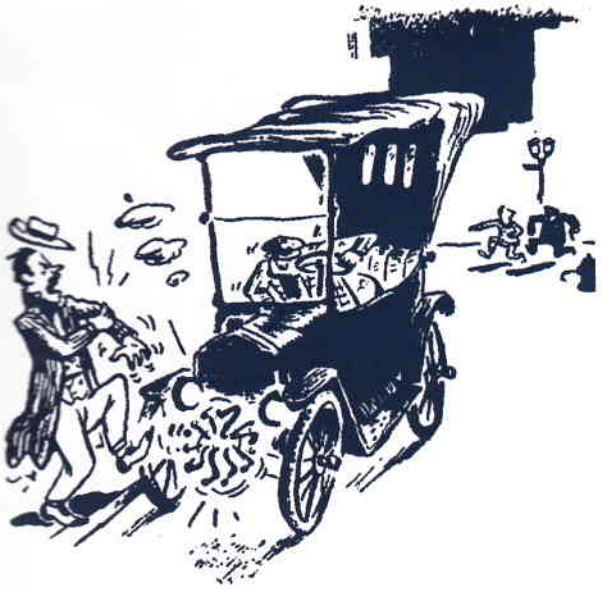
בני גרומר סוקר 50 שנה ליגואר **E-Type**. אגב, אחת כזו נמצאת בבעלותו, גם סיפורה מסופר שם (עמ' 16-17).

ועוד בגליון: קובי מילוא, "שרוט MG עם קבלות", כותב על תולדות המותג - אז והיום (עמ' 22-25)
30 שנה ל"דלוריאן", רכב עתידני שהפך לאגדה עוד בחייו. רון פז (עמ' 4-6)
על ארוע המועדון בכרמיאל (עמ' 15).

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמותה רשומה מס' 580335990)
ועד המועדון: דרור בריל, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוין, יורם מקובר, ראובן נזירי, נחום קדמיאל.
חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואחים לוין ז"ל
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נוף
פעילי המועדון והעמותה:
יו"ר - נחום קדמיאל
מ"מ יו"ר - זמי לוין
דובר המועדון - רון פז
גזבר המועדון - יורם מקובר
אחראי ארועים - זמי לוין
אחראי השקות - מתניה הלוי
אחראי גיוס תרומות וחסויות - דרור בריל
ועדת כספים: יורם מקובר, מנחם ניר וסמדר רחמים
צוות טכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא ואריאל עזיזי

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו
וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון
חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - בני הספל
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי
רכזי אזור הצפון - אמוץ דור ועדי גולדנברג
רכז אזור השפלה - קובי בן-ניסן
רכז אזור השרון - גידי אשכנזי
רכז אזור ירושלים - אילן גורן
אחראי אופנועים - בועז איתן
רכז קשרי קהילה - יורם דוקטורי
קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל
אחראי לשינויים בתקנון - מנחם ניר
אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור
בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, עמיר הלוי ודורון סגל
עורך "האבטומוביל" - בני הספל
מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג
משרדי המועדון
כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net
שעות פתיחת המשרד: ימים א'-ה'
מענה טלפוני: ב', ג', ד', ה'- בין השעות 10:00-13:00;
א' - מענה טלפוני בין השעות 19:00-16:00
ובערבי חג בין השעות 09:00-11:00.
מועדון החמש באינטרנט
אתר האינטרנט: www.5club.org.il
אחראי האתר: צביקה תמרי
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל וחן פרחי
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש
עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה
צילומים: בני הספל, יונתן גוטמן, אלדד נבו, קובי מילוא, שלי קליין עידית בן הרוש, בני גרומר וצביקה מרגלית
כל הזכויות שמורות

מנואלה | בני הספל



חברים יקרים,

חוברת זו מוקדשת ברובה לבריטניה הגדולה. בריטניה שלפני הדוכסית קייטי והדוכס וויליאם, בריטניה שניהלה אימפריה שבה השמש לא שוקעת, בריטניה של תעשיית רכב מפוארת שחלפה לה. כי מה נשאר מהשם "ליילנד" - מפעל בהודו? ומה נשאר מ"אוסטין" - ה"אמבסדור" ההודית? ומ"מיני" - מותג שעבר ל"הונים"?

פעם "אוטו אנגלי" היה מותג, עוצמה, פאר לצד ספורטיביות. מיני ליד משאית "קונטרקטור" אימתנית שלא לדבר על ה"קומותיים".

תקופת המנדט השאירה לנו כמה שרידים בצורת מכוניות שנהוגות על ידי חברינו וסתם התעניינות ששיאה הוא באירוע השנתי ב"ביולי". וכמובן את ה"סוסיתא" שהבסיס שלה אנגלי למהדרין...

לכן חשבנו לשקף את ההוויה הזאת בגליון שלפניכם. אז יש כאן על ה- E-Type שחוגגת 50 שנה, על מפעל "ליילנד" בארץ. על MG האהובה על כולנו, על התכנונים הבריטיים הביזאריים של "אוטוקארס", על מרוץ "סילברסטון" המזכיר לאנגלים עצמם את העבר המפואר שלהם וכתבה נרחבת על מותג הפאר הבריטי דיימלר.

כמובן שבלי מה שקורה אצלנו אי אפשר ותקיעת היתד בכרמיאל מובאת כאן במילים ותמונה.

קריאה נעימה

בני הספל

דבר היו"ר

נחום קדמיאל

חברים יקרים,

הקיץ חלף עבר לו, ואנו נמצאים בפתח תקופת התחדשות. זו תקופה טובה להנות מכלי הרכב שלנו, ולהשלים את האירועים שנדחו בגלל הקיץ החם.
לפנינו שני אירועים מרכזיים: הטיול לנצרת (אני מקווה שהאבטומוביל יגיע לידיכם לפניו), ואירוע סוף הקיץ המסורתי בפארק הלאומי בר"ג, בחול המועד סוכות.
גם השנה נשתדל לצקת תוכן מעניין לאירוע סוף הקיץ, גם לטובת הדור הצעיר, וגם לחברים המבוגרים.
הצלחת האירוע תלויה בהתארגנות הנכונה מראש, ולכן אבקשכם להירשם בהקדם במשרד המועדון.

***

מאז פרסום האבטומוביל האחרון, קיימנו מס' רב של אירועים, השקות, מפגשים אזוריים מיוחדים, כגון פתיחת סניף בכרמיאל, האירוע ב"אלוויס", מפגשי נשים בנוקיה ובמקומות נוספים, ערב חברתי בסינמה סיטי בראשל"צ, אירועים לטובת הקהילה, ימי הולדת, וכמובן מפגשי יום שישי מסורתיים.
בתקופה האחרונה ראינו מעורבות גבוהה יותר של בני/בנות זוג של החברים, באירועי המועדון בכלל, ובמפגשים המיוחדים של לנשים. תודה לכל העוסקות בארגון ובקיום המפגשים הללו.
אין לי ספק שפעילויות מבורכות אלה תורמות להווי המשותף של משפחות החברים, ולתחושת האחדות והחברותא.
אני מבקש לציין שלא תמיד ולא הכל מתנהל על מי מנוחות.
ועד המועדון הנבחר שוקד לעשות כמיטב יכולתו, כדי להתמודד עם הקשיים ולפתור אותם. הועד רואה את תפקידו ושליחותו לייצג את רצון רוב החברים במועדון.
זו הזדמנות להביע את הערכתי לוועד המועדון , לוועדת הביקורת, לבית דין החברים, לרכזי המפגשים ולכל בעלי התפקידים שמבצעים את עבודתם בהתנדבות, ומשקיעים ממיטב זמנם ומרצם לטובת המועדון. אני מבקש להודות גם לסמדר, מנהלת משרד המועדון, ולבני, גידי וקובי על ההשקעה בהכנת האבטומוביל.
לאחרונה התחלנו במהלך לשדרוג אתר האינטרנט של המועדון. אני מקוה שבקרוב נסכם את התכנים, והאתר המחודש יעלה לאוויר.
אני מבקש לאחל לחברים ולבני משפחותיהם שנה טובה ומוצלחת, שנת אספנות וחברות טובה, שנת בטחון, שלום וצדק חברתי, ומימוש המשאלות של כל אחד, גם בתחום כלי הרכב.

חג שמח ושנה טובה
שלכם - נחום

שנה טובה ומתוקה

לחברי "מועדון החמש" ולכל בית ישראל
מאחלים:
היו"ר - **נחום קדמיאל**
חברי הוועד - **זמי לוין, יורם מקובר, בני הספל, מתניה הלוי, דרור בריל וראובן נזירי**
ומזכירת המועדון - **סמדר רחמים**

בחזרה לדלוריאן

● ל"דלוריאן" הנצחית מ"בחזרה לעתיד" מלאו 30, והיא זכאית לעשות עלייה ● רכב הספורט העתידני עם כנפי שחף וגוף פלדה ללא צבע יוצר רק ב-9,200 יחידות והפך לאגדה עוד בחייו ● איך נולד המותג ולאן נעלם? ואיך אפשר להזמין דלוריאן 2011 חדשה מהמפעל... ● רון פז

דלוריאן - אגדה עוד בחייה.

גיל 11 הוא כנראה גיל נכון לפתח חלומות שילוו אותך כל החיים. כך הייתי ב-1985, יושב מול המסך הגדול של הקולנוע וצופה בסרט ששבה את ליבי: "**בחזרה לעתיד**". כמה רציתי להיות מייקל ג'יי פוקס, לנסוע בזמן, לנהוג ברכב עתידני כמו הדלוריאן וגם לחיות בשנות ה-50 עם המכוניות המופלאות של התקופה. הייתי מוכן בינתיים להסתפק גם בדברים היותר קונבנציונאליים של כוכב הסרט, כמו להיות פופולארי בקרב הבנות או אפילו שגם לי תהיה קערת חטיפים בחדר, ממש ליד השעון המעורר...

קשה מאוד להעריך את מקומו בהיסטוריית הרכב של המותג קצר הימים "דלוריאן", לולא כיכב בטרילוגיה של "בחזרה לעתיד". מה שבטוח הוא, שלא מעט ילידי שנות ה-70 היו מאושרים לשים ידם על מכונית כזו, ולהאיץ ל-88 מייל בשעה. כעת גם הישראלים יכולים: המותג הושק ב-1981, מלאו לו השנה 30 והוא רשאי להפוך לרכב אספנות ישראלי כשר למהדרין. זו הזדמנות טובה לספר על הכלי, שגם אחרי 30 שנה עוד נראה עתידני עם גוף מפלדת אל חלד ודלתות כנפי השחף (Gull wing).

ג'ון דלוריאן האמריקני היה בשנות ה-60 מהנדס ראשי של חטיבת **פונטיאק בג'נרל מוטורס**, ובין היתר חתום על תכנון רכבי השרירים פונטיאק פיירברד, GTO ופונטיאק גראנד פרי. ב-1969 מונה למנהל חטיבת שברולט, והוביל את תכנון וייצור שברולט נובה ושברולט וגה. ב-1972 כבר מונה לסמנכ"ל ג'נרל מוטורס כולה, וקידומו לפסגה נראה ודאי. אלא ששנה מאוחר יותר, בגיל 48, התפטר במפתיע מ-GM כדי להגשים חלומות פרטיים והקים את חברת דלוריאן מוטור קומפני (DMC).

בסוף 1976 הוצג האב-טיפוס הספורטיבי הראשון של החברה: DMC-12 (למה 12? כי תומחרה במקור ב-12 אלף דולר), עם גוף עשוי כולו פלדת אל חלד, ושתי דלתות הנפתחות כלפי מעלה כמו כנפיים. המכונית צוידה במנוע אחורי מסוג דוברין 6 צילינדרים של רנו - מנוע הזרקה בנפח 2,850 סמ"ק שייצר 170 כ"ס, אם כי התקנות האמריקניות שחייבו ממירים קטליטיים הורידו את ההספק ל-130 כוחות סוס מאכזבים. ג'ון דלוריאן היה איש גבוה (1.93 מ')

חלודה? אין דבר כזה. שריטה? קח סקוטש-ברייט ושפשף עד שתעלם. ייחודיות? פתח את הדלתות כלפי מעלה, ותרגיש כמו בלמבורגיני. חלפים? הזמן חדש מהמפעל.

רשימת ממתינים ארוכה הצטברה במפעל, עם הצעות של עשרת אלפים דולר מעל למחיר המחירון.

ותכנן מכונית מרווחת שתתאים למידותיו, אך כיוון שלרכב לא היה מושב אחורי, המידות הכלליות אף מעט קטנות יותר ממשפחתית של ימינו: אורך של 4.22 מ' עם בסיס גלגלים של 2.41 מ'. משקלה 1.23 טון.

מנוע רנו, רשימת ממתינים

מענקים נדיבים של ממשלת צפון אירלנד הביאו להחלטה להקים את המפעל של דלוריאן ליד בלפאסט. רנו הצרפתית החלה לבנות את המפעל המודרני והמצוייד בסוף 1978, אך קשיים הנדסיים ובעיות מימון דחו את בניית המכוניות עצמן - ה-DMC-12 הראשונה התגלגלה מפס הייצור רק בינואר 1981, ונמכרה בארה"ב ב-25 אלף דולר (שווה ערך ל-60 אלף דולר ב-2011). למרות הביצועים המאכזבים ממכונית ספורט שחולקת מכלולים עם ה"לוטוס", הקהל אהב אותן. רשימת ממתינים ארוכה הצטברה במפעל, עם הצעות של עשרת אלפים דולר מעל למחיר המחירון.

הדלוריאן הוצעה מהמפעל רק עם שתי אופציות: גיר רגיל 5 הילוכים או אוטומאטי 3 הילוכים, וצבע ריפודי עור אפור או שחור. ציוד סטנדרטי כלל מושבי עור, מזגן, חלונות חשמל, נעילה מרכזית, מראות חשמליות, רדיו טייפ, הגה טלסקופי ומפשיר אדים. ההצלחה הייתה קצרה. החברה נקלעה לקשיים כלכליים חמורים ובסוף 1982 החלה בהליכי פשיטת רגל. המכוניות האחרונות יוצרו בדצמבר 1982, ובסך הכל ירדו מפס הייצור רק 9,200 יחידות של המודל היחידי שאי פעם נבנה ע"י חברת דלוריאן - ה--DMC 12. שינוי של מספרי ה-VIN במהלך 1982 הביא לכך שהמכוניות האחרונות שנבנו שווקו כשנת מודל 1983. עם זאת, ההבדלים בין המכוניות הראשונות לאחרונות היו מזעריים, והתבטאו בעיקר בשינויי עיצוב קלים במכסה המנוע.

***

גם היסטוריה קצרה זו אפשרה בניית דגמים מיוחדים שהפכו ללהיט בקרב אספנים. 16 מכוניות בלבד יוצרו עם הגה ימני, שתיים צוידו עם מנוע טורבו כפול ושלוש היו לא פחות מאשר מצופות זהב 24 קאראט! לרגל חג המולד 1981, דלוריאן ואמריקן אקספרס תכננו קמפיין משותף ללקוחות הזהב, והציעו 100 מכוניות מצופות זהב במחיר של 85 אלף דולר. רק שתיים נמכרו, ומוצגות כיום במוזיאונים ברינו נבאדה ובלוס אנג'לס. אז איפה השלישית? המפעל חויב לייצר חלקי חילוף למכוניות הזהב, ועם סגירת המפעל נשארו חלפים אלו במחסן. הרכיבו מהן את הדלוריאן האחרונה, מוזהבת כמובן, אלא שהייתה חסרה דלת אחת... לקחו דלת רגילה וציפו אותה בזהב, אך התוצאה הייתה הבדלי גוון וטקסטורה מול שאר חלקי הרכב - ממש סוג ב', לא להתקרב! מי שמוכן לקחת את הסיכון ישמח לדעת שהיא מוצעת למכירה במרילנד תמורת רבע מיליון דולר.

דלוריאן - שוק המשומשות פורח. (משמאל) מתוך הסרט "בחזרה לעתיד".

הקאמבק המדהים

החלום עדיין כאן. בשנת 2007 הודיעה DMC טקסס שהמכונית תחזור לייצור מוגבל של כ-20 יחידות בשנה, החל מ-2008. הן נמכרות בהחל מ-57,500 דולר, ו-80% מהחלקים שלהן הם חלקים מקוריים שנרכשו מעודפי המפעל האירי שנסגר - חלקים משנות ה-80! איך קרה הנס הזה? יזם טקסני בשם סטפן וויין רכש ב-1995 את הזכויות על המותג ואת כל מלאי החלפים מהמפעל, והקים מפעל חדש ביוסטון. הוא מרכיב מכוניות זהות למקור מחלקי NOS ו-OEM, משלים מה שצריך - ומגשים חלומות... באתר החברה, delorean.com, ניתן להזמין דלוריאן "חדשה" לפי מפרט אישי, ממש להרכיב את הרכב לפי טעם, לראות ולא להאמין. מעניין איך המכס הישראלי יתייחס אליהן.

שוק הדלוריאן המשומשות פורח. באתר **eBay** ניתן למצוא בין 5 ל-10 יחידות למכירה. בעלים מקורי של הרכב מציע כעת את רכבו, 1981 עם 57 אלף מייל, למכירה מיידית ב-19,500 דולר. המחיר לרוב גבוה יותר, במיוחד עבור אלו שעברו "התאמות" מטורפות ברוח "בחזרה לעתיד" - אי שם בין 20 ל-50 אלף דולר, אך לא פעם עם קילומטראז' מגוחך של אלפי מיילים בודדים. חלודה? אין דבר כזה. שריטה? קח סקוטש-ברייט ושפשף עד שתעלם. ייחודיות? פתח את הדלתות כלפי מעלה, ותרגיש כמו בלמבורגיני. חלפים? הזמן חדש מהמפעל. אמריקה המופלאה, עם ארבעה גלגלים ושתי כנפיים.

www.mg-israel.co.il

UPGRADE TO BUSINESS

אתה מוזמן לשדרג לרכב העסקים הראשון בעולם

MG550 מזמינה אותך לשדרג למחלקת עסקים
בהצעה שקשה לסרב לה ובנוסף, ליהנות מ:

- מנוע 1.8 טורבו
- גג נפתח
- כיוונון חשמלי למושב הנהג
- מפתח חכם
- מושבי עור
- מערכת מולטימדיה
- חישוקי סגסוגת קלה
- כפתור שירות און-ליין
- התחייבות לרכישה חוזרת

999₪ x 36 תשלומים בחודש*

לנסיעת מבחן שתגיע עד אליך
3350 *

Make the Difference

קאר איסט
מקבוצת לובינסקי

*תשלום מקדמה 40,000₪, לפי ריבית של P - 4.74, תשלום בסוף תקופה של 55,000₪, בכפוף לתקנון תכנית ILEASE ע"פ מחירון מס' 1/11, התמונה להמחשה בלבד, ט.ל.ח.

דגם MG550	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*			דרגת זיהום
מנוע 1.8 טורבו	עירוני	13.6	בין עירוני 7.3	14

*נתוני היצרן ע"פ בדיקת מעבדה, תקן EEC/1268/80

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מרבי	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	זיהום מזערי

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

פעם ייצרו משאיות "ליילנד" בארץ הקודש

מאת: בני הספל

הניג הבריטי הבולט ביותר בתעשיית הרכב בארץ היה מפעל שלם שכמעט נשכח, "**ליילנד אשדוד**". לא היה זה "עוד רכב אנגלי" שהורכב כאן, אלא מפעל ממש עם קווי ייצור, חלקים מתכנון מקומי ועבודה של הפועל העברי בשירות הוד מלכותה...

חברת ליילנד הוקמה בשנת 1896 בעיר ליילנד שבבריטניה ועד מהרה היא הפכה לגורם דומיננטי בתעשית כלי הרכב הכבדים בממלכה המאוחדת. המשאיות והאוטובוסים של ליילנד נסעו בכל דרך אפשרית ברכבי האימפריה מבריטניה ועד ניו-זילנד, מהודו ועד כוש... החברה כבר לא קיימת. היא נסגרה בשנות התשעים ושריד אחרון של המותג נשאר בהודו תחת השם "ליילנד אשוק". בשנות החמישים והששים החלה ליילנד לבלוע חברות אחרות שפעלו בבריטניה, כגון תאגיד BMC (שכלל את אוסטין, מוריס, MG ועוד) וכן את "סטנדרד טריומף". גם חברות לייצור משאיות כגון "אלביון", "סקאמל" ו-AEC (שבנתה את אוטובוסי הקומתיים האדומים של לונדון) נבלעו בליילנד.

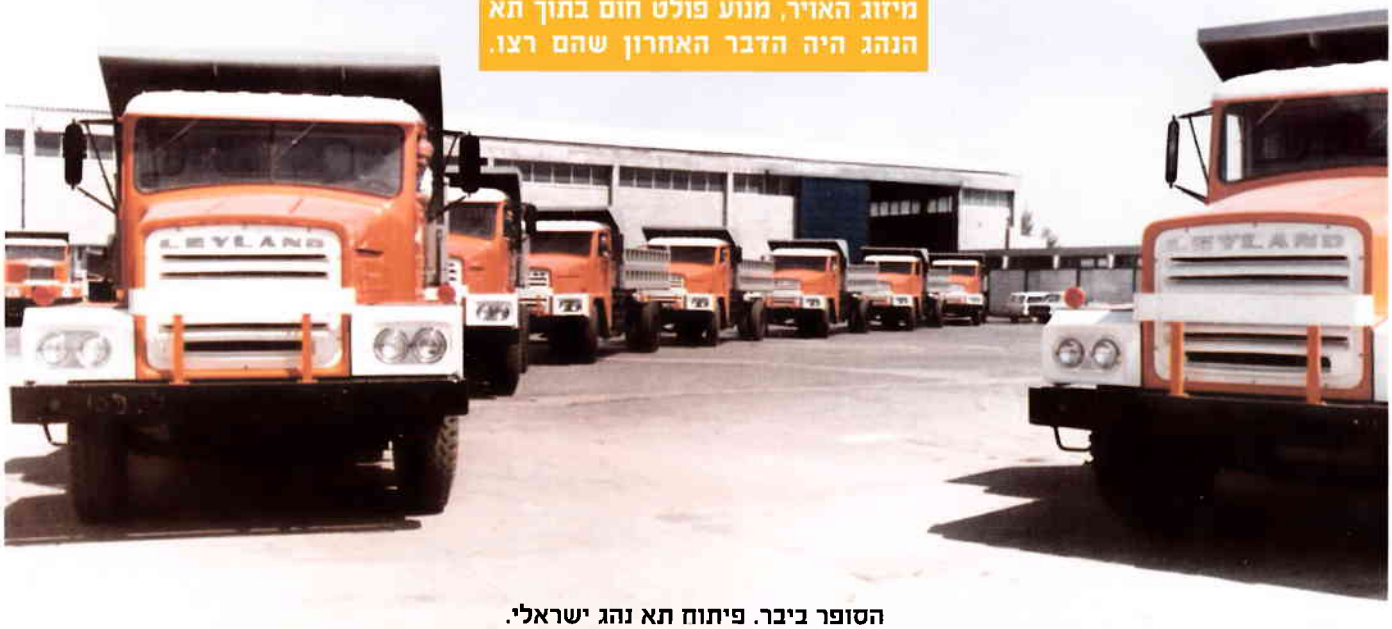
ליילנד הסכימה להשקיע בארץ ובתנאי שתינתן לה בלעדיות בשווק המשאיות והאוטובוסים. היה זה זמן קצר אחרי פתיחת שוק הרכב לתחרות אולם הזיגזג בכלי הרכב הכבדים מומש למרות המחאות של יבואני "וולוו" ו"סקניה" שהחלו למכור משאיות מעולות בארץ הקודש בקצב גובר והולך.

כך הוקם מפעל של ליילנד בעיר אשדוד. החל בשנת 1963, מאות עובדים החלו להרכיב כאן משאיות בינוניות וכבדות מדגמי "**צ'יפטיין**", "**קליידסדייל**", "**ביבר**" ו"**היפו**".

במקביל נבנו כאן גם השלדות של אוטובוסי ה"**רויאל טייגר**" (עד אז השלדות יובאו לכאן מאנגליה) ועליהן הותקן המרכב ב"הארגז" וב"מרכבים".

נהגי ישראל לא קיבלו בעין יפה את דגמי ה"**צ'יפטיין**" **וה**"**קליידסדייל**" בגלל תאי הנהג שהיו מעל המנוע. בעידן של טרום מיזוג האויר, מנוע פולט חום בתוך תא הנהג היה הדבר האחרון שהם רצו. דרישתה של הממשלה למינימום של 30% מהחלקים בייצור מקומי הביאה לשינוי בתאי הנהג: הביבר וההיפו קיבלו בתחילה כנפיים

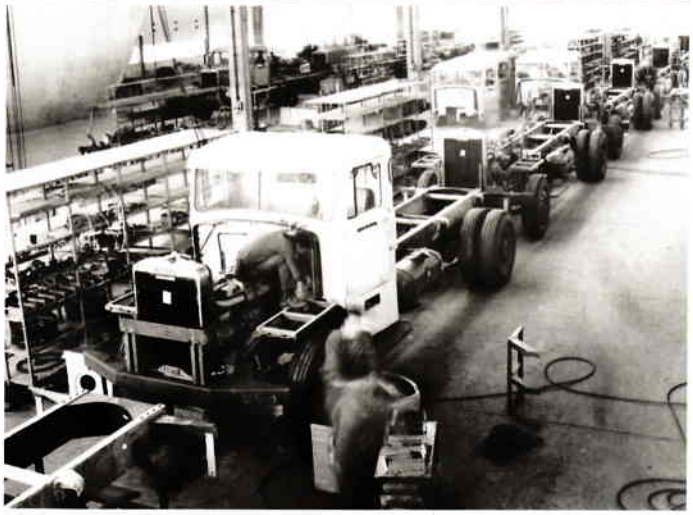
נהגי ישראל לא קיבלו בעין יפה את דגמי ה"צ'יפטיין" וה"קליידסדייל" בגלל תאי הנהג שהיו מעל המנוע. בעידן של טרום מיזוג האויר, מנוע פולט חום בתוך תא הנהג היה הדבר האחרון שהם רצו.



הסופר ביבר. פיתוח תא נהג ישראלי.

הצ'יפטיין המשופרת יוצאת מפס הייצור.

מפיברגלס ולאחר מכן תא שלם שעוצב באופן שונה מהמקור הבריטי ונבנה במפעל "אורלייט" בראשון לציון.
השינוי הבולט ביותר היה במשאיות הקטנות יותר, **ה"צ'יפטיין"** (ייצור **ה"קליידסדייל"** נפסק די מהר). תא נהג חדש לגמרי ויפה למדי פותח במפעל האשדודי ונבנה גם הוא ב"אורלייט". המנוע הותקן בחזית וזו היתה המשאית הפופולרית ביותר של "ליילנד" בארץ. מאות יחידות ניקנו גם על ידי צה"ל. בהמשך קיבלו המשאיות את גיר ה"וילסון" החצי-אוטומטי הידוע מהאוטובוסים וכך התקבל מוצר לא רע ששרד בארץ שנים רבות.
לאחר מלחמת ששת הימים הזדקק צה"ל למובילי טנקים חדשים שיחליפו את **ה"דיאמונד**-ד" הקשישים מימי מלחמת העולם השניה. מהמבחר של "ליילנד" אנגליה נשלפה משאית כבדה שנבנתה בחברת הבת "סקאמל" הלא היא ה"קונטרקטור". בעוד שבאנגליה עיקר הקונטרקטורים היו בתצורת "פול טריילר", כלומר משאית שגוררת את המטען בגרירה ובעלת תא נהג כפול, כאן נבנו הקונטרקטורים בתצורת "סמי טריילר" עם תא נהג קצר, דבר שלא השאיר מקום לטנקיסטים... למרות זאת, הקונטרקטורים שירתו נאמנה את צה"ל (וכן כמה חברות אזרחיות) עמוק לתוך שנות השמונים.
המשאית האחרונה של ליילנד שיוצרה באשדוד היתה ה"סופר



מפס הייצור. לילנד אשדוד

הקונטרקטור. המשאית הכי כבדה שיצאה מאשדוד

קומט" או בכינוייה העממי "**טלוויזיה**", משאית יפהפיה שהיתה גם נפוצה באנגליה. למרות שהמנוע היה בתא הנהג היא זכתה גם כאן לפופולאריות.

תקופת השיא של ליילנד אשדוד היתה בשנת 1970. ליילנד שלטה בשוק האוטובוסים והמשאיות. המפעל באשדוד רחש פעילות והוקם גם סניף בשם "ליילנד יהוד" בעיירה יהוד שהיה מוסך השירות למשאיות וגם למכוניות הפרטיות של "טריומף" ו"אוטוקרס". למעלה מ-5000 אוטובוסים ו-6000 משאיות מתוצרת ליילנד חרשו את כבישי הארץ.

בתחילת שנות השבעים החלה הנפילה. **יצחק שובינסקי**, המנכ"ל של אוטוקרס וליילנד הסתכסך עם שותפיו וליילנד, אולי בגלל פזילה למדינות ערב, ביקשה לצאת מהשותפות. הממשלה פתחה

את שוק המשאיות לתחרות חופשית והכלים של "**ליילנד**" מצאו את עצמם בעמדת נחיתות מול התוצרת השבדית והגרמנית. כספים חדלו להגיע והמפעל באשדוד נקלע לפשיטת רגל. בשנת 1973 המפעל נמכר על ידי כונס-נכסים **לאחים אלקון**, יבואני "מק", שהחלו להרכיב את המשאיות האמריקאיות באשדוד. ייצור ה"**סופר קומט**" נמשך במקביל עד שנת 1978. ייצור המקים נמשך עד 1985 כשהסתברה העובדה הידועה שזול יותר לייבא משאיות מוגמרות מארה"ב.

מפעל "**ליילנד אשדוד**" נסגר והותיר אחריו רק זכרונות וכמה משאיות שנותרו כאן במוזיאונים או בבעלות אספנים מ"מועדון החמש".

כמה מספרים,

5,495 משאיות הורכבו באשדוד, מתוכן:

"צ'יפטיין" (1,938), "קליידסדייל" (1,474), "ביבר" ו"סופר ביבר", המשאית שנוצרה במספרים הגדולים ביותר באשדוד כאשר חלק מהכמות נשלח לדרום אמריקה (1,695); "היפו" ו"סופר היפו" הכבדות יותר (512), "קונטרקטור" (192), המשאית הכבדה ביותר שיוצרה באשדוד, "סופר קומט" (392), "אוקטופוס", משאית בינונית - כבדה בעלה ארבעה סרנים, שניים מקדימה ושניים מאחור (5).

תודתי נתונה לאביתר רייטר, ליוחאי שנער, לבני אביעד ולעמירם עזרוני על עזרתם הרבה בהכנת הכתבה

חניון מרפאות הרצליה

שירות אחסנת רכב

מחיר מבצע לחברי מועדון החמש 150 ₪ לחודש*.

מחיר רגיל 250 ₪ לחודש.

* ההצעה בתוקף לשנת 2011 בלבד

הרכבים בחניון נשמרים בקומת מרתף סגורה, מוארת ומוגנת באמצעות מצלמות טלויזיה במעגל סגור.

רח' רמב"ם 1 הרצליה
מרפאות הרצליה
טלפון 03-5170382
www.centralpark.co.il

CENTRAL PARK

Silverstone Classic 2011

מאת: אלדד נבו

האירוע מתקיים בכל שנה במתחם המירוצים הסמוך לעיירה Silverstone במרחק של כשעה נסיעה צפונית ללונדון. 800 רכבי מירוץ קלאסיים נדירים ויקרים מתחרים ב-33 מירוצים על פני שישי-שבת-ראשון, סביב השעון...

הכל התחיל בחודש אפריל האחרון. אני מגיע למשרד לאחר דיון מתיש בבית המשפט ואשתי, עילית רפאל הנמצאת בחודש תשיעי להריון, קוראת לי למשרדה: "בוא בוא, תראה לאן נוסעים הקיץ". על מסך המחשב מוצג האתר silverstoneclassic.com, המתאר אירוע אשר משום מה לא היה מוכר לי קודם לכן.

ההתלבטות לא היתה פשוטה, שהרי תכננו להיות השנה בהרשי, אולם לנגד עינינו עמדו הנתונים הבאים:

* האירוע מתקיים בכל שנה במתחם המירוצים הסמוך לעיירה Silverstone, במרחק של כשעה נסיעה צפונית ללונדון.
* 800 רכבי מירוץ קלאסיים, נדירים ויקרים, מתחרים ב-33 מירוצים על פני שישי-שבת-ראשון, סביב השעון מ - 09:00 עד 21:00.
* 7,000 רכבי אספנות מלמעלה ממאה מועדוני רכב קלאסי מכל רחבי אירופה משתתפים בתצוגה באתר המירוצים. בין המועדונים: יגואר, אסטון-מרטין, בוגאטי, מורגן, אוסטין, MG, פרארי, למבורגיני, מרצדס, לוטוס, פרייזר-נאש, מזראטי, רולס-רויס ועוד.
* כ-1,500 !! רכבי יגואר E-Type ישתתפו בתצוגה ובמצעד על המסלול. מתוכם 45 דגמי מירוץ המתחרים במקצה נפרד.
* מאות דוכנים למכירת חלפים, אביזרים, ומיני תשמישי קדושה לטיפוח הרכב.
* מכירה פומבית של רכבי אספנות נדירים ומיוחדים, אך בלתי רלוונטים עבורנו (הגה ימני).
* הופעות חיות, מופעים אוויריים, לונה פארק, מסלולי קארטינג ועוד.

***

ההחלטה המתבקשת לא איחרה לבוא, האירוע בהרשי יחכה עוד שנה - השנה נוסעים ל-Silverstone! הצטרפו אלינו מנשה ואשתו הדסה.

ביום שישי הקדמנו להגיע. חששנו מהבלתי צפוי, מפקקים, עומס ותורים בחניה ובכניסה. אבל חיש מהר הסתבר לנו מה שכבר שכחנו מהאירוע ב - Beaulieu לפני 3 שנים - מדובר באנגליה. הכל מסודר ומתוקתק.

רכבים קלאסיים מקיפים את המסלול במהירות מסחררת

מחזה בלתי רגיל נגלה לעינינו, אלפי רכבים קלאסיים מתארגנים לתצוגה לפי מיקום המועדונים אליהם הם משתייכים, מכוניות מירוץ קלאסיות מגיעות לאיזור המסלולים ולמוסכים הממוקמים לאורכו, הדוכנים פעילים, אוטובוסים לונדוניים קלאסיים מסיעים את הצופים ממקום למקום, ובשעה 9:00 בדיוק - רעם אדיר שמקורו בעשרות מנועים המאיצים בו זמנית מציף את כל מתחם האירוע.

מיד הבנו שהמירוץ הראשון החל!

עיון קצר בתוכנית המרוצים מגלה שמדובר ב-Historic Formula Juniors. רכבי המירוץ הקלאסיים מקיפים את המסלול במהירות מסחררת. זמן המירוץ - 50 דקות, 10 דקות התארגנות ופינוי המסלול ומיד מירוץ נוסף.

מירוץ רודף מירוץ: מכוניות נוסעים עד 2,000 סמ"ק, מכוניות מירוץ עד שנת 1956, מכוניות בעלות נפח מנוע בלתי מוגבל - בעיקר אמריקאיות, פורמולה 1 משנת 1966-1985, מקצה לאיטלקיות בלבד, מקצה E-Type, Group C, מכוניות מירוץ בעלות הנעה קדמית, וכן הלאה...

התמקמנו ביציע ממול נקודת הפתיחה/סיום, מיד בסוף העיקול הסופי והקשה ביותר, שם האקשן. למרות השליטה המושלמת שהפגינו נהגי המירוץ, העיקול האחרון היה קשה מדי להלקם -

מירוץ רודף מירוץ. פעם איטלקיות ופעם מנועים עד 2,000 סמ"ק

פיאט התנגשה בקיר הבטון, לוטוס איבדה שליטה וגם את כונס האויר בחזית, ויגואר E-Type קיבלה צורה של בננה ופונתה באמצעות מנוף. עוד רבים וטובים איבדו שליטה, אך לא את העשתונות וחזרו מיד לעניינים.

סדר היום קבוע, בבוקר סדרה של מירוצים, בהפסקת הצהריים עוברים לצד השני של המסלול, אל איזור המוסכים לאורך ה - Pits, שם עוברים הרכבים טיפולים מקיפים והכנות לקראת המירוץ הבא. הצוותים הטכניים מריצים מנועים לתזמון מושלם, בלמים וצמיגים מוחלפים, בעיות חשמל מטופלות במקצועיות ומיומנות והחשוב מכל - צחצוח והברקה של כל חלק וחלק ברכב לקבלת מראה מושלם.

כל זאת, לעיני הקהל אשר עובר בין הרכבים ובין הצוותים הטכניים, יכול לצלם ולשאול שאלות ללא כל מגבלה, למעט אחת - אין לחצות את איזור ה - Pits לכיוון המסלול.

לאחר מכן גיחה אל מחוץ למוסכים, לאזור התצוגה, שם חוזרים אחורה בזמן עד למכוניות הקיטור.

אחה"צ חוזרים לסדרת מירוצים נוספת עד לסיום יום המירוצים. הקצב מטורף, מנסים להספיק עוד ועוד ונראה לנו ששלושת ימי האירוע יחלפו להם מבלי שנספיק לחוות את כל החוויות שהוא מציע. התחושה התבררה כנכונה. חצי שעה לפני סגירת השערים ביום האחרון, הספקנו להגיע לראשונה אל איזור התצוגה של מועדון לוטוס שם עמדו זו לצד זו עשרות Super 7 בשלל צבעים. האירוע שהוגדר על ידי המארגנים כאירוע המוטורי הגדול בעולם הסתיים. אין ספק שזהו אירוע מיוחד במינו, שונה במהותו ואופיו מכל מה שאנו מכירים. זו תרבות הספורט המוטורי האנגלית במיטבה, תרבות שאפשר רק לחלום עליה. לך תסביר לאנגלים שבישראל הספורט המוטורי לא קיים...

אין ספק שנחזור לשם בשנים הקרובות.

תינוק חדש נולד

מאת: עדי גולדנברג ועידית בן הרוש, צילום: יונתן גוטמן

ברשותכם, נתחיל את הסקירה הזו מהסוף ונקדים את המאוחר להתחלה. וזאת מדוע? - ובכן, כולנו היינו שותפים לאירועים מסוגים שונים, במקומות שונים ובנושאים שונים, אם כמארגנים ואם כמשתתפים מהשורה. אולם, האירוע שהופק בכרמיאל היה בסדר גודל יוצא מגדר הרגיל ומי אם לא חברנו הבלתי נלאה והצנוע אמוץ דור ירים אירוע שכזה? להוריד את הכובע ולהצדיע לאיש על ההישג המרשים, בו הצליח לשלב את כלל הגורמים שגלגלים, פלדה, דלק וצינורות קרובים לליבם.

היום המופלא התחיל בשיירת ענתיקות מכובדת שנעה מדרום לצפון, תוך שכל גברת (ענתיקה כן?...) מושכת את תשומת-לב הנוסעים והעוברים עד בואכה העיר כרמיאל. הנהלת העיר שמחה על ההזדמנות לשלב את הגברות האריסטוקרטיות (עדיין הענתיקות, כן?...) ביום שכולו מוקדש לרכבים על 2 ו-4 גלגלים ולבטיחות בדרכים.

כך הגענו למדרחוב המרכזי שנסגר כולו לטובת ההפקה, וטיפין טיפין התמלא לו במיטב המתגלגלים הוותיקים מכל קצוות הארץ בהם נוהגים נציגים מכל סניפי המועדון. לא רק המדרחוב התמלא, אלא גם המתחם הסמוך לו - כה רבים היו הרכבים והאורחים. כאן המקום להודות לכל אחד ואחת מחברי המועדון שטרחו ונסעו את כל הדרך לצפון (רובם ללא מזגן...) מכל רחבי הארץ והוכיחו בכך שוב שחברי המועדון אכפתיים ושמחים להפיץ בכל הזדמנות את אהבתם לענתיקות הללו בפרט, ולקידום הנהיגה הבטוחה בארץ בכלל.

לכל חבר וחברה חיכו בכניסה למתחם שתייה וכיבוד קל, פינת מנוחה מקורה ושלט המתאר את התכשיט הפרטי (הענתיקה כן...?). בנוסף לתצוגה המרשימה של רכבי ואופנועי האספנות, הוקם מתחם בו הקהל הרחב התנסה במתקנים שונים שתכליתם להגביר את המודעות לנהיגה בטוחה ולזהירות בדרכים לכל גיל. כך יכלו הם להתנסות בסימולטור המדמה רכב מתהפך ואת חשיבות חגורת הבטיחות, משקפיים המדמות מצב שיכרות, סימולטור המדמה התנגשות חזיתית, ועוד כהנה וכהנה מתקנים, בליווי הסברים והדרכות. גם לילדוד'ס החבר'ה מכרמיאל דאגו והתירו כניסה חופשית לפארק שעשועים הסמוך למתחם ההפנינג. שיא האירוע היה כמובן לפי מיטב מסורת מועדון ה-5. בטקס רב רושם ולקול תשואות הקהל, השיק חבר המועדון מעוז שמר את רכבו מדגם פורד מוסטנג. את הטקס ליווה הסבר מקצועי על עבר הרכב ועל תהליך השיפוץ מפי כרוז הבית שמרון אנג'ל, שלאורך האירוע כולו הפליא בהסבריו לגבי כל רכב ורכב בצורה מעניינת, מקצועית ומקיפה.

***

לסיכום, הסניף הצפוני של מועדון החמש שמח שוב להפיק אירוע צבעוני ורב משתתפים, תודות למרצו, הובלתו וניהולו של אמוץ דור. שמחנו על ההשתתפות הרחבה של כל חברי המועדון מרחבי הארץ - ניפגש באירוע הבא.

אחרון חביב - בהזדמנות זו נאחל מזל טוב ובהצלחה לסניף החדש של מועדון החמש בכרמיאל - עלו והצליחו!

50 שנה ליגואר E-Type

מאת: בני גרומר

בשנת 1961 בתערוכת הרכב בז'נבה, הדהימה חברת יגואר את העולם בדגם מרהיב של מכונית ספורט - יגואר E-Type. לתצוגה הגיעה תחילה מכונית הקופה בצבע אפור עכבר, מספר רישוי 9600HP, אשר נהגה, בוב ברי גמא את המרחק מהמפעל שבקובנטרי עד ג'נבה ב-17 שעות. אחריו הגיע נורמן דיוס, נהג המבחן של יגואר, במכונית פתוחה בצבע ירוק - מספר רישוי 77RW.

רעיון ה- E-Type קרם עור וגידים עם ייצורם של שני אבות טיפוס, E1A ו- E2A, שיוצרו בשנים 1957 ו-1960 בהתאמה. מכונית הניסוי E1A הושמדה לאחר גמר תוכנית הניסוי, אולם חברתה E2A ניצלה ע"י אחד מעובדי החברה אשר רכש אותה. היא נשמרה ע"י אישתו ב"אסם" עד שנת 2008, כשנמכרה לאספן במחירה פומבית בלא פחות מ- $4,957,000.

מכוניות אלו התבססו על הקונספט של מכונית המרוץ D-Type שנחלה הצלחה במרוצי המכוניות אשר נערכו בשנות החמישים ב- Le Mans. עיצובה של ה- E-Type, קוויה הזורמים, גיזרתה הצרה וצלליתה הנמוכה, תאמו יותר את מסלולי המרוצים מאשר את כבישים העמוסים של אותם הימים.

בניגוד למכוניות הספורט הקודמות של יגואר מסידרת ה-XK שתוכננו על בסיס שילדה נפרדת, ה- E-Type תוכננה בדומה ל- D-Type כאשר החלק מקצה תא-המנוע ("קיר האש") ועד לקצה האחורי יוצר כגוף אחוד - כלומר ה"שסי" וה"בודי" מיוצרים כגוף אחד. החלק הקדמי עליו ממוקמים המנוע והמתלים הקדמיים בנוי כמבנה מרחבי של צינורות מרובעים. תכנון זה מאפשר חיסכון במשקל, שהוא פרמטר אופייני בקונספט של ה- E-Type. דרך נוספת לקיצוץ במשקל מודגמת במבנה של המתלה האחורי - המתלה בנוי כגשר הכולל את הקפיצים, הבולמים, הצירים, הדיפרנציאל ומערכת הבלימה, כאשר הדיסקים צמודים לדיפרנציאל. כל ה"כבודה" הזו מחוברת למרכב על ידי ארבעה מתלי גומי. המכונית צוידה במנוע ה-XK המפורסם של יגואר בנפח של 3.8 ליטר, עם 6 בוכנות, שני גלי זיזים עליונים ושלושה קרבוראטורים. כל החבילה הזו נתנה הספק מרשים של 265 כ"ס ומהירות מרשימה ביותר של 150 מייל לשעה.

התגובות הנלהבות של עיתונות הרכב וגם של העיתונות הכללית זירזו את חברת יגואר להיכנס ליצור סידרתי של הדגמים שהוצגו בתערוכה, ורשימת ההזמנות עלתה בהרבה על יכולת היצור. ראוי לציין שלמרות חדשנותה של המכונית והביצועים המרשימים שלה, היא נמכרה במחיר סביר מאד יחסית למכוניות בעלות נתונים דומים. 300 המכוניות הראשונות סופקו עם רצפת תא נהג שטוחה ונועלי מכסה מנוע חיצוניים. מכוניות אלו מהוות יעד נכסף לאספני ה -E Type.

סידרת היצור הראשונה - S1, יוצרה בין השנים 1961-1967. כאמור, לאחר 300 המכוניות הראשונות שונתה הרצפה כדי לאפשר נהיגה מבלי שהברכיים יסובבו את ההגה (מספרים שנהג המבחן היה בחור קטן...). ב- 1964 נוסף דגם 2+2 הכולל ספסל קטן לשני ילדים בגיל הגן או לכלב בינוני. דגם זה היה ארוך בכמה סנטימטרים מהדגם הפתוח ודגם הקופה, והאורך הנוסף איפשר להתקין בו תיבת הילוכים

סר ווילאם ליונס. הבוס של יגואר ליד 9600HP בז'נבה

אוטומטית, שהיתה פופולארית בשוק האמריקאי. כמו כן, הוגדל נפח המנוע מ- 3.8 ל- 4.2 ליטר. הגדלת הנפח לא שינתה את ההספק אבל הגדילה את המומנט. באתה הזדמנות הוחלפה גם תיבת ההילוכים מה-MOSS הישנה והחורקת שהיתה ללא סינכרו על ההילוך הראשון, לתיבה משופרת מתוצרת יגואר עצמה. בהמשך שונו גם ריפודי המושבים הספרטניים (מספרים שכאשר עולה אחד הגלגלים של S1 על מטבע, הנהג ידע עם זה "עץ או פלי") למושבים בעלי ריפוד עבה יותר אשר שיכך את טילטולי הדרך, אבל גרם לנהגים בעלי רגלים ארוכות לקלל... בעיה נוספת המשותפת לסדרות S1 ו- S2 הוא המרחק הקטן בין הדוושות. אם תנסה לנהוג ב- E-Type עם נעליים חורפיות, אתה עלול ללחוץ על שלושת הדוושות עם נעל אחת....

סידרה S1 מזוהה חיצונית ע"י פנסים ראשיים מחופים בזכוכית ופנסים אחוריים הממוקמים מעל לפגוש. כונס האוויר בחרטום המכונית - קטן.

בעקבות חשיבותו הרבה של שוק הייצוא האמריקאי והצורך למלא אחר תקנות הבטיחות שהוא הכתיב, בוצעו בשנת 1968 מספר שינויים. הדגם מוכר כדגם 1.5 שהיה למעשה דגם-ביניים בין ה- S1 ל- S2. השינויים כללו את הסרת זכוכית החיפוי מהפנסים הקדמיים, ששיפרה את התאורה אך פגעה באווירודינמיות ויותר מכך במראה המיוחד של ה- E-Type. שונה גם לוח המכשירים שכלל מעתה מפסקים שטוחים לפי דרישת החברים מעבר לאוקיינוס. סידרה 1.5 עדיין כללה רדיאטור קטן ומערכת מעצורים חלשה יחסית עבור מכונית מהירה שכזו.

בשנת 1969 הופיעה סידרה S2 שכללה כיסאות עם משענות ראש, חגורות בטיחות ומערכת בלמים משופרת. כמו כן הוגדל הרדיאטור והוגדל כונס האוויר בכניסה למנוע. פנסי האיתות והפנסים האחוריים "ירדו" אל מתחת לפגושים. עם התבגרות ה- E-Type אבד מעט מחן הנעורים שלה אבל היא נשארה עדיין אחת המכוניות היפות מסוגה, והיתה מכונית משופרת ובטוחה יותר יחסית לדור הראשון. סדרה זו יוצרה עד שנת 1971.

בשנת 1971 יצאה לאוויר העולם האחרונה בסדרת ה - E-Type, סדרה S3. זו כבר היתה חיה אחרת לגמרי - מנוע 12 צילינדרים בתצורת V, נפח של 5.3 ליטר עם תא מנוע שנראה כמו חרטום של מטוס ספיטפייר. המנוע סיפק 274 כוחות סוס מול 265 הסוסים

יגואר D-Type

יגואר E2A, אב הטיפוס השני של ה- E-Type

סידרה 1 - פנסים מחופים, פנסי איתות
מעל לפגוש וכונס אוויר קטן

סידרה 3 - מנוע 12 צילינדר, גריל קידמי וכנפיים מורחבות

של הסדרות הקודמות, אבל עם מומנט אדיר. המכוניות הפתוחות קיבלו את הריצפה של דגם ה- 2+2 והיו ארוכות יותר, ודגם הקופה הקצר לא יוצר עוד. תא נוסעים הוגדל כדי שיוכל להכיל את הבחורים ה"מלאים" מעבר לאוקיינוס, הגלגלים רחבים יותר והכנפיים נופחו כדי לקלוט את הגלגלים הגדולים. עם כל השינויים הללו עלה גם משקל המכונית ולמעשה הביצועים של סדרה S3 לא עלו משמעותית על סידרה S2. מכוניות אלו כבר קיבלו אופי של GT רגועות, והן פחות ספורטיביות ו"אגרסיביות" יחסית לסדרות הראשונות. ה- E-Type האחרונה עזבה את שערי המפעל בקובנטרי בשנת 1975.

סה"כ יוצרו 72,515 מכוניות E-Type מכל הדגמים.

מה גרם להצלחה המסחררת של היגואר E-Type ?

להצלחה חברו מספר מרכיבים:

עיצוב מדהים - המכונית נבחרה כאחת מעשר המכוניות היפות שיוצרו אי פעם, והמוזיאון לאומנות מודרנית בניו-יורק (MOMA) הציג אותה כפלא עיצובי. מספרים שכאשר אנצו פראר המפורסם ראה לראשונה את המכונית, הוא אמר שזו המכונית היפה ביותר שיוצרה אי-פעם - בהחלט מחמאה יפה מאדם שאחראי בעצמו על לא מעט יצירות מופת מוטוריות.

ביצועים של מכונית-על - היגואר E-Type הייתה מכונית הכביש המהירה בזמנה - 150 מייל לשעה.

מחיר - צנוע יחסית וברמה של מכונית סלון. במחיר של למבורגיני מיורה יכולת לקנות שלוש מכוניות E-Type !

אבל היו לה גם חסרונות (ולמי אין?), בעיקר בדגמים הראשונים - תיבת הילוכים סרבנית עם הילוך ראשון לא מסונכרן, מערכת קירור המתאימה לנהיגה באלסקה ובוודאי לא במקומותינו, מערכת תאורה שלא השאירה סיכוי בנהיגה בלילה חשוך ומעצורים עייפים. רוב התחלואים שופרו בדגמים המאוחרים יותר (בעיקר ב- S2) חוץ מ"תולעת הפלדה" (החלודה) שאכלה את הפח לאט-לאט אבל בבטחה. שלדת הצינורות בחלק הקדמי של הרכב הנושאת את משקל המנוע והחלק הקדמי נוטה להחליד מבפנים. מומלץ לכל רוכש/משפץ E-Type להחליפה, אחרת הוא עלול למצוא את עצמו לובש את האוטו ככובע.

יגואר E-Type 1969 של בני גרומר, סידרה 2 עם פנסים גלויים

אני וה - E-Type

כנער בשנת 1961 ראיתי את התמונות של ה- E-Type בתערוכת הרכב בז'נבה ונדלקתי. גזרתי את התמונה והדבקתי אותה באחת המחברות שלי. בשנת 1964 זכיתי לעמוד ליד מכונית קופה שהייתה שייכת לבחור דרום אפריקאי שלימד אנגלית את סגל מחנה הטירונות בו "ביליתי" באותו הזמן. הבטחתי לעצמי שיבוא יום וגם לי תהיה כזאת! וכך, בגיל 19 חברתי אז (ואישתי היום) שאלה מה אני רוצה ליום ההולדת, וללא היסוס עניתי E-Type! היא קנתה לי דגם Matchbox קטנטן ששכן בכבוד בארון הדגמים עד ש"שופץ" ע"י אחד הילדים. על סף שנת 2000 זוגתי-שתחיה חזרה על אותה השאלה - "מה אתה רוצה ליום ההולדת?" (היא תמיד שואלת!). עניתי כהרגלי "E-Type", והתשובה הייתה - "לך ותקנה"... עוד באותו הערב פתחתי בחיפושים בכל האתרים באינטרנט. לאחר מספר חודשים מצאתי ב- Hemminge's, התנ"ך של חולי הקלאסיקות, E-Type Roadster משנת 69 (סידרה 2), שחנתה 20 שנה בתוך מוסך סגור של בעל הבית. כצפוי, המכונית הייתה זקוקה לשיפוץ יסודי. המכונית יובאה לארץ ובמשך חמש שנים שופצה על-ידי מהמסד עד הטפחות... סיפור השיפוץ הוא כתבה ארוכה בפני עצמה ויסופר בהזדמנות אחרת.

Daimler

דיימלר בבריטניה

השם דיימלר מתחבר לכולנו עם החברה הגרמנית המהוללת, יצרנית מכוניות מרצדס. אלא שקיים גילגול נוסף לשם המפואר - דיימלר הבריטית. מאת: קובי מילוא.

המלך אדוארד השביעי בדיימלר 1898

המותג דיימלר (Daimler) הוא אחד מאותם שמות מיתולוגיים בהיסטוריה של הרכב - האדון גוטליב דיימלר מגרמניה היה אחד ממפתחי הרכב הממונע, ויחד עם עוד אדון גרמני ידוע, קרל בנץ, נתן את שמו לאחת מחברות הרכב הידועות בעולם - "דיימלר-בנץ", לימים יצרנית ה"מרצדס" המהוללת.

קצת פחות ידוע גלגול נוסף של השם המפורסם. בשנת 1893 הוקמה באנגליה סוכנות של חברת דיימלר המקורית מגרמניה, למכירת מנועי הסירות שדיימלר ייצרה באותה תקופה. בשנת 1896 קנתה הסוכנות את הפטנטים ואת זכות השימוש במותג מחברת האם, והקימה מפעל לייצור מכוניות בקובנטרי שבאנגליה. דיימלר היתה למעשה החברה הראשונה באנגליה לייצור מכוניות והתמחתה לאורך המחצית הראשונה של המאה העשרים בייצור מכוניות סאלון מפוארות וברוגניות למדי. מעניין לציין שדווקא החברה הגרמנית שתרמה את השם הפסיקה להשתמש בו למכוניות נוסעים ובחרה ב-1902 את השם "מרצדס". דיימלר-גרמניה הבינו שהם מכרו את הזכויות לשם ליותר מידי חברות אחרות (כולל פנהרד הצרפתית), והעדיפה לאמץ שם חדש וייחודי. כפי שנראה, דווקא דיימלר ה"אנגלית" ממשיכה עד היום לתחזק את השם המפואר.

בשנת 1897 יצרה דיימלר את המכוניות הראשונות באנגליה. הן היו מבוססות על תכנון של פנהרד הצרפתית עם מנוע דיימלר גרמני בנפח 1526 סמ"ק, שתי בוכנות, ארבעה הילוכים והנעת שרשרת לגלגלים האחוריים.

בשנת 1898 קיבל הנסיך מווילס, לימים המלך אדוארד ה-7, "סיבוב"

במלחמת העולם הראשונה גוייסה דיימלר למאמץ המלחמתי - החברה ייצרה רכבים צבאיים -משאיות, אמבולנסים, גוררי תותחים וגם מנועים לטנקי המערכה שהופיעו לראשונה בשדה הקרב.

Daimler Majestik Major, 1965

SP250, **רכב הספורט של דיימלר**

Daimler Double Six, 1935

על אחת מאותן מכוניות דיימלר ראשונות. אירוע זה יצר מעין "חסות" של משפחת המלוכה הבריטית לחברת דיימלר, ובמשך שנים רבות הן היו המכוניות הרשמיות של מלכי אנגליה. מכונית דיימלר היתה גם הראשונה שנכנסה בנסיעה לחצר הפרלמנט הבריטי.

שנת 1910 מביאה לשינוי בבעלות - חברת האחזקות הבריטית BSA רוכשת את מניות דיימלר, ויחד עם חברת האופנועים ומפעלי הנשק שבבעלותה הופכת לאחד מענקי התעשייה באנגליה של ראשית המאה העשרים. עד למלחמת העולם הראשונה ממשיכה דיימלר לייצר מכוניות מפוארות, המהוות תחרות לרולס-רויס. בתי מלוכה רבים ברחבי העולם משתמשים במכוניותיה כרכב השרד הרשמי של האצולה העולמית.

בשנת 1911 פנתה דיימלר גם ללקוחות שונים לגמרי מהאריסטוקרטים שהשתמשו ברכבים שלה - היו אלו המוני העם שלא היה להם רכב פרטי כלל... במקביל למכוניות הפאר, יצרה דיימלר גם אוטובוסים, אבל את הסיפור הזה נשאיר למומחים גדולים ממני בתח"צ... במלחמת העולם הראשונה גוייסה דיימלר למאמץ המלחמתי - החברה ייצרה רכבים צבאיים - משאיות, אמבולנסים, גוררי תותחים, וגם מנועים לטנקי המערכה שהופיעו לראשונה בשדה הקרב. דיימלר גם יצרה מנועי מטוסים ואפילו מטוסים שלמים.

בשנת 1931 רוכשת דיימלר את חברת לנקסטר הבריטית ומשלבת את מכוניותיה ברשימת המודלים שלה, כאשר אט-אט "מתערבבים" להם הדגמים זה בזה. זמן-מה החברה ייצרה לא פחות משישה סוגי מנועים על שבעה סוגי שלדות, והכל בכמויות קטנות יחסית - לא בדיוק המתכון האידיאלי ליעילות תפעולית. מכוניות דיימלר בתקופה שבין המלחמות היו לימוזינות סולידיות ומפוארות, ש"כיוונו" היישר לאצולה הבריטית שחיפשה רכב קצת פחות מוחצן מרולס-רויס ופחות ספורטיבי מבנטלי. ההיצע אף כלל מנוע V12 אימתני, שזכה לכינוי Double-Six, או "שש כפול", והוא כמובן הותקן בדגמים המפוארים ביותר של החברה. במלחמת העולם השניה גוייסה כמובן דיימלר למאמץ המלחמתי והמפעל בקובנטרי ייצר מין רכב שטח בשם "דינגו" עם הנעה 4X4 ועוד שלל רכבים משוריינים לצבא הבריטי. לאחר המלחמה שבו בתי המלוכה לרכוש מכוניות דיימלר כדי לחדש את הצי, אבל מס-הרכישה שהוטל באנגליה על מכוניות גרם לדיימלרים להיות יקרים מידי עבור קהל הלקוחות המסורתי של החברה. כרגיל, היו גם יותר מידי דגמים שיוצרו במעט מידי עותקים. ראוי לציין לטובה את ה- Conquest, מכונית איכותית וסולידית שכוונה למעמד הביניים הגבוה, עם מנוע 6 בוכנות בנפח 2.5 ליטר. המכונית הצליחה למדי, אבל גם היא לא הספיקה כדי להביא את החברה לרווחיות מספקת.

Daimler Majestik Major, 1961

Daimler Conquest, 1955

Jaguar XJ12/Daimler Duble Six, 1970

בסוף שנות החמישים החליטה דיימלר על פיתוח של מנוע חדש לחלוטין. היה זה V8 עם ראשי אלומיניום, ובנפח של 2.5 ליטר בלבד (2,548 סמ"ק למדקדקים שבינינו). יחודו של המנוע היה במהלך בוכנה (stroke) קטן יחסית, ותאי שריפה חצי כדוריים (hemispherical) עם שסתומים עיליים. גל הזיזים היה אחד ותחתון, וישב לו באמצע בין שתי הזרועות של ה-V. על הנשימה היו אחראים שני קרבורטורים של SU. התוצאה היתה מנוע קומפקטי, קל וקצר יחסית למנועי 6 הבוכנות שהיו מקובלים בנפחי מנוע אלו, וכל זה עם הספק מכובד לתקופה של 140 כ"ס. דיימלר תכננה לשתול את המנוע גם בלימוזינות הגדולות שלה (Daimler Majestic Major), וגם בדגם ספורט חדש לחלוטין - מנהלי החברה החליטו לעלות על הגל של מכוניות הספורט הבריטיות, שזכו להצלחה רבה בארה"ב שאחרי מלחמת העולם השניה. הם סברו שאין כמו מכונית ספורט מוצלחת כדי לנער את התדמית המיושנת של החברה, וכמובן לשפר את השורה התחתונה במאזן. המנוע החמוד הזה הותקן על שילדה שהועתקה ללא בושה מהטריומף TR3, עם מרכב חדשני מפיברגלס. העיצוב היה מאד, (אבל באמת מאד!!!) מיוחד, משונה, מכוער, יפייפה - נו טוב - הפרינציפ ברור - העיצוב היה מאד שנוי במחלוקת... לתוצאה קראו SP250, והיא היתה מכונית ספורט מהירה אם כי קצת "גמישה" - ידוע על דלתות שנפתחו לרווחה בסיבובים חדים...

כל החידושים האלו לא ממש עזרו למצב הפיננסי של החברה, שבשנת 1960 נרכשה ע"י יגואר. הרכישה לא בוצעה בגלל שיגואר היתה זקוקה לדגמים נוספים או לטכנולוגיה של דיימלר - יגואר

במלחמת העולם השניה גוייסה כמובן דיימלר למאמץ המלחמתי והמפעל בקובנטרי ייצר מין רכב שטח בשם "דינגו" עם הנעה 4x4 ועוד שלל רכבים משוריינים לצבא הבריטי.

Daimler Dingo, 1942

היתה זקוקה למפעל ייצור נוסף ולא קיבלה אישור להרחיב את המפעלים הקיימים שלה באזור קובנטרי. עובדה זו מסבירה מדוע תוך תקופה קצרה מאד חיסלה יגואר את כל דגמי דיימלר המקוריים, ולמעשה המשיכה לייצר רק את הלימוזינות המפוארות ואת אותו מנוע V8 חמוד שמצא את מקומו בגוף של היגואר Mark II. למעשה, מאז שנות ה-60 של המאה העשרים ועד ימינו, המותג דיימלר משמש את דגמי הפאר של יגואר, עם דגש על פאר ופחות על ספורטיביות. לדוגמה, דיימלר Double Six משנות ה-70, היתה פשוט יגואר XJ12 עם גריל שונה וסמלי דיימלר. המותג דיימלר שרד את כל התהפוכות שעברו על יגואר מאז רכישתו. יגואר עצמה נרכשה ע"י ליילנד, הפכה לעצמאית, נרכשה ע"י פורד, ומאז שנת 2007 היא בבעלות תאגיד TATA ההודי. דווקא טאטא מתכוונת להמשיך ולפתח את המותג דיימלר, ולכוון אותו ללקוחות שחפצים בפאר והדר, מעל לסגנון ה"שובב" והספורטיבי יותר של יגואר. ההודים אוהבים לצטט סיסמא של דיימלר משנות החמישים, שגם מתאימה לסיום הסיפור הזה:
The aristocracy buy Daimlers, the nouveau riche buy Rolls-Royce - "האריסטוקרטיה קונה דיימלר - הנובורישים קונים רולס-רויס". נו שוין...

הדיימלר בארץ הקודש

בני הספל

לא רבים יודעים אבל לדיימלר בריטניה היה נציג בארץ, אוטובוס...

דיימלר הבריטית הצטיינה בייצור אוטובוסים כמעט מאז הקמתה. רוב האוטובוסים שיוצרו בקובנטרי היו דו קומתיים, והבולט ביניהם היה ה"Fleetline" שיוצר עד שנת 1981 (בשנים האחרונות תחת המותג "ליילנד").

לצידם ייצרה דיימלר גם אוטובוסים חד קומתיים אבל בהצלחה די מוגבלת.

בשנת 1951 הלכה דיימלר בעקבות ליילנד והחלה לייצר שילדה לאוטובוס חד קומתי עם מנוע תת רצפתי. הדגם נקרא Freeline וכ-650 ממנו יוצרו עד שנת 1965, נתון המראה על הצלחה מוגבלת מאד. רק 19 מהם שווקו בבריטניה והיתר יוצאו למדינות חבר העמים הבריטי, בעיקר ניו-זילנד. לקראת שנת העשור למדינה ביקשו הקואופרטיבים לתחבורה בארץ לרכוש אוטובוסים מפוארים שישרתו את התיירים שהיו אמורים להגיע לכאן. חברת "הארגז" תכננה לראשונה בארץ מרכב תיירותי יפייפה שהותאם לליילנד רויאל טייגר. כמה עשרות טייגרים של אגד, דן והמקשר צוידו במרכב הזה. לצידם, רכשה אגד תשעה אוטובוסי פריליין ששירתו את הקואופרטיב בנאמנות עד שנות השבעים. הם שימשו להובלת תיירים ולאחר מכן בקווים הבינעירוניים. המאפיין הבולט (תרתי משמע) שלהם היה הגובה. כדי לטפס עליהם, הנוסעים היו צריכים להעזר בארבע מדרגות לעומת שלוש בטייגרים. באותה תקופה רכש קואופרטיב דן 10 אוטובוסים מסוג דיימלר. עליהם הורכב מרכב נמוך יותר (תוצרת מרכבים) עם שלוש דלתות ועמדת כרטיסן והם שירתו בקו העירוני. אוטובוס נוסף בתצורה תיירותית נרכש ע"י ממשלת ישראל וכך הגענו ל-20 יחידות מתוצרת דיימלר שנעו בכבישי ארץ הקודש.

כיום לא נותר שריד לאוטובוסים אלה. האחרון שימש את בית הספר לנהיגה של אגד. מי שרוצה לראות "פריליין" שיטריח את עצמו לאוקלנד שבניו-זילנד, שם מוצג אחד במוזיאון... (תודה לאוהד איתן ואביתר רייטר על הסיוע).

Daimler Freeline, 1957

אז והיום

חברת MG נוסדה באנגליה בשנת 1925 על בסיס של סוכנות מכירות ומוסך של חברת Morris באוקספורד, אנגליה. הסוכנות הייתה רכושו הפרטי של ויליאם מוריס, הלא הוא מייסד חברת המכוניות המפורסמת. השם של הסוכנות היה Morris Garages, או "מוסכי מוריס", וראשי התיבות הלא הם MG...

MG M-Type Midget, 1931

מאת: קובי מילוא

אחת השאלות הראשונות שנשאל כל בעל MG קלאסית (אחרי ה"מוכר?") היא "מה ראשי התיבות האלו?" ומאיפה בכלל היצרן הזה... בשנה האחרונה נחסכו לנו חלק מהתשובות, משום שלפתע אחרי 2000 שנות גלות, התמלאו העיתונים בפרסומות ל-MG, גם אם היא לא ממש מתוצרת הממלכה המאוחדת... אז ראשית, תשובה לשאלות: חברת MG נוסדה באנגליה בשנת 1925 על בסיס של סוכנות מכירות ומוסך של חברת Morris באוקספורד, אנגליה. הסוכנות הייתה רכושו הפרטי של ויליאם מוריס, הלא הוא מייסד חברת המכוניות המפורסמת. השם של הסוכנות היה Morris Garages, או "מוסכי מוריס", וראשי התיבות הלא הם MG... את הסוכנות ניהל איש מוכשר בשם סיסיל קימבר, שהבין במהרה שמכונית ה- Morris Cowley שהייתה הרכב הפופולרי ביותר באנגליה באותה תקופה, הייתה פשוט קצת משעממת ללקוחות מתוחכמים, שהיו מוכנים לשלם 50% יותר עבור 10% תוספת של ביצועים, עיצוב ובעיקר - תדמית ספורטיבית. אז קימבר ביקש מהחבר'ה במוסך להנמיך את ה- Morris ע"י החלפת קפיצי העלים לשטוחים יותר, לשחק קצת עם הכיוון של המנוע ובעיקר - לשפר קצת את העיצוב החיצוני. התוצאה נקראה MG Special , ועדיין נשאה את הסמל של Morris על הרדיאטור. בשלב מסוים כשהעסק הצליח, עיצב קימבר את האותיות MG בתוך מתומן, וכך נולד אחד המותגים האהובים בתולדות המכונית. את המוניטין העיקרי שלה רכשה MG ע"י ייצור מכוניות ספורט דו-מושביות קטנות וחמודות, וגם ע"י מכוניות נוסעים, ספורט-סדאן, שנתנו שילוב של ביצועים ונוחות, לנהג ולמשפחה. במקביל, השקיע קימבר לא מעט כסף בפיתוח קבוצת מרוצים רשמית של המפעל, שתיצור לו תדמית ספורטיבית ומורשת.

MGC Roadster , 1969

בשנת 1927 נרשמה MG כיצרן עצמאי בבעלות אישית של ויליאם מוריס, עברה לבניין גדול יותר באוקספורד ונפרדה אט-אט מהזהות ה"מוריסית" של המכונית...

MG VA, 1939

MG TC, 1948

בשנת 1927 נרשמה MG כיצרן עצמאי בבעלות אישית של ויליאם מוריס, עברה לבניין גדול יותר באוקספורד, ונפרדה אט-אט מהזהות ה"מוריסית" של המכוניות. הדגמים העיקריים היו MG 18/80, מכונית גדולה יחסית עם מנוע בעל 6 בוכנות, וה- MG Midget הדו-מושבית שהייתה למעשה הבסיס לרוב דגמי MG בעתיד. ההצלחה המסחרית הייתה מיידית וגרמה ל- MG "לעבור דירה" פעם נוספת, הפעם לבית חרושת גדול ומרווח בעיירה Abingdon שמדרום לאוקספורד. שם פעל המפעל עד לסגירתו באוקטובר 1980.

תחילת שנות ה-30 אופיינה בשלל דגמים חדשים - J, PA, PB, L, K,F וכמובן ה- Magnet K3 המיתולוגית שזכתה במרוץ "Ulster Tourist Trophy" המפורסם כשנובולארי האגדי ליד ההגה. כמעט כל דגם הוצע לקונים במרכב הקלאסי של 2 דלתות ושני מושבים, אך גם מרכב Saloon סגור, עם ארבעה מושבים נוחים ומפוארים. בשנת 1935 "נשבר" לויליאם מוריס מהצעצוע, הוא מכר את החברה לקונצרן Morris והתנתק מהפיקוח והשליטה בחברה. אנשי Morris הרגיעו קצת את קימבר וסגרו לו את מחלקת המרוצים האהובה שלו. הם דרשו וקיבלו דגמים מודרניים המבוססים יותר על חלקים סטנדרטיים של הקונצרן - אך בה במידה מעוצבים היטב, בעלי ביצועים ספורטיביים ובעיקר - עם אותו "קסם" שקורץ לנהג. בסוף שנות ה- 30 יצרה MG את ה- TA שהייתה ממשיכת דרך לעקרון שהתוותה ה- Midget המקורית, אבל גם סדרה של מכוניות ספורט-סלון גדולות ומפוארות SA, VA ו- WA עם מנועים בנפח עד 3.5 ליטר. מכוניות אלו התחרו ביגואר SS הגדולות של התקופה, ונחשבות כיום ליקרות ונדירות. במהלך מלחמת העולם השניה יצרה MG טנקים וחלקי מטוסים

MG ZB, Magnette, 1957

עבור המאמץ המלחמתי, ואז גם הצליח ססיל קימבר להסתכסך סופית עם הבוסים מ- Morris. הוא פוטר מהחברה שהקים, ונהרג באופן טרגי בתאונת רכבת בשנת 1945.

לאחר מלחמת העולם השניה חזרה MG לעבודה ונרתמה למאמץ השיקום של כלכלת בריטניה ע"י ייצוא מסיבי, בעיקר לארה"ב. MG מצאה לה קהל מעריצים חדש - היו אלו כל אותם חיילים אמריקאים ששרתו באירופה במלחמה וגילו את הכיף שבנהיגה ספורטיבית במכונית קטנה וזריזה - אנטי-תזה ל"אוניות" הכביש האמריקאיות הגדולות. הדגם הראשון שיוצר היה ה- TC, שבעצם היה המשך ישיר של הדגמים שלפני המלחמה - קפיצי עלים קדימה ואחורה, ציר קשיח קדמי, מנוע Morris צנוע בנפח 1250 סמ"ק, גלגלי שפיצים דקיקים והעיקר - עיצוב ספורטיבי מסורתי ויפיפה והמון הנאה בנהיגה. ה- TC זכתה להצלחה מסחררת (במושגי התקופה) - יוצרו מעל 10,000 מכוניות. שליש מהן הגיע לצפון אמריקה, למרות שהמכונית יוצרה רק עם הגה ימני. רק כאשר הגיעה ה-TD בשנת 1950 הציעה MG לראשונה בתולדותיה הגה שמאלי כאופציה... ה-TD כבר קיבלה מתלה קדמי נפרד, וכשעיצובה החל להתיישן קיבל החרטום עיצוב אווירודינמי יותר והמכונית הפכה ל- TF. זו עד היום אחת ממכוניות MG היפות ביותר, ומחירה בשוק האספנות גבוה בהתאמה.

בשנת 1956 הלכה MG עם הקידמה, והוציאה לשוק את ה- MGA. יחסית לעיצוב השמרני של MG זו הייתה חדשנות רדיקאלית - עיצוב זורם ויפה, קווים עגלגלים וכמובן מכניקה מסיבית והתנהגות כביש מהנה. ה- MGA זכתה גם להצלחה נאה במספר מרוצי "לה-מאן". יוצרו מעל 100,000 מכוניות מדגם זה עד להחלפתו בשנת 1962.

לאורך כל שנות ה-50 ייצרה MG גם דגמי ספורט-סלון שהתבססו מכנית על דגמי Morris שונים, אך שמרו על האופי הייחודי של MG. היו אלו ה- YA, YB וה- Magnet ZA/ZB. כמו בשנות השלושים, דאגה MG גם לחובב מכוניות הספורט שנאלץ לשנע גם משפחה וילדים... בשנת 1962 יצאה החברה עם מחליפה מרווחת ומודרנית ל- MGA, הלא היא ה- B. הייתה זו המכונית הפתוחה הראשונה של החברה ללא "שאסי", עם מרווח פנימי מרשים, "פינוקים" כמו חלונות בדלתות ומנוע 1,800 סמ"ק שניפק 98 כ"ס ומומנט בשרני. ה- MGB זכתה להצלחה חסרת תקדים, ויוצרה לאורך 18 שנים במעל חצי מיליון יחידות. רובן הגדול יוצא לצפון אמריקה, וצרכי השוק שם הכתיבו חלק ניכר מהאבולוציה של הדגם. לאורך השנים זכתה ה-B למנוע וגיר משופרים, אביזרי נוחות לנהג, אבל גם לטמבונים שחורים ומכוערים בשנת 1975 והגבהה של המתלים שפגעה ביציבות (שוב, בגלל האמריקאים). בשנת 1965 הצטרפה ל- B

תחיה מחודשת MG 550

הפתוחה ה- MGB-GT ע"י הוספת גג קשיח ודלת אחורית. ה- GT הייתה מכונית ספורט פרקטית ומהנה והתאימה לאקלים הבריטי הרבה יותר מהדגם הפתוח. בשנת 1968 יוצרה מוטציה בשם MGC, שהייתה למעשה השתלת מנוע 6 בוכנות בנפח 3,000 סמ"ק בגוף של ה-B . משקלו הגבוה של המנוע שיבש את התנהגות הכביש של המכונית וגרם לתת - היגוי בולט. המכונית "נשחטה" ע"י עיתונות הרכב של התקופה וייצורה הופסק כבר ב- 1969 לאחר שרק 9,000 מכוניות יוצרו. כותב שורות אלו יכול להעיד שצמיגים מודרניים רחבים פותרים את הבעיה של ה-C בצורה קלה ומהירה, אבל למרבה הצער בסוף שנות השישים הם עוד לא היו בנמצא... בשנות השבעים יוצרה גם וורסיה קצרת ימים ל- MGB עם מנוע V8, רק במרכב GT ועם הגה ימני. במקביל ל- B ייצרה MG בשנות ה- 60 וה- 70 גם את ה- Midget. היא נבנתה למעשה על בסיס ה- Austin-Healey Sprite ויוצרה במפעל MG תחת שני המותגים. המכונית הייתה חזרה לקונספט המקורי של ה- Midget משנות ה-30 - מכונית יותר קטנה וזולה מה- B, אבל עם מקדם גבוה של "כיף לכסף".

***

MG לא זנחה גם בשנות ה-60 גם את תחום הספורט-סלון, וייצרה (בבית החרושת של Morris) דגמים משופרים של ה- Austin 1100 וה- Morris Oxford (עם גריל של MG וצמד קרבורטורים). שנות ה-70 בישרו את דעיכתה של MG ושל תעשיית הרכב הבריטית בכלל, ב"זכות" השתלטותה של British Leyland כמעט על כל המותגים העיקריים. הייתה זו תקופה של ניהול כושל, שביתות ובעיות איכות רבות. מפעל MG הקטן והמשפחתי ב- Abingdon מעולם לא הושבת והיה ידוע באיכותו הגבוהה, אבל ההתדרדרות הכוללת של הקונצרן לא פסחה עליו. באוקטובר 1980, לאחר שסירבו לאשר ל- MG תקציבים לפיתוח דגמים חדשים וה- B הפכה כבר לאנכרוניסטית - נסגר המפעל. ה- MGB וה- Midget האחרונות שירדו מפס הייצור הועברו מייד למוזיאון מורשת הרכב הבריטית - יום עצוב.

במהלך שנות ה- 80 השתמשה Leyland במותג MG עבור דגמים ספורטיביים של ה- Metro, Montego, Maestro, וקשה לומר שמכוניות אלו הוסיפו כבוד למותג. בשנות ה- 90 הופרטה ליילנד, הפכה ל- Rover Group והובן שלמותג הוותיק יש ערך רב - בתחילה יוצרה סדרה מצומצמת של MGB 2500 משופרות עם מנועי V8 (רק עם הגה ימני למרבה הצער) והצלחת ה- Mazda MX5 נתנה תיאבון לפיתוח ה- MGF המוצלחת. זו כבר הייתה Roadster רצינית ויורשת ראויה למורשת המכובדת.

קבוצת רובר פשטה את הרגל בשנת 2005, ונרכשה בתחילה ע"י קבוצת נאנג'ינג אוטומוביל מסין, ולאחר מכן ע"י SAIC - Shanghai Automotive Industry Corporation. המותג Rover לא היה חלק מהעיסקה (הוא כיום בבעלות פורד) וקבוצת SAIC בחרה במותג MG כדי לשווק את הרכבים שעמדה לייצר. מכוניות MG כיום מתבססות על הטכנולוגיות החדישות ביותר, וממשיכות את המסורת של MG בייצור מכוניות ספורט-סאלון מפוארות ומהנות. ה- MG550 שנמכרת כיום בישראל היא בעצם נכדתה הרוחנית של ה-ZA/ZB Magnette משנות החמישים, ונינתה של ה- VA משנות השלושים. ה-550 מצוידת במנוע בנפח 1,800 סמ"ק עם טורבו שנותן הספק מרשים של 161 כ"ס, ומשודך לגיר אוטומטי 5 הילוכים טיפטרוניק. לכל מי שתוהה על השילוב בין MG וגיר אוטומטי, נזכיר שכבר בשנות החמישים ניתן היה להזמין את ה-ZA Magnette עם גיר Manumatic חצי אוטומטי, עבור חובבי נהיגה ספורטיבית שלא רוצים לאמץ את רגל שמאל... ההיסטוריה חוזרת.

***

ומילה אחרונה, אישית, מ"שרוט MG עם קבלות" שכמוני: מותגי רכב כה רבים נעלמו להם מהעולם המוטורי לאורך השנים: טריומף, סאנבים, הילמן, סימקה, פנהרד, סטודבייקר ועוד. יש לי הנאה רבה לראות ש- MG עדיין עימנו, וגם בשנת 2011 הסמל המתומן עדיין מפאר את חוטמן של מכוניות חדשות. המורשת נמשכת, גם אם לא באותה היבשת...

מיני מרקוס 1970. האצ'בק וסטיישן

הראלד ארבע דלתות תוצרת הודו

כרמל אנגלי

יוחאי שנער
Israelmotorindustry.org

יצרנית הסוסיתא והכרמל, אוטוקרס, שפעלה כחברה עצמאית בשנים 1957-1971, התיימרה לייצר את "המכונית הישראלית". במהלך כל התקופה הזו נשענה אוטוקרס במידה מכריעה על ידע הנדסי בריטי. השותפים התחלפו, אבל המכוניות נשארו מתכנון אנגלי, גם אם יעודי לישראל. תהליך הפיתוח כלל מספר אבות-טיפוס שפותחו באנגליה ונשלחו ארצה לבדיקות. היצור הסדרתי, במידה והיה כזה, החל כמה חודשים אחר-כך. להלן שלוש דוגמאות המשקפות את התמורות בתהליך הפיתוח של רכב חדש באוטוקרס.

קדם-כרמל: ה- *FW3* של ריליאינט

בספטמבר 1961 הבטיחה אוטוקרס מכונית "עממית" עם מנוע 1000 סמ"ק ותכולה מקומית של 60%, כבר בחודש דצמבר. בראשית ינואר 1962 הגיע לנמל חיפה הראשון מבין שני אבות-הטיפוס של המכונית החדשה. ב- 26 ינואר, הוצג דגם של

"אבות-הטיפוס לדגמי אוטוקרס הגיעו בשלמותם מאנגליה. כולל הפיברגלאס."

FW3 **של רילאיינט, ראשית 1962**

"מכונית הנוסעים החדשה" של אוטוקרס, עדיין נטולת-שם. המכונית, שפותחה במסגרת פרויקט FW3 של רילאיינט, השתמשה בנוסחה המוכרת מהסוסיתא הראשונה. הבסיס הפעם היה המכונית הפרטית העתידית של רילאיינט, ריגאל 3/25, שתושק רק באוקטובר.

בהתחשב בכך שרילאיינט השקיעה ב- FW3 חודשי תכנון ספורים בלבד, התוצאה העלובה אינה מפתיעה ממש. המראה החיצוני אמנם היה מודרני בהרבה מזה של הסוסיתא, אך נותר כעור וחסר-פרופורציה. בניסיון לתקן את המתלה האחורי החקלאי של הסוסיתא, פיתחו בטמוורת' מתלה אחורי נפרד, שהתבסס על זרוע נפרדת לכל גלגל וקפיצי סליל, והפך את המכונית החדשה למסוכנת.

תמונה ראשונה של המכונית הסופית פורסמה רק במחצית ינואר 1963. בינתיים פורסם גם שמה: כרמל.

טרייומף הראלד ארבע דלתות

ההסכם הרשמי בין סטנדרט טרייומף ואוטוקרס נחתם ב-28 בפברואר 1966, אך סימנים ראשונים לפערים שבין התרבות הבריטית של ליילנד לבין זו הישראלית התגלו עוד קודם לכן. הבריטים רצו למכור הרבה, ומהר. אוטוקרס החזיקה במלאי של 4,000 מנועי פורד שהספיק לה בחישוב גס לשנה וחצי, וסירבה לרכוש שלדות ומכללים של טריומף.

מלאי רצון טוב לסייע לשותף החדש, שלחו הבריטים לישראל מעט לפני חתימת החוזה מכונית כרמל 12 שבשלדתה הותקנו מנוע ותיבת הילוכים של טריומף הראלד, וכן אב-טיפוס של טריומף הראלד בגרסת ארבע דלתות שיועדה לייצור בהודו כסטנדרט הראלד סימן 3. אוטוקרס נתבקשה לייצר על בסיס מרכב המתכת של ההראלד ה"הודית" מרכב פיברגלאס כדי שיוכל לקבל בעתיד ערכות מלאות של טריומף (הכוללות שלדה ומתלה אחורי נפרד).

מההראלד הישראלית נבנו כמה אבות-טיפוס, וביניהן כאלו ששימשו בסיס לסוסיתא 13/60 שהושקה במאי 1970. ההראלד עצמה מעולם לא יוצרה כאן, וכמוה גם השלדה והמתלה האחורי שלה.

המיני הישראלית שלא התממשה מעולם

בשנת 1968 הפכה ליילנד לבעליה של בריטיש מוטור קורפוריישן (BMC), ולרגע נדמה היה שאוטוקרס נכנסה באחת להיכל המכוניות הפופולאריות. שובינסקי חלם על יצור המיני בטירת הכרמל, אבל המתיחות האזורית הביאה לכך ששנה מאוחר יותר "המליצו" אנשי ליילנד לשובינסקי לפנות לחברת מארקוס קארס, יצרנית מכונית ספורט מפיברגלאס, כדי שיפתחו עבורו רכב על בסיס המיני, אך ללא דמיון רב מדי למיני "שלהם".

בדצמבר 1969 חתמה אוטוקרס על חוזה עם מארקוס לפיתוח מכונית כזו, עם מרכב פייברגלאס אחוד (ללא שלדה) - פתרון מהפכני לאותם ימים. במקביל נחתם חוזה בין אוטוקרס לממשלה. מארקוס בנתה את אבות-הטיפוס, שישה במספר, בחנה אותם והעבירה לאוטוקרס להמשך מבחנים, בעיקר בחו"ל. אלא, שבשלב זה טענה הממשלה לבטלות החוזה, מאחר והרכב לא הגיע ליצור ב-1970 כפי שהובטח. באוקטובר 1971 התרסקה אוטוקרס והמיני מארקוס נשכחה.

דגם סוסיתא קוביה

בקנה מידה 1/18

WWW.SUSITA.BIZ

להזמנות- רוני 02-5384929 054-6660985