



במלחמה כמו במלחמה

האמר H3 מרשים ממרחק, קצת פחות בקלוד-אפ

מוזיפת. חלקים שנראים ממתכת עשויים בעצם פלסטיק, למשל הפגלים בפנים הרכב, ניפוחים במרכב מתגלים כתוספות קישוטיות ולא חלק אינטגרלי מהגוף. אלה בריווי מאפייני העיצוב הא מריקאי: גדול, מרשים, רוצי לשמור על מרחק. האמר באמת מצליח להרשים מרחוק, אבל כשמתקרבים מבינים עד כמה הוא חרוק מתחרות האירופית של יורדה לפריס. כשמתקרבים לאוויר, למשל, מתגלים הרבה מאוד פרטים ואי כיות. כאן – אכזבה.

ועדיין, המפלצת הממונעת הזאת נודדת הרבה תשומת לב מצד נהגים וחולכי רגל. החלטנו לבחון את התגובות במקום עסוף נוף מתאים לרכב. בארסוף שעל שפת הים, שכונת האלפיון העליון המבוזרת, איש לא עמד בדרךנו. מי ניסה לעצור טנק כזה ועוד בצבע צהוב.

ל-H3 יש תוות שניה במחלוקת. הוא גדול מאוד ורחב מאוד, אמנם קטן יותר מהדגם הראשון – אורבו רק 4.7 מטרים והוא נמוך בכ-20 ס"מ – אבל המבנה שלו מעוגל יותר. היה כאן ניסיון של החברה ליצור רכב עירוני יותר, שמאיים לכביש ועומד בתחרות עם רכבי השטח האחרים בקטגוריית הפרימיום, כדוגמת בימרו X5, פררשה קאייני או פולקסווגן טוארג.

אך האם המעבר היה מוצלח? האם רכב עירוני יכול לאמץ מאפיינים של רכב שטח צבאי? אין ספק שמשוור כאן השתבש בהאמרו: הוא ענקי, הוא מרשים, אבל הוא מאוד לא פרקטי. הבעיה הראה שונה היא החלונות הקטנים. בשרה הקרוב זה הגן על הנוסעים, אבל בעיד שרה הראייה מצומצמת ויש הרבה שטחים מתים. אנתנו גם שואלים את עצמנו איפה רשת ההגנה מולדרה, והאם הוא יחסיק מעמד בנסיעת שטח קשה.

בקלודאפ מתפוגגת החוות המאסיווית, ומבינים שמורבד באשליה. תושבת החיבור של הפני סים הקדמיים כאילו סוטה ממסלולה, אין התאמה מושלמת בין החלקים. וכשעברנו על הממורות בכביש הרגשנו משוור מאוד נוקשה בפעולת המתלים.

אמנם לא נסענו בשטח, אבל התחשק לנו קצת אקשן. אז תאמנו את חלון השמש, הגברנו את העוצמה במערכת השמע, וחורנו לרחובות תל אביב מלווים בממטים מעריצים. אז אליה זה הור של האמר, רכב שעושה הרבה רעש.

אן לוקחים האמר לסיבוב? לרשותנו עמדו שלוש שעות, מעט יחסית, אבל הרבה אכן בוחנים אותו ברמת הרעיונות, כלי לדרת לשטח האמת היא, שהעיצוב אינו מסתכם במעטפת החיצונית. החלטת עיצוביות משפיעות לא רק על המראה של המכונית והנוכחות שלה בכביש, אלא גם על השימוש בחומרים השונים בפנים הרכב ומרחקו לו, על האווירודינמיקה, ואפילו על הצליל שמשמיעה טריקת הדלת או התחשה כשנוגעים במדחם הפתוחה. בכל חברת רכב של מחלקה מיוחדת בתוך הסטוריו, העוסקת רק בצבעים ובטקסטורות ובוחנת את ההשפעה של כל חומר. העיצוב משמש בעצם רבב שמחבר את כל החלקים לכדי מוצר שלם. הוא אינו רק קווים ומשטחים, אלא המחשה של ערכי המותג.

בארכיטקטורה יש אסכולה שלמה שעוסקת באדיקות פנים המושפעת מהחזן, ולהפך – אדיקות חזן המושפעת מהפנים. בעיצוב מכוניות, הצד החיצוני ישדר ברוב המקרים את מה שדרכב אצור בתוכו – כך שהפנים משפיע על החזן. אפשר לקרוא לזה ארכיטקטורה קינטית. לרכב יש קונסטרקציה פנימית וקורות תמיכה ומבנית הייחודיות לאותו דגם.

כשאננו לבחון את ההאמר הנוכחית של אותו קיום ארכיטקטוני היתה ברורה וכוללת. זה היה דגם H3 – "בייבי האמר" – בצבע צהוב בוהק. תגידו, אתם יוצאים למלחמה? היתה התגובה הראשונה ברחוב. אכן אף אפשר להתעלם מהמקור הצבאי, Humvee-ה, של הג'יפ המטר רף ההו.

כאמר המקורי היתה אמת שאינה משתמעת לשתי פנים. מבחינה מבנית – הוא היה חזק, מא' סיווי, הגוף עשוי מפאגלים של אלומיניום מחוברים ברבב ובמסמרים, דלתות קטנות, מכסה פיכ גדול וגוף רחב מאוד, שני מטרים, ששומר על יציבות ומונע תהפוכות. האורך הסתכם 5-6 מטרים. הצורה של ההאמר המקורי היתה מוערכת והאוהבת בזכות תכונת והאמת של הרכב.

במובנים רבים, H1 הוא רכב שטח צבאי נפלא, המשדר אגרסיביות, עוצמה וכוח. אחיו יצאה סדרה H2 ואחריה סדרה H2 דמי טנדר (פיקאפ). H3, שבו נהגנו, שומר על אישט אגרסיביות, אבל הוא יותר מעודן.

בניגוד לאחיו הכבד, ה-H3 הוא בעיקר תפאורה של רכב שטח צבאי. תפאורה מוצלחת, אבל

עיצוב

אניזר אופנה

כחצאיות ובנעלי עקב, בקטי זה פתוחה בצבע הקטנוע המגונדר שמתאים לבגדים האלגנטיים - כך זה רוכבות להן, לפעמים בלב מודל קטן מסתתר על המסגרת הקרמי. במילאנו, בפאריס ובסטרדיד מספר רב של נשים בזהירות להתנייד בשי עות היום על קטנועים קטנים ומקי סימים. זהו עוד מדגם אופנתי, חלק כלתי נפרד מהמלתחה.

בדגם מיו ים ניווה אופנתי כזה, והיבואנית משיקה אותו תוך כדי יצירת בידול שיווקי: הקונים ימי לים לבחור את צבע הקטנוע ואת צבע ההרפס על משטחי הפלסטיק. לצורניות של הקטנוע אין עוד סטרוקטורליה היא בעיקר ליופי. המודרניות נמוכות ולא צריך להי תחשב באווירודינמיקה של הרכב. המעצבים חופשיים לעצב כאוות נפשם.

בעבר נקשר החופש העיצובי עם חברת אפיריליה, שעיצבה את הרדי גלגליים בהשראת המרד הבדיוני, אם מדויקים עוד יותר, נזכרים בוססות משנות ה-40 המאוחרות. אלה נוצרו משלדת מונוקוק שהיתה גם הקליפה של הכלי, והטכנולוגיה הובילה לצורות עגולות ומגופחות. השפעת המרד הבדיוני והבוססות הישנות ניכרת גם בדגם מיו החדיש. התוצאה היא כתם של צבע כנף האורבני האפור.

דוה אנריש ואייל קרמר

שבזכורה וניהן בצבע מגול מזעזע. השנים הלפני וקטנועי רק השכיח. בכל פעם שניקו לו את האג' זו, נפתח משור בתוכו והוא היה טורף את האספי לט במשנה מדך.

גם חי קיבלו ודיקת עירוד מוגבלת. היתה אות שהרכבתי באופן קטוע מהעבודה הביתה - כאותה תנוחה מוכרת שבקטנוע כה קצר מצויכה מגע הדוק בין הלציים לישבן - אבל זו היתה אהבה אפלטונית. הקטנוע היה עדיין אהבתי הממומשת היחידה.

ואו, יום אחד, נמאס לי ממנו. לא יודע למה. אולי משום שהרכיבה עליו הגיבה מראה לא-גברי בעליל. אולי בגלל הצבע המעט מבוך. ההלטתי לקנות קטנוע אפי ריליה גוליבר יפהפה שנועד לאנשים גבוהים. סוף סוף רכבתי על קטנוע לפי מידותי, וגם הצבע היה שרמנטי ומסתורי.



האצ'ו איטלקי ועלמה חסודה « מאז אני מת' נורד בתל אביב ואוהו חברה מקסימה. כשהודעתי לה שאקבל את מיו 50 לסוף שבוע, היא אמרה בעיניים חולמניות, "או עכשיו גם נוכל לנסוע אתו לים ואחר כך לשתות משוד בלי לחפש הניה". התנענו את קטנוע הטרנד המעוצב, נצמדנו זה אל זה על המושב בלי מבוכה, ורכבנו לעבר השקיעה או יותר נכון לחוף שרתון.

כבר חמש שנים לא עליתי על דורגלגלי, ולכן תהילה הרגשתי כמו ילד שעלה בפעם הראשונה על אופניים. בויכדונותי משנות ה-90 ראיתי את עצמי מלחטט בין טכניות, חולף ביעף בין סודי טכניות כפקק או מוגוג על מדרכות בין התמי רורים. תחת זאת נהנתי קעת באטיות, לא העזתי לנסוע בין טורים, ומדרכות עוררו בי פחדים לא ברורים. אבל עם הזמן שכחתי את חשתי ושמתי לעצ' בן את נהגי העיר כבעבר.

החף הוא אתר המקמק וקשה לכיבוש, אבל מיו הוא קטנוע יציב למדי. רכבנו עד בריכת גר

דרון, ומשם על מדרכה עמוסה קייטנים פוייסו דרך ועצרנו ליד חבורת הקטנועים שחנתה בצד ונעצה מבטים בקטנוע.

חברת סאן יאנג, בהכרעה אמיתית, החליטה לייצר "וספה" קטנה וצבעונית - הונב הצרעי תי, הקווים העגלגלים, הכירון ולוח השעונים העגול והכסוף - כמעט נגיבת זכויות יוצרים מפיאנצו. במלים אחרות, מיו מתאים לאהבות קיץ שנות האלפיים עם קריצה לשנות ה-50 וה-60. בדמויני אני רואה את עצמי מאצ'ו איטלקי באחת הפרסומות לווספה, מרי כוב עלמה חסודה ששתי רגליה תלויות מצד אחד של הקטנוע.

עוד עוכדה מרגשת קמעא. קטנוע המי' בחן שהייתי אמור לרכוב עליו עבר תאונה חצי שעה לפני המסירה. במקומו נתנו לי קטנוע אחר, זה שרכבתי עליו עדו אשכנזי כסדרת הטי לוויויה שלה. אפילו שמה מוטבע באותיות מתכת על הטרנמו.

אמנם קטנוע סלבס, אבל הביצועים לא משהו. המנוע בן ארבע פעימות והנפה הוא 50 סמ"ק. המיו שלי הוא כנראה לא טייל זילואל. פותחים את ידית המצערת והמיו ער' מד כשנייה על מקומו עד שהוא מתעשת וקופץ קדימה, הרבה אחרי חבריו הטרודים למספחת סאן יאנג.

מיו 50 אמור להיות ידיוותי לסכיבה, כלומר מצטיין בצריכת דלק נמוכה, ומכאן פחות מודם. הצריכה שמדדתי לא הייתה הסכנית במיוחד (22 ק"מ לליטר), אבל המנוע כה חרישי, הדיפך ממפנעי הרעש שמסתובכים היום על הכבישים. זה קטנוע שכיף לנסוע אתו בעיר למכולת, לחדר משר, לחוף הים או ל קולנוע. הוא משרה אווירת נועם על רוכבו, וכרוד שאינו מתאים לילדים עתידי הרמונים. זה טוסטוס לאוהבים הצעירים, וגם קצת לגברים בני 30 פלוס שמאחרים לפי רוח.

סאנו יאנג ת'יו 50

הנעה ותמסורת: אחידות, אוטומט (זריאטור) אחריות: שנה או שנת השוקה: 2005 מאייר: 85



יחי התום « היום אני כבר כעל שתיים ושכחתי מומן את המיונות גתי להרכיב לביתה כבר מומן נש ובעלה בוודאי נוהג כמאודה 3 לישולי הכביש. הסאן יאנג SR מס הנראה נגרם מומן לחתיכות, ואני זאת, המבחן שערכתי למיו 50 שלי כנז', זה שרואה כמו חיק צבעוני שלח אותי אחורה בזמן וגם חוד לא דעה בכלל.



ראיתי את עצמי מלהטט בין מכותיות, חולף ביעף

"החוף הוא אתר חמקמק וקשה לכיבוש, אבל מיו הוא קטנוע יציב למדי. רכבו בריכת גורדון ועצרנו ליד חבורת הקטנועים שחנתה בצד ונעצה מבטים בקטנוע

עיצוב

מאת דנה אנריש, אייל קרמר

ממושמע, נעים לבריות

מיהו המעצב פטר ואדה, האחראי לדגם הנועז ביותר של סקודה, רומסטר?

המכונית, שהצטיירה בתמונת כמספחתית ממוצעת בגודלה, הפתיעה במציאות והתבררה כענקית, בעיקר בגלל שימוש בגלגלי ליום בקוטר 21 אינץ' שיצרו אשליה של מכונית סטנה ברובה. המכונית המדרתית ממוקמת בגודלה בין סופרמיני כדוגמת ה"פאביה" למספחתית כמו ה"אוקטוויה". היא מציגה למעשה תתי קטגוריה חדשה בעולם הרכב.

היא מתרבה במכוניות כמו "פאנור" של רנו או "ברלינגו" של סיטרואן, אך אלה, למרות היתרון שלהם בנחות וביכולת העמסה גדולה, מדתיעות את הקונים עקב הרימוי של רכב מסחרי. הרומסטר, לעומת זאת, מנסה לשמור על יתרונות אלו אך העיצוב שלה פונה לכיוון של רכב מספחתי רגיל. יש לה מראה צעיר ומקומות אחסון רבים והיא מאפשרת סידוד ישיבה מרדולרי וגמיש של כרימאות המושבים בהתאם לצרכי הנוסעים. בעזרת רומסטר מקווה סקודה לשפר את תרומתה ולבחון את תגובות הקהל לקו העיצובי החדש שלה כלי לקוח סיכון גדול מדי ברכב מרכזי במכירותיה, פאביה או אוקטוויה.

קונצפט רומסטר זכה להצלחה גדולה בפרנקפורט ונהפך לקו העתיד של סקודה. רומסטר המדרתית היא נקודת מפנה לתורה, והופכת את סקודה מיצרן שמרני ומסובד לחברה שמרנית ומבוצחת אך בעלת אמירה מקורית וייחודית. לה. רומסטר מוכיחה שוב שכל ארגון מרכזי מייחידים שיכלים במשימת עיסרון או כרנע של פתרון לחדש ולזכור שמאחורי כל לקוח עומד אדם. נראה שוואדה מסמל רבים אחרים בני רחוק בתעשייה שצנעוים הרחק קדימה. אפשר לקוח שהוא יספק לנו בעתיד סיבות נוספות להתלהב – או לתעב – מכוניות.

בראש תחום עיצוב הרוץ של מחלקת הקונצפט בקבוצת פולקסווגן, לבוש בביגוד קליל ולא רשמי, סילוו שקט, וארה אינו נראה במבט ראשון הטיפוס שיכבוש בסערה את הפסגה נעים לבריות ומוצא זמן למתלמדים שלו, הוא אינו קונה לקריטריונים של מעצב כוכב. או כיצד הצליח לעצב, במסגרת אחת התברות הקטנות והשמיניות ביותר, את אחת ממכוניות הקונצפט המרשימות של השנים האחרונות, רכב קונצפט שהוביל למכונית מדרתית מרשימה, נועזת ושנויה במחלוקת – סקודה רומסטר?

לפני ואדה עמדה משימה לא קלה. מתברר שתכנון מיניוואן או מיני-מיניוואן אינו חייב להתעלם מהאשה שלוקחת את הילדים לבית הספר או מהגבר שמחזיר אותם ונלוויה. גם כלי רכב שמכוון לשוק המספחתי ביותר יכול להיות בעל מראה מיוחד וחדר שני. ואדה הצליח להתחיר את רעיונותיו ולשכנע את ההנהלה הקשה והשמרנית של סקודה ופולקסווגן, למעשה, סקודה היתה כשכילו המקום הנכון להתבלט ולפרוץ קדימה. למעצב בחברה קטנה זו, שנתנית רוב הזמן מהפלטפורמה של פולקסווגן, יש אפשרות לתעוזה ולרומזגנטיות, הוא לא עזר מרגע במכונית ענקית.

תקטגוריה חדשה << קונצפט סקודה רומסטר, שהוצג לראשונה בשנת 2003, היה מסוככי תערובת פרנקפורט הציג כמה אלמנטים עיצוביים חדשים ומראה מקורי. ככלל, הניסיון להציג מכונית קונצפט בקטגוריה של המכונית המסחרית/המספחתית היה ייחודי. המכונית הלא-מסחרית הציגה עיצוב ספורטיווי וזקא בקטגוריה שנחשבת אטית וחלשה מכולם. קיים בה שילוב מעניין של קו מתאר וזים ודי מאוד עם קווי חיתוך חוקים וגיאוטריות במשטח הרכב.

יצרני הרכב משיקיעים יותר ויותר בעיצוב המכוניות, אבל נראה שהמגע האישי והאנושי של המעצב נחלש ונהפך לכלי מדויק כיריהם של מומחי שיווק, קבוצות מיקוד וניתוחי שוק. מעצבים ספריים מצליחים להתעלות וליצור מכוניות ייחודיות, שנויות במחלוקת – הקלאסיקות של העתיד – בהם סיים באנגל וכימיות, שפריק לה קוואמה רנו, סטריו ג'ונג'ארו האיטלקי. כולם מאופיינים בפרופיל תקפודתי גבוה, כדיומה ומכוון כישרון. כולם שייכים לדרוויסן של המעצבים, אם ככלל והאם ייווצר איכטיפ חדש של מוסמם של המוכבים, אם ככלל והאם ייווצר איכטיפ חדש של מוכבו האם נראה טוב מכוניות – מספחתיות סטנדרטיות ולא מוכביניות ספורט או סנאי – שיעוצבו מתוך התייחסות לבני האדם הנוסעים והנהגים לא רק כאובייקטים שצריך להעביר מנקודה אחת לאחרת?

פטר ואדה עשוי לשאת בשורה כזאת. הוא מעצב מודרני החדש, הרוד הממוחשב שטסוגל לשלוט בחלקים גדולים יותר של מהלך העיצוב והסקיצות. זהו גם דור ממושמע יותר, שהחל את הייו המקצועיים אחרי התקופה הרומנטית של העיצוב. אם או היו בסטריווי גדול 20 מעצבים, כיום מדובר בתשלובות ענק ובהן עשרות מעצבים ומאית אנשי הנרמה, שיווק, מודליסטים ואימני CAD.

בעיפרון ובטושים << ואדה, בן 39, יליד גרמניה, למר שם בארניברסיטת פרזבורים, הנחשבת לאחת החשובות בעולם בתחום. ואדה אינו הולך שבי אחרי פלאי המחשב, אף על פי שהוא מיומן בתחום זה. הוא משתמש בשיטות הישנות, פחם, עיפרון וטושים. עד לפני כשנה היה ראש מחלקת עיצוב הרוץ (אקסטריור) בסקודה, כיום הוא עומד



טושים על קונצפט רומסטר / תצלום: יצן

עיצוב | דגם אגרוש ואויל קרוז



יגואר XF
נוסעת על
S טייפ הגאה

תצלום: רויטרס

סופה של פנטסיה קלאסית

יגואר נוטשת את הקו שהולך אותה משנות ה-70 ומנסה עיצוב עתידני. האם זה מה שיציל אותה מסגירה?

ל-XF המרהיבה יש מראה מודרני, אלגנטי. ניגר שיגואר אינה מתעלמת מעברה - אך הפעם נדמה שמעוצבה של היצרנית ניסו להבין את העבר מבלי להשתעבד לו. ה-XF אינה מכונית יוקרה-טלונית אלא מכונית ספורט-טלונית - וזהו הבדל משמעותי. ה-XF מעגנת קווים אורכיים אלגנטיים בעלי זפחיות מושלמת. התנועתיות שמסתמנת בקווים מסודרת תחושת מהירות גם כשהמכונית עומדת במקום. קו האורך, שעולה לקו הזנב, מזכיר את ה-DB9 של אסטון מרטין - וזה אינו מקרה. המעצב הראשי של יגואר, איאן קאלום, היה בעבר המעצב הראשי של אסטון מרטין (שתי החברות ומצאות בבעלות פורד).

הלון הצד של ה-XF צר ונעל מבנה מוארך, והוא נתון למכונית מראה ספורטיבית ואגרסיבית. ניגר כי נעשה ניסיון לשמור על קווים טהורים ונקיים. הפניות של הפנסים הקדמיים מקבלות מתיחה עגולה וזורמת לאחור, ואילו הפנסים עצמם מונחים כחלק מהמשטח ושומרים על התנועה הדינמית. פתחי האוויר הצדדיים של המנוע עשויים מקומיקה לבנה, והכוונה היא להחליף את השימוש בקרבן. התוצאה הסופית דומה למכונית קופה גדולה.

הדבר משפיע גם על עיצוב הפנים שהוכן להיות קטן יותר וכבד פחות. הסגנון חסוב ליגואר יותר מהמרחב הפנימי. השימוש בחומרים גם הוא מעניין וחדשני: ב-XF יש שימוש רב באלומיניום מזוהר, תאורת LED, סקסטורת קרבון בחיפויים הפנימיים ורצפה שמחופה בעור ולא בשטיחים. לרוב, השימוש בעור ועץ נחשב מעין רטרן, אך ב-XF השימוש הוא מודרני ומקצן: עור שחור וצבע מתכת.

מכונית הקונצפט של יגואר באה לבחון קווים חדשים וסגנונות, אך מטרתה גם לשמש, ליצור פנטסיה לקוחים, ולכן יש הגזמה והקצנה בכל האלמנטים. יגואר בהחלט מצליחה בעזרתה לעורר מעליה את האבק ולפרוץ קדימה בעוצמה ויוזאלית חדשה.

המכוניות של יגואר הן חלום של רבים - הן משתייכת לזן של מכוניות אריסטוקרטיות אירופיות, שומצאות מחוץ לחוקי המשחק של תעשיית הרכב ומעל לחוקי האופנה והזמן. לצדה של יגואר ומצאות בנטלי ורולס-רויס - ולאחרונה מנסה להצטרף למגורה גם מייבאך (בבעלות מרצדס).

מכוניות אלה שמרו לאורך השנים על קו התפתחות אטי ועצמאי שמחזיר לעבר באופן ישיר בעזרת קווי עיצוב קלאסיים, אולי אמיליו גוטיקוס. כוחה של יגואר מול המתחזרות מבית ב'מרוז ומרצדס נובע מהייתה פנטסיה קלאסית שומצאת מחוץ למעגל המכוניות הן המויני. לכן, מטרתה לאורך השנים הייתה ליצור קו עכשווי ובאמתה עת לשמור על מעטדה המיוחד. אבל יגואר הפסידה: גם דגם ה-X טייפ וגם דגם ה-S טייפ, שבעזרתם קיוותה היצרנית להגדיל את זרם המכירות במידה ניכרת, לא הצליחו להביא לשיפור במצבה הכלכלי המידרדר. ב-1989 נרכשה יגואר על ידי קונצרן פורד האמריקאי, אולם גם בידי מצבה אינו משתפר והיא ממשיכה להקין מזמנים. מה עושים?

את התשובה אפשר למצוא במגוון של רולס-רויס ובנטלי, שנמכרו בסוף שנות ה-90 של המאה הקודמת ליריבים ורות - רולס-רויס לב'מרוז, בנטלי לפולקסווגן. שתי יצרניות הסופר-פאר - מסמליה הבולטים ביותר של תעשיית הרכב הבריטית הנועלמת - עברו שינויי עיצוב משמעותיים ותהליך מואץ של מודרניזציה. ההצלחה העיצובית של רולס-רויס פוטם החדשה וההצלחה המסחרית של בנטלי קונטיננטל GT הנהירו כנראה למנהלי יגואר כי עליהם להתחדש ולנוש את הקו שהולך את היצרנית מאז שנות ה-70.

בתערוכת דטרויט הציגה יגואר מכונית קונצפט חדשה ומעוינת במיוחד: ה-XF העתידנית, שאמורה לרמח על ה-S טייפ הגאה. מטרת המכונית הסדרתית, שתוצג בשנה הנאה, ברורה: להציל את החברה ולהוניל אותה לדרך חדשה - ממוינה כלכלית ועיצובית.

ני ייצר מכוניות בשביל כמה מות' שקודה היום למשל בטלוויזיות. מאותו הבדלים קטנים במפרט, יוצאות טל' פס או גרונדיג. היצרן כפועל הוא לא שר לעשות אותו דבר עם מכוניות. ואגים, גם אנתנו בחברת מכשירי תנועה עם יצרנים אחרים בסין, מתוך תקווה יהיה להם מכונית שניתן למכור בארץ. מה מכשירי תנועה זה סגור מסחרי, ואן ומ' יאן יש משהו למצוא בסין".

דבר לא סגור. למשושג בלעדיות אין מש' צריך לזכור שמספר היצרנים העצמאיים עשרה ממספר היבואנים לישראל. חוקי בסין. הבאתי סווקי מהודו ומרונגריה סווקי מסין. אבל אין להם מוויפט בשר לייצר מספיק, ומה שהם מייצרים כיום כלי תקינה אירופית".

הבאזה של סווקי. הדגם יוצג בתערוכת דני' בארץ יתחילו ברבעון האחרון של שנת ית שמבוססת על דגם הצי'בק שמסווק ל-SX4. השם עוד לא נקבע. ההצי הקדמי ל-SX4. סווקי אף פעם לא הייתה חוקה גמה שהמפרט יהיה דומה לטויוטה קודולה סיכויו להגדיל מאוד את המכירות ב-2007 סווקי שמה לעצמה מטרה להשיג את המפרט. אבל לאו דווקא במחיר ובוודאי לא ית החרשה לא בחכמת תהיה וולה מקודולה. ית יבואן גדול אם לא אמכור לצי' רכב - זה מספר היחידות שאתה מקבל מהיצרן קטן מה' כמו במקרה של סוויפט - אז עדיף לי להתמקד בן המפרט. חברת הליסינג יכולה להפיל אותך. תת לה הנחה, אתה תיפול ממכירות של 10,000 בה לאפס.

בישראל יש שתי בעיות עיקריות. הציבור הישר' לנגרלה ולחוקה של סווקי ביצרנית רכב. ת במכונית קטנה או 4x4. הצד השני של המטבע מ יש סימפטיה לשם סווקי. המכוניות נחשבות לת, אמינות".

היבואנים, גם אנחנו מכשירי תנועה מקיימים גם יצרנים אחדים בסין, וזה שבבוא הזמן תהיה ית שניתן למכור בארץ. היום למכשירי תנועה מסחרי, ואן ומשאית. יש משהו למצוא בסין

עיצוב

מאת דנה אנריש, אייל קרוזר



המנוע ברצפה, הנהג על הגג

יחידת הכוח יכולה להיות בכל מקום ברכב - וכך גם ההגה. טכנולוגיית תאי הדלק נותנת למעצבים חופש



עיצוב כיסא נחשב אתגר של ממש. מדובר בחפץ מוגדר מאוד, בעל ארבע רגליים, משענת והגדרות ארטנומיות קבועות מראש. בעיצוב רכב המשימה לא פחות קלה איבעה גלגלים, מנוע ומגבלות של תקנות רבות, כביטוח, זיהום אוויר ועוד. כל מה שנותר הוא לעצב את הקליפה. ואמנם, טכנולוגיות רבות מבוססות על אותה פלטפורמה אבל כלפי הוצר נראות שונות. אבל מה יסרה אם נעצום לרצות את העיניים ונרטיין טכנולוגיה שאינה וקוסה לקופסת מנוע גדר להו פתאום האפשרויות נפתחות, יש חופש עיצובי.

על אותם מכלולים אפשר לשים למעשה ואן משפחתי משעמם ולחלופין גוף ספורט דו מושבי וקל יותר. ההחלפה, לטענת המתכננים, תגזול רק רבע שעה

תעשיית הרכב ניצבת לפני רילמה. טכנולוגיות שונות של הנעה ודלק מתחרות על הגביע הקדוש, ואחת הטכנולוגיות היא הטכניקה הנולוגיה שתחליף את מנוע הבנייה הפנימית הקיים ובנויין או ריי ולו. עד כמה יכול העיצוב להספיק על בחירת הטכנולוגיה של העתיד?

פלטפורמה של סקייסבורד << טכנולוגיית תאי דלק נותנת חופש לעצב את המנוע וגם למקם אותו כמעט בכל מקום ברחבי הרכב - אפילו אפילו לפרוש אותו בכמה מקומות שונים ולהלושין לעצב אותו כבעל פרופיל נמוך, או כזה שמתפרש על כל שטח הרצפה של הרכב. הפרוטט של ג'נרל מוטורס ב"אוסטונומי", רכב הקונצרפט שהציגה בשנת 2002, הוא רצפה כפולה בגובה 20 ס"מ בגובה נמצאים כל מכלולי האנרגיה, תאי דלק, מימן, מערכת מחשוב וכי

היה מאחד שההנעה הנפרדת לכל גלגל מאפשרת למקם חלק מן ההיגוי בדרך זו, אפשר להתמקד בנחת קטנה יותר של סיבוב הגלגלים לצורך היגוי, ומכאן שאפשר להשתמש בגלגלים גדולים יותר, תחביב ירוע של מעצבים.

את הנהג אפשר להסיר כמעט בכל נקודה. כל הרכב כיום חשמליים וכל הרכב עובר בכבל חשמלי ממש אחד. ההנהג קונצפט "אשר" גומי" שולט גם על כוחות כיוון נסיעה וגם על האנרגיה ובלימה. העבודה שהיא מסך על מערכת הרכב באופן אלטרנטיבי מאפשרת למקם אותו באופן חשך

ככל מקום ברכב. המתכננים בתנו שילוב בין הנהג קלאסי לגרסאות שבא מעולם התעופה. המידע עובר דרך מערכת אלקטרונית ולא מערכות קשיחות וכך משתחררים מתלות ברכיבים מכניים מסורבלים. הקונצפט מפרדי, אולי לראשונה ובאופן משכנע, בין מכלולי ההנעה, הפלטפורמה של הרכב, לתא הנוסעים. על אותם מכלולים אפשר לשים למעשה ואן משפחתי משעמם ולחלופין גוף ספורט דו מושבי וקל יותר. ההחלפה, לטענת המתכננים, תגזול רק רבע שעה.

הקונצפט של ג'נרל מוטורס הוליד שורה של טכנולוגיות שכוונות את פורטט תאי הדלק, חלקן בצורה משכנעת יותר, אחרות פחות. הנהגה הציגה קונצפט נרעז ששמו "קיוואמי", מיושנה הציגה את הקונצפט "היבריד". דגמים אלה ואחרים סימלו מפנה עיצובי ונסה דה מסוימת עוזרו לשכנע את דעת הקהל שתאי הדלק הם הרכב הבא שיכבוש את העולם. ומה הלאה, אולי טכנולוגיות בלי גלגלים.

וכן ארבעה מנועים חשמליים שצמודים לגלגלים - פלטפורמה המוד כירה בעצם סקייסבורד.

פורטט זה הוא פתרון איריאלי לכל מעצב ולמעשה משחרר מכל הכבלים של טכנולוגיית הרכב הקונטנציונלי, ורץ מהשימוש בארבעה גלגלים. מיקום המנוע - בחזית, במרכז או באחור - כבר לא רלוונטי. מכלולי הנעה כמו תיבת הילוכים וציריות - נעלמו כלא

GM אוטונומי. ארבעה מנועים חשמליים, אחד לכל גלגל (למעלה: הונדה קיוואמי)

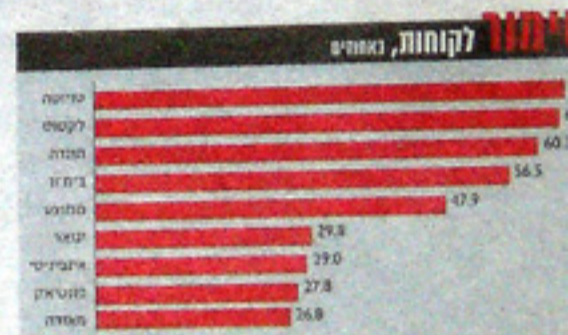


זמן חוזר

נחות טויוטה מגלים נאמנות, נחות מאזדה פוזלים לצדדים

זו שאינו מכיר את מכונית המחקר העצמאי JD Power ושב שאת פעילותו מממנים החבר'ה החרוצים של טויוטה: שכל בכל סקר שמפרסם המכונית היפאנית וזכה במקום שני. אם מדובר בסקר שביצוע רצון, אמינות או איכות - טויוטה מובילה בכלום. כעת יכולה טויוטה להתחרות בעוד גבועי: ג'יהוה היפאנית וכתה במקום הראשון בסקר שכתן "שימור חזת" - אחוז הלקוחות שמהליפים את מכוניתם במכונית החדשה של אותו מותג. לפי הסקר, 63.9% מהלקוחות בארצות הברית שמוכרים את הטויוטה שלהם מהליפים אותה בטויוטה חדשה.

הסיבה להצלחה של טויוטה: המכוניות שהיא מייצרת עומדות בציפיות של לקוחותיה - ואף עולות עליהן. עובדה זאת עוזרת לשימור על ערכן של המכוניות בשוק המשומשות ולהרחיב את סל הלקוחות. אגב, טויוטה החליפה במקום הראשון את לקסוס



JD Power / 2007

ירידה בנאמנות הלקוחות נובעת שיפור ניכר באיכות (המכוניות) מגוון רחב של אפשרויות העומד בי הלקוחות

יבית היוקרה של היצרנית היפאנית, שהתפתה השנה במקום מחקר של JD Power מצא כי בלמעלה מ-50% מהמונתים ללו בסקר חלה ירידה מסוימת באחוז שימור הלקוחות. "הירידה בנאמנות הלקוחות נובעת משיפור ניכר באיכות והמכוניות) וזן רחב של אפשרויות העומד לפני הלקוחות", מסביר גיל מנהל מחקר ב-JD Power. "במקרים מסוימים, דגמים חדשים - כמו אלו בנישת הקרוס-אובר, הגדלה במהירות - יכולים בעלי השפעה רבה על נאמנות לקוחות למונתג".

מצא מפתיע בעיני הישראלים הוא מיקומה של מאזדה בטבלה תג הנמכר בישראל מגיע למקום האחרון בשימור לקוחות: רק מהלקוחות שרכשו בעבר מאזדה חדשה בחרו להחליף אותה וית הדישה אחרת מתוצרת מאזדה.

סקר של JD Power נכללו 35 מותגים והשתתפו בו 138,630 מכוניות חדשות, מהם 82,274 שהחליפו מכונית שנרכשה

שחר הזלקון

מגמה של צמיחה

רוב המכוניות הקטנות תפחו קצת לאחרונה. אז למה להסתיר את זה?

כמה קטנות הן המכוניות הקטנות? הצורה החדשה של מכוניות קטנות (סופרמיניו) מודרניות יוצרת אשליה: הן נראות קטנות, אך בעצם גדולות מכפי שנראה. למשל, אורן כן של מרבית המכוניות הקטנות מתקרב כיום לממדים של מכוניות משפחתיות (קומפקטיות) כמו רנו מגאן, פולקסווגן גולף, אלפא 147 ואופל אסטרה.

עד לאחריה, פערי מידות האורך בין מכוניות סופרמיניו למכוניות קומפקטיות הגיעו ל-50 ס"מ. כיום, מבין גיות סופרמיניו מצמצמות את הפער לכ-20 ס"מ. עובדה זו הופכת את הקטגוריה ליותר אטרקטיבית מאי פעם: לפני הלקוח עומדת אפשרות לרכוש מכונית של אותו יצרן, כמי עט באותו גודל - אך במחיר נמוך יותר. לכן מתקיים צורך בבירור, המתבטא בעיצוב. כך הופכות מכוניות סופרמיניו למתקרבות ונועות יותר בהיצע הרגמים של היצרניות.

אולם, בעיצוב הקליאו החדשה בחרה רנו לטשטש את ערכי המותג ולפנות לקהל יעד רחב יותר. כדי לעשות זאת מיתגה רנו, ואף העלימה, כמה אלמנטים חוקים שמאפיינים את המגאן, האחות הגדולה: תא המטען שמשתפל כלפי מטה נעלם לטובת אחידים ישרים למדי, וקו המיתאר החזק של מכסה המנוע התמתן בקליאו לטובת מראה רך יותר.

סגנונות המתן אמור להפוך את הקליאו החדשה לאטרקטיביות בעיני אנשים שמחפשים כלי תחבורה כלי אמורה

רנו קליאו: פער הדורות



דור ראשון: 370.9 ס"מ



דור שני: 381.2 ס"מ



דור שלישי: 398.6 ס"מ

או ייחודי - לקוחות שיעילות, ממיר והמורה עומדים בראש מעייניהם, ואילו מיתג וזהות השונים פחות. כשהוצג הדור השני של רנו מגאן דתרהמה התנה גדולה - היא חוללה מהפכה, על כך הודו גם מי שאהבו את עיצוב בה וגם מי שתיעבו אותו. היום, בחלוף השנים, היא נראית רגילה לחלוטין. גם הסניק והדגמים נוספים של רנו שמרו על הקו הייחודי והאמיץ. האם המתנגדות בעיצובה של הקליאו מסמנת נסיגה מהגישה האמיצה של רנו? לא בטוח.

הקליאו היא חלק מתופעת הצמיחה שעוברת על תעשיית הרכב - לא נדרגש במיוחד אם אורכה של מרצדס C קלאס יגדל ב-22 ס"מ, אבל שינוי שכזה בקליאו הוא עצום ומקרב אותה למגאן (בגרסאות 3-5 דלתות). יחדית מני סים גדולה ושתי בניסות האוויר הן הסממן המובהק העיקרי שקושר את הקליאו החדשה לאחיותיה הגדולות מבית רנו. אולם, למרות השמרנות היחסית יש בקליאו כמה אלמנטים מעניינים: החלונות מאוחדים לכדי יחידה ויזואלית אחת, בשילוב עם קו כתפיים שגולש מאחור ונעצר בגלגל הקדמי. ערכים עיצוביים אלה יוצרים מראה מהודק וחדות למרות קו האורך והעובדה שהמכונית גדולה, היא מצליחה להיראות קטנה - ויחדית התאורה הענקית וקו החלונות הני מוד תורמים להרגשה הזאת.

אבל מדוע מנסים המעצבים לגרום למכונית להיראות קטנה ריבוי הרגמים מאלץ את יצרניות הרכב ליצור ביי רול, לעתים מלאכותי, שיגרום למכונית להיראות קטנה יותר או גדולה יותר, כדי למנוע הפיפה בין דגמים מקטגורי ריות שונות - הפיפה שעלולה לסכן את מכירותיו של דגם כראוי יותר מבחינה כלכלית.

מגמת הבירור קשורה גם לריבוי סגני הרגמים - אם עד לפני כעשור יכולנו לבחור בין סופרמיניו, קומפקטיות, סראן ומכונית סלון, הרי היום נוספו נישות חדשות: מכוניות מיקרו ומגהמיניו, רכבי כביש-שטח ודגמי קרוס-אובר. הקליאו אינה היחידה שמתמודדת עם צמיחה משמער תית בגודל ובמחיר: מכוניות מיקרו נכנסות בשנים האחרונות גם לשוק האירופי (סיטרואן C1, פרו 107, סמארט), והחפזות כלפי מעלה נציינות נוספות מקטגוריית הסופרמיניו, שגדלה במידות ובמחיר.

פיאט גראנדה פונטו ואחותה לפלטפורמה, איפל קורסה, מוצרות בדרך שונה מרנו. שתיהן - כמו הקליאו - צומחות בממדים ומתקרבות למכוניות קומפקטיות. אולם, לשתיהן אופי חזק וייחודי. גראנדה פונטו מאמצת פנים חזקות וסי פודטיביות, עם גריל פעור לרווחה. הפונטו הקודמת היתה מיקר המכירות העיקרי של פיאט - וגראנדה פונטו, מחליפה תה, נועדה להיות קרש הצלה של היצרנית, שסבלה מבעיות כלכליות ממושכות. לכן, פיאט החליטה לחזור למקורות ולרווחה של הפונטו הראשונה, וזאת לאחר ניסיונות כושלים לאמץ מראה כבד ומטובר יותר - גרסני יותר.

פיאט שוב מייצרת מכונית שמשרדת קלות וריאות. מאור שהפונטו היא מכונית הדגל (מבחינת מכירות), היא נשאה על גבה את העיצוב החדש של המותג מולה קווים ארוכים, עדינים וחורמים אל מול יחידות תאורה משוכות לאחד ר"פה" אגרסיביו. אלה החזירו את פיאט לדימוי שעור לה למכונית מכוניות בעבר: הרכה כיו ושיק איטלקי קליל במחיר סביר. הקווים המשוכים יוצרים תחושה של מכונית גדולה יותר ואמורים להצדיק את העלייה במחיר.



מטוס נוסעים

■ "אסטרולאב", מכונית היברידית אלקטרו-סולארית, היא הראשונה המיועדת ללקוחות



"אסטרו-לאב"
מהירות שיוט
של 120 קמ"ש

ההשראה היה המפציץ האמריקאי B2 flying "wing". ואכן, ניכרת השפעה תעופתית. יש הפרדה עיצובית בין הגוף ומערכת המתלים המשמשת מערכת הגנה לנוסעים לכין האוויר המשמש לקולטני השמש. ההפרדה יוצרת תוהו שה של כנף מעופפת ושל ריחוף.

הרכב נבנה בטכניקה שמשתמשים בה לבניית מכוניות פורטולה 1. השלדה היא בעצם מעטפת (מונוקוק), ועשויה מסיבי קרבון שהופכים את הרכב לקל במיוחד. בזכות החיבור בין הקליפות השונות והצורניות הנפחות שלהן נוצר החזק המבני של הרכב, ללא תוספת של שלדה פנימית. הדבר משפיע על המשקל ועל צריכת האנרגיה. צורניות זו שומרת על הנוסעים ומגינה עליהם בשעת התנגשות. לעומת מכוניות סולאריות קיימות, מכונית זו מסמנת התקדמות משמעותית. עד היום היתה למכוניות הסולאריות צורה סכמתית. הגוף האווירודינמי היה שטוח ונמוך ולכן הנהג לא היה יכול לשבת בנוח. הדגמים הקודמים לא יצאו לשוק ולא דנו כלל למטרות. התחזוקה שלהם היתה מסובכת, והיה קשה עד בלתי אפשרי לראות בשעת נהיגה. לפיכך השתמשו בהם רק בניסויים ובתחרויות.

"אסטרו-לאב" היא המכונית הראשונה מסוג זה שמיועדת למכירה. יצרניה פונים אל הלקוחות הפוטנציאליים באמצעות הבטחה לעתיד בקי יותר ממוהמים. להערכת היצרן, פתורה ב-2008 יהיה 92 אלף יורו, לא כולל מסים.

מאת דנה אנריש

נאריש

מכונית קונצפט היא לא בהכרח מכונית שנועדה לייצור. פעמים רבות זהו דגם שכולל רעיונות חדשים רבים ושונים. לפעמים התוצר שהיה הוא כאוס, גיבוב, עומס יתר, ולפעמים הקו מדויק כל כך, שנוכח הרצון לרכוש מכונית כזאת בשטח.

בתערוכת המכוניות הבינלאומית בפאריס היו כמה מכוניות קונצפט מעניינות. אחת מאלה שמשכו את העין היא דגם "אסטרו-לאב" של חברת ונטורי הממוקמת במונקו, מייצרת רכבי ספורט השמליים ומפתחת רכב סולארי אוטונומי. ונטורי אף מתחרה בעצמה תחת שם המותג בתחרויות ספורט ברחבי העולם. בפאריס היא הציגה מכונית היברידית אלקטרו-סולארית הנסענת על ידי קרני השמש.

במכונית יש שבע סוללות הנסענות גם בשעת נסיעה ולכן האנרגיה ומינה באופן רציף. לטענת היצרן, הייצור שלה הוא הישג אפס צריכה ואפס פליטת חומרים מזהמים באמצעות תאים פוטו-אלקטריים מהמתקדמים ביותר. התאים, בעלי ניצולת גבוהה, הם על שטח של 3.6 מ"ר, ואורך המכונית הוא 4 מטרים. בזכות האנרגיה שמספקים התאים היא מגיעה למהירות שיוט של 120 קמ"ש.

סשה לאקים, מעצב המכונית, אומר שמטרה