



אילו חברות שורדות לאורך זמן, מה הקשר בין וולוו למאזדה ולמה, בעצם, כולם רוצים שיהיה להם אייפוד

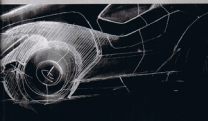


### מכונית ה"דאקאר"

שמוצגת על ידי רנה אבריש ואייל קרמר, היא רכב ששטח מדברי שמייעד למירוצים כמו הראלי "פאריס-דאקאר" וייצור ידנית עבור מומחים משוגעים לרכב. המכונית מוצגת בימים אלה במחיאון תל אביב

# איך מעצבים הצלחה עסקית

צילום: יורם אבינון



גילט הוסיפה להב שלישי לסקין הגילוח והגדילה את המכירות ב־41%, מוטורולה עיצבה את ה-Razr וצופה שמכירותיה יגדלו ב־50%, אפל הגדילה את רווחיה פי 5 בעזרת האייפוד, שכולו גאונות עיצובית. יותר ויותר חברות בעולם מטמיעות את תהליכי העיצוב לתוך התרבות הארגונית שלהן. איך עושים את זה, למה בישראל המהפכה לא הושלמה ומדוע המהנדסים הם אויבי הציבור מספר אחת. מבחינת המעצבים כמובן. ברוכים הבאים לעידן העיצוב והחדשנות



התמונה: אילן גורן



### השינוי הדוֹרטי

**בשפת העיצוב של כ"מזו אינו החלטת של איש אחד, כרזמטי ככל שהיה. זוהי החלטה מחושבת ומודעת של הנהלת החברה**

## הנישה הישראלית

הדה"קאר, שזעזע על ידי אייל קרמר ודנה אבריש, יתחרה בראלי פאריס-דאקאר ב־2008. וגם אם הוא לא יתחרה, אנחנו רוצים אחד כזה

ראה היה שתעשיית הרכב בארץ ימציאה את עצמה לפני עשרות שנים, אי שם בעידן המוסיתא - אבל בימים אלה, שני מעצבים מנסים להמציא אותה מחדש: אייל קרמר, שלמד עיצוב תעשייתי בבצלאל,

והתמחה במסגרת לימודי תואר שני בעיצוב רכב, בווילון בשוויידיה ובסקודה בצ'כיה, ודנה אבריש, מעצבת פנים שעוסקת בעיצוב תעשייתי לחברות כמו אלסי, מאן פלורינו וג'ייפי. השניים חברי יחד לאורך אבריש, מוטחה לפיתוח ובניית רכב שטח לתחרויות, ככדי להגשים הלום ולעצב רכב.

הדה"קאר הוא התוצאה - רכב שטח ישראלי שייבנה בעבודת יד במהרהרה מוגבלת ומיועד למשוגעים לרבר, ואב טיפוס שלו כבר שועט בניסויים בנגב. "מאתר סיקר לפתח תכונות חולקות שלדות ומטבוליות, ולכן תעשיית הרכב נעשתה משעשמת", מסביר קרמר. "מי שאוהב את התרבות המוסיתית ויש לו כסף מחפש ריגושים במקומות אחרים. למשל, סרונגות כמו לוטוס ו־TVR בתור"ל לוקחות מנוע גנדי קיימים ומעצבות ומייצרות את שאר החלקים מאפס", הוא מוסיף. הדה"קאר שזכה בפרס משרד התמ"ת ומוצג כיום במוזיאון תל אביב, הוא רכב שטח איתני שדקיעוב שלו מאפיון בקווים חיים וחזקים. "לא ניסנו להדמות לרכב ג'ייל אלא הלכנו עם העיצוב. לא מיישנו את האמת של הרכב", אמר קרמר. "הסלמי"סאים ובעלי היכולת הכלכלית משיקעים ברכבי הנגב והמזרמים את הייחוד ברכבי "oak of" שמושקעים בהם מיליונים. בעיקר בארצות הברית, אומרת אבריש ומוסיפה שיש כבר מתעניינים ברכב, שנודע למירוצי שטח כמו ראלי הפורצונס והאלי קרא.

"אתם רכבי השטח והשטחים המוטורי הוא קרקע מררייה ליצירה", מסבירה אבריש למה בחצי לעצב רכב שטח. "דבר מדיני שיש מקום בתחום רכבי הנישה לחברה מישראל." "לחברות גדולות לא כדאי לעסוק בזה כיוון שיש חלוגיסיקה הגייתר הביוודקורטית תעלה מיליוני דולרים". לכך יש עוד הסיבות: תג המודר של הדה"קאר עדיין לא נקבע, אבל נמדד הוא לא יהיה

שני שילה

סובב דולר. כאינטרנט אספר כבר למצוא אתר מקצועיים שלו. אבל העצב שמנסים הכי הרבה תוצאות בנגב, האיש שחולל הכי הרבה מודעות, הוא כיום בנגב מבידור. על לפני המש שנים נחשב בימיהו ליצרן גרמי שרירי, שהתמחה במסוגיות עם מניעים ספדינים ומיצורים חזקים. המודרסליו הכול שלוש מריות קיימיות - בימיו מרדה 3, מרדה 5 ומרדה 7. העיצוב היה מסיבי סראן, שלוש פוסמאות וזא מנוע, תא נוסעים ותא מנוע, יליו - אפוד עליו "eine Wurst" Drol Grosse

אבל אם הניע האמריקאי חולל תופעה ב־2001 הובנה מרדה 7 החדשה עם עיצוב מוזג ונודע במיוחד, ותא מנוע מילס המנועים לבינו "התחת של מילס בנגב". בנגב הנו בילום, והאיש ג'ור מרדיס להג, על הקי הדרים. בנגב עמד חשף באור חורפים ובנגב חשף את התעביות. כל מי שפעם האמיס את כבודו מעצבים שפעם מרי, הפי פתחו את עיניו והאמיס את בימיו

בטיקות יתר. קינתאמיס קרמו את בנגב למונים. חבבי בימיהו העלו לרשת עצומה Isop Chris Bangler, קראו להרדת בנגב החדשה אלפי אנשים.

אבל מנוע מי שדקיעוב בנגב אדראי אישית לבדו להסתפק, למרות אישיותו מרובה האופ. השינוי הדרטיס כנסת העיצוב של בימיהו אינו החלטת של איש אחד, כרזמטי ככל שהיה. זוהי החלטה מחושבת ומודעת של הנהלת החברה.

סקראח נכון ולפני מילס את השינוי כנסע של העיצובים. את עמם המהירות של בימי הדימו מייאם כל חומרים לשיא הדימו של כל המנים - בינו מיליארי דולר כנסה נסמרת - ורק כנסת עלייה עם הסבת

בה שרדה היה צפוי המתחמים החמירו להעמיס מרדיס הישראלי לשיק המניעו גיעות יתר, מרדיס כמו בימיהו השתמשו מניעוטיס גוף מוסיתים ומסולטים מרדיס 5 מילאס הדרטיס C.E.S. ודנה. אדראי יבאו מהרפס עם ג'ייל הדימו והדימו והאדראי אפרים בווילון מתחילים להפסיד.

אזכור בנגב אדראי שיהיה את כל האש החולל לבקום אתה למעלה בנגב קיבל ג'יב מוילון הורחק משילתה הדרטיס. תחנה וניש העצב החוללן אדראי ה

היוצרת. העצבים מרדיס היה נגדו מרדיס סיס שפרדת כנסת. אבל הדימו כנסת מרדיס העצבים מרדיס היה נגדו מרדיס ככל חולל. כל עיצוב מרי סבר ריביס העיצוב רכב, ורם מרדיס בכל רכב אמת מרדיס מרדיס ורדיס. עיצוב רכב הוא ג'יב נחשק כחירת, ואמין מוילון מסביר

את המשיכה היו סוב מכל תוצאי אחר. "ככל מוסק בו תבקר עינכם אתה שיש למוסר את אחר הדימו שיעצבת. כמעט רכב אתה מרדיס את האישיות שלך את הדימויות שלך בכל העולם." ■



## Translation of TheMarkerMag , January 2007

The opening article of the year about Business & Design

---

By Shani Shilo

Page 60,

### **How to design a business success**

The “Dacar” designed by Dana Avrish and Eyal Kremer, is an off road vehicle for professional races, such as the Paris- Dakar Rally, custom-made for specialists and fanatic devotees. These days it is exhibited in the Tel-Aviv Museum.

Gilet added one blade to her razor and expended her sales in 41%, Motorola designed the Razr and the predictions estimate a growth of 50 %, Apple made it 5 times more thanks to the ipod, based on genius design. More and more companies in the world assimilate the design process into their organizational culture. How to do it, why in Israel the revolution had not yet completed and why the engineers are the number one enemies of the public. As far as concerned the designer, of course. Welcome to the design and innovation era.

Page 112,

**The Israeli Niche**, the Dacar, designed by Dana Avrish & Eyal Kremer, will take part in Rally Paris-Dakar 2008. Even if not, we want one like that.

Seems like the car industry in Israel exhausted itself years ago, somewhere in the period of the ‘Susita’/’Sabra’ in the early sixties, However, these days, two designers are trying to re-invent it: Eyal Kremer that study Industrial design in Bezalel Academy, and Dana Avrish, Interior designer

and Industrial designer for companies such as Alessi, San Pellegrino and Nike. The two get together with Erez Avramov, specialist in developing racing cars, in order to realize a dream and design a car.

The DaCar is the result –an Israeli off-road vehicle that will be built hand-made in a limited edition and will be designated to dedicated visionary. Its prototype is already being experienced in the Negev dessert. “Due to the fact it is so expensive to develop new platforms, companies are sharing the same platform and the industry become boring” explain Kremer, “the one who loves the motor culture and has the money looks for excitements somewhere else. For example, manufactures like the Lotus and TVR take an existence gear and the engine and produce all the other part from scratch” he adds.

The Dacar that won the governmental award from the minister of Commerce and affairs and being exhibit in Tel-Aviv museum, he is a frightful vehicle with strong and dynamic lines. “We did not want to look like a normal vehicle, we gave ourselves a freedom with the design without trying to cover the true purpose of the car”, says Kremer.

“Wealthy people and celebrities are the ones to invest in leisure vehicles” says Avrish and adds that there are already some who take interest in it for different races like the one held in Egypt and the one in Dakar. “The field of motor sport and off-road vehicles is fertile ground to creativity” explained Avrish why choose to design an off-road vehicle. There is a room for a company from Israel in these niche vehicles. “Bigger companies suffer from a huge bureaucracy and logistics that cost millions of dollars therefore it become non worthwhile for them”. This has another implication; the price tag of the Dacar has not been defined yet, however, low it won’t be.

---