



אלי שאולי | תצלומים: רונן טופלברג, Gudrun Muschalla Photography

ההיסטוריה חוזרת



הטורילניה של ב.טו. מלפנים לאחור - 507, 3200-1-503



ינאר 150 XX

מאחורי ההגה של אגדות מוטוריות
מבית ב.מ.וו יצאנו להשתתף
ב"הולילנד 1000" - מסע קלאסיות
בין-לאומי שהפתיע את כולם



באוראזי במשרה מלאה. בזכותן לקחנו חלק באירוע כמשתתפים.

9.30 - סיפור המכוניות קשור ללידה מחדש של ב.מ.וו, שאחרי מלחמת העולם השנייה מצאה עצמה עם מפעלים הרוסים שנשארו בידי הרוסים. להפתנת כולם היא הצליחה לפתח מכונית זיקרה ראווה - ה'501' - עם שלדה חדשה ה'503', ה'507' וה'3200' ברטונה הספורטיביות שהגיעו למסע היו האחרונות שנבנו על שלדה זו. לשלושתן מנוע V8 בנפח 3.2 ליטר עם ססתומים גדלים (140 כ"ס ל'503, 150 ל'507 ו'160 ל'3200). ה'507', רודסטר אלגנטית שהוצגה ב'1956', וה'503' (סוף 1955), קופה כבדה למראה עם מקום לארבעה, פותחו במקביל ועוצבו על ידי הרוזן אלברכט גורטז (שאחראי גם לדטסון 240Z ולטויוטה GT2000). שתיהן נולדו כי ב.מ.וו רצתה להתחרות במרצדס וב'300SL' מרסו. היבואן האמריקאי הבטיח למכור אלפי יחידות, אבל המחיר - 26,500 מארק (ל'507) או 29,500 (ל'503) היה כפול מהמתוכנן והמכירות זעומות (252 ל'507, 412 ל'503). גם כך ב.מ.וו הפסידה על כל מכונית, והחברה, שבאותן

8.00 - דיויד אנטרוקונטיננטל, תל-אביב. אני מגיע לתרוך למסע הולילנד ללא ציפיות. אני הרי למד אכזבות מאירועים שכאלה. "איך נדע אם שלטי החיצים לצד הכביש הם עבורנו?" שואל אחד המשתתפים האמריקאים. "למיטב ידיעתנו אין הרבה אירועי ראלי כרגע בישראל..." עונים המארגנים.

אנחנו מטפסים לחנה ופוגשים בשפע הקלאסי ובמכוניות "שלנו". מכונאי ב.מ.וו מראה היכן חבוי לחצן ההתנקה ב'503' משנת 1959, אבל שום דבר לא מכין ליצאה מהחוץ לשמש התל-אביבית ולכיר בכניסה לשוק הכרמל, שלובשת חגיגות עם צלמים ומסטרה שעוצרת את התנועה.

9.15 - יוצאים. זהו סיפורו של מסע בין-לאומי של כ'50' מכוניות קלאסיות בישראל, שעל ארגונו עמלו שלוש שנים שני אספנים מקומיים שמתעקשים להישאר בעילום שם. זהו גם סיפור שלוש מכוניות מבית ב.מ.וו, שכל אחת בדרכה תרמה להגדרת המונח. הן הגיעו היישר ממוזיאון ב.מ.וו כחלק מחסות שתן היצרן למסע, יחד עם מכונאים (בשני צדדים מקומיים), עיתונאים ואפילו נהג מידועים בדימוס שהוא נסך



ארנולד בריסטול



אלפא 8C



יפות אבל איך לעזאזל מכונים אותן? מלחין לתמוך כן בין נתיבים באוטו שמוערך ביותר מ־300,000 אירו. **12.00** – מסתבר שהמארגנים בחרו בבנייה הנהיגה הממוגנת בארץ ושמשלתם לביקור בספרי הרכב המפורסות. הלב מתרחב כאשר אנחנו מטפסים לבית־אורון. השילוב בין השיידיה לכביש הצע על דופן ההר יוצר תמונה נפלאה. אני תוהה איך תעמוד ה־503 המגושמת בטיפוס, עם ההגה הארוך והכבד (שמקבל משקל נכון בתנועה) ומה קרה לבלמים החלשים (תופים) בירידה של נשר... **14.00** – צהריים בכרמיאל וחלוקת מלגות – אחת מהתרומות של משתתפי האירוע לקהילות מקומיות (יחד עם התרומות לבית השאנטי הסכנים מגיע לכמה מאות אלפי שקלים). בחוץ נאסף קהל סביב מכוניות מיוחדות כגון הארנולט בריסטול בולייד (1954) של צ'רלס שונדרוף, שנראית כמו מכונית מידוף לכביש. "אנחנו חולקים קשרים משפחתיים" הוא מחיך. השלדה והמנוע הן של בריסטול ומקורן בב.מ.ו. ועל המרכב אחראי ברטונה שחתום על ה־3200. "קשה להעלות מכונית כה נדידה על מכולה ולשלוח אותה באוניה למרחקים" הוא מודה " אבל אנחנו רגילים ובסוף זה בסדר".

המרוחק דרוש התמתחות בכל העברת הילוך. אני בקושי מגיע. וההילוכים? צריך לחסית את הבורר הרחק לפני או לצדדים ולעשות זאת באופן מדויק. אגב, בסדרה הראשונה הבורר בכלל מוקם על ההגה. מיקום ידיות כיווני המושב מוזר (ועדיין, נוח מ־3200) וכל שני זווית גדול מדי. אני לא מבין את שפע מתני המשיכה/זחילה ואת הכיתובים בגרמנית אבל חייבים לזוז, גם כך אנחנו כמעט אחרונים בטור. **10.00** – יוצאים מתל־אביב. אני מתחיל להבין שהנוכחות המשטרית סביבנו אינה זמנית. הם מדריכים, חוסמים צמתים ואני משפף עיניים ולא יחד עם התרומות לבית השאנטי ישראל "זו מכונית גדולה עם בלמים קטנים", הוהיר המכוטאי, והרמזור הראשון מבהיר זאת גם ביעקב ה־503 מרגישה כבדה, והמנוע נושף ושוקק בקול. ה־38' מפתיע במישימות ומושך מאלף סל"ד. מצד שני ב־2500 ההרגשה היא שכדאי להעביר הילוך. אך דווקא המצמד קרובה מדי לבלם, ולוקח זמן ללמד להעביר הילוך מבלי לבלום... **11.00** – הפסקת קפה בקיסריה מאפשרת לעיניים לשתוף את אוסף המכוניות המדהים. אני נעסה לטפל במראות הצד והעזירות, שנמצאות הרחק לפני. הן

ימים נשענה על מכיזות האיטסה הנגסית, כמעט פשטה את הרגל והבינה שתצטרך לשנות את הגישה הקוטבית שפגעה בתדמית. למרות הכישלון, ה־507 הפכה איקון וכתה שנים אחרי ליוזשת בדמות ה־28. ב.מ.ו הפסקה את הייצור אך לא ויתרה על השאיפות, וב־1961 הוצגה ה־3200, יורשת ל־503 ואחרונה להישען על "שילת אחרי המלחמה". היא עוצבה בברטונה תחת שרביט ג'אזאר הצעיר. גם ה־3200 ברטונה כשלה (603 מכוניות) אך עיזבה המזר הציג סימני היכר לב.מ.ו העתידית: קו המתן הנמוך, השמשות העבוהות וצורת בסיס הקורה האחורית. מראה שמזכיר את מכוניות ה"ניאו קלאס" (חלל 1500) שהופיעו באותה שנה, והניחו את היסוד לב.מ.ו הנוכחית. **9.30** – הרגלים. צרוד המפתחות הקטנים (להתנעה, לילת, ללוק) של ה־503 רומז כמה הרגלים אצטרך לשנות בימים הקרובים, ואיזה צעד ביצע עולם הרכב ב־50' השנים האחרונות. אני פונה לאחור כדי למשוך את חגורת הבטיחות. אז זהו, שאין חגורות, ואני מרגיש חשוף ופגיע כאשר נגלגל ההגה הגדול והקשיח קרוב ואין משענת ראש. המושב הרחב ונטול האחיזה לא נע מספיק קדימה והמצמד



300SL מרצדס



230SL מרצדס



503 ב.מ.וו



507 אלי שואלי



356 פורשה



3200 ב.מ.וו

אני יוצא בחשש לכביש ומנסה להשתלב בתנועה הם תיכונת הלא מתחשבת. כל משאית או מכונית נראים כמו מפגע פוטנציאלי.

אט אט אני תופס קצב ומגלה שלמנוע צילל גברי ואחד יותר. החשש הגדול הוא כרגיל מהבלמים, למרות שכאן יש כבר דיסקים מלפנים. את ההבדל לעומת ימינו קשה לתאר. צריך לחשוב על כל פעולה מראש, לשמור יותר מרחק, ובייחוד להיות מרוכז. אבל מזל שאין בלוטות' אלא רק רדיו AM של בקר. אבל תחושת ה"מתכת" המכאנית והצורך לדיק בכל פעולה ממכרים.

11:00 - דרך נוף גלבוע. עוד מסלול שתפורו כמו גלוייה על המכוניות. אני לוחץ על המצערות ומגלה שהיא קרובה מדי בלם. התחושה זריזה יותר (200 קמ"ש מרביים, לעומת 190 ב'503, לא שניסית...), אבל היא לא מכונית מהירה במנחים מודרניים.

12:00 - חמת נדר. אני מתרגל למצערות ולבלם ומוצא את מקומי מאחורי ההגה, שהופך כבד באמצע הסיבוב (בניגוד ל'503) דורש אחיזה חזקה וכח - כל כך שונה מהקדימות של ימינו.

הטישט בחמת נדר מציד כמה פיזת היתה

16:00 - כביש הצפון. עוד תפאורה מושלמת לשיירה, ורוגן טופלברג, אקרויבט, צלם ודיקטטור מסדר אותנו לטובת התמונות. למרות הקצב המהיר, אנחנו מגיעים באיחור לחנית המלון בטבריה, וחונים בין מכוניות כמו אלפא 2300 8C מ'1934, אוסקה מ'1952 של האחים מרזאטי, SL 300 של מרצדס ואסטון DB5 פתוחה. אני נפרד מה'503, ומגלה שאפילו לנעול את הדלת (סיבוב מפתח ימינה ואז שמאלה) זו משימה.

22:00 - על טיס בירה במרפסת המלון אנחנו מנסים לעכל יום קסום ומנותק מהמציאות. לדוג קרלוס סליצקי, שהגיע מארגנטינה עם פרארי 365 GTD (1969), בבית יש לו שתי מכוניות מירון של פאנצ'יו, ועם אחת מהן הוא התחרה בלפונה סקה. "עזבו את המכוניות, בסוף אני מפתח על החיים!". הוא מכריז, אבל מסיפורי המילה מיליה "המטורף" שלו ברור שלא תסדר הוא אהר.

יום שני למתע 9:00 - את הציאה מסבריה לכיוון פוריה אני עושה ב'3200 ברטונה קופה (ילידת 1965), שחולקת שלדה ומנוע עם ה'503 אבל מרגישה שונה. פחות מיחידת אבל יותר קרובה לב.מ.וו שאנו מכירים. הפנים שלה יותר מודרני וקל לתפעול, ותא המטען מתגלה כשימושי להובלת מטען של כמה ימים.



מרצדס 220SE קבר'ול'ס



שברולט קורבט

כאשר למתחם נכנס זוג בדרך לחתונה, ומבקש להצטלם במכונית. פול ממקם את ה-507 בהתאם לבקשת הכלה שמזעיקה את צלמי האירוע. "כמה היא עולה?" שואל החתן, "100,000 דולר?". "אההה. תכפיל ב-20".

16:20 - חצור הגלילית. המפתחות בידי נגיעה בלחץ שמתחת להגה וה-507 מתעוררת, אבל המטרים הראשונים זורעים בבורות אכזריים שצריך לחצות בהירות עד לכביש המטפס לעפת. אני נזהר, לומד את ה-507 בעדינות. "זו נבירה קנה וצריך להתחייס אליה בהתאם" אומר פולי.

סוף האיתות ממוקם בצד האל נכון אבל אני כבר מסתדר עם כל דבר ומתרגל גם לרוששות האל נחות ולכיוון הקשה למושב (למה תקעו את הדית קרוב לדופן?).

16:45 - כשהכביש משתפר אני מרגיש בטוח יותר. הפעול הבורד עדיף וגם ההגה מדויק יותר מ-503. המכונית קלילה וצלחת פניות באופן נכון, וכשלומדים לסמוך עליה מרגישים שהיא יכולה לא מעט. אבל אני לא מתכוון לבדוק מגבלות במכונית ששווה 2 מיליון דולר...

אולי זה המראה, או היעדר הגג, אבל נראה שגם המטע חי ונמרץ יותר. פולי מפציר שלא לחצות את קו ה-3500 כי המטע בהרצה (השיפוע), אם תחוסם, עלה

פגם הנחיה. באופן מפתיע רב המכוניות צולחות אותן והמכוניים המוכשרים של אוטוריטליה עוזרים בזריות למי שלא. אחד מאלה הוא סטיב קולנס בבנטלי 4.5 ליטר מ-1928. "הם פתרו בדקות בעיה שהייתה עולה שבועות ואלפי פאונדים בבריטניה". הוא מספר בפליאה. הראות המצוינת לאחור, מפצה על המראות הגרועות, ומאפשרת למקם את ה-3200 בקלות בחניה במצפה השלום.

14:00 - כפר חרוב. אנחנו ממשיכים לבתר את הרמה, ואני עובר למכונית הנחשקת בטורלוגיה - ה-507 (1957) - שנראית נכונה, קלילה ואלגנטית. כל קפל וקומור נראים במקום, והיא חסרת גיל. מדהים שאותו אדם חתום על ה-503. הנסך לאופולד פון בירן, פולי בשבילי, מראה את חתימתו של גורט בתא הכפפות ומספר שמת עני.

פולי, שמשמש שגריר של ב.מ.וו, מתעקש לנהוג בחלקה הראשון של הדרך. נו, טוב, גם ממושך הנוסע אני נהנה מהרוח הנעימה. אבל המושב לא אווז ובפניות חדות אני נאחז בכל מה שניתן.

16:00 - תחנת הדלק, צמת מחניים. אנחנו ממתינים למלוים והציבור מקיף אותנו. החגיגה מעלה הילוך

100,000 אירו), אז נותר על ה-205 קמ"ש המרביים. לפחות הסאונד נהדר.

17:00 - יורדים לכנרת. תבלמים עדין מאכזבים ואני חוזר לבלית מנוע. הימור הפנימי האדמדם משתלע בשחור, וכאשר אנחנו נעים בין עצים גבוהים והצילים חוזרים מדפנות הרים קשה לחשוב על תפאורה עדיפה לחוויית נהיגה הרב-חושית. "הייתי יכול להישאר כאן לעד" אומר פולי כאשר ריח הפריחה מכה בנו. הוי כנרת שלי הייתה או חלמתי חלום...

יום רביעי 18:00 למטע - המסע המשיך. ירד למצפה רמון ועלה דרך ים-המלח לירושלים. בערב האחרון, על גג מלון 'ממילא' מודים המשתתפים למי שבזיכרונם תיחרט כמסורה המתוקה בעולם. משטרה שבאה ממוקם של טוב. תשואות גם לטופלברג ואפילו לאנשי המכס שסייעו בהכנסת המכוניות ארצה.

המארגנים מספרים שמעט אחרי שפרסמו את האירוע בעולם, בחודשי הקיץ שעבר, כשהחל מבצע צוק איתן, הם הבינו שזה יהיה קשה. אבל אז החלו להגיע טלפונים. כאשר סטנלי גיל, אספן פרשה בעל שם עולמי מלוס אנג'לס, ודניאל וקרלוס סלקי המובילים בתחום בארגנטינה, הצטרפו זה יחד כדור



אסטון מרטין אלסטר קומפטישן טפורט



ג'ואר E סייף קוטברטיל



אסטון מרטין DB5



פורשה SC 356



אבארט 207

בדיוג את הצמתים עד שנעבור. היציאה מירושלים מעולם לא הייתה כה מהנה.

11:00 - נוף. אחרי קפה אהנו מקנחים בכבישי הנהיגה המפורסמים שבהרי ירושלים, וה-503 אינה מפחדת מהפניות ההדוקות. גם אני לא, אפילו לבלמים כבר התרגלתי.

12:30 - תחרים. בכביש שש מהבהבים שלי המדע "ברוכים הבאים הולילנד" לסמן שגם הם, כמו כל מי שנעז באירוע, רצה לסייע ולהיטיב. קשה להחזיר את מפתחות ה-503, כאשר אהנו חונים באידוע המסכסס בראש העין. התמכרתי למכונת ולנהיגה כל כך שונה - מאמשת, מערבת ומעיפת. פעם לנהוג היה עניין רציני... האם ציפתם לכוז אירוע? אני שואל את המארגנים "עבדנו על הפרטים באופן שיטתי, והקדשנו אלפי שעות, אבל אתה אף פעם לא יודע איך זה יתחבר. מה שלא יוכלו לתכנן הייתה הסינרגיה האנושית. אחרי היס הראשון תבנו שזה הולך להיות נהדר". האבק עוד לא שקע אבל הם מקווים לחזור על האירוע עוד שנתיים-שלוש, עם יותר מכוניות.

אין ספק, ימים קסומים שעל רקע היום יום נראים כמו מסע לכוכב אחר. שאשפף שוב את העיניים? ●

שלג. "אחרי השיחה מארגנטינה ידענו שיש לנו ראל". **22:00 -** חמישה ימים 1000 מילים (1600 קילומטרים) מאור אינטנסיביים ומעיפיים עומדים להסתיים. "זה בסדר. אהנו באים כדי לנהוג ולא כדי להיות תירום. למרות שלא הייתי מתעד לעד יום במצפה". מסביד קוליס, האיש בבנטלי, שכמו כל המשתתפים הופתע מהמסלול. הם לא צפו לחוויות נהיגה.

יום השישי למטע 6:00 - ממלא. דווקא היום הרוז השעון ונגבה שעת שינה. הקלאסיות משתלטות על התנוון וריח אגוז נטול ממיר ממלא את האוויר. אהנו יוצאים ומסתדרים בשיירה לקראת כניסה לעיר העתיקה. איכשהו הכל זורם, ותוך דקות אהנו מוכוונים היישר לרחבת הכותל. אני שוב משפסף עיניים. עוד מעט ירד מחר הדתים המשיח בפרארי לבנה. במקום זאת אני שומע זעקות מכיוון הרובע היהודי. זה לא המשיח - טופלבוג מנסה לסדר את כולם לתמונה היסטורית.

8:00 - הכותל. או שהתרגלתי או שהקילומטרים הטיבו עם ה-503. המנוע נשמע טוב יותר, התיבה קלה יותר, והמכונת חדרת לתוך הוורידים. אהנו פותחים את החלונות (חשמלית) בעוד האופנועים סוגרים