

המכונת הישראלית הראשונה

אחת החברות הראשונות שאילן היה איתה בקשרי עבודה הייתה חברת רנו, אך בעקבות החרם הערבי ניתקה החברה את הקשר עם המפעל הישראלי. יוזמות החרם היו מדינות ערביות, והיה זה חרם מסחרי שהוטל על חברות בין-לאומיות רבות שהיו להן קשרים עסקיים עם ישראל.

זה התחיל משלושה גלגלים

בשנת 1952 הקים בחיפה לדיסלב שנלר חברה בשם מוסכים ומכוניות. במוסך שהקים הורכבו כלי רכב תלת-גלגליים עשויים מפברגלס - חומר קל וזול שמורכב מסיבי זכוכית דקים מאוד שמברישים בשרף טבעי שמשמש כדבק. בשיטה זו הצליחו לייצר לוחות גדולים שמרכיבים את המכונית. השימוש בפברגלס היה חדשני לייצור כלי רכב.

יצחק שובינסקי היה איש עסקים חיפאי שהחל את דרכו המקצועית כרואה חשבון, אך עד מהרה עבר לעסקים. מפגש בין שנלר לשובינסקי הוביל להחלטה על שיתוף פעולה, ובאפריל 1957 הוקמה חברת אוטוקרס לייצור ולהרכבה של כלי רכב. ואכן, כבר בשנת 1958 יוצרה במדינה הצעירה, בת העשר בסך הכול, המכונית הישראלית הראשונה, שנקראה בהתחלה סברה.

הקהל משתתף במיתוג המכונית

שובינסקי היה איש שיווק חכם ורצה למתג את המכונית כמכונית שמתאימה לכולם. הוא רצה שהקהל ירגיש חלק מיצירת המותג הישראלי והכריז על תחרות למציאת שם למכונית. הוא פרסם בעיתונים מודעות שקראו לציבור להציע שמות. מתוך 2,355 הצעות שהגיעו נבחר השם סוסיתא, שהציעו שבעה אנשים שונים. בטקס חגיגי נערכה הגרלה בין המציעים, ובה זכה סטודנט צעיר בשם יוסף שוב. יוסף קיבל פרס של 500 לירות, וגם הנחה לרכישת הסוסיתא הראשונה שלו.

הרעיון שלו היה לתת למכונית שם שקשור להיסטוריה של הארץ: סוסיתא הייתה עיר עתיקה

לפני שנהייתה אומת הסטארט-אפ,
ישראל ייצרה בין השאר... מכוניות!
סיפורה של מכונית קטנה שיוצרה
כאן במשך כמה שנים בלבד, אך
נשארה בזיכרון הלאומי לשנים רבות

כתבה: יפעת אשכנזי

בשנותיה הראשונות של מדינת ישראל נפתחו מפעלי תעשייה שמטרתם הייתה לבסס את הכלכלה של המדינה הצעירה, לייצר קשרי מסחר עם מדינות העולם ולספק מקומות עבודה לעולים הרבים שהגיעו לבנות את חייהם בישראל.

מפעל המכוניות הראשון

בשנת 1951 הקים בחיפה אפרים אילון, ממייסדי תעשיית הרכב בישראל, את מפעל קייזר פרייזר לישראל בע"מ. המפעל עסק בהרכבת מכוניות של חברות בין-לאומיות ובייצוא שלהן לרחבי העולם. היה זה המפעל החשוב הראשון להרכבת כלי רכב בישראל. ממשלת בן-גוריון התגאתה בהקמת המפעל משום שראתה בו קרש קפיצה לפיתוח התעשייה ולהרחבת התעסוקה וכן לביסוס מעמדה של ישראל בתעשיית הרכב העולמית. בכל שבוע הועמסו במפעל מכוניות שנשלחו למדינות כמו פינלנד, שוודיה, צרפת, טורקיה וקולומביה.



הידעת?! אחת האגדות האורבניות על הסוסיא גורסת שהגמלים בנגב
נהגו ללעוס את חלקי הפיברגלס שהיא יוצרה מהם.

סייעה לביסוסה כעיר תעשייה.

בשנות החמישים של המאה העשרים רצה ראש העירייה אבא חושי להמשיך ולאפיין את חיפה כעיר של פעילות תעשייתית חדשנית. בשנת 1956 נערכה בחיפה תערוכת התעשייה הישראלית בהשתתפות מאות יצרנים שהציגו תוצרים מגוונים. ביקרו בה יותר מ-350,000 איש מכל רחבי הארץ. לכן אין זה מקרי שבחיפה צמחה תעשיית הרכב של ישראל.

עלייתו ונפילתו של מפעל אוטוקרס

בעקבות לחץ הממשלה הוחלט להעביר את מפעל אוטוקרס של שנלר ושובינסקי מחיפה לשטח גדול יותר בטירת כרמל הסמוכה. ההחלטה התבססה על הרצון של ראש הממשלה דוד בן-גוריון לייצר אפשרויות תעסוקה בפריפריה. טירת כרמל הייתה אז מעברה (מגורים זמניים לעולים) שקלטה עולים רבים ונזקקה למקומות עבודה. במפעל הועסקו כ-700 פועלים ופועלות, רובם עולים חדשים. ב-1965 נמכרה למשרד הביטחון המכונית הראשונה מתוצרת אוטוקרס, מדגם כרמל דוכס. משרד הביטחון

ששמה היה חקוק על מטבעות עתיקים. נוסף על כך, השם הארמי, שאכן משמעותו "סוסה", מרמז על "כוח סוס" שלפיו נוהגים להעריך את ההספק של מנוע רכב. השם יוצר חיבור בין עוצמת המנוע לקשר היסטורי-שורשי. בשנת 1961 הוצגה מכונית משופרת במפעל וקיבלה את השם סוסיתא קובייה בשל צורתה המרובעת והגבוהה.

חיפה על המפה

בספרו "אלטנוילנד" משנת 1902 כינה הרצל את חיפה "עיר העתיד", והציג אותה כמרכז הכלכלי והתעשייתי של הארץ המתפתחת. ואכן, במשך השנים חוותה חיפה התפתחות עירונית ותעשייתית בזכות הנמל.

עוד בתחילת המאה הקודמת שימשה חיפה צומת דרכים חשוב והיה לה מעמד מרכזי בתחומי המסחר והתחבורה. בתקופת השלטון הטורקי הייתה תחנת הרכבת בחיפה מקושרת למסילת הרכבת החיג'אזית (שחיברה בין סוריה לסעודיה) שנחנכה ב-1904, ונבנה בה נמל גדול. גם הבנייה של מפעלי הזיקוק

הידעת!?

בסך הכול יוצרו 8,670 מכוניות סוסיתא מדגם קובייה בשנים 1961-1966. הסוסיתא נחשבת פריט אספנים, ובארץ עדיין נוסעות כ-45 מכוניות כאלה, שבעליהן מאוגדים במועדון.

תצלומים מתוך התערוכה





דגמי סוסיתא בחצר מוזיאון העיר חיפה

המסע השני היה ליבשת אפריקה. בספטמבר 1961 החליטו שלושה עיתונאים צעירים - אמנון בירב, אביטל מוסינזון ואמנון ז'קוב - לצאת יחד למסע לאפריקה במכונית סוסיתא, ותיארו בטור שבועי בידיעות אחרונות את הרפתקאותיהם. במשך חמישה חודשים עברו עם הסוסיתא 30,000 קילומטר ב־14 מדינות. הם פגשו ראשי מדינות, ואלה הופתעו לגלות מכונית ישראלית נוסעת ברחבי אפריקה. בשיא המסע הם העפילו עם המכונית להר הגבוה ביותר באפריקה - הקילימנג'רו, והגיעו לגובה 2,700 ק"מ, הנקודה הגבוהה ביותר שהתאפשר להגיע אליה במכונית.

היה הלקוח הגדול ביותר של המפעל, והזמנותיו הבטיחו את קיומו. אנשים שראו שקציני צה"ל נוסעים במכוניות כאלה, רצו לרכוש אותן לעצמם. מנגד, המזל לא האיר פנים למפעלו של אפרים אילין, אשר חווה קשיים. בשנת 1969, כנראה בלחץ המדינה, רכש שובינסקי את מפעלו של אילין, והיה ליצרן הרכב הגדול בישראל. אך עם התרחבות המפעל הגיעו הצרות: לא נמכרו מספיק מכוניות, והמפעל נכנס לחוב כספי. חברת כלל רכשה את מפעל אוטוקרס ושינתה את שמו לרום כרמל תעשיות. המפעל המשיך בייצור המכונית של אוטוקרס. ביולי 1981 לקה שובינסקי בליבו בעת שנהג ברכבו. באותה שנה גם נסגר מפעל רום כרמל תעשיות.

היכן נמצאה בתקופה הקדומה העיר סוסיתא?

1. ליד ים המלח
2. ליד הכינרת
3. ליד ירושלים
4. בחוות סוסים בנגב

יפעת אשכנזי היא אוצרת מוזיאון העיר חיפה. את התערוכה "סוסיתא" אצרה יחד עם הבמאי אבי וייסבלאי.

הבמאי והיוצר אבי וייסבלאי יצר סרט תעודי על הסוסיתא (יס דוקו), והוא אוצר שותף של התערוכה המוצגת בימים אלה במוזיאון העיר חיפה. עוד על התערוכה במדור ההמלצות בעמוד 50.

סוסיתא מטיילת בעולם!

המסע הראשון של סוסיתא ברחבי העולם היה ליבשת אירופה. שנלר, שותפו של שובינסקי, נסע עם אשתו אריקה למסע של שלושה חודשים ב־13 מדינות עם מכונית הסוסיתא שלו. תצלומיו שימשו פרסומת חיה למסע במכונית ברחבי אירופה. מסעם החל בשיט לפיראוס ביוון, משם המשיכו לטייל ביוגוסלביה, בצ'כוסלובקיה, בגרמניה, באיטליה, בשווייץ, בצרפת ובמדינות אחרות. הוא תיעד את המסע לכל אורכו והקפיד לצלם את הסוסיתא ואת הישגיה בכבישי אירופה.