

"ספק אם האוטו הזה בכלל היה ראוי להיקרא אוטו"

עשור לאחר קום המדינה, איש העסקים יצחק שובינסקי ראה לנגד עיניו את ישראל הצעירה הופכת למעצמת רכב. "סוסיתא", סרטו התיעודי של אבי וייסבלאי שיוקרן השבוע, מביא את סיפורה של המכונית שהתחילה להתגלגל כהבטחה גדולה אבל די מהר נהפכה לבדיחה עגומה

16:31 12.04.2021 **נרית אנדרמן**

"מצרך חיוני!" זועקת כותרת המודעה שפורסמה בעיתוני ישראל בשנות ה-60. "הלחם — מזון חיוני לאנושות. השעון — אביזר חיוני לאדם. סוסיתא — מכונית חיונית לך". לא פחות. פרסומת אחרת ניסתה לפזר על המכונית החדשה אבק כוכבים בינלאומי: "אל תחכה לחתול בשק, קנה סוסיתא. מכונית הביטחון עם המנוע בעל השם העולמי". משרד הפרסום ניסה בשלב מסוים גם מודעות עם מסר קצר, קליט ומבטיח: "סוסיתא קנית, לא טעית". וכמובן, איך לא, גם אחת שהעלתה צחנה סקסיסטית ברוח התקופה, הצהירה שהסוסיתא "יפה מכל צד", והציגה מכונית וגם בחורה כשהן מצולמות מלפנים, מן הצד ומאחור (כשצולמה מאחור נראתה המכונית כשתא המטען שלה פעור לרווחה, קריצה קריצה).

הסוסיתא טבעה את טביעת הצמיג הראשונה שלה בארץ ב-1959. מדינת ישראל חגגה אז רק עשור וטיפה, עוד לא נכנסה לגיל ההתבגרות, אבל בחיפה כבר חיממו מנועים והיו בטוחים שהנה נולדת פה תעשיית רכב של ממש. שני מפעלים ניסו אז להגשים את החזון, שני יזמים היו בטוחים שזה רעיון נהדר, ואיש לא יכול היה לנפץ להם את החלום. אחרי הכל, אם "עם הנצח" יכול היה לחזור לארץ האבות, לייבש את הביצות ולהקים פה מדינה, מה זה כבר בשבילו לייצר מכונית?

רק שכמו החלום הציוני, גם החלום על המכונית הישראלית התחיל מהר מאוד לחרוק. "סוסיתא", סרטו התיעודי של אבי וייסבלאי שיוקרן מחרתיים (רביעי) ביש דוקו, מביא את סיפורה של המכונית שהתחילה להתגלגל כהבטחה גדולה, עם חזה מנופח מגאווה וחיבוק ממסדי מלא אמונה, אבל די מהר נהפכה לבדיחה עגומה. הסרט מלווה את החלום ושברו, מראה כיצד החזון, המפעל והכסף הגדול שהושקע בסוסיתא נראו בתחילה מבטיחים, מרשימים ומעוררי תקווה, אך גם כיצד כל אלה קרסו לבסוף, לא הצליחו לממש את ההבטחה, וגרמו לסוסיתא להפוך לסמל של (עוד) קומבינה ישראלית שקרסה והתרסקה.

"בכל מיני פרסומות שמופיעות כל שנה ביום העצמאות תמיד ניצבת שם מאחורה איזו סוסיתא, אנשים מאוד אוהבים לצלם את המכונית הזאת ולומר 'הנה, זה יום העצמאות'. אבל אף אחד לא טרח לעצור ולבדוק עד כמה המכונית הזאת באמת ישראלית ואיך בכלל היא התחילה", מסביר וייסבלאי בראיון "להארץ". "אותי מעניין לבדוק סמלים, לפרק אותם, ולגלות שמאחוריהם תמיד עומדים אנשים. ובאמת כשהתחלתי לבדוק את העניין של סוסיתא, גיליתי שהיה פה רעיון להפוך את חיפה לדטרויט, מאוחר יותר את טירת הכרמל לדטרויט, ולהקים פה מעצמת רכב של ממש — ככה, בלי שום בוש. מצד

אחד אפשר להסתכל על זה כעל חוצפה ישראלית, ומצד שני מדובר בחלום ותעוזה שאפשר רק להוריד בפניהם את הכובע".

משוגעים לדבר

סרטו של וייסבלאי מביא את סיפורם של שני היזמים שכמעט והפכו את חיפה למרכז של תעשיית רכב ישראלית: המיליונר אפרים אילין שיצר קשר עם ענקית הרכב האמריקאית "קייזר פרייזר" והקים על הכרמל בתחילת שנות ה-50 מפעל להרכבת מכוניות, ובעיקר איש העסקים יצחק שובינסקי שסירב להסתפק בהרכבה בלבד, והתעקש שהוא יכול גם לייצר כאן את חלקי הרכב בעצמו. הכל התחיל באמצע שנות ה-50, כשאותו שובינסקי מכר טבק בחיפה, נזקק לכלי רכב לחלוקה, והזדמן לעסק לייצור כלי רכב תלת גלגליים זולים ופשוטים בעיר, מעין טוק־טוק שתא הנהג שלו היה עשוי פיברגלס. שובינסקי נדלק, חתם על שותפות עם הבעלים של העסק, לדיסלאב שנלר, סחף אותו אל החזון הגרנדיוזי שלו, ויחד הם פנו לחברת רילאיינט הבריטית כדי שתפתח בעבורם רכב מסחרי קל בעל ארבעה גלגלים. את המרכב שלו הם תכננו לייצר בישראל, מפיברגלס.

העובדה שלא היה בארץ כוח אדם מיומן בתחום ייצור הרכב, ושאל יצרן מכוניות רציני לא קפץ על הרעיון של מכוניות עשויות פיברגלס — שובינסקי לא הניח לזוטות שכאלה לעמוד בדרכו. החברה הבריטית הגישה לו הצעה, הוא הקים מפעל וגייס עובדים, וב-1959 הגיחה מעיר המפרץ הסוסיא הראשונה. שמה נבחר בתחרות ששובינסקי הזמין את הציבור להשתתף בה, ולא פחות משבעה אנשים שונים הציעו בה את השם "סוסיא", על שם האתר הארכיאולוגי המרשים שנחפר בדרום רמת הגולן בתחילת אותו עשור. במפעל אוטוקארס החליטו ששמה של הפוליס שהוקמה במאה השנייה על גבעה בסמוך לכנרת, יתאים בהחלט גם למכונית הישראלית.

"מפעל חדש בשם אוטוקארס החל מייצר מרכבי מכוניות מחומר פלסטי משוריין בסיבי זכוכית", מבשרת הקריינות ביומן חדשות מ-1958 המשולב בסרט. המצלמה עוקבת אחר פועלת המחזיקה קערית קטנה, טובלת בה מברשת ומורחת את החומר שבתוכה על מה שעתיד להיות מרכב הפיברגלס של המכונית. "החומר הוא חזק מפלדה, כמעט בלתי שביר. תיקונים נעשים בו בפשטות ובזול", ממשיכה הקריינות, וברקע נראה צעיר המשליך על הרצפה בכוח מה שנראה כמו מכסה מנוע. רגע לאחר מכן, פועל ניגש אל לוח הפיברגלס ומתחיל לחבוט בו בכוח באמצעות פטיש אימתני, כדי להבליט את חוסנו. הלוח נותר שלם, לא ניזוק.

"לייצר מכונית מפיברגלס ולא מפח, זה היה כנגד כל הסיכויים", אומר וייסבלאי. "אם היית שואלת אז אנשים אם אפשר לייצר מכונית מפיברגלס ושזה יצליח, כולם היו אומרים לך כנראה שלא. אבל אותו שובינסקי קם ואמר 'אני רוצה לייצר מכונית מפיברגלס, כי זה הדבר הכי זול והגיוני לעשות', והנה המכוניות האלה באמת נסעו. בהתחלה גם היתה להן רצפה מעץ, שזה גם אבסורד. במשלוח הראשון של המכוניות הללו לארצות הברית הרצפה הזאת שלהן נרקבה, וצריך היה לחזור לשולחן השרטוט ולחשוב איך אפשר לבנות את המכונית אחרת. וצריך לזכור שהאנשים שעבדו במפעל לא עברו שום הכשרה, לא היה להם שום ידע איך מרכיבים מכונית, ובכל זאת מנהלי המפעל החליטו ללכת על זה, והצליחו לשכנע את קובעי המדיניות ואת האנשים בחלונות הגבוהים שמדובר במיזם שעומד להיות פורץ דרך".

לוויסבלאי כבר משוריינת משבצת שידור קבועה (כמעט) בלוח השידורים של ימי העצמאות, מפני שסרטי התיעודיים עוסקים לרוב בנושאים הקשורים בהיסטוריה של מדינת ישראל ובסמלים שלה. ב-2009 סרטו הקצר "האשה עם מצלמת הקולנוע" שסיפר על לאה אקסלרוד, אלמנתו של חלוץ הקולנוע נתן אקסלרוד, זכה בתחרות דוקו צ'אלנג'; ב-2010 הוא ביים את הסרט "מדינה ביום אחד" שעקב אחר מה שהתרחש מאחורי הקלעים של טקס הכרזת העצמאות במאי 1948. שלוש שנים לאחר מכן ביים את "הטקס" שתיעד את ההכנות לטקס יום העצמאות המסורתי בהר הרצל (כולל התאונה שבה נהרגה החיילת הילה בצלאלית כתוצאה מגשר תאורה שקרס), וב-2018 את "הרצח" שהתחקה אחר תעלומת הרצח של חיים ארלוזורוב בחוף הים בתל אביב לפני קום המדינה.

יום העצמאות לדבריו, תמיד משגר אותנו לחפש סמלים לישראליות, כאלה שמזקקים איזו מהות של המושג החמקמק הזה. "אנחנו מחפשים את הסמלים האלה כי אין לנו ערכים שמחברים בינינו, אין לנו משהו שאנחנו יכולים לחגוג אותו ולשמוח. אז אנחנו מחפשים דברים שיגידו לנו מה זה באמת להיות ישראלי, קופצים על הפלאפל למרות שזה לא ממש שלנו, ומחבקים את הסוסיטא בשתי ידיים למרות שבמקרה שלה החלום לא השיג את המציאות, או יותר נכון המציאות השיגה את החלום והפילה אותו. אבל אנחנו כל כך רוצים להיאחז במשהו, שלא אכפת לנו להעלים עין".

אבל הארכיונים במדינה הזאת מלאים באינסוף סיפורים מרתקים. "סיפורים טובים יש לא רק בנטפליקס, אלא גם כאן", הוא אומר. "נכון שנרטיבים מסוימים התקבעו, אבל תמיד אפשר לחפור ולגלות עוד דברים. גם כשאת חושבת שכבר סיפרו את הסיפור, את מגלה שבעצם לא הכל סופר, כי תמיד יש עוד שכבה. אז המטרה שלי היא להאיר עוד זוויות שאנשים לא חשבו עליהן. וגם מעניין אותי העיסוק באידיאלים, לראות שלאנשים שחיו פה היו דברים חשובים בחיים, מעבר לכסף. אנשים כמו שובינסקי באמת רצו לעשות פה דברים לטובת הכלל. ברור שבדרך הם לפעמים טעו ונפלו, אבל בגדול הם בהחלט ניסו לעשות טוב לאחרים ולהפוך את המקום הזה לטוב יותר".

בסרטו מראיין וייסבלאי שורה ארוכה של בני משפחה ואנשים שהיו מקורבים לאילין ושובינסקי, וגם אנשי מקצוע שמחווים דעה על המיזם השאפתני, שלא לומר מגלומני, של הקמת תעשיית רכב בישראל של שנות ה-50 וה-60. "אפשר להעלות ספק אם האוטו הזה בכלל היה ראוי להיקרא אוטו", אומר למשל בסרט יוחאי שנער, חוקר תולדות הרכב הישראלי, על הדגמים הראשונים של הסוסיטא. "אבל שובינסקי עשה פה סוג של נס. הוא לקח כל מה שאפשר, הוסיף מרכיבים לא כל כך ברורים לעוגה הזאת, ויצר אוטו שנסע ומבחינה מכנית היה מאוד אמין. מבחינת המרכב שלו הוא היה לא-אוטו".

שובינסקי ואנשי אוטוקארס הכניסו שיפורים ותיקונים במכונית שלהם, הפכו אותה עם הזמן ליותר ראויה למאכל אדם, ואף יצרו כמה דגמים של סוסיטא שהתאימו לשימושים שונים (משפחתית, טנדר וכדומה). הם גם הצליחו להוציא תחת ידם מכונית ספורט שהיתה מרהיבה באמת, ה"סברה", יפהפיית פיברגלס שאפילו השתתפה בכמה מירוצים בינלאומיים. היא אמנם לא מאוד הצליחה, ומראש לא נועדה לייצור המוני כמו אחותה הסוסיטא, אבל בהחלט הצליחה לשבור לא מעט לבבות ולהעלות את המוניטין הבינלאומי של המפעל החיפאי, שבשלב מסוים עבר לטירת הכרמל וסיפק תעסוקה לאלפי תושבי המקום.

מי שבנו את מרכב הפיברגלס לסוסיתא אמנם היו פועלים פשוטים שעירבבו חומרים בסירי לילה, ובכל זאת שובינסקי היה נחוש לגדול ולהתפתח. המפעל פיתח עוד דגמים ותתי דגמים של מכוניות, אימץ שיטות שיווק חדשניות ונועזות, בשלב מסוים הוא אפילו חלם לייצר מכונית חשמלית כחול לבן (טסלה, מאחורייך). אבל נדמה שהמהלך החשוב ביותר — ובדיעבד גם אולי המסוכן ביותר — היה גיוסה של המדינה לתמיכה במפעל. בממשלה היו שותפים לדעה שתעשיית רכב ישראלית אינה רעיון מופרך. "אנחנו מייצרים אווירונים. האם אוטו קטן יותר מסובך מאשר אווירון? מאשר תותח מתוחכם?" תוהה שר האוצר דאז, פנחס ספיר, בקטע ארכיון המשובץ בסרט.

סוף מורבידי-פואטי

מדינת ישראל תמכה במפעל אוטוקארס, והוא מצדו סיפק תעסוקה לתושבי טירת הכרמל, וגאווה מוטורית-פרובינציאלית לכל אזרחי ישראל. התועלת אם כן היתה הדדית. בשלב מסוים שובינסקי גם הבין את הפוטנציאל האדיר של שיתוף פעולה עם מערכת הביטחון. הוא מכר מכוניות בהנחה לאנשי צבא, הציע להם לבוא ולקבל מכונית לסוף שבוע, שיכנע את מקבלי ההחלטות שהצבא יכול להפיק תועלת משימוש במכוניות אזרחיות — וזה עבד. צה"ל התחיל לקנות סוסיות בכמויות, לא מעט ישראלים הלכו בעקבותיו והצטיידו ברכב הלאומי, ומפעל אוטוקארס הצליח למכור מאות מכוניות בשנה.

הרומן עם צה"ל הזניק את אוטוקארס קדימה, אבל בדיעבד גם היה המסמר הראשון בארון הפיברגלס של קבורתו. "זה היה בעצם הליסינג הראשון: שובינסקי אמר לצה"ל 'תעשו מאה אלף קילומטר עם הרכב, ואז תחזירו אותו אלינו ואנחנו נמכור אותו לשוק האזרחי'", מסביר וייסבלאי. "במסמכים שמצאתי בארכיון צה"ל, רואים שהיו כל הזמן ריג'קטים על המכוניות: דיווחים שאלוף כזה וכזה נסע באוטו ונתקל בקושי כזה וכזה — הבלמים לא עבדו, חלקים שהתפרקו וכו'. באוטוקארס לקחו את המכוניות לתיקון במוסך, ולמדו מהטעויות. כך שאפשר לומר שהיתה שם עקומת למידה. ונכון לקרוא לזה 'עקומת למידה' כי כל זה באמת זה היה אפעס עקום".

הסוסיתא התאקלמה בישראל, אבל לא הצליחה להתחרות לאורך זמן במכוניות המושקעות והחדשניות שהגיעו ממפעלים ותיקים ומקצועיים בחו"ל. הרווחיות של אוטוקארס לא היתה גבוהה, ובתחילת שנות ה-70 החלו להטיח בשובינסקי טענות על שחיתות, טובות הנאה, והנחות מופלגות שהעניק לאנשי צבא. במשטרה פתחו בחקירה נגדו, ובמקביל מפעל אוטוקארס הכריז על פשיטת רגל. אף שבסופו של דבר שובינסקי יצא זכאי מבית המשפט, המפעל שלו כבר עבר לידיים אחרות, ונסגר סופית ב-1981. שובינסקי נותר שבור לב, ובאותו החודש שבו המפעל שלו נסגר הוא נהרג בתאונת דרכים בעודו נוסע במכונית מתחרה. "זו היתה מכונית קטנה שקראו לה קיטן, וגם היא היתה עשויה פיברגלס", מסביר וייסבלאי. "גם אחרי ששובינסקי יצא מהמשפט בשן ועין, הוא עדיין חלם להמשיך עם העסק הזה, ורצה לייבא לארץ את הקיטן. אבל באחת הנסיעות הוא איבד שליטה עליה, כנראה חטף התקף לב. במקרה שלו זה היה סוף מורבידי-פואטי".

האם הסוסיתא היתה טעות שנולדה מתוך התקף מגלומניה של מדינה צעירה וענייה שהיתה בטוחה שהיא יכולה להפוך למעצמת רכב, או שאולי שובינסקי צדק ובאמת יכולה היתה להתפתח כאן תעשיית רכב מפוארת? "צריך לזכור שאנחנו ודרום קוריאנה התחלנו בערך באותה נקודת התחלה מבחינת התעשייה והיכולת שלנו להרכיב מכוניות", מבהיר וייסבלאי. "והסוסיתא לחלוטין היתה מכונית כחול

לבן. אז מצד אחד היה פה חלום וחזון מופרך, מצד שני זה בהחלט הצליח להפעיל את המערכת, והמדינה נתנה לזה גיבוי מוחלט. המדינה תמכה במפעל באמצעות הנחות, הטבות מס ואחר כך גם שותפות של חברת כור המיתולוגית. כל עוד לא התערבו לשובינסקי זה עבד, אבל ברגע שההסתדרות (כור) רצתה להיות חלק מזה, העסק כבר התחיל לקרוס".

מה צריך היה להתנהל אחרת כדי שהחזון יצליח, כדי שישראל תהיה דרום קוריאה?

"קודם כל צריך היה להבין שבשביל לייצר מכונות חייבים כוח אדם מיומן, עובדים מקצועיים, וצריך להסתכל החוצה לראות איך מכונות מיוצרות בעולם. מעבר לכך צריך היה לייצר מכונות שלא תהיה רק פרקטית, אלא גם נוחה. הסוסיטא יכולה אולי לנסוע, אבל נוחה היא לא היתה. יצא לי מתישהו לנסוע בה, וזו חווית נסיעה מאוד פרקטית. בכל פעם שיש במפר, פס האטה, הראש מקבל מכה, בגלל שאין חגורות צריך להחזיק מאוד חזק, והמנוע — אם תמיד אוהבים להגיד 'ששומעים את האוטו' — אז בסוסיטא באמת 'שומעים' ו'מרגישים' את האוטו.

"וגם מבחינת המחיר, הם לא באמת הצליחו להתחרות במכונות שיובאו לארץ. אנשים אמרו, אם אני יכול לקנות מכונת נוחה תוצרת חו"ל, אז למה שאקנה מכונת פחות נוחה תוצרת ישראל במחיר זהה? בשלב מסוים הוקמה אפילו ועדה, ועדת ברטל, שבדקה אם כדאי בשם הציונות לייצר את המכונת הזאת, והתשובה היתה שלא. ברגע שהמדינה נכנסה לזה, והסוסיות זרמו לצבא ולדואר והיו כמעט בכל בית, בסופו של דבר זה לא עשה שירות טוב כי זה הפך את הסוסיטא למוצר מאוד עממי. אבל למרות הכל, לתקופה מסוימת זה עבד, והנה עד היום הסוסיטא היא סמל. עובדה שעד היום אנחנו זוכרים אותה".