

הכל זורם

הלינקולן קונטיננטל מ-1961, עם עיצובה החלק והזורם ושפע הטכנולוגיה המתקדמת שיושמה בה, הפכה לאחת החוליות החשובות ביותר באבולוציית הרכב האמריקנית. והיא בכלל נולדה בטעות...

לישי בן ינאי | צילומים: לינקולן, GM



הקונטיננטל מ-1961. קטנה ממתחרותיה וקודמתה, "נקייה" יותר בעיצובה ונשענת על שלדת 'מונוקוק' מהפכנית

זו כמעט עובדה מדעית מוכחת שרוב המכוניות האמריקניות הקלאסיות, בעיקר אם הן משנות ה-50 ואילך, הן מגושמות, רועשות ונעדרות חן או ייחוד. בטח בהשוואה ליצירות רבות ההשראה והאופי מאירופה מאותה התקופה. כחריגה, ניתן בהחלט לציין את הלינקולן קונטיננטל Clap door היפהפייה שהושקה ב-1961. זאת ועוד: בתקופה בה השתנה עיצוב הדגמים השונים לעיתים אף פעמיים בשנה(!), הרי שהלינקולן המפוארת הזו שרדה עם אותו העיצוב חמש שנים – עד להחלפתה ב-1966. זה לבדו אמור ללמד משהו על ייחוד האמריקנית המודרנית הזו, שנולדה להילחם בלימוזינות הענק המפוארות מבית קאדילאק. העיצוב הזורם והנקי הוא אחת הסיבות להפיכתה לקלאסיקה נחשקת. הקונטיננטל Clap door התאפיינה גם בסממני עיצוב מודרניים ומתקדמים לזמנם, והיא הייתה ללא ספק אולטרה-מודרנית ומתקדמת גם מן ההיבט הטכנולוגי בשעתו.



גרסת הקונברטיבל של הקונטיננטל (כאן ממודל 1962) הייתה אחת המכוניות האמריקניות הקלאסיות, האלגנטיות והסטייליסטיות ביותר באותם הימים. גם הגרסה הפתוחה שמרה על תצורת ה-Clap door הייחודית

בהשוואה לדגמים הקודמים, המדובר במהפכה עיצובית של ממש. הכנפיים הענקיות מעל לגלגלים נעלמו כמעט כליל; הפנסים נבלעו בסבכה הקדמית – במקום לבלוט בבוטות בקצה חופות הגלגלים הארוכות והמובלטות. גם הפגושים דמויי טילי השייט המחוודים מלפנים ומאחור הפכו למשהו צנוע ומאיים פחות, ונבלעו בתוך מה שגם כיום ניתן לזיהוי כפגוש. הקונטיננטל המצולמת כאן החליפה את המפלצת שקדמה לה, שיוצרה בין השנים 1958 ל-1960; אורכה היה 5.80 מ' והיא הייתה האחרונה מבית לינקולן בעלת שלדת סולם נפרדת. ולא שהקונטיננטל "החדשה" הפכה לגמדה: עם רוחב של 2.0 מטרים ואורך של 5.5 מטרים לא חסר היה מקום לששת הנוסעים. הגימיק הבולט ביותר היה בכניסה וביציאה. אלה נעשו באמצעות דלתות שנפתחו בכיוונים מנוגדים – מכאן השם "Clap door" – בדומה לדלתות הסלונים המוכרים לנו מהמערבונים.

האחות של הת'אנדרבירד



הפורד ת'אנדרבריד מ-1961 הייתה ההשראה לקונטיננטל החדשה, וכמוה הכילה שלדת 'מונוקוק' מתקדמת

הקונטיננטל Clap door נולדה במקרה. היה זה בסוף שנות ה-50' כאשר אלווד אנג'ל כמעט וסיים את עיצוב הפורד ת'אנדרבריד החדשה שעמדה להיות מוצגת בסוף שנת 1960, אי-שם בסטודיו שלו בקומת מחלקת העיצוב בבניין פורד. המעצב קיבל פנייה מהנהלת החברה, שביקשה "להעניק לת'אנדרבריד יותר מגע של לינקולן". אנג'ל מתח קלות את מרכב הקונברטיבל כדי להוסיף עוד 2 דלתות על ה-2 הקיימות, עידן את הבליטות והקטין את משטחי הכרום אך דאג להשאיר שרידים לקווי המותניים המאפיינים מכונית פתוחה. המראה הימם את בכירי פורד, אך במקביל העלה חששות כבדים בדבר כדאיות הייצור. הבעיה הראשונה: הקונטיננטל החדשה הייתה קטנה מקודמתה – כאמור – וזאת בתקופה שהגודל בהחלט נחשב. בנוסף – היא כללה מרכב אחוד, אמנם המילה האחרונה באותן השנים אך עלויות הייצור שלו היו יקרות מעלויות ייצור מרכבי הסולם הנפרדים. אנשי פורד עמדו בפני הימור לא קטן. ההחלטה לבחון גישה מהפכנית שכזו, הן בבנייה ובהרכבה המתקדמות, הן בעיצוב האולטרא-מודרני והן בשפע הגימיקים והחידושים שנכללו במכונית, נפלה לבסוף לחיוב, בעיקר מאחר ולינקולן ממילא היה מותג שיוצר בכמויות קטנות יחסית ולפיכך יכול היה לשמש "כר ניסויים" לאותה הטכנולוגיה החדשה, עם סיכון והימור מינימליים.

הקונטיננטל יוצר במפעל החדש והמודרני שהקימה פורד בוויקסום, משיגן, עבור הת'אנדרבריד. היה זה מפעל שהושקע בו הון-עתק, שתוכנן ויועד לייצר מכוניות עם מרכבים אחודים ('מונוקוק') והפורד ת'אנדרבריד לבדה לא הצדיקה את עלות ההשקעה. השימוש במרכב אחוד גרם גם להנמכת המכונית – דרישה שהגיע מצד המעצבים – והאפשרות להתקין בה את אותן דלתות ייחודיות, שדרשו מרכב קשיח במיוחד בהיעדר קורה מרכזית מאסיבית.



קאדילאק אלדוראדו אבולושן לימוזין מ-1960. השקת הקונטיננטל הפכה את עיצובה הגרועסקי והמצועצע לארכאי בן-לילה ועל גבול הקיטש. GM נאלצה להתעשת מהר ולבצע הפיכה בכל קו העיצוב שלה

הקונטיננטל החדשה יוצרה בשתי תצורות מרכב, שתיהן עם 4 דלתות: לימוזינה וקונברטיבל. שתי הגרסאות כללו כסטנדרט כמה חידושים ותוספות, שנחשבו על גבול הדמיון באותן שנים. בין היתר, נמצאו במכונית המפוארת מגבי שמשות הידראוליים שניזונו ממשאבת ההגה; מתגי הפעלת מערכת המיזוג ש"קפצו" בעת הצורך מלוח המחוונים; נעילות ואקום לדלתות; מנגנוני הרמת והורדת חלונות חשמליים שהושמו בגומי מיוחד וגמיש, ובהם החלקים הנעים יוצרו מפלדת אל-חלד לשם פעולה שקטה ואמינות מרבית, ועוד. בפורד הצהירו שזו תהיה המכונית הטובה והאיכותית ביותר אותה הם ייצרו, ולפיכך עמדה גם בקרת האיכות בסטנדרט לא מוכר עד אז. פעם ביום (!) הוצאה מכונית מפס הייצור לבדיקות מקיפות. אלה כללו בחינה תחת מאמץ מקסימלי של המנוע, 3 שעות התעללות בגיר, ובסיומן – נסיעת מבחן בת שעה במסלול, במהלכה נבדקו למעלה מ-200 חלקים ומערכות ברכב. מכאן שאין להתפלא על כך שהיה זה המוצר היחיד מבית פורד שנמכר עם אחריות מלאה של שנתיים ו-24,000 מ"ל. התוצאה המוגמרת התקבלה בהתלהבות אדירה. הקונטיננטל הפכה מיד עם השקתה לדבר הבא בתעשיית הרכב האמריקנית, למכונית שמעתה המתחרות ייאלצו להסתכל עליה מלמטה ולהתעשת במהירות בכדי לעמוד בתחרות. העיצוב המתקדם והחריג הפך בן-לילה את המתחרה המרה ביותר – הקאדילאק אלדוראדו אבולושן, בגרסת 4 הדלתות אדירת הממדים והכנפיים – לגרוטאה מיושנת, ושילח את מעצבי הג'נרל בהיסטריה למרתפי הפיתוח, לעבוד במרץ על תשובה הולמת. ההימור הצליח מעל ומעבר למצופה. לפורד הייתה – סוף סוף – מכונית הפאר המובילה באמריקה. לעת עתה, היא הובילה את המרוץ.

צומת דרכים



מחליפת הקונטיננטל Clap door ב-1966 הייתה הסימן 3 שכבר התאפיינה בסממני עיצוב "לינקולנז'ים" קלאסיים שעברו בכל דגמי החברה עד לאמצע שנות ה-80. למרות אי-אילו אלמנטים בולטים ומוחצנים – כמו חיפויי הפנסים והסבכה הקדמית הצרה והמחודדת – לא התאפיינה מפלצת האספלט של לינקולן בגימיק או מראה ייחודי בהשוואה למתחרותיה, לבטח שלא בהשוואה ל"אחיות" מבית מרקורי ופורד.

לעיצוב המתקדם והנקי היה גיבוי וחיזוק ראויים מתחת לפני שטחי הפח הנדיבים. מנוע ה-V8 בנפח 7,043 סמ"ק ייצר 320 כוח-סוס, שבעת לחיצה אגרסיבית על דוושת התאוצה הצליח לשגר את הלימוזינה הכבדה (משקל עצמי של 2.6 טון) מעמידה ל-100 קמ"ש תוך קצת יותר מ-10 שניות. ועוד בענייני קו ישר, הרי שגם לחיצה במהירות בינונית, בין 60 ל-80 קמ"ש, הניבה תמיד יבבת צמיגים הכורעים תחת נטל המומנט עוקר הסלעים. כמו כל דינזאור אספלט אמריקני מאותם ימים, הרי שגם מהקונטיננטל לא ציפו להתנהגות ראויה כאשר הכביש הופך למפותל יותר; יחד עם תכונות של טרקטור או קטר, התלוו לניסיונות "לקחת" פניות קצת יותר מדי מהר זוויות הטיה שגרמו למעי הנוסעים להתהפך בקרבם. אבל, כל אלה לא הפריעו לנוסעים בתוך הרכב ליהנות מכל הפאר והפינוקים שניתן היה לחלום עליהם באותם ימים. הנסיעה השקטה והחלקה הזכירה אולי ספינת שיוט, אך בכבישים הרחבים, הישרים והאיכותיים של אמריקה לא היה צריך יותר מכך. הקונטיננטל נמכרה בהצלחה רבה במשך יותר מחמש שנים, מבלי שהעיצוב החיצוני שונה – מעבר לליטוש קל פה ושם. די בעובדה זו לבדה כדי להעיד על מקומה של הקונטיננטל בהיסטוריה של פורד בפרט ושל תעשיית הרכב האמריקנית בכלל. זו האחרונה כבר לא חזרה להיות מה שהייתה. מעט מכוניות יכולות להיחשב כנקודה בולטת ומרכזית בציר הזמן של התעשייה, צומת דרכים ממש, כזו שעד אליה הגיעו מכיוון אחד, וממנה והלאה – פנו לכיוון אחר. תראו את מתחרותיה של הלינקולן קונטיננטל ותבינו.