

כמה מידידי הטובים ביותר הם

ג'יפים

שלא כמו בארצות נאורות אחרות בעולם, לא התקשו בסוכנות השיב לי בשלילה; 125 (!) ג'יפים חדשים בחדש (לשם השוואה - פולקסוואגן מכרה באותו חודש 66 מכוניות וולבו - 72 מכוניות ולנציה - 32) - אין להם תחרות והעסקים פורחים. או מה איכפת להם אם הקהל לא יוכל לקרוא על הסחורה שהם מוכרים?

הלכתי לשכן ואמרתי לו: תביא סיבוב. הוא נידלק - ההא, גם אתה ניתפסת. אבל מה, מטיבעם של מכורים לדברים מסוכנים שהם אוהבים לצרף שותפים חדשים. וג'יפ זה דבר מסוכן, מסוכן מאד. אמרתי, אני לוקח את הג'יפ לירושלים וחוזר בערב. לא הולך, רק בעיר. למה? לא סובח בעליות לירושלים? - עולה שיגעון, רק מה - לוקח לו הרבה זמן, כי הוא לא מדלג על אף תחנת-דלק בדרך. סגרנו על שעתיים בעיר.

הדבר הראשון שמבדיל ג'יפ ממכונית רגילה זה שלג'יפ לא ניכנסים - על הג'יפ מטפסים. יושבים גבוה, מה שנותן את ההרגשה של רכיבה. התחושה הופכת לספארטנית כשאתה מתחיל להתמודד עם הדרושות הקשות והגבוהות; דרושה גבוהה מעיפת את הרגל שצריכה להיות באוויר, שלא כדושה נמוכה שם העקב יכול לנוח על הריצפה ולשמש כנקודת-מישען.

הדרושות הקשות גרמו לי להתגעגע לנעליים הצבאיות, מה שמאוד לא אופייני אצלי. החלפת ההילוים איטית ומייגעת - על מוט ההילוים לעבור דרך ארוכה והרגליים צריכות לעבוד כמו משוגעות כי בלי "גז ביניים" זה לא הולך. האמת היא שבעיר לא צריך להשתמש יותר מדי במוט ההילוים, שכן הכוח הרב של הג'יפ מאפשר לו למשוך בהילוך שלישי (לגבוה) מהמהירות נמוכה יחסית. אבל ההספק הגדול של המנוע לא מוצא ביטוי בביצועים ספורטיביים על הכביש, אלא משמש לגרירה ולנסיעה off-road.

גלגלים למעלה, ראש למטה

ג'יפ שתוכנן בעיקר כדי לנסוע off-road יש אפשרות הנעה בכל ארבעת הגלגלים. זה טוב לחול לבוץ ולשלג אבל בכביש זה מיותר. זה אפילו מוזק - צריכת הדלק עולה והצמיגים נישחקים בקצב מואץ. על הכביש משתמשים רק בהנעה אחורית, כמו במכונית רגילה.

זה מה שהופך את השימוש בג'יפ בעיר לאבסורד; למעשה מה שקורה זה שמשתמשים רק בחצי-ג'יפ. רק החצי ה"ריק" שלו בא לידי שימוש. זה כמו להרוג יתוש עם תותח נגד-מטוסים. הג'יפ צורך פי שניים בנוין ממכונית בינונית רגילה.

כאן לא נגמר האבסורד; הג'יפ בעיר הוא כלי מסוכן, לפחות לגבי מי שנימצא עליו. כדי שיוכל לעבור בבוץ ובחול הוא בנוי גבוה מעל הכביש, מה שמתנקם בו בסיבובים. מרכז-כובד גבוה ומערכת-מיתלים עתיקה עושים את הנסיעה לדראמטית ולפני כל פנייה צריך לשבת חזק-חזק על הברקסים, להוריד מהלך ולקחת את הפנייה בנימינום מהירות. אחרת קל מאוד לגמור את הסיבוב כשהגלגלים למעלה והראש למטה. גם צמיגי הבלון שמוסיפים יופי לג'יפ (ועבירות טובה יותר בחול) אינם מוסיפים ליציבות. החוק אוסר להרכיב אותם. מה עושים? מורידים אותם לפני ה"טסט" ומרכיבים אותם אחריו. מי שרוצה גם לנסוע בג'יפ וגם להאריך ימים - או שיסע כמו צב או שלפחות ירכיב roll-cage מה שיכול להציל את חייו אם הג'יפ יתהפך.

לילה, כוכבים, ריח פרדסים

ההנאה בנהיגה לא נובעת ממהירות מכסימלית בכביש ישר, אלא מהאפשרות לשליטה מלאה במכונית בכל מצב, והאפשרות לקחת סיבובים במהירות הקרובה למהירות הנסיעה הנורמלית בקטע לפני הפנייה ולאחריה - בלי שהמכונית "תלבלך" פתאום, ותעוף מהכביש. בג'יפ אי-אפשר למצוא את ההנאה הזאת ואני גם לא מציע לאף אחד לנסות; זה סוס-עבודה ולא סוס-רכיבה, ולבטח שלא סוס-מירוץ.

ה"כסף" היחידי שיש מג'יפ כשהוא בעיר זה שהוא פתוח; אתה נוסע בשמש, משתוף, הרוח מצננת אותך כמו שאף מזון לא מצליח לעשות. בלילה אתה

לחומת מלונות הבטון שעל שפת-הים, לרידינג ד' ולכיכר (?) דיונגוף. עכשיו מוצפת העיר בכל מיני טיפוסים של ג'יפים.

ישנו הג'יפ ה"זרוק" - ישן, לא מטופח, לרוב מהמודלים של שנות הארבעים, מה שניתן להבחין בקלות לפי הכנפיים הקידמיות הישנות, להבדיל מהכנפיים המעוגלות של הג'יפים שמורכבים בארץ, שהחלו להופיע בשנות החמישים. מה שעושה אותם "זרוקים", זה לא ההזנחה החיצונית, אלא אותו סממן אישי שעושה אותם שונים מסתם ג'יפים מן השורה - צמיגי-בלון, roll-cage, שמגן על הנהג במיקרה שהג'יפ מתהפך, וצבע אחיד לכל חלקי-הג'יפ.

מה שבטוח זה שג'יפ "זרוק" אינו יכול להיות כחול או אפור; הצבעים האלה אקסקלוסיביים למה שמכונה "הג'יפ המבצע"; הג'יפים האלה או שהם ניראים כמו בית ברמת-אביב ג' - חסרי כל אישיות וסממן חיים, כאילו נוהג בהם רובוט ולא בן-אדם. העיקר שיסע. או שהם ניראים כמו אוהל-קירקס - עם אנטנות ופנסים וצבעים ופסים, וכל קיטש אפשרי.

האב שליד מגרש הכדורסל של "הפועל", ברחוב אוסישקין, הוא מקום המיפגש של הג'יפים מהסוג השלישי; אלה הג'יפים של המשוגעים לרבר, המבינים. משהו כמו "ג'יפ-קלאב". יושבים, שותים בירה, מדברים על ג'יפים.

בג'יפים האלה הושקעה כליכך הרבה אהבה עד שלא יהיה זה מפתיע לגלות שהם ישנים בלילה לצד בעליהם. אצלם ה"טריפ" הוא אותנטיות - כל חלק בג'יפ הישן צריך להיות מקורי. למשל, הג'יפ של דוד - מודל '48 שנראה כאילו יצא מהסרט של ג'ורג' סי. סקוט על גנרל פאטון. צבעו בצבע ירוק-מרינס, וכל חלק שבו ניראה ומתפקד כמו חדש. שום חלק לא חסר, ואין שום חלק מיותר. כאן לא מוסיפים שטויות וצבעים. ג'יפ כזה שווה היום בארה"ב כ-6000 דולר אבל דוד שקנה אותו באלפיים לירות ושיפץ אותו לבד לא מוכן למכור אותו. השקעתי בו את הנשמה, הוא אומר, אז מה אני אעשה עם מאה אלף לירות, אקנה פיג'וי?

סגרנו על שעתיים בעיר

דוד והחבר'ה שלו יודעים שג'יפ יז לא חיה עירונית. את ה"כסף" הם מוצאים כשהם יוצאים איתו לדיונות שם מרגיש הג'יפ כמו בבית. מטפס על מידרון שאף בן אדם לא יכול לטפס עליו כשהוא נעזר ברגליו האחוריות בלבד, יוצא ב"פרונט-ספיישל" מחול בעומק חצי-מטר ומשחק בהחלקות על שפת-הים. אי-אפשר לדעת מהו בדיק הסיפור של הג'יפ מבלי לנהוג בו. יש מכוניות ויש מכוניות; יש כאלה שכל מה שהן פתושות זו להביא אותך מנקודה א' לנקודה ב', ויש כאלה שמה שחשוב אצלן זה איך. הסוג השני הן אלה הנותנות את ה"כסף" לנהג. אלו הן המכוניות האמיתיות.

מה עם הג'יפ, מכונית "אמיתית"? פניתי לחברת "מכשירי-תנועה" שהם הסוכנים הביילעדריים של הג'יפ, ובקשתי ג'יפ לנסיעת-מבחן לצורך כתבה זו.

לגנרל האמריקאי היתה בעייה. ביום היה עליו להיות עם הטנקים בשטח ובערב בבארים שבעיר; ב"פורד" שלו לרדת לשטח הוצי אי-אפשר, ובטנק להגיע לעיר לא נעים. הגנרל חיפש מכונית דריתכליתית - שתוכל לנסוע גם על הכביש וגם בחול. כך נולד הג'יפ.

מה שהביא אותי לקטע על הגנרל הזה, היה הג'יפ הירוק הפתוח, שכבר כמה שבועות תופס בעקביות את מקום-החנייה הקבוע שלי ברחוב גורדון. לקח לי שנים עד שהתרגלתי לזה שג'יפים כחולים מגיחים וגוררים את האוטו שלי מהחנייה שהייתי מוצא בקשיים. עכשיו צריך להתחיל לחיות עם השותף החדש. בהתחלה חשבתי ללכת לדבר איתו, להגיד לו שיתן קצת כבוד לוותיקים. אחר-כך אמרתי: עזוב, זה בטח משוגע - בתל-אביב, אחד שנוסע בג'יפ, בחיה המדברית הזאת, כחל-אביב, ולא מתרגש מזה שהוא שותה אוקטן 94 כמו בואינג.

עניבה בלי ג'יפ

אבל מה, יום אחד כשהשמש של יוני השכיחה ממני שלדבר עם משוגע זה ביזבזו זמן, התחלתי להרצות לו על זכות-ראשונים וויקה הסטורית. ואז הוא מפסיק אותי, ומסביר לי שבכל מה שקשור בזה הוא דווקא בעד, אלא מה. כמו שאני רואה את הג'יפ הזה הוא יותר זקן ממני. מודל '42. הספיק כבר לעשות משהו בחיים שלו - לשחרר את פריס ב-44, לחרוש את הנגב עם שועלי-שמשון ב-48 ולצנח במיתלה בקדש.

ולכבוש את תל-אביב בקיץ '78. ולא לבד - העיר מלאה ג'יפים. השמש עושה להם מה שעושה הגשם לפטריות. הג'יפ הפך לחלק מהנוף התל-אביבי - כמו הפולקסווגן, סניף בנק חדש וסטרילי ובוטקי-הגינס.

מספיק לראות איפה מכונית חונה, כדי לדעת מי נוסע בה. ביום אפשר לראות את הג'יפים באיזור המוסכים, בדרך סלמה, ב"התקווה", ביפו, ובתל-א-ביב שבין דיונגוף לים. אי-אפשר לראות אותם בנווה-אביבים, תכנית ל' ונאות-אפקה. בערב תוכל לראות אותם ליד "אומני", "באבא" ו"הגלריה הלכנה". אבל לא תימצא אותם ליד "הדמועדון" ו"סבכה".

בבוקר יש תמיד כמה שחונים ליד בית המשפט, אבל עוד אף פעם לא ראיתי מישהו עם עניבה נוהג בג'יפ, כך שזה הגיוני יותר שהם לא שייכים לעורכי-הדין אלא ללקוחותיהם. עניבות לא ראיתי בג'יפים פתוחים, אבל הרבה ג'ינס וסרבלי עבודה כחולים משומנים וטי-שירטס ומכנסיים קצרים. לפעמים הטי-שירטס מקפצים ביחד עם הג'יפ מה שמראה שגם בחורות ניתפסו לאפנה החדשה.

מיפגשים מהסוג השלישי

תל-אביב זו עיר שמתרגלת לכל דבר; היא התרגלה