

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גליון מס' 97 | אפריל 2020



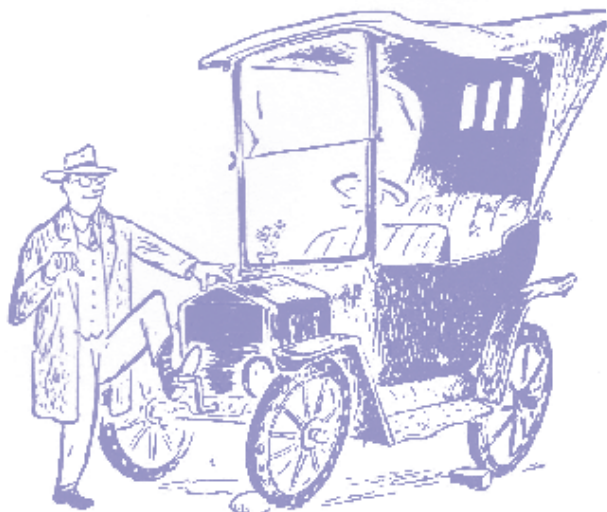
עמוד 4 היי הג'יפ, מתניה וחברים מתבוססים בבוץ

עמוד 10 הטנדר נוסע, רוני א. ובני א. משווים פערי זמנים

עמוד 25 חמישים שנה וסטנדרד, אייל ווהל מספר

מנואלה

בני הספל



אז מדינת ישראל במצב מיוחד וכמובן גם אנחנו והמועדון שלנו נכללים בכך...

האבטומוביל, הניוזלטר, הקבוצות בפייסבוק, בוואצאפ ובאינסטגרם, בעצם נותרו אמצעי החיבור היחידים בין החברים. מערכת האבטומוביל נותנת כתף ועוברת חלקית לדיגיטל, ועם קבלת החוברת ליד, נהיה כבר מיוצגים באתר החדש.

אני מקווה שהחוברת המודפסת, שהיא והניוזלטר הינם בעצם אמצעי הקשר היחידים ש"נדחפים" לחברים, תוכל לצאת לאור באופן סדיר ושנתגבר על סגרים למיניהם ותקלות בדואר.

החברת שבידנו מגוונת ויש בה ייצוג לחברים ומכוניותיהם, מאמרים היסטוריים וגם טור משעשע על מונחים ופירושיהם בעת מכירה וקניה של רכב אספנות. כמובן שאי-אפשר בלי מבחן הרכב המסורתי, שמשווה בין אחד הטנדרים הכי אהובים, הפורד ה"צוחק" מלפני כ-70 שנה ויורשו, המפלץ הנוכחי.

שמרו על קשר, שילחו סרטונים משעשעים לווטסאפ ולאתר, מאמרים לאבטומוביל, עירכו מפגשים וירטואלים והעיקר, שכולנו נהיה בריאים.

בני הספל

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב ועריכה גרפית: רועי אבן-בר

הדפסה: דפוס א. בן נון, ראש"צ



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

חברי כבוד: עדי אלדר, רפי בן חור, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוין ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר ז"ל, צבי רכניץ.

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל, דהור בריל.

ועד המועדון הזמני: רון אקרמן, קובי בן ניסן, אלי גידור, שי גלעד, עמית זק"ש, דודי חורש, איל חשביה, דוד כרמל, נחום קדמיאל.

יושב ראש המועדון: נחום קדמיאל
מבקר העמותה: זמי לוין
אב בית דין חברים: שלמה דן גדרון

משרדי המועדון:

מזכירות המועדון: שיר מנשה

כתובת משרד המועדון: רח' ארלוזורוב 27 רמת גן

מטן למכתבים: ת.ד. 10873. רמת גן 54247122

טלפון: 03-7318818

ווטסאפ: 058-4731881

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

פקס: 03-7319059



© כל הזכויות שמורות

דבר היו"ר

נחום קדמיאל



חברי מועדון יקרים,

זו הפעם הראשונה שמועדון החמש, כמו כל מדינת ישראל ומדינות העולם, מתמודד עם אירוע הקורונה שמשפיע על כל היבטי החיים שלנו.

בלית ברירה ומתוקף ההנחיות, ביטלנו את כל אירועי ומפגשי המועדון לתקופה הקרובה.

השבועות והחודשים הקרובים יהיו מאתגרים מבחינת המועדון, מכיוון שעלינו ל"שמור על הגחלת".

התחלנו לקיים ישיבות ועד באמצעות שיחות ועידה ומשרד המועדון דילג לעבודה מקוונת מרחוק. בקבוצות המועדון אשר ברשת (לרבות פייסבוק, אינסטגרם, וואטסאפ) מעלים החברים סרטונים ותמונות שמחממים את הלב, ומאפשרים לנו להעשיר את הידע והסקרנות בנושא התחביב שלנו.

אתר מועדון החמש עלה לאוויר במתכונת חדשה ומשופרת, לנוחיותכם והנאתכם. ניתן יהיה לפרסם באתר מודעות קנייה ומכירה של מכוניות וחלפים. כמו כן, יהיה באתר פורום טכני ופורום כללי.

תודה מיוחדת לשי גלעד שהוביל את המהלך ויחד איתו רון אקרמן ועמית זק"ש.

איננו יכולים לקיים את האסיפה הכללית שתוכננה לחודש מרץ 2020, ולפיכך מוסדות העמותה ימשיכו כפי

שהם. במקום חברים שהביעו את רצונם לסיים תפקידם, מינינו ממלאי מקום זמניים מתוך החברים שהציגו מועמדות לוועד, והכל כמובן ע"פ תקנון העמותה. ביום שבו תכונס האסיפה הכללית, נאשר את כל השינויים וההליכים הדרושים לפי התקנון.

אבקש להודות לחברי הוועד הוותיקים שפעלו במשך שנים רבות בוועד המועדון ללא ליאות, בחריצות ובהתמדה, לטובת כלל החברים:

בני הספל, מתניה הלוי, סיגל שטיימן ושימרון אנגל.
בהצלחה לוועד הזמני.

נכון לכתובת דברים אלה, האופק אינו ברור ופוקדים אותנו ימים לא פשוטים.

אני מאחל בריאות טובה לכם ולבני משפחותיכם, בתקווה שנעבור את התקופה הקשה, ויגיעו ימים טובים יותר.

שמרו על עצמכם ואני מקווה שבהקדם נוכל לשוב לשיגרה רגועה וטובה.

שלכם,

נחום קדמיאל

היי צפונה לרמות מנשה

מאת: מתניה הלוי

אין כמו החורף כדי לאתגר את הג'יפים במחוזות ההרים, הבוץ והמים ולהראות שגם עם הרבה מים ולחות, לא נס ליחם.

הגיעה השבת המיוחלת, כשמזג אויר מעולה מקבל את פנינו. התאספנו 20 ג'יפי אספנות מקושטים בשלל צבעים, וראוי גם לציין שהצטרפו לשיירה 2 אורחים מיוחדים שנראו בפעם הראשונה בטיולי הג'יפים של המועדון. היו אלו הוולבו המיוחדת של אריק אשפיז והפינצגאוור של יוסי סקפה.

לאחר הגעתנו למפגש בבת שלמה בוצעה חלוקת פקודות והוראות נסיעה מפי עמית פריד, המתכנן והמוציא לפועל של הטיול, ויצאנו לדרך !!!

התחלנו לטפס לעבר רמות מנשה כשהצבע הירוק מלווה אותנו לאורך המסלול, יחד עם והפריחה הנפלאה של האביב, שלוליות בוץ לאין ספור ועליות אתגריות.

התחנה הראשונה היתה כמובן לארוחת "בוהוריים" כשהעיקר היה החברותא הנפלאה.

הרכבים צלחו עם הרבה טיילטולים, אך בשלום, את הדרך ואת המים והתלכלכו כהוגן. אי אפשר בלי תקלה או שתיים אך זו חלק מחוויה לאלו שלא מסתפקים רק באספלט משובח.

לקינוח נהנינו מגבעת הרקפות והכלניות שליד קיבוץ גלעד ומקפה חזק לפי מסורת הפלמ"ח.

עוד טיול מוצלח של המועדון נגמר כשפנינו לעוד אחד!!





הרכבים שהשתתפו:

- 1 וולבו
- 5 ג'יפי וויליס מדגמי 1942 והלאה (מכסה מנוע נמוך)
- 1 פינצגאור
- 1 בלייזר
- 1 גפ"ס
- CJ 4
- 3 סופה
- 1 ואגוניה
- 2 CJ-3B גבוהי מכסה



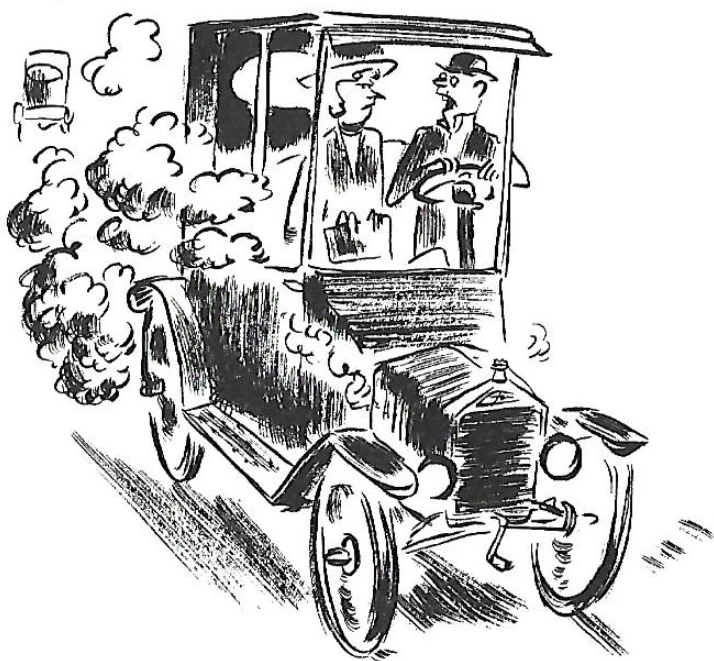
מדריך משעשע (ואולי לא...) לרכישת רכב אספנות

בני הספל וקובי מילוא

ב"קלאסיק קאר" של המינגס פירסם פאט פוסטר טבלה שתעזור לנו לפענח את מה שכותבים אלה שמוכרים רכבי אספנות ומנסים "קצת" להסתיר את המציאות... התאמנו את הטבלה למציאות הישראלית (כולל תוספות...)

"אוחסנה במשך 30 שנה באותו אתר" - היתה מושלכת בשדה פתוח
"זקוקה לשיפוץ כללי" - גרוטאה מוחלטת
"נדירה ביותר" - אחת מ 3000 יחידות עם שני מצתי סיגריות
"מקורית לגמרי" - מתפוררת
"נמכרת עקב מחלה" - אישתי חולה ממנה
"יש לה פטינה נהדרת" - מלאה בחורים וחלודה והצבע מקולף לגמרי
"גג מתקפל שהותקן לאחרונה" - לפני 10 שנים
"מנוע משופץ בחלקו" - משאבת מים הוחלפה לפני 12 שנה
"90% משופצת" - נשאר לעשות צבע, כל פנים הרכב, ברקסים ומנוע
"מוכר עקב גירושין" - גרושתי השאירה לי את זוללת הכסף הזאת
"מכונית לשיפוץ" - בחיים לא תסיים אותה
"קלאסית" - מיצובישי לנסר קלאסיק
"קלאסית מוערכת" - בת עשר שנים
"קצת חלודה" - איפה הרצפה!
"נוסעת" - מתגלגלת לה בלי מנוע ובלי ברקסים
"מד מרחק 45000 ק"מ" - הצחקת אותי
"הפנים זקוק לטיפול אוהב" - אין פנים
"במצב אוריגינלי לגמרי" - מוזנחת מאז ולתמיד
"התחלתי לשפץ" - התחלתי לפרק והחלקים הלכו לאיבוד
"אפשר לשדרג אותה" - ברור, כי לא נותר הרבה מהרכב
"הפנים זקוק לשיפוץ" - חסרים כיסאות, לוח שעונים.
"השקעה טובה" - נו בטח, היום היא שווה 0
"מוכנה לתצוגה" - שטפתי אותה היום אחרי 20 שנה
"יד ראשונה" - אף אחד לא הצליח למכור אותה
"בודי נקי" - היא עמדה אתמול בגשם
"תמיד ננהגה לאט בזהירות" - היא לא יכולה לנסוע יותר מהר
"שיפוץ קל" - החלקים יתפוררו לבדם
"הגג במצב מצוין" - הוא נוזל רק כשירד גשם
"מנוע עבר שיפוץ מקיף" - הוחלפו פלאגים
"המון חלקים חדשים" - היא כל הזמן מתקלקלת
"זקוקה ליישור-קו קל במנוע" - המנוע תפוס כבר 30 שנה
"נדירה מאד" - אף אחד לא קנה אותן גם כשהיו חדשות
"לשיפוץ מלא" - זה כל כך גרוע שאפילו אי אפשר לשקר
"גמיש ליד האוטו" - רק תיקח אותה כבר ותחסוך לי גרר לפינוי
"מחיר סופי" - לא באמת התכוונתי...

"הוא אמר שהיא שמורה כחדשה!"



... וַיֹּאמֶר כָּתוּב חֲזוֹן וּבְאֵר עַל הַלְּחוֹת לְמַעַן יֵרוּץ קוֹרְא בּוֹ (חֲבִיקוֹק ב, ב)

מאת: קובי בן ניסן

**הטור הזה הוא מין פרשנות אישית, קצת אחורה, קצת עכשיו וקצת קדימה,
דעה על קצה המזלג, מבט מבפנים.**

ארגון ייחודי הוא מועדון החמש. במארג החיים הצפוף והבלתי צפוי שלנו, בתוך קלחת המזרח התיכון, כלואים בין גבולות של שלום צונן ומלחמה מתרגשת, כשביטחון הוא צורך יומיומי והישרדות היא מלאכה בה כולנו בקיאים, על הגבול שבין שפיות לאי שפיות, התיישב לו התחביב הזה שלנו, מעבר לכל הגיון כלכלי או רציונלי, חוצה מגזרים ומגדרים ומקרב לבבות, אחים לתחביב ולצרה וכמובן גם לשמחה.

קו אחד עובר ומחבר בין כל האספנים, קו ברור וחד המושיב שכם אל שכם ושזר את כולם למארג צבעוני ויפיה, האהבה הזו שבוערת בעצמות אל היפיפיות הוותיקות שמתגלגלות להן לכינוסי המועדון.

בין אם זה הריח, הצבע, המראה, קוים חדים או עגלגלים, חישובי שפיצים או גלגלי סגסוגת גדולים, צמיגים דקיקים או רחבים ודביקים, נהמות 8V או טרטור עדין וכך הלאה והלאה, חסידיים נאמנים לתרבות מוטורית משובחת שמצליחה לקבע חיוכים ולפנות את מקומן של דאגות היומיום.

ובכל זאת, למרות שאנחנו אוהבים להסתכל אחורה בערגה, מה צופן לנו העתיד, בהקשר לפן האספני כמובן?

נדרשתי להשיא את נקודת מבטי מעט קדימה, חזון אישי שכזה ובהנחה כמובן שאין בדרכנו מכשלות גדולות וקורונה היא בסך הכל עוד דגם אפרפר ואמין כמו שרק טויוטה יכולה לייצר, אז מה בכל זאת?

ניתן לומר שכבישי ישראל הפכו די מזמן לסיוט מתמשך. מאות קילומטרים של אספלט משובח שנשללו בשנים האחרונות, מחלפים שהוקמו וכבישים מהירים ששורטטו ונמתחו בייעילות לאורך ולרוחב, התשתיות שונו ללא היכר. הנגשת הפרפריה למרכז והאפשרות לחצות את הארץ בכביש אגרה משובח ובטוח משולב מנהרות וגשרים נראתה עד לפני כמה עשורים כאגדה שעכשיו הוגשמה.

ואולם לצד אותם שיפורים עלתה גם רמת החיים ויכולת המינוע. אל שוק הרכב הצטרפה מפלצת הליסינג, ששחררה אל הכביש עשרות אלפי רכבים צמודי-עובדים עם דלק חופשי שמעודד נסיעות יחידניות ללא גבול. היעדרה של תחבורה ציבורית יעילה בשילוב עם הכנסות גבוהות למדינה ממיסוי דלק וקניית רכב אינם מעודדים את הפחתת הנסועה וכך עורקי האספלט נסתמו להם די מהר, הסתיידות הכבישים. חווית הנהיגה הפכה למפרכת, מעייפת, מסוכנת, מייאשת ויש עוד כמה תיאורים שמתחילים ב'מ'. מזג הרוח הים תיכוני מביא את החוצפה וחוסר האכפתיות לביטוי מכוער ולמרות כל השיפורים הבטיחותיים ברכבים ובכבישים - תאונות הדרכים רק מתרבות.

יפה, מודרנית, בטוחה, חכמה ויעילה ככל שתהיה, המכונית המודרנית אינה מצליחה לספק את הריגוש אותו מחפשים האספנים. דגמי רטרו של יצרנים מצליחים בדרך כלל לפרוט על נימי הנוסטלגיה ולפתוח את ארנקם של לא מעט קונים, עיינו ערך פיאט 500 או מיני המודרניות, שבוודאי אינן מצטיינות בתכונות פרקטיות אלא מקריבות נוחות ורווח על חשבון עיצוב שמזכיר את אימותיהן המיתולוגיות.

כך, הנהיגה ברכבי האספנות תהפוך לטעמי למין חוויה מתקנת, נסיעות סופשבוע בלי לחץ הגעה ממקום למקום. נפנופי הידיים והצפצופים יהיו לא כדי שתפנו את הדרך לממהרים, אלא להערכה וכמובן הדרך הזו שפתאום הופכת למעניינת יותר, שאפשר לצפות לא רק קדימה אל המטרה אלא גם להנות מאותם כבישים שכולם סובלים מהם. לטעמי התחושה הזו רק תלך ותגדל ואובדן חדות הנהיגה היומיומית ימצא פיצוי ברכבי האספנות. את הנהיגה האוטונומית וצפופי הבהלה של המוביל-איי יתפסו קולות רקע מהסוג המכני, מתלים נאנחים, מנועים מתאמצים וקולות הרוח מהמרכבים, ברור לא?

אל תרבות הפנאי הכה נדרשת ישתלבו כפי הנראה מגמות השוק הנוכחי. אספני הרכב אינם חפים ממגרעות - היסטוריה ונוסטלגיה יפות הן אך גם תרבות הרכש המודרנית אינה פוסחת עלינו והאובססיה לקניות תמצא את מקומה גם בשוק הרכב שלנו. מי שמביט בלוחות המודעות יכול למצוא לא מעט רכבים שהובאו כחלום והתגלו כאכזבה. את האצבע הלוחצת על כפתור הקנייה מכירים לא מעטים מאיתנו. החוויה הולכת ופוחתת כשהחלום הופך למציאות שטופחת על הפנים והיפיפייה שבתמונה הופכת למשקולת מאכזבת בחנייה, כשהחלפים אינם זמינים, המכונאים הופכים נדירים ואילו הפחחים שוקלים את עבודתם כצורפים.

אני מניח שההתפכחות מהיבוא הקל הינה חלק בלתי נמנע מהעתיד הקרוב שלנו וחלק לא קטן מהרכבים שמוצאים את דרכם ארצה בחדוות הקניות יפלט במהרה אל השוק, רק כדי לגלות כי רכבי אספנות שווים שם עוד פחות מרכבי ליסינג יד שנייה במצב מצוין.

אישית, אין לי ספק שפלח השוק של האספנות יגדל אך הקצב יהיה די מתון, מאותן הסיבות שנמנו. עם ההתקדמות הטכנולוגית אני מניח שהמדינה תמשיך ותערים קשיים על אספני הרכב ע"י תקנות זיהום האוויר. הדרישה לבדיקת רכבים ישנים באותם פרמטרים של רכבים חדשים עלולה לסכן ולסבך את עתיד ההישרדות של הרכבים הישנים, ויחד עם הקושי לייבא חלפים משומשים או שאינם חלקי יצרן מקוריים רק תסבך עוד ועוד את האחזקה.

כאן ימשיך ויבוא לידי ביטוי כוחו הייחודי של מועדון החמש כשומר הסף ומגן האספנים, באותה עקשנות ראויה בה הוא עושה זאת כבר שנים. אני רואה את המועדון ממשיך וחותר בשנים הבאות, פועל אל מול הרשויות להכרה בהקלות המתבקשות, מידפק על דלתות, משתתף בוועדות, מגיב במכתבים ומציב דרישות כאשר מאחוריו קהל האספנים, חברי המועדון.

עם ריבוי האספנים כך גם מתרבות המגמות. התחום שלא היה פתוח ליבוא עד לפני שנים לא רבות רואה את מגמות השוק העולמיות ומתיישר כמותן וכפי הנראה העתיד צופן לנו עניין רב והמגמות הולכות ותופסות תאוצה.

יש מי מהאספנים שנשבע על מקוריות עד הבורג האחרון ויקפיד לתחזק את הרכבים בהתאם ללא פרשנות מודרנית. לעומתם יש מי שמוצא את רכבי האספנות כפלטפורמה יצירתית ונותן לה פרשנות עכשווית. כך יצטרפו לז'אנר מי שנקרא להן "משופרות", בין אם במכניקה ותיקה ומחוזקת או בשתילת רכיבים מודרניים בקרביים ישנים. רסטו-מוד הוא תחום שלדעתי יתפוס תאוצה גם כן, כאשר הוא משלב את המראה הוותיק עם רכיבים מודרניים ואמינים וביצועים משופרים בהתאמה כך שהוא מאפשר מציאת חלקים מודרניים כתחליף לרכיבים הישנים וקשי ההשגה. מתן מראה מודרני משהו לרכבים הקלאסיים הוא גם עניין של טעם אישי ויש בו עניין רב.

נושא נוסף שיתפוס לדעתי תאוצה יהיה שימור הרכבים במצבם המקורי ללא שיפוץ, עם מה נקרא "פאטינה", שכבות הגיל והזמן שמפארות את הרכב ומראות בגאווה את השנים מתחת לשכבת לכה עבה שמכסה לעתים חלודה, שריטות וקמטים קלים, פח חשוף ושכבות שונות של צבע. זהו מראה שנותן עומק ומשמעות ומשמר את העבר בצורה מכובדת.

אז איפה אני רואה אותנו קדימה בעוד כמה שנים? עדיין במפגשים חברתיים בסופי שבוע עם מעגל אוהדים שרק גדל, עם מספר גדל והולך של אספנים שישמחו לפנות את טרדות היומיום לטובת תחביב מהנה ומפגש עם שרומים שכמותם.

אני צופה שהמדינה תכיר בחשיבותו של התחביב, לא מעט בזכות הפעלתנות של המועדון ותמצא לנכון לתמוך בפעילות כפי שכל תחום תרבותי אחר נתמך.

אני רואה לנגד עיני את המוזיאון הראשון של עמותת מועדון החמש קורם עור וגידים, הופך חלומם של רבים וטובים למעשה, שיצדיע להקמת מערכות התחבורה בארץ עם השנים, שיספר את סיפורה של התעשייה המקומית, שינציח את זכרם של האספנים מקרב חברי המועדון שתרמו לאורך השנים לביסוסו של התחביב ולהעלאת הרמה בארץ, שיכבד את כל מי שאוהב את התחום, מתעניין ורוצה להיות חלק ממנו, שיטפח את הרצונות והמאויים לדור הצעיר שייקח את תחום האספנות קדימה לשנים הבאות.

ערכי המועדון מונחים לפנינו, בידינו הדבר לשמור על התחביב היום ולמען הבאים אחרינו תוך עשייה מרובה. יש בארץ אספנים נהדרים, אנשים עקשנים, חרוצים, דבקים במטרה ולמרות כל הקשיים האובייקטיביים מוציאים תחת ידם מכונות יפופיות שעומדות בקו אחד עם האספנות העולמית.

למועדון החמש יש עניין ורצון כמו גם יכולת וחזון האספנות ילווה עוד דורות רבים, החיבור החברתי יחד עם העניין הגובר ברכבים כתחביב עוד ייתן לנו שנים של נחת, שרק ירבו.

קובי בן-ניסן
חבר וועד המועדון
אחראי מפגש שפלה



מבחן דורות

פורד F1 משנת 1949 מול פורד F 250 משנת 2020
מאת: רון אקרמן

דור בחיי אדם מחושב בד"כ כ-25 שנים. בין שני הרכבים שבכתבה יש כמעט 3 דורות של חיי אדם - 71 שנים. בחיי פורד מדובר בלא פחות מ-13 דורות של פיק-אפים מסדרת ה-F. המדהים הוא שבמבחן הזה הצלחנו להעמיד את הדור הראשון של סדרה F מול הדור האחרון ביותר, ה-13 במספר.

איך שלא תהפכו את זה, מדובר בלא פחות מאייקון מוטורי. למה? כי סדרת ה-F של פורד היא הטנדר הנמכר ביותר בכל הזמנים בארה"ב. משנת 2018 זהו גם הרכב הנמכר ביותר בקנדה.

בכלל, האמריקאים מתים על פיק-אפים (טנדרים). נהוג להסביר זאת בהיותו של הטנדר ההמשך הגברי המוטורי של הסוס מתקופת המערב הפרוע. ככל שתדרימו בארה"ב לכיוון טקסס, תמצאו שגם נשים וגם גברים, בכל מעמד סוציו-אקונומי, מהעשירים בעלי בארות הנפט ועד המעמד הכלכלי הנמוך ביותר, הידועים גם בכינויים "רד-נקס" או "ווייט-טראש", כולם-כולם נוהגים בפיק-אפ.

זו גם הסיבה שעם השנים הפך הפיק-אפ מרכב עבודה ספרטני, "קשה" וקשוח, גם לרכב מפואר מאד ומפנק מאד. במבחן הזה, אתם תראו בדיוק את שני קצוות אלה.

הדור הראשון של סדרת ה-F, הלא הוא ה-F1, הוא פיק-אפ עם ארגז לא מאד גדול ותא נוסעים קטן וצפוף עוד יותר. לעומת זאת, בדור ה-13 של סדרת ה-F, הלא הוא ה-F250, בארגז הרכב ניתן להניח בקלות מכונת מיני בת ימינו ותא הנוסעים כל כך גדול ומרווח שהוא יכול להכיל את כל עדר הפרות של החוואי הטקסני העשיר והמדושן. אבל, החוואי לא יעשה זאת כי תא הנוסעים בימינו ספון עור יוקרתי, מושבים מאווררים, מיזוג אוויר, מערכות סאונד שלא

היו מביישות אולמות קונצרטים ועוד. ואם בסאונד עסקינן, לא רק שבדור הראשון של סדרה F אין מקום להתקין רדיו, הרי שגם אם היה כזה, אי אפשר היה לשמוע אותו מרוב רעשי מנוע, כביש ורוח.

כדי לקיים את המבחן הקטן הזה העפלתי ביום גשום לישוב שנמצא גבוה על הר, אל חבר המועדון בני אור, שבחניון הסגור

של ביתו עומד טנדר פורד F1 מודל 1949, "ישראלי" כשר למהדרין. לא רק שהוא הדגם הראשון בעולם של פורד בסדרה F, אלא גם יש מצב שמדובר באחד מדגמי F הראשונים בארץ.



דור 1 מול דור 13

בני שיפץ את ה-F שלו ברמה גבוהה מאד. הרכב צבוע בשני גווני תכלת/טורקיז מיטלי, צמיגי פיירסטון עם צדדים לבנים, רצפת הארגז עשויה עץ ומשוחזרת בקפידה כפי שהיתה לפני 71 שנים ולוח השעונים שופץ ביד אהבת. בני הוא אחיה של סיגל שטיימן, גם היא חברת מועדון החמש, ולאביהם היה בית מלאכה ידוע מאד לתיקון שעוני רכב וספידומטרים, "אוו ספידומטר". לכן ברור שברכב של בני יהיה לוח השעונים המשופץ ביותר, האותנטי ביותר והעובד ביותר.

כאשר משווים את "לוח שעונים" ב-F1 הכולל שעון מהירות, מד דלק, מד חום מנוע, מד טעינת מצבר ומד חום שמן ומשווים אותו למרכז הנתונים הדיגיטלי הממוחשב ב-F250 הכולל עשרות נתונים, שעון מהירות ושעון סל"ד, לחצי צמיגים, צריכת דלק ממוצעת, כוללת, רגעית, ועוד עשרות רבות של נתונים חשובים ולא חשובים, מבינים איזו תהום טכנולוגית של 71 שנים פעורה בין שני כלי הרכב האלה.



לא צריך יותר מחמש דקות נהיגה ב-F1 כדי להבין כמה קשים היו חיי הנהגים לפני 71 שנים ואיזו איכות חיים נמוכה היתה לבעל הרכב. ה-F1 קשה כמו קרש גיהוץ והגעה לבאמפר הכי קטן ברחוב השכונתי במהירות שעולה על 15-20 קמ"ש תפגיש מיד את פדחתו של הנהג בגג הפח הגלוי של הרכב. במהירות העולה על 20 קמ"ש עלול הנהג למצוא את עצמו מנפץ את גולגלתו בדרכה לצאת מגג הרכב.

לשם השוואה, אם תגיעו עם ה-F250 גם במהירות של 70-80 קמ"ש לבאמפר משמעותי, לכל היותר תרגישו קפיצונת קלה ותחשבו שבטעות עברתם על סדק קטן בכביש. מערכות בלימת הזעזועים בשני כלי הרכב רחוקות שנות אור אחת מהשניה.

ובואו נדבר על ההגה. ב-F1 מדובר ב"הגה כוח" של ממש. כלומר לא באמת הגה מוגבר הידראולית, אלא הגה בקליט גדול



מאד שדורש המון כוח פיזי כדי לסובב אותו ומספר הסיבובים מצד לצד הוא כמעט אינסופי. אינסופי כמעט כמו קוטר הסיבוב של הרכב.

ב-F250 מדובר בהגה קטן מצופה עור, מוגבר כוח המאפשר סיבוב ההגה עם האצבע, שדורש 3.5 סיבובים בסך הכל מצד לצד. עם כל אורכו הענק של הרכב - 6.35 מ' ארוכים מאד, קוטר הסיבוב שלו באופן יחסי, הוא חצי מזה של ה-F1. שוב, הללויה לטכנולוגיה.



הנעה, תנועה, בלימה

אם נגיע למנוע ומכללי ההנעה, כאן ההבדלים לא רק נראים, אלא ממש מורגשים.

סבא F1 החביב מצויד במנוע בנזין 6 צילינדרים טורי בנפח 3700 סמ"ק, שהפיק בימיו הטובים כ-95 כ"ס. המנוע מחובר לתיבת הילוכים ידנית בת 3 הילוכים בלבד, כשגם מהם, ההילוך הראשון מיועד ליציאה מהמקום בלבד, עקב היותו חזק ו"קצר". מהמנוע ותיבת הילוכים עובר הכוח לגלגלים האחוריים בלבד בתצורת סרן אחורי עם דיפרנציאל אחורי שאנו נוהגים לקרוא לו "ביצה".



ב-F250 הצעיר והנמרץ תמצאו מנוע טורבו-דיזל עצום בנפח 6700 סמ"ק, 8 צילינדרים, הספק אדיר של 450 כ"ס ומומנט עוקר הרים של 129 קג"מ. למי שמבין בנתונים אלו ברור שלא מדובר פה ב"מכונית" או ברכב. זה ממש קטר של רכבת.



אבל, שני הרכבים האלה גם צריכים לעצור איכשהו. סבא F1 מצויד בארבעה בלמי תוף שכל אחד חייב לעבור כיול וכיוון משלו וזה גם בא לביטוי בעת הבלימה. בואו נגיד כך, התחושה בעת הבלימה היא שהרכב לא ממש בולם בקו ישר וכל תוף מגיב איך שבא לו.

ה-F250 הצעיר מציג מערכת בלימה סופר מודרנית בעלת 4 בלמי דיסק מאווררים לכל ארבעת הגלגלים, מערכות מודרניות למניעת נעילת גלגלים (ABS) ומערכת למניעת החלקה (RSC), כשהכל מנוהל ממחשב בלימה מרכזי.

בכלל, הנהיגה בסבא F1 עשויה להיות מאד מאמצת.

כחלק ממבחני הדורות, אנו מאפשרים לבעל רכב האספנות לנהוג ברכב המודרני ולעורך המבחן לנהוג ברכב האספנות ולהביע את דעתם על ההבדלים.





בני אור מספר שלפני כל יציאה עם ה-F1 לטיול או נהיגה ארוכה למפגש של המועדון, הוא צריך להתכונן נפשית, גופנית ופיזית. לטענת בני בנהיגה ב-F1 אין רדיו, אין מזגן ואין איכות חיים. כשבני עלה לראשונה לנהוג ב-F250 הוא היה בהלם. בני נדהם מהמרחבים הבלתי נגמרים בתא הנוסעים והתרווח להנאתו בכורסת הנהג. הוא לא יכול היה שלא להעלות חיוך למראה ה"סלון" העצום של ה-F250 לעומת הספסל הצפוף והצר בסבא F1. המשפט הראשון שבני פלט בהתרגשות היה "כבר בכל הכפתורים על ההגה רואים את ההבדל בין שני כלי הרכב". בני הוסיף כי ה-F250 מתנהג כמו רכב נוסעים פרטי גבוה וחזק במיוחד והביע שביעות רצון עצומה מקוטר הסיבוב של המפלצת הארוכה, לעומת קוטר הסיבוב של ה-F1 הישן והטוב.

לסיכום, בני מגדיר את ה-F1 כהמשך ישיר לסוס והעגלה והנה חזרנו שוב בדיוק להתחלה, היכן שכתבתי לכם שהפיק-אפ האמריקאי הוא המשך ישיר לסוסים (והעגלות) של המערב הפרוע.



כשהגיע תורי לנסיעה קצרה ב-F1 בן 71 השנים זו היתה מלאכת מחשבת ופעולת אקרובטיקה הלקוחה היישר ממופע קרקס משובח. איך מכניסים 1.86 מטרים אל ספסל צר שמרגיש כמו ספסל בגינה, שבינו לבין ההגה יש אפס מרחק, כשמהרצפה יוצאים 3 פדלים ארוכים (גז, בלם וקלאצ') ובלם היד של הרכב הצמוד לדלת בולט באופן מכאיב ברכיים? אז התשובה לחידה הזו היא "לאט לאט, בכוח ובהרבה אקרובטיקה". יש בכך יתרון עצום משום שאחרי כל תרגילי הגמישות האלה לא רוצים לצאת מהרכב, כי ממש אין חשק להתחיל שוב את כל תרגילי





האקרובטיקה בדרך החוצה. אבל, הסיבה האמיתית לא לצאת מסבא F1 היא - אופי. על כל מה שחסר לפיק-אפ הזקן הזה בטכנולוגיה ומוטוריקה, הוא מפצה בענק באופי. המון אופי.

בני מתחזק את הרכב הזקן הזה ברמה גבוהה וההתנעה שלו מהירה מאד. מגע קצר במפתח והרכב מניע מייד. כאילו שיש לו הצתה אלקטרונית.

כאשר נהגתי ברכב, הדבר הראשון שהבנתי הוא שאין לי מה לכתוב על בלימת זעזועים, פשוט כי אין כזו. זאת אומרת יש, אבל בטעם של פעם. התחושה היא שאני נוהג בקרש גיהוץ שבו הגלגלים מחוברים ישירות לגוף הרכב. קשה מאד לסובב הגה בקליט גדול מאד שנדחף אל תוך הבטן ודורש לא מעט כוח ולא מעט סיבובים.



הבדל בולט נוסף בין שני כלי הרכב הוא שכאשר נוהגים במפלץ ה-F250 אנשים מפחדים מהגודל ומכוניות זזות מהדרך ביראת כבוד מהענק שמופיע מאחוריהן. לעומת זאת, בנהיגת ה-F1 זוכים להמון מבטי הערכה, חיוכים והרמת אצבע. כמו שאמרתי, אין תחליף לאופי וה-F1 מפוצץ אופי.

בעוד חודשיים יוצא לשוק הדגם החדש של סדרת F, זה יהיה הדור ה-14 בסדרת הפיק-אפים הנמכרת בעולם. יש למה לצפות.



* תודה לבני אור שתרים את הסבתא ותודה לחברת "דלק מוטורס" שרתרמה את הנינה

מי מה ולמה fiva?

מאת: איל חשביה

רקע קצר למי שלא מכיר, למי ששכח ולכל השאר:

FIVA הן ראשי התיבות של: **Fédération Internationale des Véhicules Anciens**.

FIVA הינו הארגון הבינלאומי לרכבי אספנות. הארגון הוקם בשנת 1966 ומאגד בתוכו את המדינות שבהן קיימים מועדוני אספנים. מטרתו העיקרית של פיב"א היא לעודד את השימוש הבטוח ברכב מעל גיל שלושים בדרכים לטובתם הבעלים, חובבי היוקרה והציבור הרחב.

FIVA עוסק בשימור כלי רכב היסטוריים כחלק חשוב מהמורשת התעשייתית ומנסה לקטלג כלי רכב היסטוריים רבים ככל האפשר.

FIVA מחובר לאונסק"ו ושכנע את הניצבות האירופית לקבל את העובדה כי כלי רכב היסטוריים מייצגים תרומה משמעותית למורשת התעשייתית שלנו.

FIVA פועל להגנה על זכויות השימוש בכלי רכב היסטוריים אל מול החקיקה המשתנה בימים אלו.

ב-FIVA חברים ארגונים מ-71 מדינות, כאשר העיקרון הוא שבכל מדינה יש נציגות אחת לארגון. במדינת ישראל, הנציגות היא בידי מועדון החמש.

מבנה FIVA:



אילו אירועים שנתיים מאורגנים ע"י FIVA?

אירועים סדירים - Regularity Events

אירועים אלה הם בעלי אופי של סיור, עם אלמנטים של עניין תרבותי שבו המהירות הגבוהה ביותר או הזמן הקצר ביותר אינם גורם מכריע.

אירועי תיור - Touring Events

מדובר באירועים בעלי אופי לא-תחרותי עם אלמנטים בעלי עניין תרבותי. תוואי אירוע הסיור עשוי להיות חובה ומבוקר על ידי שימוש בנקודות בקרה. אם קיים סיווג, דירוג או ניקוד, הוא לא יקבע על ידי אלמנט התזמון.

Concours d'Elegance

באירועים אלה רמת השימור וההצגה של כלי הרכב יוערכו על ידי שופטים מוסמכים ע"פ סטנדרטים שקבע הארגון על פי הקוד הטכני של FIVA או קוד מוסכם אחר.

תערוכה - Static Show/Exhibition

אירועים שבהם כלי רכב מוצגים לחובבים ולציבור הרחב כדי לקדם את המורשת התעשייתית, התרבותית וההיסטורית שלהם.

מהו תהליך קבלת תעודת זהות של FIVA?

חלק מהסמכות הניתנת למועדון החמש כנציג FIVA היא היכולת לאשר זכאות לתג (תעודת זהות) FIVA לרכבים שעמדו במבחנים שנקבעו על ידי הארגון. התג ניתן לרכב ויש לחדשו אחת ל-10 שנים, או עם החלפת הבעלים.

עד לאחרונה, התהליך התנהל על גבי טפסים, שהינם טפסים תקינים בכל העולם. בטפסים ממלא בעל הרכב את פרטי הרכב. הטפסים נבדקים ע"י היועץ הטכני של הארגון ולאחר אישורם ייבדק הרכב ע"י צוות בוחנים חברי מועדון החמש, שעברו הסמכה לבדוק את הרכב ולאשר את זכותו לשאת את התג.



החל מהתקופה הקרובה (ולא יאוחר מרבעון שני של 2021) עובר תהליך הבקשה לתג FIVA מהפכה: הרישום יהיה דיגיטלי, כך שיתאפשר מעקב גלובלי אחרי כל רכבי האספנות הרשומים.

כאן המקום להבהיר שכל רכב אספנות יכול לקבל תעודת זהות ותג FIVA (ובתנאי שלא הוסב להנעה חשמלית). רשימת השינויים, השיפורים והתוספות הפרטניות מפורטת בטופס הבקשה. סיווג הרכב נקבע בהתאם לכך - החל מדרגה A1 שניתנת לרכב מקורי לחלוטין, דרך A2, A3 וכדו'.

מדוע זה כדאי?

- חברותנו בארגון חשובה ואנו פועלים בכמה דרכים על מנת להעמיק אותה:
- מכוניות בעלות תג FIVA יוכלו להשתתף באירועים ומסעות ייחודיים להן, וזהו תנאי סף לכניסה לאירועים רבים באירופה.
- החברות מאפשרת הכרה בינלאומית ברכב.
- בעתיד, כאשר יוסמכו חברים להיות שופטי FIVA, יקיים המועדון ראלי תחרותי לפי כללי הארגון.

דוגמא להשתתפות חבר במועדון החמש באירוע של פיב"א, סיפורו של שמעון חסיד

בשנת 2018 השתתף חבר המועדון שמעון חסיד עם ה-MGB שלו באירוע 2018 Tour Du Peloponnese (TDP) שנערך ביוון. מדובר באירוע שנתי המשלב יוקרה, אלגנטיות ובלעדיות עבור בעלי רכב קלאסיים. המשתתפים קיבלו ההזדמנות לנווט דרך מסלולים היסטוריים ואתרים מרהיבים ביוון. כמובן שתנאי להשתתפות היה הוצאת תעודת FIVA לרכב, ואכן ה-MGB של שמעון נושאת את התג בגאון.

וקצת חוויות של שמעון, ממקור ראשון:



חלומי על MGB לבנה החל בגיל 8 והתגשם בגיל 25. היום אני בן 54, ועדיין עם אותה אחת. עשיתי איתה לא מעט טיולים, בארץ וגם בחו"ל. נולדתי ביוון ואני מחלק עד היום את זמני בינה ובין ישראל, בחלקו עם ה-MGB. לאור זאת, השתתפות באירוע מעין זה ביוון, לא נפל **Out of the blue**. הרעיון להשתתף במירוץ עלה כשביקרתי במפגש של מועדון הקלאסיות באתונה. פגשתי שם את המארגן ובשיחת טלפון לארץ לחברי הטוב אהרון, הוחלט שהולכים על זה. ההרשמה נסגרה במקום ועם חזרתי לארץ התחלנו בהכנות. ברכב בוצעו בדיקות, החלפת בלמים קדמיים ואחוריים למשופרים, חיזוקים, כיוונים, צמיגים חדשים.

האוטו הועמס על אנית משא בחיפה והגיע כעבור 3 ימים בנמל לאוריו, מזרחית לאתונה. 10 דק' התקשקשות עם פקיד המכס המשועמם וכבר אני בדרך לעיר.

חצי האי הפלופונזי בדרומה של יוון היבשתית הוא אזור של טבע פראי המאוכלס בדלילות. הכבישים צרים עם נופים מרהיבים. לצערנו, המיקוד במטרה - הגעה במועד לנקודות הבקרה והלו"ז הצפוף של האירוע (1,300 ק"מ בכבישים הרריים, צרים ומפותלים), לא אפשר לנו ליהנות מהמראות. אך גם לזה נמצא לבסוף פתרון...

באירוע, שהיה מאורגן למופת ומתואם מול הרשויות (מועצות מקומיות, משטרה וכו'), השתתפו כ-40 צוותים, רובם המוחלט מחוץ ליוון. כל המשתתפים הגיעו בנהיגה ממדינות כמו אנגליה, הולנד, איטליה, בלגיה ועוד. היה גם זוג שהטיס את ה-MGA שלו מקנדה.

המארגנים העבירו תדרוך מקצועי וברור, נגעו בכל פרט ופרט והסבירו את הכללים המורכבים, למרות שרוב המשתתפים היו כבר מתורגלים באירועים מוטוריים מסוג זה.

רכב עם לוחיות זיהוי ישראליות בהחלט נתפס כ"אטרקציה" בקרב המשתתפים ובקרב הצופים בנקודות ההזנקה והסיום. נשאלנו הרבה שאלות ברוח טובה ומפרגנת, למעט מצדם של שני משתתפים אנגלים (בעלי MGB ו-MGC) שכנראה עדיין סוחרים צלקות משפחתיות מהשירות הצבאי של אבותיהם בפלשתינה המנדטורית...

האירוע התנהל בהקפדה מדוקדקת על כללי ה-REGULARITY, כולל כל האמצעים הנדרשים - ספר דרך, אפליקציות למדידת זמן/מרחק, מרשלים קשוחים ולא מתפשרים - בחלקם סמויים למניעת "קיצורי דרך" - וניקוד קפדני. בסוף כל יום התקיים סיכום ותדרוך על היום המחרת ופורסמו המיקומים של כל צוות, שכלל כמובן נהג + נווט.

האירוע עבר בסדר מופתי, עם מכוניות מעניינות וצוותים שהקפידו על אווירה ספורטיבית וחברית (מחוץ למסלול) למרות התחרותיות והמתח שהיו חלק מהמשחק.

הגענו למקום ה-12 והמכוונב מבחינתנו. זה היה מרוץ ה-REGULARITY הראשון שלי, ושגינו בכמה אי-הבנות בסיסיות ביום הראשון שהורידו לנו ניקוד. בהמשך גישרנו על הפער, וסיימנו מרוצים מהתוצאה, אך בעיקר מההשתתפות.

והפתרון לנופים? לאחר המירוץ, האוטו נשאר באתונה. חודש לאחר מכן, חזרתי לשם עם אשתי, לקחנו את האוטו ונסענו לעשות את אותו המסלול, עם תוספות, והפעם ללא מיקצים, מרשלים, לוחות זמנים וסיפורי דרך...

והאוטו? עדיין ביוון, מחכה לטיול הבא.

היי דרומה לאילת, 2019

מאת: נחום קדמיאל

צילומים: רוני בראונר, סיגל שטיימן, רם מילון

המטען בכלי עבודה לעת צרה, מלאו מיכלי דלק ומים רזרביים, ועם תפילה קטנה בלב- כל אחד מאיתנו מקווה שהמכונית תעמוד בתלאות הדרך, ושהמסע יסתיים בהצלחה.

התחנה הראשונה במצפה רמון, שם אכלנו ארוחת בוקר בחורשה והמשכנו למרכז המבקרים ע"ש אילן רמון. התחלקנו לקבוצות וצפינו במצגות. חוויה מרגשת המנציחה ומספרת את סיפורו של האסטרונוט הישראלי הראשון אל"מ אילן רמון ז"ל, כמו גם את תופעות הטבע המיוחדות במכתש רמון.

המשכנו בניסיעה בנוף הקסום של המדבר והגענו למלון "אילת קלאב הוטל". הנהלת המלון השקיעה רבות כדי שנהיה מרוצים, מזון מעולה, אירוע חברתי מיוחד לחברי המועדון, מיתוג של המועדון על גבי בנייני המלון, וחנייה תת-קרקעית מאובטחת.

זכינו גם לשתי הרצאות מאלפות של חברי המועדון, פרופ' שמואל ציטרון ודורון עמיר.

ביום שישי קיימנו תצוגה מרהיבה וחילקנו תעודות הוקרה לחברים הוותיקים מהעיר אילת בנוכחות ראש העיר. החברים האלה שמרו על רציפות של

בשעה עשר בבוקר ניתן האות, וכ-90 רכבי אספנות החלו במסע מתחנת הדלק בכביש 6 כשהיעד הסופי - העיר אילת.



זו הפעם התשיעית שאנו עורכים את המסע הזה, ובכל פעם - יותר ויותר מכוניות ומשתתפים.

החברים צחצחו, החליפו שמנים, העמיסו את תא





חברות במועדון ה-5 במשך שלושה עשורים לפחות, למרות המרחק הרב ממרכז העניינים.

חוויה מיוחדת היתה בדרך חזרה, גשם שוטף ליווה אותנו בחלק גדול מהדרך. המכוניות והנהגים עמדו גם בכך בגבורה, למעט שני רכבים שנזקקו לגרר (שליווה אותנו במסע).

נהנינו מאוד כמובן גם מהחברותא, מההשתתפות הנכבדה, ומהאווירה החברית הטובה.

נודה לדוד כרמל, שי גלעד, מתניה הלוי ורמי בן דוד על האירגון וההכנה למופת.

בתקווה לעוד מסעות ואירועים שכולם הנאה וכיף.

שלכם, רחוב



Roni Brauner





Roni Brauner



פיאט ספיידר שלי

זמי לוין



חסרים, הריפוד הפנימי והדשבורד נזקקו להחלפה, שמשה קדמית היתה סדוקה, המכסה האחורי דרש החלפה, הצבע הכללי היה שרוף ומישהו התחיל תיקונים והפסיק באמצע. גם גלגל ההגה היה תחליפי ובקיצור - לא מעודד בלשון



רכב האספנות הראשון שלי (כשהמושג הזה, אספנות, עדיין לא היה קיים) נקנה בשנת 1980 והיה מרצדס 219 משנת 1957. הגדרתי אותו כרכב עתיק מכיוון שהוא היה בנוסף לשתי המכוניות ה"רגילות" של המשפחה.

קניתי אותו במצב נסיעה כשמצב הפנים והמכניקה היה טוב ולכן הוא נשלח ישר לצבע חיצוני ללא צורך בפירוקים. אלו התובנות שהיו לי אז, 5 שנים לפני הקמת המועדון, וללא שהכרתי אז אף אספן אחר כדי להיוועץ בו. נסעתי במרצדס בסופי שבוע בלבד ובהזדמנויות מיוחדות. בחמש השנים הבאות נוספו לי לאוסף עוד 3 מכוניות: פלימוט ספיישל 1949, פאקארד קליפר 8 בוכנות בטור משנת 1953 ושברולט בלאייר 1957 עם מנוע V8.



בשבת, בתאריך הבלתי נשכח של 18.5.1985, הוזמנתי עם עוד אספני רכב על-ידי מלון השרון בהרצליה יחד עם הבלאייר לאירוע ההשקה של המלון שעבר אז שיפוץ כללי. תוך כדי האירוע התחלנו לעשות רשימות של האנשים והרכבים וכבר למחרת התחלנו בצעדים להקמת המועדון. בדיעבד, היה זה ה"אירוע המכונן" להקמת מועדון החמש.

במשך השנים התחלפו אצלי מידי פעם הרכבים ונכנסתי גם לתחום האופנועים, אך רק בשנים האחרונות נעשיתי בשל למכונית ספורט קטנה ופתוחה. במהלך החיפושים ראיתי מספר רכבים שלא "עשו לי" את זה, עד שלפני כשנה חבר שלח לי תמונה של הספיידר שרכש כחצי שנה קודם לכן ובסופו של עניין החליט למוכרה.

התמונות הראשונות ששלח לי סקרנו אותי ויום בהיר אחד הגעתי להסתכל מקרוב. ראיתי פוטנציאל לרכב מיוחד, אולם המצב הכללי היה עלוב למדי: רוב הניקלים והמנעולים היו



הראשונה שלי ברכב הגעתי לצבעי. הנסיעה היתה חלקה ומרגשת.

כעת היה הרכב מפורק לחלוטין וכל חלק קיבל את תשומת הלב הדרושה. תוך כדי מלאכת הפרוק בניתי את רשימת החלפים החסרים והתחלתי לחפש ולרכוש.

הגיע גם הזמן להחליט על צבע הרכב והריפוד. לאחר שראיתי באינטרנט מספר רכבים הגעתי להחלטה - צבע כחול בגוון מסויים.

מסתבר שיש בערך 50 גוונים של כחול וכך הייתי מביא

המעטה... יחד עם זאת הבודי היה יפה וללא רקבונות



המנוע נשמע טוב. לקחתי זמן למחשבה נוספת. נכנסתי לאינטרנט ללמוד על הרכב בצורה עמוקה יותר, בדקתי ערך שוק בעולם וכך לאחר מספר שבועות (כשכמעט קניתי משהוא אחר...) החלטתי לחזור, לבחון שוב ולקבל החלטה "go/no-go". כמו שאתם מבינים, בסופו של יום קבלתי החלטה חיובית, לחצנו ידיים, תוך מספר ימים הועברה הבעלות והרכב הגיע אלי.

דבר ראשון ביצעתי יישור קו מכני ולמעשה הרכב היה מוכן לטסט, אולם השמשה הקדמית השבורה דחתה אותו למועד אחר. הוצאתי רישיון זמני ל-48 שעות ובנסיעה



בשחור.

אין ספק שהתהליך שהייתי מעורב בו יום-יום במשך שנה שלמה חיבר אותי מרגע לרגע יותר ויותר לרכב. אין ס"מ ברכב שלא נתתי עליו את הדעת ולא קיבל מחשבה ופתרון "לפי הספר". אגב, ישר מתחילת הפרויקט הבנתי שתהיה בעיה במציאת חלקים בגלל נדירותם. למשל, אחת הבעיות היתה שלא הצלחתי למצוא, גם לא באיטליה אליה נסעתי לתערוכה, את שני פסי הקישוט שעל הכנפיים הקדמיות. לאחר שכמעט נואשתי וכשהרכב גמור עם טסט, הגיע לפתע הפתרון שגרם לי אושר. המסקנה היא שאסור לוותר,

צבע לנסיון, הצבעי היה צובע דלת של רכב מזדמן לאחר תאונה, הייתי "יושב" על התוצאה כמה שעות ופוסל... לאחר די הרבה נסיונות הגעתי לגוון שחיפשתי ונראה שהצבעי נשם לרווחה...

בתום תהליך הצביעה וההרכבות (כולל שמשה קדמית חדשה) כשבמקביל נשלחו חלקי הניקל לציפוי אצל רפי מ"גלוונמטה" שניה לפני שסגר את העסק, הרכב עלה על גרר לרפד. על גוון הריפוד כבר החלטתי בזמן בחירת הצבע החיצוני. מסגרות הכסאות, המסילות, הדשבורד, כל הפנים - דלתות, רצפות, חלק אחורי וכמובן מסגרת הגג - ניצבעו



הפאקוד הבלתי נשכחת

תמיד לנסות ובסוף הכל מסתדר...

שם החיבה "לוסיל".

תשאלו איך זה לנסוע ברכב ספורטיבי נמוך עם גג פתוח? ובכן, זו חוויה כייפית כשאתה מחובר לסביבה, לריחות של הטבע מסביב, השיער מתבדר (כן, עדיין יש...), ותגובות הנהגים והסובבים תוך כדי סימון הלייק פשוט מהממות. הוגשם החלום ואין כיף גדול מזה.

מעט פרטים על המכונית שלי: זו הגרסה האחרונה של פיאט 1500 ספיידר ונקראת 118K. דגם זה התאפיין במנוע מחוזק בהספק של 75 כ"ס, תיבה בת 5 הילוכים, מגבר בלם ועדכון סמל החזית.

הפיאט יצאה לשוק במרץ 1965 ויוצרה עד לקיץ 1966 בכ-7,000 יחידות, מתוכן כ-800 בגרסת קופה. רובן נשלחו לארה"ב וגם שלי נשלחה לבולטימור לאחר שיוצרה במחצית דצמבר 1965. לרכב שלושה מספרי זיהוי ברשיון: מנוע, שילדה ומרכב/גוף של פינינאפרינה, כשהאחרון מוטבע בתוך תא המטען. הדגם שהחליף את ה-1500 הוא ה-124, שיצורו החל כבר במחצית השנייה של שנת 1966.

את התהליך המורכב של הקנייה והשיפוץ חתמנו כמובן בהשקה רבת משתתפים במפגש החודשי של מועדון החמש בביג-פאשן אשדוד וכמובן שאיני מצטער על ההחלטה להכנס לתהליך שנה קודם. לאחר מאמץ חשיבה משפחתי היא קבלה



קשישה, אבל...

מאת: איל ווהל

למרות גילה המופלג היא נראית נפלא. היא נעה למרחקים ארוכים בלי להתנשף וקוצרת מחמאות בדרך. היא אמנם מתגוררת ב"בית אבות", אך עוד נכוננו לה שנות חיים רבות. נא להכיר: מכונית האספנות שלי, מודל 1949

כבישי ארצנו.

אחי גם נדבק בחיידק ושנה לאחר מכן רכש וויליס גיפסטר 1950. הוויליס היה במצב שדרש שיפוץ שנמשך בדיעבד מספר שנים. בשנת 1983 בימי ארידור העליזים שכולם נסעו בסובארו DL 1300, אחי רכש שברולט בלאייר פתוחה (BelAir Convertible) אשר שימשה אותו ביום יום עד שנת 1990. הרכבים עוד השתתפו במפגשי מועדון החמש עוד מספר שנים, כאשר אני דואג לתחזוקתם, היות ואחי עזב את הארץ למספר שנים. משימה לא פשוטה להיות מטופל בכמה רכבים. אחי זנח את התחביב ומכר את שני הרכבים שלו. השברולט נמכרה לחבר מועדון מהצפון שמגיע איתה למפגשים עד עצם היום הזה.

"משוגע לדבר" מגיל צעיר

החיבור שלי עם עולם המכוניות החל בגיל צעיר. כבר בתקופת ביה"ס התיכון שדרגתי רכב קרטינג שנבנה על בסיס תוכנית של הירחון האמריקני Popular Mechanics. בכל חופשה מהצבא הייתי יוצא לשדות שבאזור קיבוץ אפק ונהג שם ברכב הזה.

לקראת שחרורי מצבא קבע הציע לי חבר לקנות רכב לשיפוץ. הוא שמע על שני רכבים זהים תוצרת חברת Standard, דגם Vanguard, שניהם מודל 1949, שבעליהם מוכן למכור אותם. השנה הייתה 1981. לא הכרתי רכב כזה, אך התברר לי שבסוף שנות ה-40 ועד שנות ה-60 נעו רכבים כאלו גם על



ההשקה, "סוף הדרך"

ה"החייאה"

המבחן, אך התגברתי גם עליה. הגיע היום הגדול. הנסיעה הראשונה של המכונית, אחרי שנים רבות של דממה, הייתה ראלי יפו-ירושלים של מועדון ה-5 בחול המועד סוכות. ה-Vanguard נסעה ללא



תקלות, למעט רצועת המאוורר שהתפוררה קצת והוחלפה במהלך הנסיעה.

בשנת 2006 הושקה המכונית בטקס של מועדון ה-5. מאז ועד היום היא נשמרת במצב נסיעה עם טסט.

כבר התרגלתי לכך שבמהלך הנסיעות שלי עם ה-Vanguard עוצרים אותי ברמזורים, מסמנים לי באגודל, לפעמים מתבדחים על ה"טראנטה", אך לרוב מביעים הערצה והתעניינות וגם מבקשים להצטלם עם המכונית.

כוכבת הקולנוע

בשנת 2007 השתתפה ה-Vanguard בסרט "אדם בן כלב", על פי ספרו של יורם קניוק. סרט זה עוסק בחייהם של ניצולי שואה בישראל שלאחר מלחמת השחרור ותחילת שנות ה-50. הסרט צולם בעיר



מצב רכבי Vanguard Standard היה גרוע ביותר, הם הושארו במגרש לא מקורה במשך שנים רבות, והעשבים שצמחו סביבם הגיעו כמעט עד הגג. הוצאת הרכבים מהמגרש הייתה תהליך ארוך ומייגע. לא קל לחלץ רכב שעמד תחת כיפת השמים במשך שנים. לבסוף, במאמצים מרובים הצלחנו בכך, והרכבים נגורו אחר כבוד לבית המלאכה של אבי בעיר-גנים.



מלאכת השיפוץ נמשכה חמש שנים. במהלך השיפוץ התברר שהרכב די נדיר ושקשה מאוד למצוא לו חלקי חילוף. אם בימינו קשה למצוא בעולם חלקים לרכב הזה, על אחת כמה וכמה בתקופה ההיא, לפני היות האינטרנט.

אני זוכר את עצמי באותה תקופה חוזר הביתה מעבודת השיפוץ כאילו יצאתי ממכרה פחם, כולי שחור מלכלוך ומשמן שנצבר על הרכב במשך שנים.

בשנת 1987 הייתי לקראת סיום השיפוץ. הבעיה המרכזית שנותרה לי הייתה מערכת הבלימה. במפגש של מועדון ה-5 בבית פורד, פגשתי בחור ממעלות ששיפץ באותו זמן מכונית בריטית בעלת מערכת בלימה דומה, ובעזרתו הצלחתי להגיע לקו הסיום.

הידד! היא נוסעת!

סוף-סוף הרכב היה מוכן לנסיעה. אמנם עוד נותרה בעיה "קטנה" של קבלת רישיון-רכב ממשדד התחבורה, בעיה שעיכבה את נסיעת

שלוש קשישות בריטיות נוסעות לאילת

התחתית בחיפה.

בשנת 2012 השתתפה ה-Vanguard בסרט "מפריח היונים", על פי ספרו של אלי עמיר, והפעם יחד איתי. הסצנה שבה השתתפתי צולמה בנצרת ובה רואים אותי נוהג ברכב.

להשתתף בצילום סרט זו חוויה בפני עצמה, שמתקיימת באווירה ססגונית עם אנשים ססגוניים. בשני המקרים הגיעו אלי מפיקי הסרט באמצעות מועדון ה-5.

הבאתי לה אחות

בשנת 2011 רכשתי עוד מכונית אספנות Buick Skylark Convertible שנת 1971. החלטתי לרכוש אותה משום שקשה מאוד להשיג חלקי חילוף ל-Vanguard, דבר שגורם לי להמעיט בנסיעות ארוכות. סיבה נוספת היא שה"שריטה" מעמיקה, אבל נאמר לי שזה אפילו יותר זול מפסיכיאטר.

חיפשתי רכב שעבורו ניתן להשיג חלקים מהמדף. את הרכב מצאתי ורכשתי ב-Ebay. את כל התהליך עשיתי באמצעות טלפונים ומיילים לארה"ב, זאת לאחר שהכנתי רישיון-ייבוא פרטי. לאחר שלושה חודשים היא "עשתה עלייה" ממדינת וושינגטון לארץ הקודש.

עם שני חברים מקריית-חיים שגם להם מכוניות אספנות מתוצרת בריטית - האחת משנת 1935 והשנייה משנת 1939, ירדתי לאילת.

המסע כלל טיולים באזור הבקעה. יצאנו ביום חמישי לפנות בוקר ועצרנו בשעה 07:00 עד השעה 09:00 כפי שמחייבות תקנות התעבורה לרכב אספנות. ביום שישי אחה"צ הגענו לאילת, שם בילינו את הסופ"ש. בשבת הסתובבנו עם הרכבים באילת והגענו למסוף הגבול בטאבה.

ביום ראשון יצאנו צפונה, חזרה לקריות, לאחר ביקור בפארק תמנע. החום בערבה הגיע ל-40 מעלות, אך המכוניות צלחו את המסע בכבוד.

עוד נכוננו לה עלילות

אני מתכנן למכונית מסעות נוספים בעתיד. למרות היותה מאוחסנת ב"בית אבות" (מחסן שאני שוכר יחד עם עוד חברים) יש בכוונתי לתת לה עוד שנות חיים רבות. אחרי הכל, היא נראית טוב לגילה...



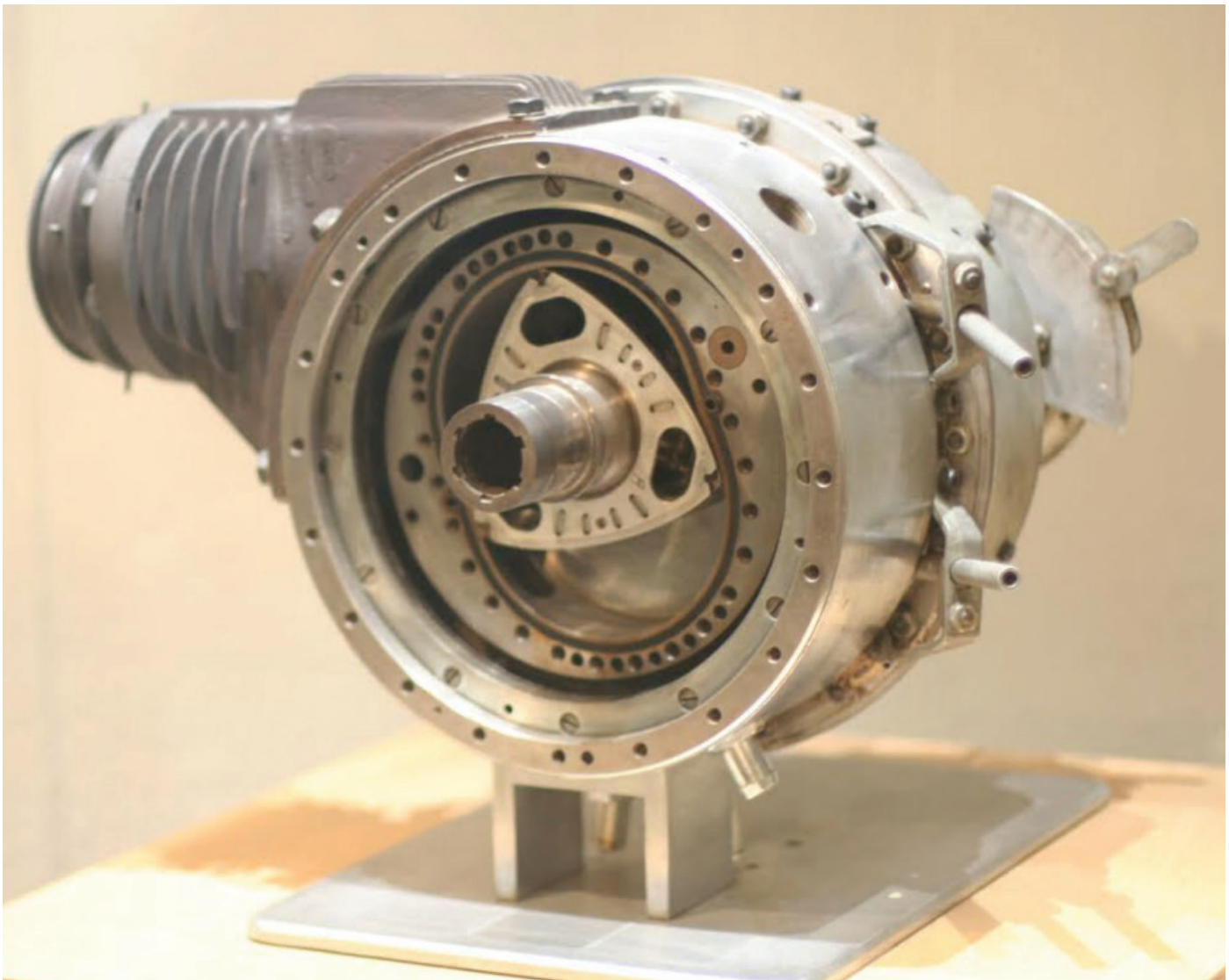
האחים ווהל בתחילת הדרך עם הבל-אייר

החלום הרוטורי ושיברו

מאת: קובי מילוא

שלו ללמוד לכד פיצתה על העדר ההשכלה הפורמלית. כבר בגיל צעיר הוא הקים סדנה עם חברים, והתגאה בכך שיש לו "רעיון גדול למנוע שישנה את העולם המוטורי". כפי שנראה בהמשך, הרעיון היה באמת גדול, אבל את העולם המוטורי הוא לא ממש שינה... פרט אחד שפחות ידוע בביוגרפיה

כמו בהרבה סיפורים מעניינים, גם זה שלנו התחיל ב"משוגע" אחד לדבר - בחור גרמני בשם פליקס ונקל שנולד בשנת 1902. אביו נהרג במלחמת העולם הראשונה ולא ימו לא היו אמצעים לאפשר לו להשלים לימודים אוניברסיטאים, אבל כישרונו הגדול לטכנולוגיה ומנועים בלט מילדות והיכולת



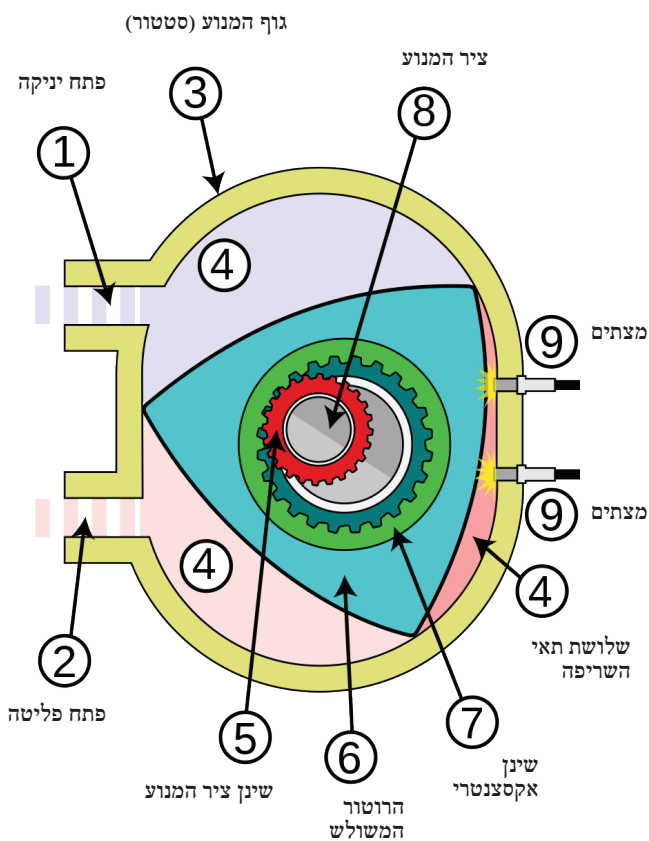
פעילות מלא - יניקה, דחיסה, עבודה ופליטה. וזה עוד לא הכל - מכיוון שהרוטור משולש הוא יוצר כמובן 3 חללים וכל סיבוב שלו מבצע 3 פעימות עבודה. הציר המרכזי של הרוטור מסתובב פי 3 יותר מהרוטור (זה הכרחי בגלל התמסורת של האקסצנטר), אבל עדיין יוצא שיש פעולת עבודה לכל סיבוב של הציר. לשם השוואה, במנוע בוכנה רגיל בעל בוכנה אחת יש פעולת עבודה רק כל שני סיבובים ולכן הונקל הרבה יותר יעיל. המנוע כולל מעט מאד חלקים נעים, הוא עובד חלק כמו טורבינה ויכול ללא בעיות להגיע לסל"דים גבוהים מאד - 7000 וגם 8000 סל"ד ללא מאמץ. לסיום פרק היתרונות נוסף משקל קל מאד יחסית להספק, וגם ממדים פיזיים קטנים מאד. בקיצור - יחידת כח קלה, קומפקטית, עובדת חלק ויפה ורצה לשמיים במעלה הסל"ד - נפלא.

אם נחזור לאדון פליקס ונקל ולחברת NSU, הרי שבתחילת שנות השישים, אחרי 10 שנים של פיתוח, הם היו בטוחים שיש להם ביגו רציני ביד והתחילו למכור רישיונות לכל דיכפין. אחת הראשונות שקנו היתה חברת מזדה היפנית (אליה נחזור מאוחר יותר), אבל גם GM, מרצדס, סיטרואן, פורשה, MAN, ימהה, סוזוקי ועוד הרבה. כולם התלהבו מהפוטנציאל. כדי

של מר ונקל הוא שהבחור ממש לא אהב אותנו. במילים אחרות, הוא היה אנטישמי גדול וחבר במפלגה הנאצית. הוא אפילו נזקק ממנה בגלל מרד קטן שארגן בסניף שלו בטענה שהחינוך של ההיטלר-יוגנד לא ממוקד מספיק ביידע צבאי והספיק קצת לשבת בכלא הגרמני.

בשנת 1929 ונקל רשם את הפטנט הראשון שלו על מנוע רוטורי ללא מאסות נעות, הידוע היום בתור מנוע ונקל. בשנות החמישים של המאה הקודמת הוא חבר לחברת NSU הגרמנית, קיבל ממנה מימון, וזכה להשלים את תכנון המנוע ואף לראות אותו מותקן במכוניות NSU, מזדה ואחרות.

אז מה הסיפור של מנוע ונקל, מדוע היתה בו כזו הבטחה לאנושות המוטורית, ומדוע אנחנו לא ממש רואים אותו בתא המנוע של כל מכונית כיום? אחת הבעיות של מנוע השריפה הפנימית הרגיל, זה שיש לכולנו בתא המנוע, הוא שהוא מבוסס על בוכנות שנעות הלך-וחזור. כל בוכנה יורדת ועולה, וכך נוצרות 4 הפעימות של המנוע - יניקה, דחיסה, עבודה ופליטה. העיקרון הזה מייצר שתי בעיות - הראשונה היא שמאסות שזזות הלך-וחזור מייצרות הרבה רעידות, והשניה היא שיש להפוך את תנועת העבודה הקווית של הבוכנה לתנועת סיבוב, ובשביל זה יש גל-ארכובה כבד, שעובד כמו ה"קראנק" של הפדלים באופנים - התנועה מעלה-מטה מתורגמת לסיבוב. חוץ ממנו יש גם טלטלים, שסתומים, גלי זיזים ועוד המון חלקים נעים. ונקל רצה להיפטר מכל העסק ע"י תכנון שיבצע את אותן 4 פעימות מפורסמות בתנועה סיבובית רציפה. הוא לקח רוטור משולש שהצלעות שלו קשתיות (מה שנקרא בגיאומטריה "משולש רולו"), והכניס אותו בתוך חלל שדומה לאליו (ונקרא לו "סטטור"). החלל הזה מתוכנן גיאומטרית כך שאם הרוטור המשולש מסתובב בו על ציר אקסצנטרי, שלושת הקודקודים נמצאים תמיד במגע עם הסטטור. התוצאה היא שכאשר הרוטור מסתובב בתור הסטטור נוצרים 3 חללים שמשנים כל הזמן את נפחם. בואו ניקח לדוגמה חלל אחד - כשהנפח שלו קטן הוא עובר ליד פתח יניקה ושואב תערובת דלק-אוויר. הנפח גדל והוא שואב יותר תערובת, כלומר מבצע פעולת "יניקה". כעת הגיאומטריה גורמת לחלל לקטון, אבל מכיוון שקצה הרוטור עבר כבר את פתח היניקה התערובת מתחילה להידחס - להלן פעולת ה"דחיסה". כשהחלל מגיע לנפח הקטן ביותר הוא מגיע לאזור של המצת (פלאג) שמצית את התערובת. נוצרת אנרגיה ש"דוחפת" את הרוטור הלאה תוך הגדלת נפח החלל - פעולת "עבודה", ולבסוף הנפח שוב קטן, אבל עתה הרוטור הגיע לפתח הפליטה, הגז השרוף יוצא והנה השלמנו את פעימת ה"פליטה". כך, ע"י סיבוב רציף בלי מסות שעולות, יורדות ומשנות כיוון, הגענו למחזור 4



העניין הוא ש-NSU היו עקשנים לא קטנים - הם ניסו לפתור את כל הבעיות שהתעוררו בספיידר-ונקל ובעיקר את בעיית האטימה בקצוות של הרוטור. לא רק זה, הם גם החליטו לתכנן מכונית גדולה על בסיס המנוע הזה, הלא היא ה-RO80. כשהמכונית יצאה לשוק בשנת 1968 היא היממה את עולם הרכב - היה לה עיצוב מודרני וזורם עם

להוכיח שהעסק עובד, יצאה חברת NSU לשוק בשנת 1964 עם דגם ספורט קטן, פתוח וחמוד בשם ספיידר-ונקל. המנוע כמובן הותקן מאחור, כמיטב מסורת NSU, אבל הוא היה כל כך קומפקטי שאפשר היה למקם מעליו עוד תא מטען קטן אחורי, בנוסף על הקדמי. אבל כאן התחילו הבעיות - הסתבר שהמנוע סבל מבעיית אטימה קשה של ה-Apex, או הקצוות של הרוטור שמתחככים כל הזמן בסטטור. ברגע שאלו מתבלים אין יותר קומפרסיה והמנוע נזקק לשיפוץ. בנוסף



the remarkable
NSU Ro80

LEADING MOTOR CORRESPONDENTS DESCRIBE IT AS PERHAPS . . .

THE CAR OF THE DECADE WORLD'S BEST HANDLING SALOON
THE SAFEST CAR EVER BUILT EXQUISITELY FINISHED

N.Z. DISTRIBUTORS:
P. COUTTS & CO. LTD.
LMVD. 170 GREAT NORTH ROAD, AUCKLAND. PHONE 764-099

NSU RO80

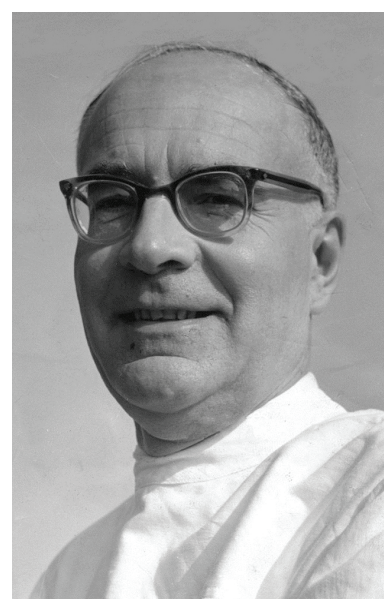
שטח חלונות גדול ומקדם אירודינמי מרשים מאד. מנוע הונקל שלה היה מורכב משני רוטורים במקביל, מה שנתן לו הספק נאה וכמובן את אותה תחושת "טורבינה" חלקה שמאפיינת את המנועים האלו. בנוסף, היה שם הגה כח, גיר חצי אוטומטי עם קלאץ' מופעל פניאומטית ומעצורי דיסק על ארבעת הגלגלים - חבילה מתקדמת וחדשנית בשנות ה-60. המכונית מאד הרשימה את עיתונות הרכב ולכן זכתה בתואר "מכונית השנה" לשנת 1968. אחרי שהן התחילו להימכר הסתבר שבעיות האמינות של הספיידר ונקל הקטן היו גם הן קטנות יחסית לקטסטרופה שה-RO80 עוללה ל-NSU... מנועים הלכו אחרי 20-30 אלפי ק"מ, הוצאות השרות והאחריות שתו ממון רב מקופתה של NSU ובסופו של דבר הניסיון האמיץ הזה עלה לחברה בעצמאותה, היא נמכרה לקבוצת פולקסוואגן ונבלעה בחטיבת אודי. חלק



NSU ספיידר ונקל

התבררו עוד כמה בעיות - המנוע אוהב לשתות דלק, הוא גם די מזהם, ואם רוצים להקטין זיהום הוא ישתה עוד יותר דלק או להפך... בנוסף לזה מסתבר שיש למנוע בעיות חימום לא פשוטות, משום שאזור השריפה נמצא תמיד באותו מקום והוא הרבה יותר חם מאזור היניקה. במנוע בוכנות רגיל תא השריפה פעם מתחמם כתוצאה מפעולת העבודה, אבל אח"כ מתקרר כשתערובת טריה נכנסת לאותו חלל - וזה לא קורה בונקל. הסתבר גם שהמנוע מאד אוהב סל"ד גבוה,

אבל דווקא בסל"ד נמוך הוא סובל עוד יותר מבעיות אטימה, ומה לעשות - מכוניות נוסעות גם לאט, בעיר, ובסל"ד נמוך... נוסף לזה שצריך בונקל שני פלגים משום שתא השריפה ארוך מאד וגם אז השריפה לא אידאלית, וקיבלנו כבר ערימת חסרונות לא קטנה.



פליקס ונקל

המשיכו לשפר את מנועי הונקל שלהם הן מבחינת אמינות והן מבחינת צריכת הדלק וזיהום האוויר, אבל גם הם הרימו בסוף ידעם בשנת 2012, כאשר ה-RX8 האחרונה ירדה מפס היצור, משום שנדרשה השקעה עצומה בפיתוח הנדסי מאסיבי כדי שהמנוע יעמוד בתקנות הזיהום המחמירות שנכנסו לתוקף באירופה.

לכאורה, בזה תם ונשלם סיפור מנוע הונקל, אלא שמסתבר שיש ענף תחבורה אחד אליו דווקא המנוע הזה מתאים מאד - מטוסים קלים... בואו ונראה: מטוס קל צריך גם מנוע קל וקומפקטי - יש. מטוס צריך מנוע שעובד חלק וללא ויברציות - יש. מטוס גם צריך מנוע שעובד בסל"ד די קבוע ודי גבוה - יש. לזה נוסף עוד יתרון גדול - כאשר מנוע בוכנות כושל, הוא בהרבה מקרים פשוט נתפס, וזה ממש לא נעים להטיס מטוס שככה פתאום נעצר לו המדחף... לעומת זאת, מנועי ונקל לא נתפסים, כי אין כמעט חלקים נעים שיכולים לגרום לזה. כאשר מתפתח בהם כשל ההספק שלהם פשוט מתחיל לרדת ולרדת, אבל עדיין יש זמן למצוא מקום קרוב כדי להנחית את המטוס. יש עוד סגמנט תחבורה מעניין שאוהב את המנוע הזה, והוא אופנועי שלג. שוב, מאותה סיבה שהזכרנו לגבי מטוסים - אתה ממש לא רוצה שמנוע אופנוע השלג ייתפס לך כשאתה באמצע הטונדרה המושלגת, משום שזה יכול להיגמר בקיפאון עד-מוות (לא רק של האופנוע - בעיקר של הרוכב...). לעומת זאת, אם מנוע הונקל של אופנוע שלג יתחיל לעשות צרות, בדרך כלל אפשר יהיה עוד למשוך ממנו כמה קמ' כדי להגיע למחסה.

שני התחומים האלו, מטוסים קלים ואופנועי שלג הם אלו שבעיקר אחראים לכך שהונקל עוד לא מת לגמרי, והנה הפתעה - אפילו מזדה עוד משתעשעת איתו... הם מנסים להשתמש בונקל כמנוע טעינה בסל"ד קבוע עבור רכבים היברידיים שבהם מנוע הבנזין מניע גנרטור, והוא בתורו מפעיל מנוע חשמלי להנעת הגלגלים.

כדי לסגור מעגל, נחזור עכשיו ל"ידידנו" האנטישמי מר פליקס ונקל. למרות הצרות הצורות שנגרמו ל-NSU בגלל המנוע שלו, הוא המשיך לקבל תמלוגים נאים מאד מכל מי שהשתמש בונקל בעולם ונפטר בסופו של דבר בגיל 88 בשיבה טובה, אחרי שעוד הספיק בשנת 1986 למכור את מעבדת המחקר שלו ואת כל הקניין הרוחני שלה למרצדס-בנץ בלא פחות מ-100 מיליון מארק... למרות חוסר הסימפטיה שאנחנו כישראלים חשים כלפי האיש ועברו הנאצי, קשה שלא להעריך את הגאונות, החזון וגם את העקשנות. הוא אפילו הצליח להתעשר מזה...

גדול מבעיות האמינות של ה-RO80 נפתר תוך כדי השנים הראשונות לייצורה, אבל כידוע "אין צ'אנס שני לתקן רושם ראשון", ולמרות שאודי משכה את הייצור עד שנת 1977 רק 37,398 יוצרו. לחלק לא קטן מהבעלים נמאס מהמנוע הקפריזי והם הסבו את המכונית למנועי V4 של פורד, שרק הם היו קצרים מספיק כדי להיכנס בתא המנוע הקומפקטי שתוכנן עבור הונקל. בישראל, כמו תמיד, מצאו פתרון יצירתי אחר וחלק מהמכוניות הבודדות שנמכרו כאן הוסבו למנוע בוקסר של סובארו. אפילו משרד התחבורה הקשוח שלנו אישר זאת, משום שהובן שאין תקנה למנוע המקורי...

לחרבון הזה אפשר להוסיף כמה ניסיונות של סיטראון להשתמש בונקל עבור ה-GS (רכב שנקרא Bi-Rotor) ועבור סידרה ניסיונית של מכוניות קופה יפות בשם M35 שהתבססו על ה-AM18, וגם כמה ניסיונות של יצרני אופנועים, בעיקר יאמה וסוזוקי, שהתלהבו מהגודל הקומפקטי של המנוע וממשקלו הקל, אבל מהר מאד הבינו את הבעיות. אפילו AMC רצתה מנוע ונקל עבור ה-Pacer העתידנית שלה, אבל הבינה מהר ששום דבר טוב לא יצא מזה וממש לפני סיום התכנון שינתה הכל ודחפה לרכב מנוע 6 בוכנות ישן ומוכר של ג'יפ...



מזדה קוסמו

לכאורה, כאן הקיץ-הקץ על השימוש בונקל ברכב, אבל הזכרנו קודם את מזדה היפנית שהיתה מהראשונות שרכשו רישיון לשימוש בפטנט הונקל. היפנים, ביעילות ובעקשנות אופייניים, לקחו את התכנון ושיפרו אותו מאד, בעיקר בכל הקשור לאמינות. הם התחילו עם סידרת מכוניות קופה בעיצוב מרהיב בשם Cosmo, ועברו לסידרת ה-RX שהפכה למילה נרדפת למנועי ונקל. אלו היו מכוניות קופה יפות וספורטיביות, ומנוע הונקל השש-אלי-סל"ד התאים להן מאד. אני עדיין זוכר כיצד בשנת 1986 לקחו אותי באירופה טרמפ ב-RX7 משנת 1985 ונדהמתי מהשקט, מפעולת המנוע החלקה, ומהקצב המסחרר של עלית הסל"ד. אני עד היום מצטער שלא היה לי אומץ לבקש סיבוב... היפנים



בימי קורונה אלה שגוזרים עלינו ביטול מפגשים ואירועים, נעים להזכר במה שהיה אצלנו בחצי השנה האחרונה.
בתמונות: מפגשי המועדון מהגליל עד אשדוד.
צילם: רוני בראונר