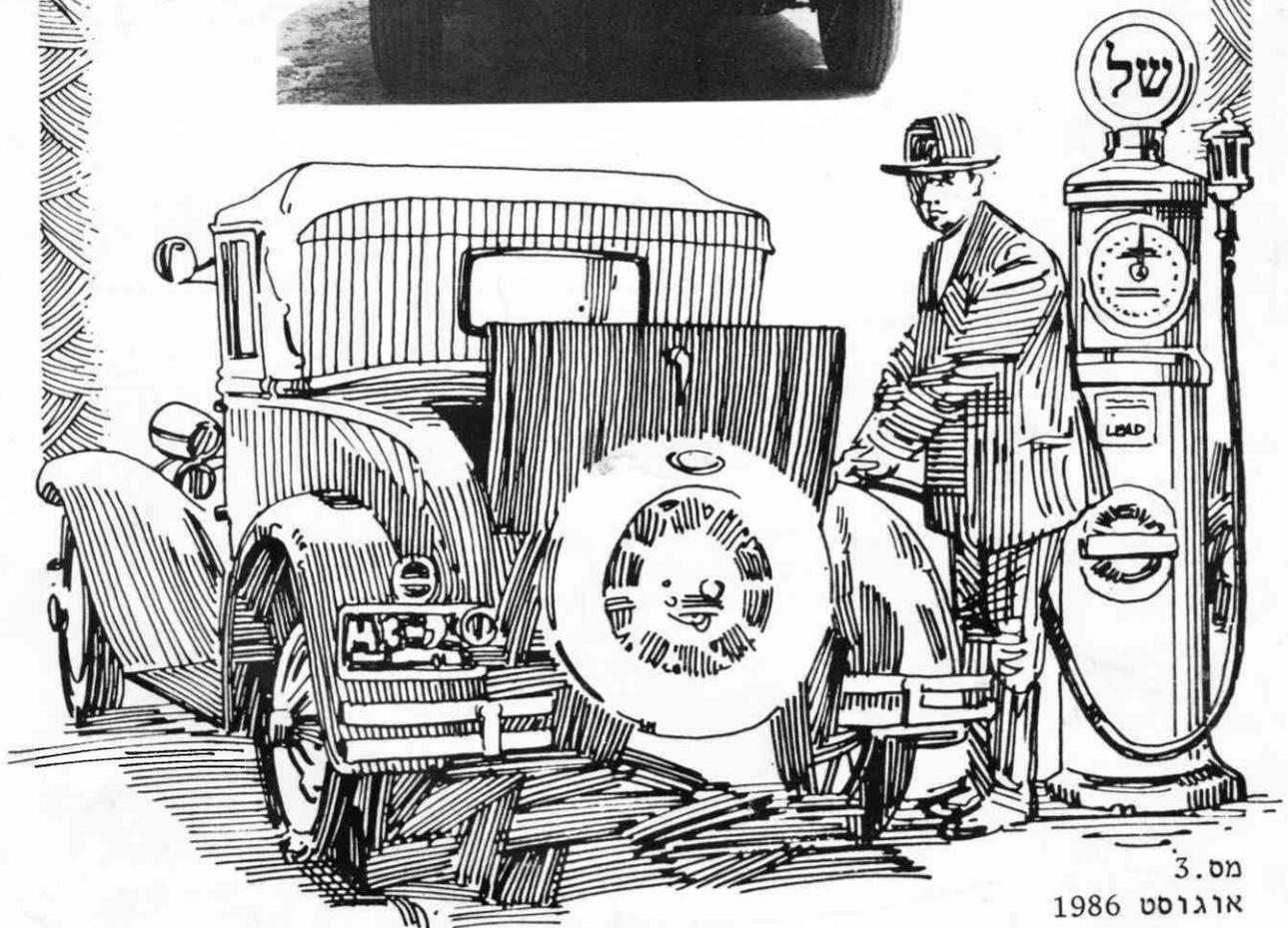


האבטומוביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס. 3
אוגוסט 1986

מנואלה

מאז צאת העיתון הקודם לאור חלו מספר ארועים בחיי מועדוננו אשר גרמו לו להתמסד קצת יותר, דבר שיתרום לפעילות מגוונת יותר בעתיד.
ב- 30/5 נערכה האסיפה הכללית של מועדון ה-5 בגני התערוכה בת"א. הגיעו כ-40 חברים על כלי רכבם וכרגיל היו הפתעות כמו "פורד 1949" של אורי מ"רולן", משופץ ומבריק. (אגב בקולנוע "לב" רץ סרט בשם "אהבות משתנות" ואחד הכוכבים הוא טנדר "פורד" כזה).

הופיע גם טנדר זהה אך לא משופץ. זה היה פיצוי מה לחובבי המשאיות והמסחריות ש"פיספסו" לאחרונה משאית "גי אם סי" שפירקו להם לאחרונה מתחת לאף. מסקנה: מצאת רכב, סגור ענין וקח תוך 24 שעות לכל המאוחר.

כמו כן נבחרה ועדת אד הוק לטיפול בעניני הממשלה שכוללת את חים לויט ועודד רטינצקי. לועד הועבר כל החומר שהצטבר עד כה מפעילותנו בענין זכויות בעלי רכב עתיק. הפעילות כוללת בעיקר התכתבות עם משרדי התחבורה והאוצר בעזרתו של ח"כ שבח וייס. מועדון האופנועים הקלאסיים משתף פעולה איתנו ונציג מטעמו עומד בקשר עם הועדה שלנו.

אם בעניני אופנועים עסקינן הרי שמספר פגישות עם ההנהלה שלהם הולידו את המפגש המשותף אשר מתפרסם בחוברת זאת.

גם הביטאון עובר שינוי אולם לבד מהשינוי הצורני חייב לבוא גם תוכן. חברי המועדון מתבקשים לתרום מפרי עטם ובעיקר מנסיונם ליתר החבורה והבמה הזאת בהחלט תשרת אותם.

בנוסף פתוחים שני מדורים: הלוח הישן ומדור חדש הנקרא "פוטנציאל" ובו נפרסם על מכוניות בעלות ערך אספני הנטושות ברחובות (לא במגרשי גרוטאות) ומעלות אבק. מי שיש לו אינפורמציה על רכב מענין נטוש מתבקש להעביר אלינו מיקום מדויק, מצב ומספר רישוי. את יתר העבודה יעשה מי שמעוניין. מספרי הטלפון לשני המדורים הם: 03-420416 (בוקר) ו- 052-34030 (ערב) ולבקש את בני. החוברת הבאה מיועדת לצאת ב- 1/11. עד אז ... להתראות.

בעיתון "אוטו" מס. 6 התפרסמה כתבה על מועדון ה-5 והמפגש בחולות חדרה + צילומי צבע יפים.

נגנבה נגנבה נגנבה נגנבה נגנבה נגנבה נגנבה

לחבר מועדון נגנבה חיפושית משנת 1954 (חלון אחורי קטן) מס. 26-295.
צבי רכניץ, טל. 03-452907



חברה ישראלית לאוטומובילים בע"מ



מועדון המכוניות הקלסיות, מועדון ישראלי לאופנועים קלסיים והחברה הישראלית לאוטומובילים (סוכני "פורד") גאים לבשר על מפגש ארצי של כלי רכב קלסיים שיארך ביום שני, 20 באוקטובר (ב' חול המועד סוכות) במרכז "פורד", רח יגאל אלון (גיבורי ישראל), 59, ליד איצטדיון יד אליהו בת"א.
על כלי הרכב להיות במצב מ-צ-ו-ח-צ-ח. קליטת הרכבים תהיה בין השעות 12.00-13.00. יתקבלו רק אלה שמילאו את הטפח המצורף וכן שילמו דמי חברות במועד.
את הטופס יש להעביר לכתובת הרשומה על גבי הטפח עד יום 1.10.86.

חברת פורד תעניק שי לכל משתתף

* "האבטומוביל" - בטאון מועדון ה-5 * בשער: "פורד" 1949 של אורי איילון *
* עורך ומפיק בני הטפל * (ר' כתבה)
* כתובת: ת.ד. 22820 ת"א 61227 * בשער האחורי: "פורד" 1930 של יואכים לוין *

המכונית שלי

פורד F-1 1949

המנוע של המכונית 8 צילינדר 105,
גיר - 3 קדימה, ואחורי.

לצורך איתור בעלי הרכב נעזרתי
בזרזיפי מידע שקבלתי מהשכנים אשר
המכונית הפכה להם למיטרד. הסתבר
שבעל הרכב נמצא בפינלנד ודרך
אימו השגתי את הטלפון שלו והקניה
סוכמה בשיחת טלפון לפינלנד.
הקניה בוצעה ע"י אחיו אשר חי
בצרפת ובמקרה היה בחופשה בארץ.
המסקנה שלי שאסור להתיאש ותמיד
יש תקווה.

כאשר התחלתי את השיפוץ לא ידעתי
מה הסיכוי להשיג חלקים לפורד אך
להפתעתי הרבה מסתבר שעם קצת רצון
וחיטוט, יש חלקים בשפע.
וכמובן גם גרוטאות של אותו מודל
(לי ידוע על לפחות 5 טנדרים
שאפשר לפרק מהם חלקים).
מכנית - לא היה צורך לתקן הרבה.
השיפוץ כלל בעיקר פחחות, צבע
וריפוד.

אני כמובן אשמח לעזור לכל חבר
מועדון אשר יבקש.
המסקנה שלי היא שצריך הרבה
סבלנות ודמיון (כמובן גם קצת
כסף).

בברכה,
נהיגה איטית
אורי איילון

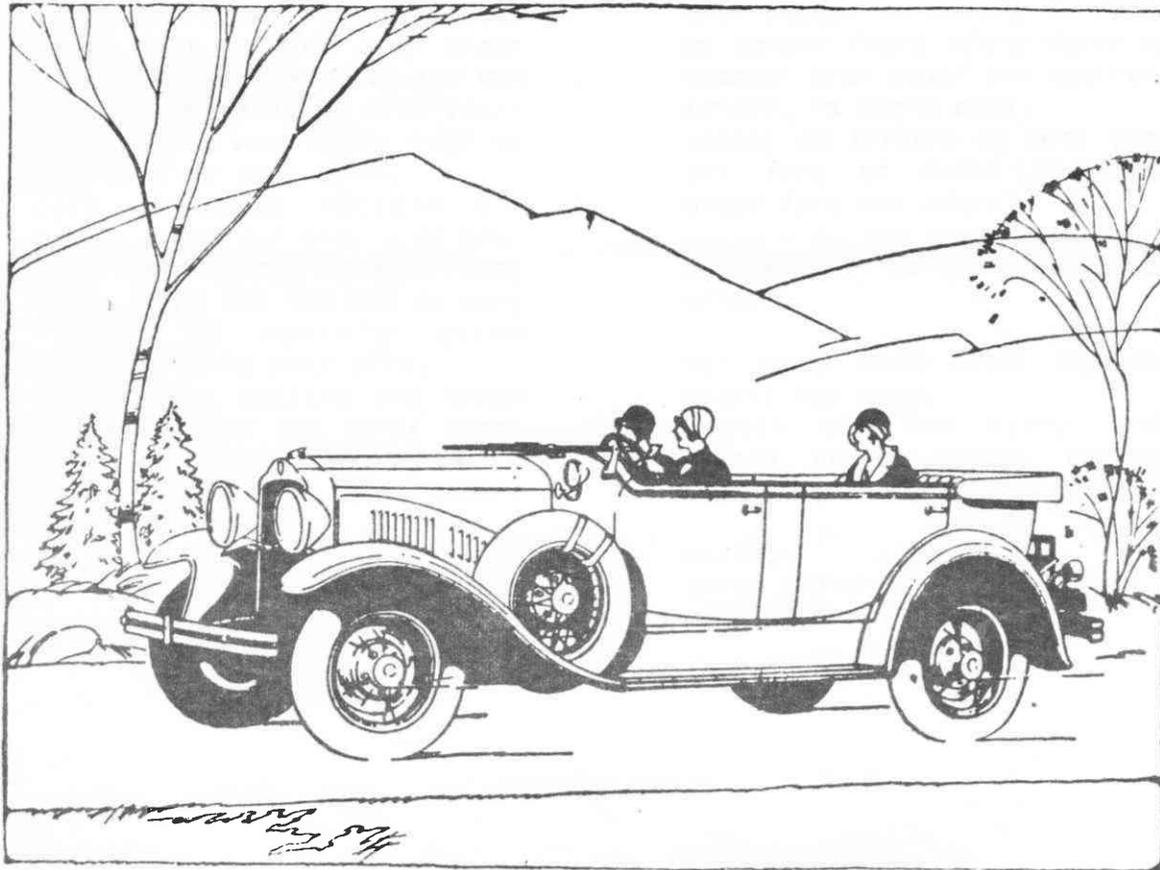
המכונית הובאה לארץ ע"י הכנסיה
בחיפה. המכונית שימשה את הכנסיה
לשרותים שונים, וביניהם גם בתור
מכונית קבורה. וזאת הסיבה
שברישינונית הרכב מצויין רכב
מיוחד, וזו גם הסיבה למצבה המכני
וחיצוני הטוב, ומספר קילומטרים
נמוך, (מנוע מקורי). בשנת 1983
נמכרה המכונית לבעל מוסך חיפאי
שהעמיד את המכונית במוסך ולא עשה
דבר. עד כמה שידוע לי הרבה מחברי
המועדון ומשוגעים לענין ידעו על
מכונית זו או שמעו עליה.

בשנת 85 נקנתה המכונית ע"י
מכונאי חיפאי אשר שיפץ אותה ברמה
מאוד נמוכה והעביר אותה מבחן
שנתי, ולאחר הצי שנה עזב את הארץ
והשאיר את המכונית עזובה
בבת-גלים באיזה רחוב צדדי.
כאשר נתקלנו במכונית היא נראתה
מוזנחת אבל עם קצת דמיון הבנתי
שיש כאן משהו יוצא מן הכלל
ובהשקעה לא גדולה אפשר להעמיד
מכונית מפוארת.



ריאו

REO



סוג מכוניות הנוסעים, ריאו כולל ספוגי שלדים, המתאימים לכל הדרישות האקלימיות והצרכים השונים של בעלים פרטיים לשימוש של תענוג או מסחר. ספוגי הנוחיות והמהירות של מכוניות-נוסעים אלו, אין כמוהן בשביל חברות, המתעסקות בהובלת נוסעים. הגוונים המיוחדים והקיים הדקים, העדינים של הענן המעופף, ריאו הם שיחת היום ותהלתו בכל מקום שהמכונית מופיעה.

משלוח מכוניות נוסעים ריאו משוכללות נתקבל במחסני הסוכנים ומפיצים בא"י ובעה"ד.

חברת ריאו ארץ-ישראל

האחים סקורווד, א. דודין ול. ה. הולנד

חסניף בחיפה:
רחוב יסר

ת. ד. 80, טלפון 538

חסניף לטנרמות: REOPAL

המשרד הראשי:

דרך יסר-חל'אבוב מס' 3
ת. ד. 345, טלפון 306

• Reo are the initials of Ransom E. Olds, a pioneer in the motor car industry, one of the founders of the Reo Motor Car Company and at present Chairman of the Board of Directors.

ה י צ ר נ י ס: חברת מכוניות
ריאו לנסונג

ריאו-ראשי חבות של ראנסום י. אולדס. חלוצ
במעשי האוטומובילים. אחד מפידי חברת
המכוניות ריאו וכעת נשיא הדירקטוריון שלה.

MANUFACTURES REO MOTOR CAR COMPANY-LANSING



רכב לשיפוף - רשימה ג' יורם סילבר

מזל טוב לכולנו. קנינו גרוטאה במצב זה או אחר ואנו נרגשים. יש! אנחנו כבר חברים מן המניין בעדת "המשוגעים" חברי "מועדון החמש". ההתרגשות הרבה מונעת מאתנו מחשבה צלולה אודות המחכה לנו. מעתה והלאה כל מהלך חייב להיות מחושב ומדויק אחרת נמצא עצמנו בעדת "המיואשים" אלה בעלי הערמה החלודה בחצר שאינה עומדת ואינה נוטעת.

באם קנינו מכונית במצב נסיעה - אמנם דורשת שיפוף אפשר פשוט לנהוג אותה הביתה. אך אנו נתרכז בשני שלבים קדימה מתוך הנחה שהרכב שרכשנו הוא אמנט גרוטאה ואינו נמצא בתנועה.

ובכן שלב א' הוא האיטוף. יש להסתובב בסביבת ה"חניה" של הרכב ולאסוף כל חלק רלוונטי למכונית. לאלה יש נטיה להיות מלווים בחלקי חילוף או חלקים עצמיים שנתלשו או פורקו בשלב זה או אחר בחייהן הארוכים.

ובכן לעבודת האיטוף. ובכל השטח לא רק בשולי הרכב. לא מן הנמנע שבשולי החצר נמצא חלקים יקרי מציאות.

יש לרכז את כל החלפים צמוד לרכב ולקבוע עליהם בעלות! במקביל יש להעריך בבית או במקום קרוב לקבלת בן המשפחה החדש. יש להכין מקום קבוע וללא הגבלת זמן, מקום נוח וניתן להארה בלילה.

עדיף לכל הדעות מקום סגור שאין גישה לפירטים אליו - אם הם ילדים, משפחה או "אורחים". עלינו לזכור ששלבי העבודה מרובים וקשה יהיה להחזיר כל דבר למקומו בכל עת שנגמור את העבודה היומית.

הנוח ביותר הוא להגיע למצב שאפשר להפסיק את העבודה ולהתחילה מאותו שלב שהפסקנו. מבלי ל"סדר" את המקום.

לסיכום, מקום נרחב, נוח לעבודה, מואר ביום ובלילה וכזה שיעמוד לרשותנו לזמן בלתי מוגבל.

ועתה נחזור אל הגרוטאה המונחת ומצפה לנו אי שם. מאחר

ואיננו יודעים מה מצב המנוע הגיר, הסרן האחורי או כל חלק מכני או הישמלי אחר אל לנו בכל מקרה לנסות להניע או להזיז את הרכב בכוחות עצמו.

את הרכב יש לגרור למקומו החדש בעזרת גורר נושא - גורר שבו הרכב מועבר בעצירה מוחלטת אמנם יקר יותר מגרירה רגילה אך לאורך זמן נמצא שההוצאה הנוספת הצדיקה את עצמה בכמה מונים.

במקרה והרכב חסר גלגלים או מפורק יש כמובן להזמין מנוף או במידה והוא עומד על 4 גלגלים ננסה לפני ההעמסה להזיזו ממקומו - בהילוך סרק. בכוחות עצמנו או בעזרת אדם נוסף. במידה והרכב אינו זז קרוב לודאי שהגלגלים או הסרן האחורי או הגיר תפוסים.

במקרה כזה נרים את חלקו האחורי של הרכב כאשר שני הגלגלים באויר וננסה לסובבם. במידה והגלגלים תפוסים יש לפרק את סנדלי המעצורים ולהחזיר הגלגלים למקומם.

במידה והגלגלים האחוריים חפשיים אך אינם מסתובבים נראה שתיבת ההילוכים תפוסה (בהילוך סרק) ואז ממולץ לנתק את גל ההנעה (DRIVE SHAFT) המחבר את הגיר לסרן האחורי - מצד הסרן האחורי. אותה בדיקה נעשה לגלגלים הקדמיים.

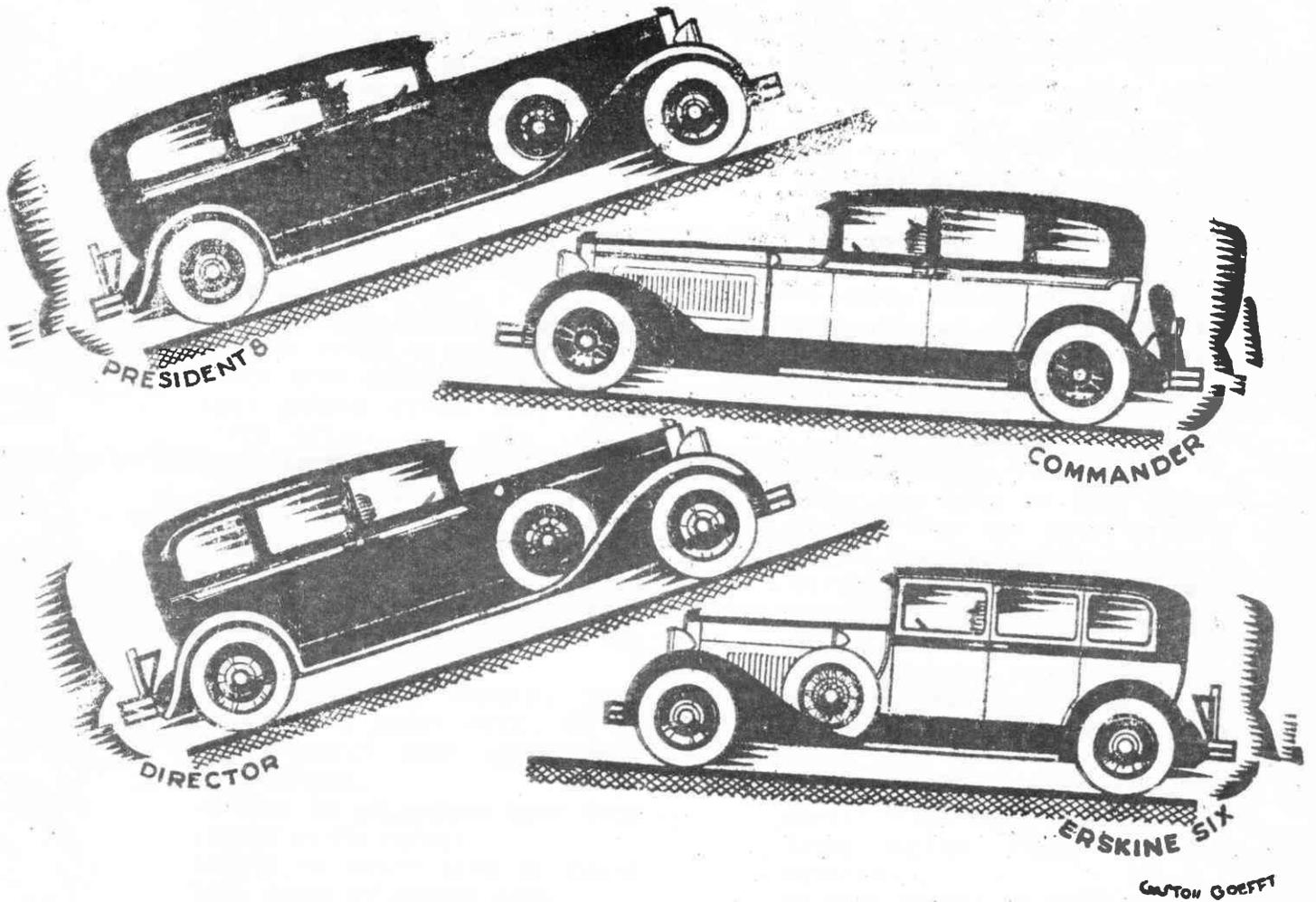
רק כאשר שחררנו את הגלגלים נאפשר להעלות את הרכב על הגורר. (זיכרו) - לגורר אין נשמה!!! השגיחו עליז)

כלל ברזל: מאמץ יתר על גלגלים תפוסים יסב נזק רב ביותר.

גלגלים משוחררים יאפשרו לנו גם לתמרן את הרכב - בדחיפה - למקום החניה בו נבצע את הפרוק והשיפוף.

כאשר הרכב על הגרר נאסוף גם את כל החלקים שאספנו בשלב מוקדם ונעמיסם על הגרר או רכב אחר. אסור להשאיר שום דבר בשטח!!! חלק משוחרר לא יוחזר ואנו עלולים לאבדו או להיות נדרשים לשלם עבורו.

ארבעה צ'ימפיונים חדשים למרוץ של "הסטודיבייקר"



להארסקיז בו ששה גלילים החדש יש שאסי יותר ארוך והוא עוד יותר יפה. הבלמים החדשים. משקטי הרעש ההידרוליים. הכח המוגדל. הראדיאטור מסימס החדש המסוגל להתקרר יותר טוב ושאר השכלולים הטכניים עושים אותו למעולה שבין האבטומובילים בעולם.

כאן יש יופי ומהירות באבטומובילים לפי טעם הכל וכל אחד הוא צ'ימפיון בפניו. תכנס וסע כאחד מן המלאים החדשים של ה"סטודיבייקר".

"ניו-פרודנס אייט" המטואר הצימפיון העולמי **"קומאנדר"** הדיקטור האצילי. אלה בעלי המהירות הריוסורדית הרשמית של האבטומובילים באמריקה לבשו צורה יפה יותר והותקנו בשכלולים טכניים החדשים ביותר. משקטי הרעש ההידרוליים והספיצים הגמישים נושאי הכדורים המיוחדים ל"סטודיבייקר" שיש למרוח אותם בשמן רק פעם אחת לאחר כל נסיעה של 35000 קילומטרים גורמים נוחות בנסיעה במדה וכוז שאין להשיג באבטומובילים אחרים.

רושדי מוסה אגה
הכרוז

טיילור וקוטראו
רח' אלגנבי, חיפה

ה' דאג'אני
וס. ערידה

ג'אודת סעיד
ארד'ג'אני

הסוכנים
הכלליים:

שרותי המלך ג'ורג', יפו 809 רח' יפוארושלמ 27 טל. 809

STUDEBAKER

מכונית ב 6.5 מליון דולר.

מאז יצאה החוברת הקודמת של "אבטומוביל" קרו בארה"ב שני דברים שכל חובב מכוניות עתיקות חייב לדעת אודותם. שני דברים אלו השתלבו למעשה לארוע אחד.

הנושא הראשון הוא מכירתו של מוזיאון "האראס" ברינו נוודה. מוזיאון "האראס" (HARRAHS) היה ועדיין הוא אוסף המכוניות הפרטי הגדול ביותר בעולם. הארה - מולטי מליונר אמריקאי בעל רשת מלונות, אוסף מכוניות עוד מהיותו צעיר בראשית המאה ועד ימינו. באוספו היו מעל 2000 מכוניות מסוגים ומדגמים שונים. המוזיאון שהוא בנה ברינו הינו ענק ומעניין ביותר - הוא מורכב משלושה חלקים.

הראשון אולם ענק שבו מסודרות מכוניות לפי שנת הייצור שלהן מהמאה הקודמת ועד היום. אולם שני מורכב מרכז מכוניות על פי הייצורן כאן נמצאות מכוניות מפוארות בלבד כמו רולס רויס, דוזנברג, פקרד, לינקולן וכו'. אולם שלישי הינו למעשה מפעל לשיפוץ מכוניות המבקר יכל לעבור בתוך המפעל ולראות כיצד משפצים מכוניות ומביאים אותן ממצב של גרוטאה למצב של תצוגה במוזיאון. בחוץ ליד אולם זה יש שטיח גדול מלא מכוניות בגדלים שונים החל מגרוטאה ממש ועד מכוניות במצב נסיעה, כולן מוכנות לשיפוץ.

היה לי התענוג לבקר במוזיאון זה שלוש פעמים. ואני בטוח שאם הוא ימשיך להתקיים אחזור אליו פעם נוספת.

הארה נפטר לפני מספר שנים בזיקנה מופלגת ויורשיו מכרו את רשת המלונות, כולל כל רכושו לחברת "הולידי אין" בארה"ב.

זו החליטה מטעמים כלכליים למכור את המוזיאון. ואכן מידי שנה נערכות מכירות פומביות של חלק מהמכוניות.

השנה נערכה המכירה בין 27 ל 29 לינואר.

המאורע השני שהוא חלק מהראשון הוא מכירתה של "הבוגאטי רויאל". כפי שכתוב במודעה: "פעם אחת בחיים יש הזדמנות לקנות מכונית כזאת". ואכן על פי המחיר שחושב

- כך באמת הדבר. המכונית הנ"ל נמכרה בסכום של 6.5 מליון דולר!!! והיתה גולת הכותרת של המכירה הפומבית כולה. להלן מספר מילים על מכונית זו - (ראה תמונתה בפרסום למכירה המפומבית המצורף בזה). הבוגנטי דגם 41 "רויאל" נבנתה בין שנת 1927 ל1933. נבנו שש מכוניות בלבד - כל אחת שונה מחברתה. לרויאל מנוע עצום בן 8 צילינדרים בשורה בן 12763 סמ"ק. המפתח כ-680 כ"ס ומשקלה 2540 ק"ג. היא נמכרה בשנת 1928 בסכום של 5290 לירות סטרלינג כאשר רולס רויס פנטום II נמכרה במחיר של 1900 לירות סטרלינג בלבד. בוגטי בנה מכונית זו בכוונה למכרה למלכים ונסיכים ומכאן שמה.

אך רק 3 מתוך השש נמכרו והשאר ניתנו לבני מפתח בוגטי (מחוסר קונה). כל השש נמצאות היום במצב מעולה במוזיאונים ובאוספים פרטיים.

כפי שכבר צויין נמכרה אחת מהשש במכירה הפומבית של מוזאון "האראס" בסכום אגדי של 6.5 מליון דולר.

חבל שלא הייתי במכירה הזאת אולי הייתי קונה אותה!?

3696

The Last Great Harrah's Automobile Collection

VEHICLE AUCTION June 27, 28, 29, 1986 SPARKS, NEVADA



Bugatti Royale



Ford TRI MOTOR

once in a lifetime opportunity for the serious collector to obtain a Bugatti Royale recognized as the most valuable automobile ever manufactured. The Harrah's restoration puts it in a class by itself. A total of 246 vehicles will go on the block during the three-day sale. There will be something for everyone - antiques, vintage and classic as well as pedal cars, a Harley Davidson motor scooter and a rare 1912 Buick 262. Prizes type U-2 steam locomotive. The narrow gauge engine originally was the machinery of the Currier & Ives RR in North-casern Nevada. Included among the most desirable vehicles to be auctioned are four Duesenbergs (1930 Convertible Berlina, 1931 Roadster, 1933 SJ Spindler, 1935 SJ Tourer), 1944 Napier Gordon Bennett Grand Prix race car, 1915 Mercer Raceabout, 1901 Packard four-seater Tourer, 1946 Packard Phaeton, 1927 Dual-Cowl Touring Pace-Artow, 1912 Pope-Hartford Touring, several Buick Horces (1946 to 1950), six State motorcars including three Bearcats, 1906 Thomas Demi-

place cabin monoplane was four-and-a-half years in restoration at Harrah's.

אורח

בעולם, אך מספר אופנועים לא רעים במכירה פומבית באירופה ובארה"ב. לעומת זאת, סוג תחרות אחר, אותה הנהגנו במפגשי המועדון, התחבבה במיוחד על החברים, זוהי תחרות ה-TRIAL.

בתחרות זו נדרש הרוכב לעבור מסלול מסומן מראש וללא מגבלת זמן בצורה "הנקה" ביותר דהיינו, בלי להוריד רגלים מהרגליות על מנת לייצב את האופנוע. כל הורדת רגל גוררת נקודת חובה, ומנצח הרוכב בעל הנקוד הנמוך ביותר. בתחרות זו מהווה מיומנות הרכיבה המרכיב העיקרי לניצחון ועל כן אין חשיבות גדולה להספק האופנוע או לגילו.

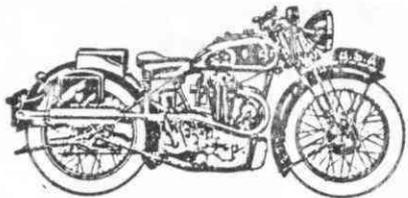
בתחרות האחרונה שערכנו טענו המתחרים שהמסלול הררי היה קל מדי.

לאחר שנת פעילות אחת אנו יכולים לזקוף לזכותנו הישגים לא מעטים קיום כנסים ותחרויות, הוצאה של עלון המועדון ומעל לכל קיום של מסגרת אשר תנסה להפוך את העיסוק בהזקה ובשחזור של רכב עתיק לתחביב מהנה ולא למלחמה בלתי פוסקת בפיקדי משרד הרישוי. אנו מקווים ששיתוף הפעולה עם מועדן החמש יוליד הישגים גם בתחום זה.

באיחולי ... ולא יהיה לכם חימום יתר בקיץ ... (לנו יש קרור אויר...)

יוסי שוץ, מזכיר המועדון הישראלי לאופנועים קלאסיים.

תפארת הטכניקה האנגלית 1934 B. S. A. 1934



מוטוסיקלים מכל הגדלים
אוטומובילים שלשה גלגלים
מתאימים לדרכי הארץ ותנאיה
בסחירים זולים, ותנאים נוחים

הסוכן הראשי לאיי ומר הדרן

ש. גוזמן

ח י פ ה

תל-אביב

רח' השוק, סלמון 19

רח' הקישון 16 טלפ. 647

אורח: יוסי שוץ מזכיר מועדון האופנועים הקלאסיים.

את הזקן החביב שנוסע על אופנוע "הצבי" יום בדרך פתח-תקוה כבר 30 שנה עוד לא רשמנו במועדון.

האופנוע שלו הוא אגב האופנוע הישראלי היחיד שיוצר בארץ. מלבדו כבר רשומים במועדוננו השנה כ-100 חברים, לא כולל את האנשים האלה שתמיד מתיצבים למפגשים שלנו, מסתובבים קצת, מרחרחים קצת, אבל לא נרשמים, כנראה פחד מעין הרע.

האגדות המהלכות, או יותר נכון הרוכבות, לא חסרות. למשל החבר דב פולני אשר בגיל 65 ממשיך לנסוע על ה-BSA M-21 שנת 1955 שלו.

ההכרות שלו עם אופנועים היתה בצבא הבריטי, בו שירת במלחמת העולם השנייה כרוכב שליח במדבר אפריקה ובחזית האירופית, שם רכב על ה-BSA M-20 המפורסם המכונה בטעות, "בי, אס, אי", ארבעים ושתיים.

גם לאופנועים עצמם יש סיפורים מעניינים לא פחות. ההרלי דוידסון 1935 שלי היה שייך לאיש אצ"ל ולפי השמועות ביצעו איתו "פעולות" לא מעטות. אם לשפוט לפי כמות התיקונים המרותכים שיש על השלדה כנראה שזה נכון.

בדומה למצב במועדון המכוניות

מרבית אופנועים במועדון שלנו הם מה שמכונה באנגלית THE RIDE TO WORK דהיינו אופנועים של יצור סדרתי ששימשו את רוכביהם בעבר בתחבורה יום יומית. הכלים האקזוטיים כמו VINCENT, BROUGH SUPERIOR, VELOCETE לא הובאו לארץ מעולם, ובולטים בנדירותם גם אופנועים של לפני מלחמת העולם השנייה על אף שבאותם השנים היו האופנועים בארץ, פופולרים כמעט כמו המכוניות. תודעת השיחזור של האופנועים בידי הבעלים עדיין אינה מפותחת די הצורך, ולמפגשים מגיעים אופנועים הרחוקים מאד מתצורתם המקורית. את המצב הזה אנו מנסים לשנות ע"י עריכת תחרויות נושאות פרסים על רמת שיחזור ואורגניזציה של האופנוע.

אמנם איש עוד לא הגיע לרמת השחזור המקובלת במוזיאונים לרכב

שנות ה-60 המאושרות יוסי בראל
מאמר זה הינו שני בסדרה ומהווה
המשך למאמר שפורסם בחוברת הקודמת
של "אבטומוביל".

במאמר הקודם הצגנו מספר
מכוניות הנראות עדיין בכבישי
הארץ ואשר לדעתנו כדאי לקנותן
או לשמרן בהנחה שיהיו בסיס
לאיסוף בעתיד.

המשותף להן היה שכולן מתוצרת
ארה"ב כולן נבנו בראשית שנות
ה-60 וכולן נחשבו "קומפקטיות".

היום נציג מספר מכוניות שגם
הן מראשית שנות ה-60.

מכוניות אלו הן ארופאיות וכולן
ספורטיביות.

בקטגוריה של מכוניות ספורטיביות
נכללת מכונית שבה לרוב שני
מקומות בלבד (לחלקן כסא צר נוסף
מאחור) בדגמי קופה או קבריולט
(גג נפתח) ואשר יוצרו כמכוניות
לבילוי והנאה אך לא לשימוש
משפחתי.

נזכיר כי המכוניות המובאות
להלן הן רק מידגם מייצג אשר נלקח
מהספר COLECTIBLE CARS.

הן נאספו מתוך ההנחה שאפשר עדין
לראותן בכבישי הארץ ולאילו
בינינו החושבים קדימה כדאי
לקנותם!

1. אלפא רומיאו - בתחילת שנות
ה-60 היו בשוק מספר גדול יחסית
של דגמי ספורט מתוצרת אלפא
רומיאו.

אני אציין כאן שלושה דגמים
בלבד.

א - ג'ולייטה - יוצרה בין השנים
1954 ל 1965 היתה מכונית הספורט
הראשונה של אלפא רומיאו שיוצרה
ביצור המוני ולכן מחירה היה נמוך
בהרבה מקודמותיה.

יוצרו כ-180000 מכוניות מסוג זה
כאשר המעניינות ביותר הן מדגמי
ברטון וזגטו, הנ"ל יוצרו
בתצורות שונות: ספרינט, ספיידר,
וספישל. לכולן היו מנועים בעלי 4
צילנדרים בני 1290 סמ"ק.

ב - אלפא רומאו 2000 - יוצרה בין
השנים 1958-1962.

הינה מפוארת וספורטיבית יותר
מהג'ולייטה. היא גם נדירה הרבה

יותר ובעלת ערך אספני רב.
יוצרו בסך הכל 7000 מכוניות מדגם
זה מהן רק 3443 דגם ספיידר
קונברטיבל (כמוהו יש רק אחד או
שנים בארץ) בעלת מנוע 1775 סמ"ק.
החליף אותה בשנת 1963 דגם זהה אך
עם מנוע 2584 סמ"ק שנקראה 2600.

ג - ג'וליה - המחליפה של
הג'ולייטה יוצרה מ-1962, פחות
מעניינת אך עדיין יפה וספורטיבית
אם לשמור אחת כזאת אז רק מדגמי
ספיידר או ספרינט.

2. אוסטין הילי.

א. דגם 3000, יוצר מ 1959 עד
1968, ממשכיה את דגמי 100 של
שנות ה-50.

מכונית קטנה ביותר עם מנוע "ענק"
בעל 6 צילינדרים 2912 סמ"ק. בעלת
ביצועים טובים. - ספורטיבית
אמיתית, כדאי לחפש.

ב - ספרייט (זהה ל MG מידג'ט) -
התחליף העממי לדגם - 3000. קטנה
ביותר ובעלת מנוע קטן 948 עד
1275 סמ"ק.

יוצרה בין השנים 1961 עד 1971.
בחו"ל היא מאד זולה לקניה ואחזקה
כאחד. הרבה פחות אטרקטיבית
מאחותה הגדולה.

3. לנציה פלויה - מכונית
איטלקית ראשונה עם הנעה קדמית.
יוצרה בין השנים 1962 עד 1975
בדגמים רבים מאד. אותנו מעניינים
דגמי הספורט קופה או
הקונברטיבל.

כאשר המעניין ביותר הינו דגם
זגטו ספורט, שממנו יוצרו 726
מכוניות בלבד, אם כי גם מדגמי
הקופה וקונברטיבל לא יוצרו רבות
במיוחד כ-27000 בלבד.

מכונית זאת הינה בעיצובו של
פינינפרינה - מעצב איטלקי המתכנן
את מכוניות הפררי עד היום.

המכונית בעלת מנוע 4 צילנדרים -
1500, 1800, 1990 סמ"ק.
משום מה לא זכתה להכרה בין -
לאומית כמכונית קלאסית.

4. מרצדס SL-190, יוצרה בין 1955
ל 1963. למרות יופיה אינה נחשבת

זוכרים את הדופין הקטנה עם המנוע מאחור שהיתה כל כך פופולרית בארץ בסוף שנות ה-50 ובתחילת שנות ה-60? הקרוול היא בדיוק אותה מכונית אך עם גוף מודרני וספורטיבי יותר. נחשבה לפשוטה זולה אך יפה מאד בצורתה. בעלת מנוע 4 צילינדרים 956 ו 1108 סמ"ק בלבד. בארץ היו מספר מכוניות כנ"ל וכדאי לגלותן ולשמרן.

7. טריומפ - TR4 יוצרה משנת 1961 עד 1968. ממשיכתן של ה TR2 ו TR3 והרבה פחות מושכת מהשתיים. צורתה מודרנית יותר וביצועיה טובים יותר בעלת מנוע 4 צילינדרים 2138 סמ"ק. יוצרו כ-69000 מכוניות מדגם זה, ממשיכת ה TR6 דומה לה בצורתה ויוצרה עד 1976.

8. פולקסווגן כרמן-ג'יה. יוצרה מ 1956 עד 1974, זאת למעשה חיפושית בעלת מבנה חיצוני ספורטיבי. תוכננה על ידי ג'ייה - מתכנן איטלקי מפורסם (תכנן את הפורד סירה של ימינו למשל). ונבנתה במפעל כרמן בגרמניה. נבנו שני דגמים - קופה וקונברטיבל. אם לשמור מכונית זאת הרי רק את הקונברטיבל אשר יוצר בכמות של כ 62000 מכוניות (לעומת יותר מ 200000 מדגם הקופה).

זה הכל לפעם הזאת, יש כמובן מכוניות נוספות מאותה תקופה ומאותו "סטייל" כמו - פורש, מורגן, בוגוורד, יגואר, וולוו ואפילו סברה שעליהם נכתוב בחוברת הבאה.

לקלאסית אך נכללת ברשימת ה" MILESTONE של מכוניות אשר חידשו משהו בהתפתחות כלי הרכב.

דגם ה- SL-190 הינו למעשה "הדגם העממי" של ה- SL-300 שהיא קלאסית מדרגה ראשונה ואשר היתה יקרה ביותר בזמנה. בגלל הביקוש הרב לדגם ה- SL-300 הוחלט לייצר מכונית דומה בצורתה החיצונית אך עם שכלולים מכניים ומנוע של דגם ה- 180 סדן שהיה הדגם הפופולרי של מרצדס באותם שנים.

דגם ה- SL-190 בעל מנוע 4 צילינדרים 1897 סמ"ק. ממנו יוצרו 25881 מכוניות, (לעומת 2258 בלבד מדגם SL-300) בשנת 1963 הוחלף דגם זה בדגם SL-230 (עליו נכתוב בפעם אחרת).

5. M.G.A. MG יוצרה משנת 1955 עד 1962.

מכונית יפה מאד עם כי קטנה מאד בעלת מנוע 4 צילינדרים 1449 ו 1622 סמ"ק.

מכונית זו מבוקשת באנגליה בגלל צורתה היפה.

נחשבת לאחרונת מכוניות הספורט של MG - מחליפתה ה MGB אשר יוצרה מ 1962 יצאה כבר בעלת צורה מודרנית יותר ויוצרה בכמות רבה הרבה יותר. לעומת כ-100.000 מדגם MGA יוצרו כ 515000 מדגם MGB.

6. רנו - קרוול, מכונית הספורט היחידה של רנו באותם ימיט יוצרה מ 1962 עד 1968.



לקואופרטיב "דן" דרוש דחוף זוג פנסים של
"פורד מודל טי" מדגמי 1917-1926.
טל. 7543312 לבקש את "מוחי".

אופל רקורד, דגם אולימפיה, שנת
1957, טסט ל-9 חדשים. בועז
פסטרנק, 03-911681
מעוניין למכור חלקים לדה-שוו,
04-720186

קרמן גיה אדומה, שנת 1959, טעונה
שיפוץ קל, טל. 052-43742-מרק.
מחפש סוסיתא 1961-1959 (עם גריל
עגול), 03-420883, בני.
יש לי חלקי חילוף לקייזר-פרייזר,
קובי 03-726875

דרושים חלקים לסיטרואן B11, יהלי
03-788775

הילמן מינקס 1962, מצב מכני
מצויין, ללא טסט, רשיונות
מסודרים 03-964.0651

פוטנציאל (מידע על מכוניות
הנשארות נטושות ו/או חונות ללא
שימוש)

טריומף הראלד פתוחה, עומדת
בנתניה, רח' דיזנגוף 53, מס.
293-876

פורד פלקון 1960 מוזנחת אבל ברת
שיפוץ, עומדת ללא תנועה הרבה זמן
ברחוב נגבה 36 יד אליהו מאחורי
מרכז הקניות. בעל הרכב גר בבית
הסמוך. מס. הרכב 64-980.

משאיות סופר-וויט משנות ה-40
עומדות ומחלידות בשייך מוניס,
מאחרי בנין הפקולטה להנדסה של
אוניברסיטת ת"א.

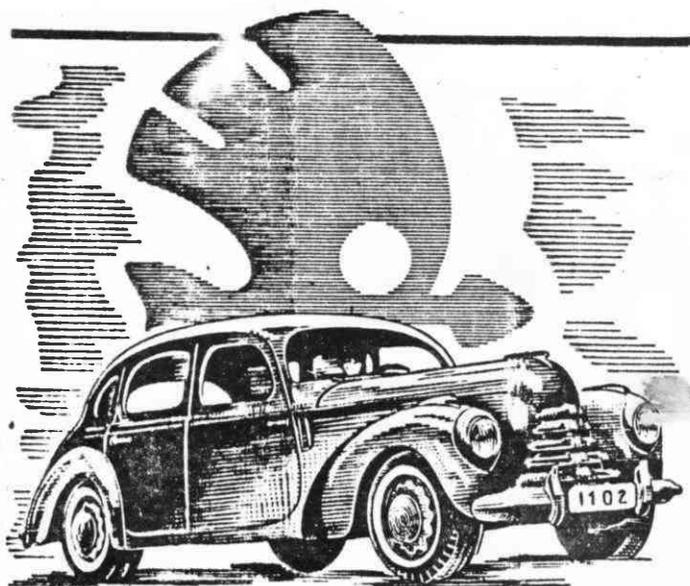
מיני סטיישן 62-63 מונחת בת"א,
רחוב לכיש 5 (רחוב לכיש מתקשר עם
פרישמן מערבית לככר העיריה). מס.
הרכב 208317.

סנבים רפייר (2 דלתות, נראית כמו
קופה) מספרה 34-945, מונחת ברחוב
קוסובסקי (ההמשך המזרחי של בני
דן בשיכון בבלי) מס. 38

וולו 164 מעלה אבק בירושלים,
רחוב רשב"א פינת רמב"ן. מס רישוי
421442

הזדהו הימין

פופטציה



הגיע לישראל

ŠKODA 1950

מכונית הנוסעים הטובה באירופה

מודל משוכלל:

4 דלתות, מנוף מהלכים בגלגל ההגה
למכירה ברשיון
מאת המסקח על התעבורה בדרכים

המפיצים היחידים בישראל:

פֶּלְמָה

סוכנות ארץ-ישראלית
לאוטומובילים בעימ

המשרד הראשי:

תל-אביב, רחוב אחוזת בית 3
טלפון 3869, ת.ד. 5005
תחנת שדות מוסך פלמה
תל-אביב, גבעת הרצל

