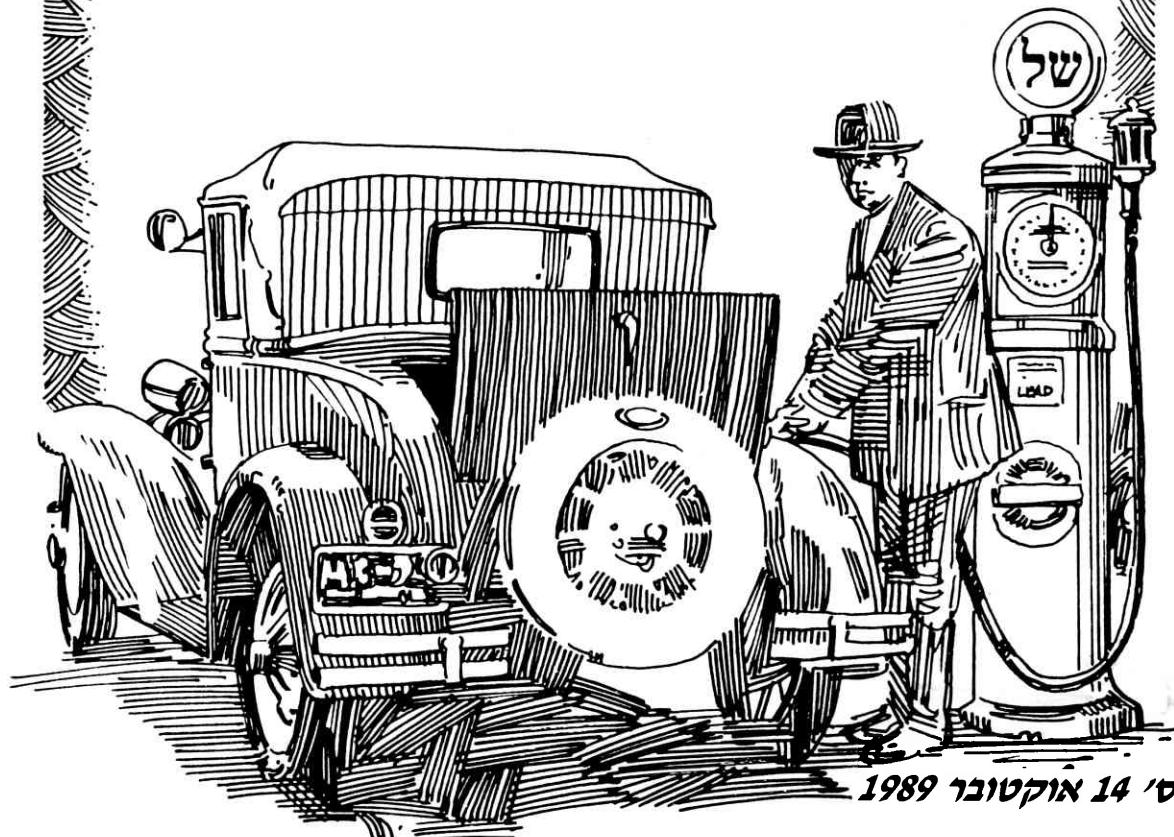


האַבְטוּמוֹבִיל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס' 14 אוקטובר 1989

מנואלה

מוסטנג... הראו לי חובב רכב עתיק אחד שנחיריו לא ירטטו כמו נחרי המוסטנג (סוס פראי) למראה המכונית האמריקאית המשגעת הזה.

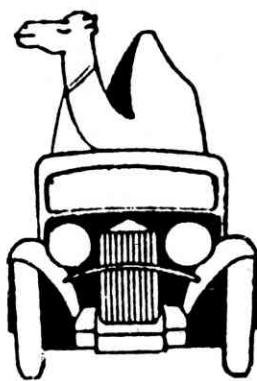
אני זוכר את המפגש הראשון שלי עם מוסטנג. הייתה חיל. למכנה הגיעו המוסטנג עם שתי חתיכות לקחת חבר לבילוי בחיפה. "נו, אז עולים למוסטנסטאס..." וכאן נקטע הקול של חתיכה א' כי היא כל כך רצתה להציג את המוסטנג עד שcola קפץ מהר מידי מאלט למצו-ספורטן והוא נתקעה.... אז כבר הבנו שהאוטו הזה הוא לא סטם "פלקון ספורט" אלא שהוא שנדבק אליו אבק בוכבים. שהוא שאתה ידע שהוא תמיד בן ביל גיל. המכונית הזאת מוקדשת החבורת שלנו.

קיבלו הרבה חברים שבחים בזמן האחרון. הנטיה של החודש לשומר על נינוחות ולוא גם על חשבו תחרות קיבלה צל"ש במאמר המערכת של אברהם פורת בעיתון הרכבת "אוטו". הוא גם כתב שאנו מועדון המכוניות מיקצועי. החברת המכונית בידיכם אמרה לצאת לקראת האירוע השנתי הכל חשוב לנו. "אבטומוביל" הבא יהיה חגי, ואנו מקווים צבעוני, ויכול לדוח על יום התצוגה שלנו. ועד המועדון מأهل לכל החברים ובני משפחותיהם שנה טובה ובטוחה.

בני הספל

תודה לך חברת הביטוח "סחר בעמ'" על עזרתה במימון החברת.

מועדון החמש, מועדון המכוניות הקלסיות בישראל
ת.ד. 39960 תל אביב 61398
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



"האבטומוביל", ביתאנו מועדון החמש
עורך, בני הספל

בשער: מוסטנג של נהום רובין, ר' כתבה
בשער האחורי: מוסטנגים בת"א
במחווה ל"פורץ"

עד המועדון:
יר"ר, יוסי בראל

ועדת מבצעים: שי אמיר, יורם סילבר, שי קדמוני
ועדת פירסומים: בני הספל, עמוס דור.
גבב, אוידי בלצ'ר.

בעלי תפקידים נוספים:
יעז טכני: ינאל קרפול

יחסים ציבורי: צבי רכnicz
كلمات המועדון: טוביה סימנוב.

פורד מוסטנג – אגדה בת 25

יוסי בראל



בפורד הוחלט למכת בכונו והגס כנ', ככלומר מכונית ספורט ל-4 נוסעים – הדגם החדש על עיצוב חדשני שבו תא המנוע (הקדמי) היה ארוך ותא המטען קצר יחסית, בניה דגם נסיוני (מוסטנג 2), אשר קיבל אישור לייצור. מחלקת השוק ברשותו של אייקוקה דרשה לקבוע מחיר נמוך מ-2500 דולר למוכנית וזאת על מנת להתחזרות בחברות האחירות על שוק העיריים, המוסטנג 2 היתה יקרה מדי לכך שהיא מעטה – ורוב המכולמים המכניים היו של הפלקון (המכונית הקומפקטית של פורד באותה ימים), דבר שכמעט פישט את הייצור והוריד את המחיר לצרכן.

המכונית הראשונה (דגם קופפה) הוצגה לראשונה ב-16/4/64 וביום המחרת היו מוסטנגים אצל כל סוכני המכירות של פורד בארץ"ב.ensus פרסום אדריכל בעיתונות ובטליזיה הביא לכך של מהירות היום נוצרו תורים ארוכים אצל הסוכנים.

פורד תכננה מכור 75000 מכוניות עד סוף דג姆 1965 (סוף אוגוסט 65) אך רק עד סוף אוגוסט 64 התקבלו הזמנות ל-126588 מכוניות מהן 97705 קופפה, 28883 קונברטיבל. דגム זה שיוצר בין אפריל לאוגוסט 64 נקרא היום בפי האספנים 1/1964' וזכה לכינוי "הראשון". יש לציין שבשנה זו לא יוצרו בכלל דגמי ה"פסט בק".

על מנת להדביק את הביקוש הפסיקה פורד לייצר מספר דגמי מכוניות פחחות מבוקשות והסבה מספר מפעלים לייצור המוסטנג.

ההצלה הייתה עצומה ומספטמבר 64 עד אוגוסט 65 (דגם 1965) יוצרו 559451 מכוניות מהן 409260 קופפה, 77079 פסטבק 73112 קופני.

שנת 1966 הייתה השנה השיא בייצור המוסטנג: יוצרו 72019 607568 מכוניות מהן 499751 קופפה, 35698 פסטבק 72019, קונברטיבל. בעיני האספנים הדגמים הניל' 1/2, 1965, 1966 נחברים לקלאסים והם המבוקשים ביותר.

כינום גם הדגמים מ-1967, 1968, 1969 מקבלים את הכרה של קלאסיות וזאות למרות שדגמי שנים אילו שונים במקצת מהדגם הראשון. (מעט יותר גודלות, גרייל שונה, מושגים שונים).

בכמות המכירות שהגיעו למינדים מודאיים מאד בתחום המבוקשים (ועוד). בשנים אילו התחילתה גם הירידה שנות ה-70.

לאfter 25 שנים או יותר דיק ב-16 לאפריל 1964 יצאה לשוק בארה"ב המוסטנג – מכונות שהשינה את כל שיאי הייצור בשנה אחת, והביאה לשינוי בתרבות המוטורית של הנהג האמריקאי.

המוסטנג תוכנן כרכב ספורטיבי ל-4 נוסעים או כפי שנគראת היום משפחתי זו של מכוניות ה-PONYCAR. למרבה הפלא לא תוכנן המוסטנג מראש ככזה אלא עבר מספר גלגולים.

את סיפור המוסטנג חיברים מהתחליל בראשית שנות ה-50. התחרויות הגדולה בין שני יצורי הרכב בארה"ב עיצמה – ג'נגל מוטורס פורד ניסו בכל כוחם לנגור ביותר ויוטר אחוזים משוק המכוניות האמריקאי.

השוק דרש באותה תקופה מכונית ספורט – שברולט (כבר ב-1953) הוציאה לשוק את הקורבט, רק בשנות 1955 יוצאה פורד עם המתחרה של הטנדרבירד שהיתה הצלחה גדולה, אך בשנת 1958 שונתה הטנדרבירד – המכונית קבלה מימדים גדולים יותר ונוסף לה מושבים אחוריים. היא למעשה הפכה לעוד מכונית פאר גודלה – וכל הלכוות שדרשו מכונית ספורט עברו לקורבט. רק בתחלת שנות ה-60 יצא לי אייקוקה שהיא מנהל השוק ואחריו בן מנכ"ל פורד בהחלטה לפתוח שוב מכונית ספורט עבור שוק הזרים – לאחר תכנון ארוך הופיע CAB Tipos מה שנקרה אז – מוסטנג! הייתה זו מכונית ספורטיבית דו מושבית. בעלת מנוע אחורי – מכונית זו לא הגיעה לפס הייצור וזאת בגלל דרישות אחרות ושוני בטעם הקהיל האמריקאי: באוטם שנים יצאו לשוק דגמי מכוניות חדישים אשר נגסו בעוגת הזרים הזרים – שברולט עם הקורביר מונזה (מכונית קטנה יחסית – בעלת מנוע אחורי) עם אופי ספורטיבי, קופפה או קונברטיבל ל-4 נוסעים, וקריזלר עם הדוזגי לנסר (עם דמי הגלגל על מסכת תא המטען). ולאחר מכן, לקריאת סוף 1963 יצאה הפלימוט ברקודה קונברטיבל או פסט בק, מכוניות אלו כבשו את קהיל העיריים בצרותם הספורטיבית וביכולתם להסיע 4 או 5 נוסעים. (בניגוד לקורבט ב-2 מקומות בלבד).





מוסטנג פתוחה של נחום רובין



מוסטנג 1967 של יורם מקובר

אחרי שנת 1973 המשיכו לייצר דגמים שונים שנקרו בא שם מוסטנג אך לא ספורטיביים ואינם בעלי איזוט אספנוי. רק השנה, 1989, יצא לשוק דגם חדש של מוסטנג ספורטיבי ויפה במיוחד ויש אומרים שגם הוא יהיה בעתיד הרחוק רכב לאספנוי.

אי אפשר לדבר על המוסטנג ובוקר על הדגם הראשון (עד 1966) כעל מכלול אחד, המכוניות הוצאה לצרכן עם קשת רחבה של אופציונות ושינויים אשר חלקם היום נדירים ולכון מבקשיים מאד אצל אספנויים. כפי שכבר צוין המטרה הייתה להוציא לשוק מכונית במחיר נמוך מ-\$ 2500 וכאן דגם הקופה מ-1965 עלה בצרתו הבסיסית \$ 2368 בלבד, אך מכונית זו הייתה בעלת מנוע 6 צילינדרים ולא כל תוספות. כל תוספת שהצרך ביקש עלתה כibold במחיר נוסף – והתוספות (האופציות) היו רבות מאד.

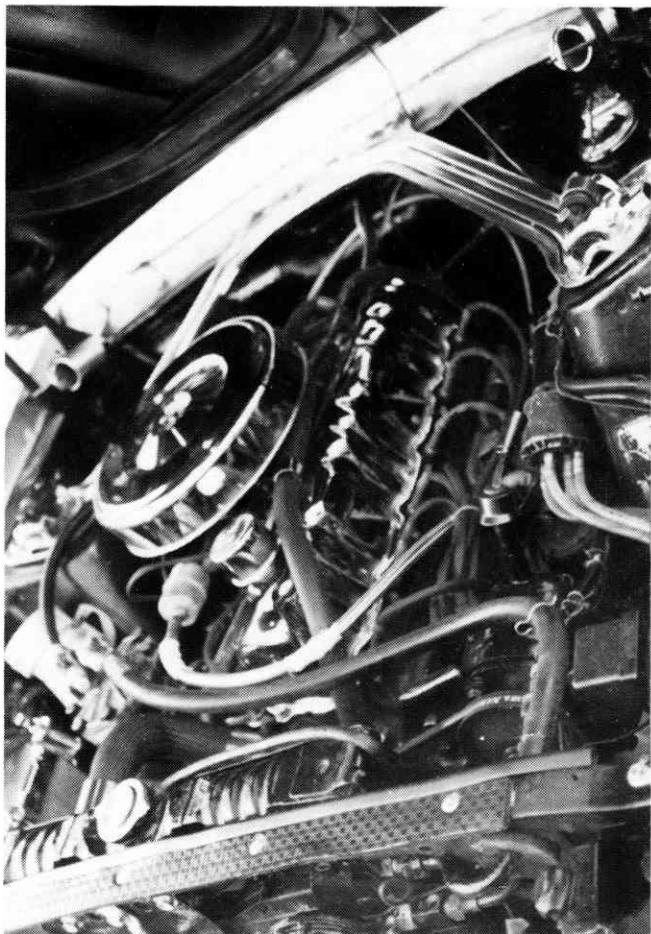
לדוגמא :
תוספת דשכללה מנוע 8 צילינדרים (289) אין מעוקב בעל 271 כ"ס) צמיגים מיוחדים סמלים וניקלים שונים ועוד עלתה \$. 524.

| | | | |
|----|-----|------|---------------|
| \$ | 184 | עליה | מסמר אוטומטי |
| \$ | 84 | | הגה כח |
| \$ | 42 | | מעצורי כח |
| \$ | 277 | | מזגן |
| \$ | 30 | | חלונות כחים |
| \$ | 107 | | ריפוד דה לוקס |

עוד ועוד רשימה של 76 תוספות או שינויים, לכן דגם מפואר – קוונטביבל GT עם כל התוספות עליה מועל \$ 4000. הייתה זו שיטת פרסום ומכרות חדשנית שהשתרש בשוק המכוניות האמריקאי בפרט ובימים הרחבים בכלול. שיטה זו יצרה הבדלים רבים בין מכונית למכונית ואספנויים שמשים דגש רב על פריטים ואופציות נדירות במכוניותיהם, דבר שגורם להבדלים רבים במחירים המכוניות הנ"ל בשוק האספנויים.

לדוגמא : מוסטנג בעל תוספת הי-ז'ז יקר בכ- 30% מכזה ללא התוספת הנ"ל.
מוסטנג עם מנוע 8 ז' יקר בכ- 20%-15% מזה בעל מנוע 6 צילינדרים.

מכונית בעל ריפוד דה-לוקס (ZONY) יקרה בכ- 20% מכונית ללא ריפוד זה. ומכונית בעל חלונות כחים יקרה בכ- 5-10% מהרתו וכך הלאה. יש לציין שתוספות מיוחדות אלו חייבות להיות מקוריות ולא מאולתרות.



להתולח עליי... המנוע של המוסטנג של יורם מקובן

המוסטנג היקר ביותר אצל האספנאים הוא מודל 1964 עד 66 קונברטיבל GT מנוע 8 - כמוrho יש לשמחתו נחום רוביון. אפשר לומר כי כללית הקונברטיבל יקר מה פסט בק בכ-20%-10 וזה יקר מהקופה באותו יחס, כמו כן דגמי ה-67-68 זולים אך כמעט מחדגים הרארוון.

הדגמים החדשניים יותר עדין לא נחשבים לקלאסיים ומקרים נזוק במידה ניכרת. אני בכוונה לא מצין במידוייק את המחירנים למוראות שנמצאים ברשותי מספר רב של מכוניות המכניות אילו זואת מהסיבות הבאות.

א. יש שוני רב במחירים בין הדגמים השונים ובין האופציונות השונות.

ב. יש הבדלים גדולים בין מחירי מכוניות משופצות ברמה גבוהה לבין "גרוטאות".

אך לשם הארת הנושא: אפשר להציג מוסטנג 65 קונברטיבל 87 יפה ונוסף (בארה"ב) במחירים שבין 5000 ל-10000 \$. אם כי מוסטנג 65 GT קונברטיבל במצבמצוין ועם כל התוספות נמכר לא זמן ב-50,000 \$. ... אכן השקעה טובה.

כפי שכבר ציינו בתחילת המאמר - המוסטנג נתן דחיפה למיסודה של משפחת מכוניות חדשה, ה-PONY CAR מכונית ספורטיבית משפחתייה ל-4 נוסעים (2+2). לאור הצלחתה העצומה יצאו חברות מתחזרות לשוק עם דגמים משפחתיים גם הם: רמבלר יצא ב-1965 עם ה-מרלין ואחר כך בשנת 1968 עם הדגם AMC (על ידי מפעל AMC).

דודג' בשנת 1966 עם ה-ץ'רניר. שברולט ב-67 עם הקמרו ופונטיאק באותה שנה עם הפיר-ברד.

אולדסמוביל היה האחרון שייצא ב-1969 עם הקטליס 442. אפילו קונצן פורד עצמו הוציא לשוק מתחזרה למוסטנג ב-1967 - המריקיורי קוור.

אך כל הדגמים הנ"ל ביחד לא הגיעו להצלחה של המוסטנג בשנים 1965 ו-1966, בכל אחת משנים אילו יוצרה כמות מוסטנגים ששבירה את שייא יצור המכוניות מדגם אחד בשנה אחת.

למרות שהמוסטנג מהדגמים הראשונים הוא כבר בן 25 הוא נראה מודרני וחדשני לגמרי גם היום - ובכך גודלו.



המוסטנג החדש

המכונית שלי.

מוסטנג GT 1966

מאת נחום רובין



אחר ופתאום עוברת בכוון הנגדי מוסטנג לבנה פתוחה מהדגם הראשון. התרגשתי מאד ומיד בפניה חזרה הראשונה שהיתה לי פניתי חזרה כדי לנסות להשיג אותה אד איך שאני נוסע "היא" חולפת שוב בכיוון הנגדי לא יתתרתי ואני שוב כדי לנסות להשיג אותה אך הפעם כבר לא תפסת אותה. ומאותו הערב החלתי שאני קונה אותה וחיפשתי אותה בכל דרך אפשרית. שאלתי אנשים שמתעסקים בסחר מכוניות. חלקס ידעו על האוטו אך לא יכול לעוזר לי, במהלך הריפוש אחריה נודע לי פרטיהם על המכונית כמו זה שהיה היהיטה פעמי 8 צליין עם גיר רגיל ועכשו החליפו אותה המנווע ל-6 צליין ולגיור אותו. כעבור כחודשים שכבר התעניינתי מהחיפושים שלא הובילו אפילו למצח חוט דק, אותה המכונית חולפת בנסיעה של 5 ק"מ לשעה ברוחב נחלת בניימין בת"א ממש לידי בום וששי בשעות הצהרים. מיד נגשתי לנוג' ושאלתי עם המכונית למיכירה והוא ענה בחיבר. שאלאתי בכמה והוא אמר 1500 \$ אבל אפשר לדבר.

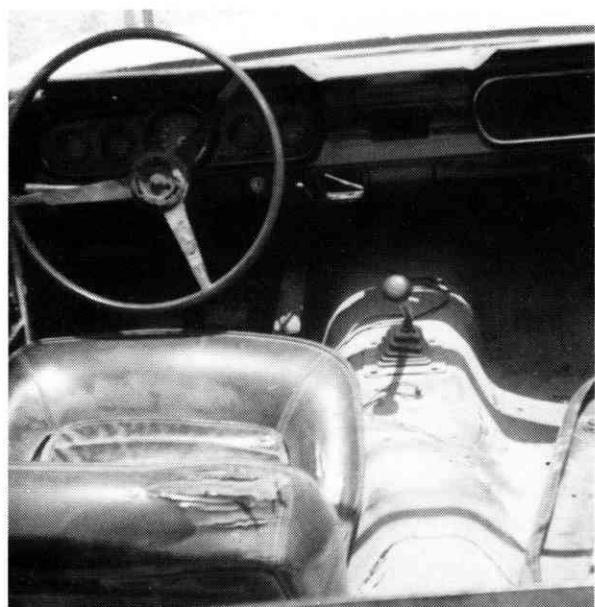


הסיפור שלי עם ה"מוסטנג" התחיל עוד בשנות השישים כהיאiti בגיל 22. מאז ועד היום עוד לא ראיתי מכונית שכבה את לבי כמו המוסטנג משנות 64-66 ובמיוחד הקונברטיבל, אי אפשר להתחיל בספר על המוסטנג שלי מבלי בספר קודם איך בכלל "נכנתה" לזה. אני לא חשב שהוא בא לי מיצר האספנות אלא פשוט אהבה למוכנית הזאת בלבד. את המוסטנג הראשונה שלי קניתי למורי במקורה וזה קרה לפני כ-6 שנים כשחיפשתי לknوت מכונית בסדר גודל של \$1000 ואז במעט שקניתי קורטינה 68 אבל בגלל מחיר של \$100 העסקה לא התבכעה (וארו לכט שהייתי קונה את אותה קורטינה אז בטח לא הייתה "מסטבך" עם ה"מוסטנגים") ואז שבוע אחר"כ, ביום שבת התעוררתי בשעות החזריים המאוירות ופתחתי את העיטון ומה אני רואה; "מוסטנג 65 גג פתוח חשמלי משופצת" עליה לי חיווך בפנים כשהוא אמר לי שהמכונית עדין לא נמכרה והוא דרש סכום שלא רחוק ממה שהייתי מוכן לשלם. נסעתו אליו וחשבתי ש-4 שעות של משא ומתן חזותי עם המוסטנג הביתה והשאرت ש-1000 \$, הרשותי אז שאני מגשים חלום ישן והייתי מאד שמה.

אני חשב שהמוסטנג הזאת הייתה בדיק מה שהייתי צריך וזה מכיוון שלא הבנתי אז כלום במה שנגע לשיפור מכוניות בקיצור "אף פעם לא החזקי מפתח ביד" והמכונית הזאת הייתה משופצת חדשה, בעיקר מכני וחשמל ושירותה אוטה לתקופה של 3 שנים ראשון בלי אף תקלת, וכך גם נקשרתי לאוטו יותר ויותר ומכיוון שהזמן עושה את שלו הרגשתי שאנו מתחילה לבדוק "במחלה" - זה התבטא בלסובב את הראש על כל מכונית ישנה שעוברת וכו'. ה"מחלה" הגיעה לשיאה כאשר פנו אליו מחברת סרטים אמריקאית לצלם את המכונית שלי לסרט. אני כמובן היה מאד גאה ונענטתי בחיבר. ומכאן אני מגע לה"מכונית" שלי שהיא המוסטנג 66 GT קונברטיבל. נוסע ערב אחד של קץ לאורך הטילטל בתל-אביב ובחרגשה שאני נוסע על מכונית שאין אף אחד

וכך אחורי שנה וחצי מאז שקניתי את האוטו עם הרבה דם יזע ודמעות והרבה כסף גמרתי עם המכני והח日后 של האוטו, והכל מוקורי. ואז חשבתי שאנו אכן ליכת מה חדשים לקחת אויר וכוח להמשיך. וכעבור חודשיים תחלתי עם הפחותות וצבע ובחילק הזה של השיפוץ היתי מאד זהיר מכיוון כי ידעת שאני לא הולך לעשות זאת זה בלבד ופחדתי עד מותה שתהיה לי "פשה" דזוקא בתחום החשוב של השיפוץ. וכך היה בזיהירות בדקתי כל מיני בעלי מקצוע. הבעיה של היתה הפוכה מהמקורה הרגיל של השיפוץ ואני מתכוון שבמקרה הרגיל אז מתחשים פחח שיישר ויעשה מחדש מחודש פחים כדי להציג את הגוף העקום ואילו אצל זה היה הפוך אז חפשתי פחח וצבע שלא יגעו הרבה באוטו אלא רק ממש איפוא שצורך. כדי שתבנינו אני קנייתי את האוטו עם צבע אחד אחריו המוקורי. על פי מחקר שעשיתי הרכבת הגוף מקליפורניה לארכ' בשנת 76 עם מספר חוץ בצעב האורוגינל (אפור עכבר). הרכבת מטיול ברמת הגולן "הלא" המונע בMOTEUR מיג'ו יומס' ג' בלילה. כМОון שלא הסכמתי להשאיר את האוטו בלבד כל הלילה. מצאתי גורר שהסתכנים לגרור אותו חזקה לתל-אביב, ואז התחלתי לחפש את מונע "ילק" המונע בMOTEUR מיג'ו יומס' ג' עד שנת 68. ידעתי שהייה לי קשה מאוד להציג מונע כזה ולא רציתי לשים שם מונע אחר. פשוט חיפשתי בסבלנות. במהלך החיפוש אחר המונע התברר לי מותוק קרייה בספרים מקצועיים על המוסטנג שנפלה בחלקי מכותן נדירה "מוסטנג GT קונברטיבל '66". זה כМОון מילא לי את הרוח במפרשים והבנתי שאני יכול לעשות עם האוטו הזה מה שאני רוצה אליה היצמד למוקודים לאורץ כל הדרך וגם אם זה יקח כמה שנים. ואז ביררתי במשרד הרישוי מי היה בעל הרכב כשהחליפו את המונע והתקשרתי אליו והוא אמר לי שהוא השאיר את המונע והגיר ולמהירות בבורק היה יודע שמדובר בחלקים ומה שהצתתי להציג מושך זה את הגיר ולהמנוע נשאר רק בлок ריק וחלו. כך אחרי חצי שנה הצלחתי להציג את כל החלקים למונע כמו גלגל תונפה למשל, שהייתי צריך לפנות ערים של קלאלטשים בחום כבד כדי למצוא את גלגל התונפה קבוע באדמה שמתוחת, שבשביל תושבות מונע קנייני מונע 8 צילינדרים שלם מדגם (302) (שזה בлок דומה). אני רוצה הרבה בכל מה שנוצע לעובדה הימנית והח日后 ברכב, וכן לירימונד חזן על העידוד והספרות שעוזרו לי מאוד.

לקחתי את מס' הטלפון וחצית שעיה אחורי זה התחלתי בהתקשרות ובערך אחריו 3 שעות של ניסיון לחигג אלי שומע קויל בצד השני של הטלפון את האבא של בעל האוטו והוא נתן לי את הכתובות של בנו. מיד נסעה לשם עם אחריו שהשארתי המשא ומטען היה יותר קצר וכעבור שעיה ואחריו שהחדרה שmas \$1000 חזרתי הביתה מאושר עם האוטו "החדש" שלו וכך היו לי שתי מכוניות מוסטנג, אלא שהחדרה הייתה זוקה לטיפוף ובנוסף לה המונע היה "גמור" אך מצב הגוף והפח היה מעולח וכן המכבי המכני, חוץ מהמנוע היה חדש. אז דבר ראשון שעשית זו ללבת למשרד הרישוי כדי לבדוק אם ישנה אפשרות להציג את המונע המוקורי לרכב ורק אחרי שקיבבלתי אישור בכתב שאני יכול להזור למנוע המוקורי החלה תקופה של מונע על האוטו עד שהמונע יילק' ואז החליף מונע חזקה למוקורי. זה לא אחר לבוא, בדרך חזקה מטיול ברמת הגולן "הלא" המונע בMOTEUR מיג'ו יומס' ג' בלילה. כМОון שלא הסכמתי להשאיר את האוטו בלבד כל הלילה. מצאתי גורר שהסתכנים לגרור אותו חזקה לתל-אביב, ואז התחלתי לחפש את מונע "ילק" המונע בMOTEUR מיג'ו יומס' ג' עד שנת 68. ידעתי שהייה לי קשה מאוד להציג מונע כזה ולא רציתי לשים שם מונע אחר. פשוט חיפשתי בסבלנות. במהלך החיפוש אחר המונע התברר לי מותוק קרייה בספרים מקצועיים על המוסטנג שנפלה בחלקי מכותן נדירה "מוסטנג GT קונברטיבל '66". זה כМОון מילא לי את הרוח במפרשים והבנתי שאני יכול לעשות עם האוטו הזה מה שאני רוצה אליה היצמד למוקודים לאורץ כל הדרך וגם אם זה יקח כמה שנים. ואז ביררתי במשרד הרישוי מי היה בעל הרכב כשהחליפו את המונע והתקשרתי אליו והוא אמר לי שהוא השאיר את המונע והגיר ולמהירות בבורק היה יודע שמדובר בחלקים ומה שהצתתי להציג מושך זה את הגיר ולהמנוע נשאר רק בлок ריק וחלו. כך אחרי חצי שנה הצלחתי להציג את כל החלקים למונע כמו גלגל תונפה למשל, שהייתי צריך לפנות ערים של קלאלטשים בחום כבד כדי למצוא את גלגל התונפה קבוע באדמה שמתוחת, שבשביל תושבות מונע קנייני מונע 8 צילינדרים שלם מדגם (302) (שזה בлок דומה). אני רוצה הרבה בכל מה שנוצע לעובדה הימנית והחduit ברכב, וכן לירימונד חזן על העידוד והספרות שעוזרו לי מאוד.



לוח השעונים: לפני אחורי

מסיבת הפתעה לאמנון

פתחת חגיוגת המוסטג והרצון להמחיש לאמנון ענבר (חבר כבוד במוועדו) ולצאות החברה הישראלית למכוניות מודרניות (מפני פורד בישראל) שהקשר החם נמשך, גרמו לעירית "מסיבת הפתעה" כפי שرك מועדון החכם יכול לעשותו. בעצם לא יוזמתו של חברנו יורם סילבר ושיתוף הפעולה של מכיל"ל "מכשורי תנובה" שי"זימן את אמנון לאיזו פינת רחוב בת"א, לא היה הדבר יכול להתבצע. אז בעוד שני האישים המכובדים מוחכים ברחוב הירקון, ליד שרטונו הישן, הופיעו בצפירות ודגלים שיירה של עשר מכוניות מוסטג. אמנון, כמעט השתקב והצטרך לפתוצה של נחום ומשם לגן העיר, שם נתן המועדון תשורה לח"יל, דגם של מוסטג עם הקדשה.



אמנון ענבר מבקר



מימין: צביNat, מנכ"ל "מכשורי תבורעה"
יורם סילבר שלנו ואמנון ענבר

מפגש הצפוניים בעכו

בשבת של ראש השנה נפגשו חברי מלהצפון עם תגבורת נלהבת של דרומיים, כולל יויר המועדון לפיקניק בחורשת אקליפטוס נאה ליד עכו ולאחר מכן לקפה וועגה אצל ישראלי בבסותן הגליל.

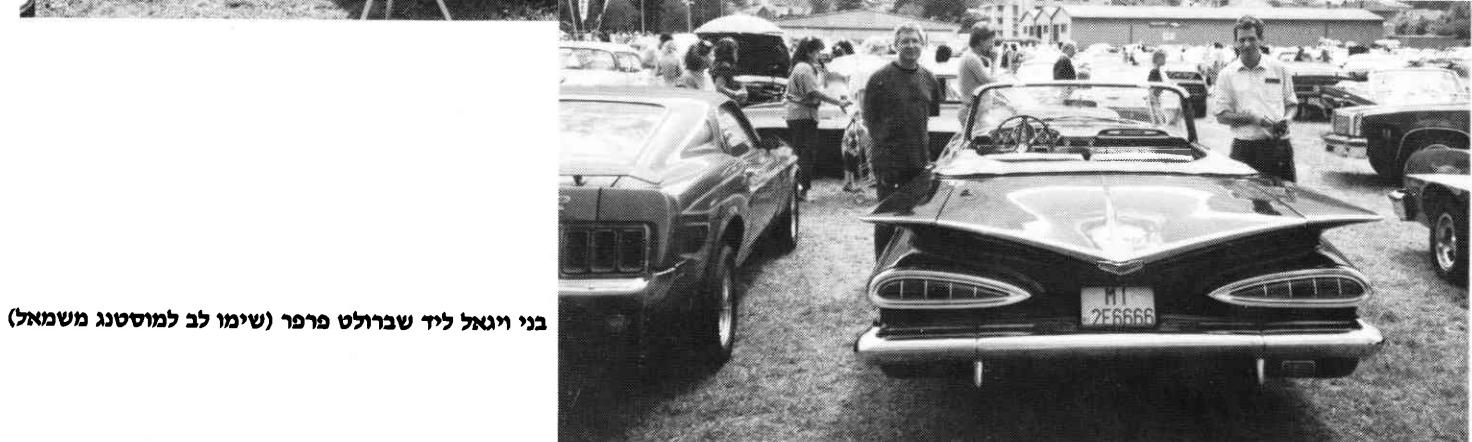


חוייל 89'

אמריקאיות בבלינצונה

בעירה בלינצונה שבשווי התאספו אלפיים מכוניות אמריקאיות לשניימי תצוגה מהממים (גם אם לא ניקח בחשבון את הציצים החשופים בבריכת הסמוכה...) בני הספק ויגאל קרפל הי כחולמים בין מאות מוסטנגיים, מאות קורבטים וטנדרברדים והיה גם לארק אחד וקייזר אחד (שזכה במקום שני).

קדילאקים



בני ויגאל ליד שברולט פרפר (שים לב למוסטנג משמאלו)

מתוך הצלומים שבירחון נראה שבעל המקצוע המטפלים המכוניות הינם ברמה מעוררת קנהה (לפחות לגביו הישראלים).

נטקלתי בפרסומים של מספר חברות כאלו המבצעים את השיפוץ מא' עד 'ת' עם התמחות מיוחדת לגבי ריפור עור, גנות מתקפלים, ניקלים, גימורי עץ אוטונטיים ועוד. בכלל, ישנה תעשה שלמה מהורי ענף מתפתח זה הכלל ספרות מקצועית, הובלת רכב ישן באחריות, CISCOYS, ביטוח, כליעובה, עגלות נשיאה (טריליס), ביתני אחסון יישן ומה לא? ולבסוף סיפור מעניין על מכונית יוצאת דופן שבסמך חיצי שנה לא נמרה כנראה שוגם באלה"ב וזה "הולך" קשה...

מדובר במכונית פרארי דיאיטונה ספיידר 4 365 GTB 4 שיוצרה בחודש יולי 1973, החודש האחרון ליצור דגם זה בכלל. הרכב במצב חדש לגמרי ובאיכות "מוזיאונית". לדברי המפרנס, הנמשך בתמונה מרהייה, הרכב נסע בסה"כ 8900 מיל ומעולם לא נشرط או נזוק. נשمر בצורה מיוחדת וקפדנית ע"י הבעלים כМОבן עם ספר הרכב ותעודות אחרות. הכל מקורי צבע (אדום), צמיגים, רפודים ומוטופל ע"י נהג מירוצים מושמך מטעם פרاري בשם ניומן גיו וו. המחיר הינו \$2,000,000 (שני מיליון דולר) בלבד ובאים מישו מהקוראים מעוניין לקנות ויחשב את עצמו לרציני" (סוף ציטוט) יתקשר לטל-840-2345-602 אריזונה זו.



Ferrari 365 GTB/4

ארה"ב:

שוק מכוניות ישנות וז. לוין

כמוני על הירחון "HEMMINGS MOTOR NEWS", הנסי מוצא לנכון בספר לחברי המועדון מעט ממה שקרה היום בשוק המכוניות האמריקאי בנושא רכב ישן, קלסי ומיניות (מכוניות מירוץ, לימושנות וכד...)

מידי חודש בחודשו נערכו ברכבי ארה"ב שירותות מכירות פומביות ופרטיות לחברים של רכב לפי נושאים מוגדרים: ישנות משנות ה-30 או "פורד" משנות ה-50 או קורבט (שברולט) מכל הזמנים. כל אירוע כזה מאלט عشرות ומאות מכוניות מפותחות שהקלם מצולמים במידות הפרסום. תמורה 20-40 \$ אתה יכול להיות קונה בפטנציה של אחת היפניות הניל.

קשת המחירים רחבה ביותר החל מ-\$2500 ועד \$3,000,000. המפהה למחיר המכונית מורכב מנתונים שונים. נדרותה: מספר המכוניות מאותו סוג שיוצרו אי פעם ועובדת להיות מכונית זו היחידה מסוגה. רמת הגימור: הרמה המינימלית נעה בין 100%-90% והרמה המקסימלית היא "מוזיאוני". קטגוריות בדיקה חמ: ריפוד, צבע, מכללי הרכב, מספר הק"מ שעבר וכו'.

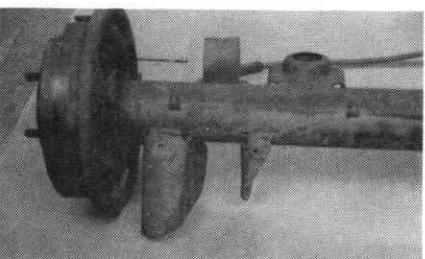
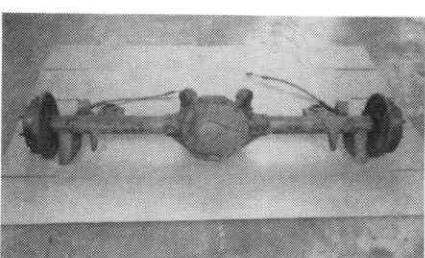
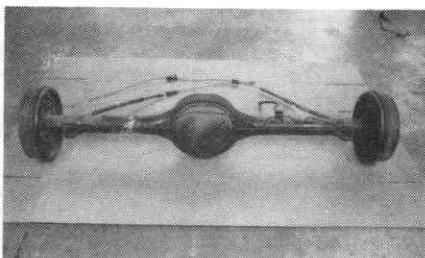
בשנים האחרונות ישנה התעוררות עצה בפלח שוק זה ורמת המחיר נמצאת במצב של נסיקה מעלה מעלה. אנשים המשפצים מכוניות ברמה של תצוגה ומעלה (SHOW CONDITION), מSKIUTIM-USROT ALPEI DOLRIM VMBIAIM את הרכב במצב לא יאומן שהוא בדרך כלל טוב יותר מאשר הרכב ביום יוצרו המקורי. כתוצאה לכך מתפתח שוק יהודי ומעניין להליפים משומשים או חדשים ובמחירים בהחלט סבירים ניתן להשיג כמעט כל חלק רצוי.

בביתאון משטרת ישראל "מראות המשטרה" מצאו את התמונה זו. האם מישו יכול לזהות את הרכב?



סירות ממונע בחיפה. 1948

עכוזת טכניות: החלפת סuron אחורי, שברולט 55-56-57.



בעלי מכוניות פרטיות מסווג "שברולט" משנות 55-56-57
שהעליו בדעתם להחליף את הסuron האחורי במכוניותיהם ימכו
ענין בכתבה שהתפרסמה בחוברת "קלסיק שבי קלאב"
מחודש יוני 89 אוטה ערכתי לunganם.

הsuron המתאים ביותר הוא בעל 12 ברגים (דואט) מתקדם של
G.M שבנוסר ליתרונו של כוח ומהירות מצוידים לתמי
הבלמים במערכת כוונון עצמי, דבר המבטל כמובן את הצורך
בכינופול יידי די תוכף.

במכוניות שיצינו להלן אורץ suron הינו בדיקן כמו המכונית
"שלנו" ככלומר במידיה חיוניות מתווך ימני לתוך שמאל 3/8
60 אינץ' ובסורסן הן מציאות במקורה ב"קפייז עלה" דבר
שאינו נדרש כמעט כמעט שום שינוי (במיוחד 3-2)

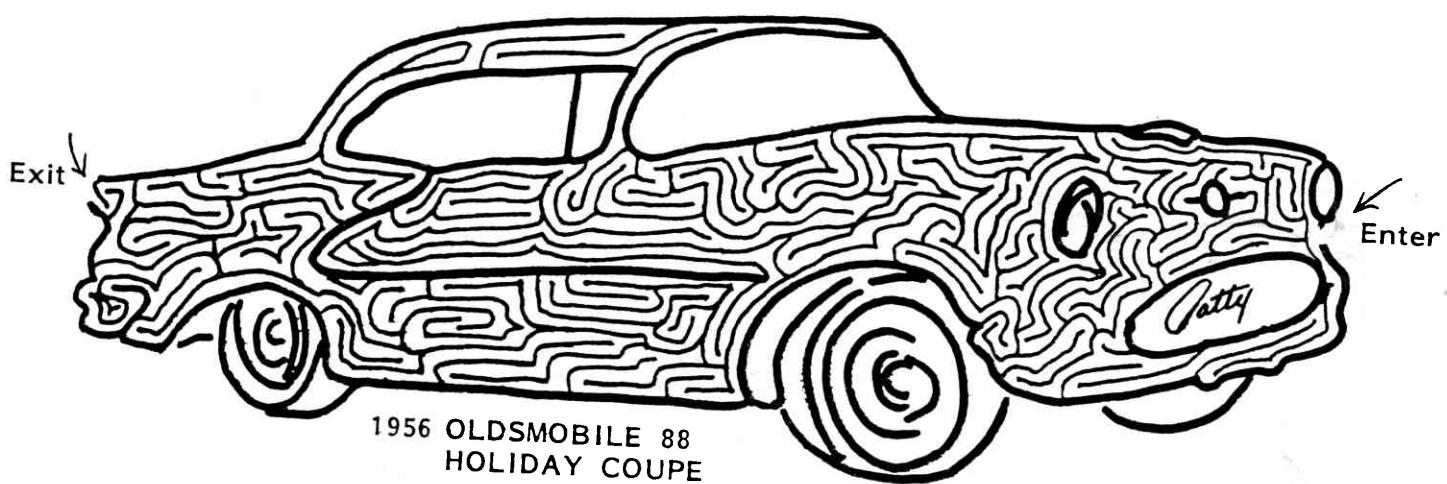
1. שבל (CHEVELLE) שנת 66-67
2. קמרו (CAMARO) שנת 61-67
3. נובה (NOVA) שנת 68-76
4. שבי טו (NOVA) שנת 65-67
5. שבל (CHEVELLE) שנת 68-72
6. מונטה קרלו שנת 70-72

לגביה 4 ו-5 יש הסטייגות לא עקרונית בגלל אי התאמנה
קליה באורך הציר. מס' 4 אורך הציר קטן ב-3/4 אינץ'
מהציר "שלנו" ומספרים 5 ו-6 אורך הציר ארוך ב-1 1/4 אינץ'.
על מנת לאוזן בשני המקרים יש להתאים צמיגים או גינטים
רחבים יותר או צרים יותר על מנת להשאר בפרופורציות
הנכונות.

הקלים ביותר להרכבה הינם ה"קמרו" וה"נובה" (2 ו-3)
בגלל מיקום תושבת הקפייז.
ב"שבל" (מס' 1) יש להתאים את הקפייזים ולהזיזם מעט.

המכונית הזאת היא כמו ה חובוי שלנו. יודעים איך נכנסים לעסק
אבל איך לבו ותדעו איך יצאת...

AUTOMAZING



מי קונה את מכוניות המסע והמושא

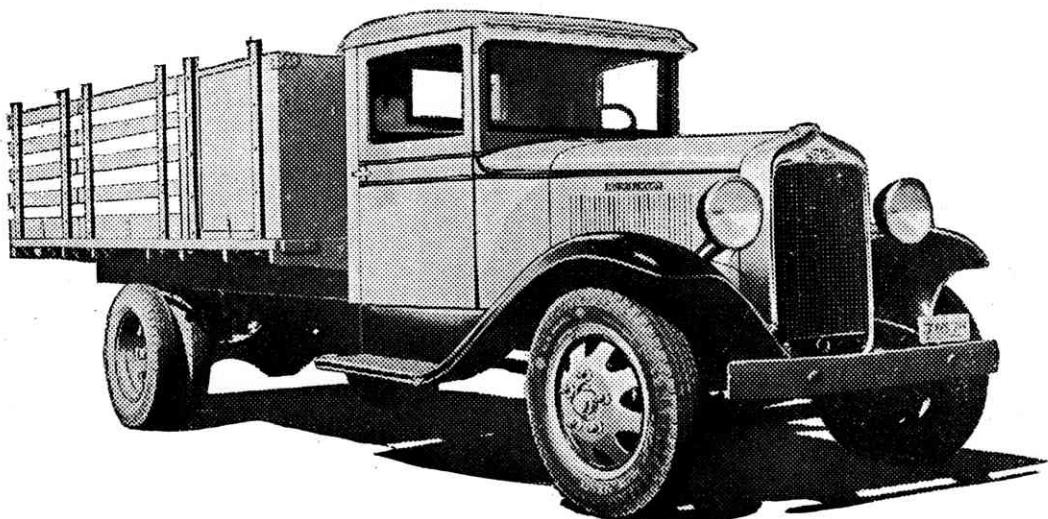
רי או?

מכונית ריאו, החדשנה, לשמשות קלים ולאוטובוסים עולה על כל מכונית מאותו סוג בכלל חוצרת אחרת מאורכיה ורחבה ומחזימה לבני אוטובוסים מוצקים.

מכוניות המסע ומושא ריאו מלאות מדרישות ההובלה הרקודרים החשובים שהן השינו בחיצאות הגיעה לכל מיל, בחסכנות והשתרנותطمושכת. מוכחים כי יש לאיל ידן להכנין רוחים לכל ענפי ההובלה

בכל מקום, שבו בני אדם משתמשים במכוניות מסע ומושא, הולכות מכוניות ריאו, בראש ונושאיה ברמה את שם הפירמה והסמל המסחרי שלה.

המחירים מד' 300 ל"י ומעלה.



הסוכנים והmphיצים בארץ-ישראל ובעריה-ירדן מורה

חברת ריאו ארץ-ישראל

האחים סקורוחוד, דודין את הולנד

תל-אביב, יפו — ת"א, ממ. 3, ת. ד, 345; טלנרטות 306; REOPAL TELAVIV

היצרנים: חברת מכוניות ריאו, לנסינג, מיש.

REO MOTOR CAR COMPANY LANSING

הלוֹחַ הַיְשָׁן (טל. 052-34030, בני)



* סגבים אלףן מק 2, 1962, מנוע 1600 אחורי טסטו, משופצת.
אלן 052-448876

* גלגלי עץ לענטיקה מתחילה המאה במצב טוב
04-911413
שמעון

כל יום שטוי!
„AMILANO“ בתא
„המרפסת“ בעכו
בזאנו!!!



* אוסטין 35, 1958, יד ראשונה מצובין, ממוסכנייק
מונגרא, המכונית אחורי צבע וטסט. יששכר, טל. 053-25533



* בקלסיקו פרלמנטו הצעה לאחסון מכוניות בהרצליה,
התצלום ממחיש את תנאי המקום.

הלוֹחַ הַיִשְׁנָן

* בראותי שברולט מרטין 1956, העוברת בימים אלה שיפוץ במטרה להעלotta על הכביש עד מרץ 1990.

זכוק לסייע במידע ואו החלפים הבאים:

- א. סמלים (קדמי ואחרוי)
- ב. פגושים קדמי. גרייל קדמי + פנסים איטות קדמיים + ניקלים
- ג. "ציפור" מכסה מניע חדשה
- ד. מנע משופץ (או מידע הינו כדאי לשפץ)
- ה. פנסים אחרים
- ו. ניקלים. גומיה לשמשה אחוריית
- ז. הגה. טבעת צופר - הינו ניתן להשיג
- ח. גיר (רגיל) משופץ - הינו ניתן להשיג
- ט. משאבות בלם, גומיות, ברימים + ספידובדים אורוגניים
- י. מיעע עלי רף מעלה העבודה במחירים סבירים
- יא. מיעע על צבעי רכב מעלה שמחירות סבירים
- יב. דיוווט דלחות (4) חדשות
- יג. מיעע על בתים מלאכה העוסקים ביציפוי ניקל של פריטים דוגמת פגושים וכדומה
- יז. כל מידע או חלפים העשויים לסייע במלאכת הקוזש

גיל קורן, טל. 057-469070

מכוניות למכירה:

1. B.M.W 700 מצב מכני מעולה + חלקים מסוימים מכוניות מפורקות ניירות מופקדים.

2. אוטוביאינקי - ביאנקינה קוונברטבל 64 ניירות מופקדים.

3. אופל אולימפיה קופה 500cc ו-57 מצב טוב ניירות מופקדים.
4. פיזו 403 64 סאן רוף מכני מעולה טסט לשנה.

טל. 614802 19.00

* מהפש מיזע, חלפים וגרוטאות של וקסהול ויירן מהחילות שנות החמישים. אבי, טל. 052-540011

* זוגי לנדר (זזה ליליאנט ספר) 1962, ניירות מופקדים, לפני שיפוץ, \$.500. אריה צפון, טל. 08-574124

* דודושים חלקים לפיזו 203 (לוח שעוניים, מושב אחורי-חלק תחתון ופנסים אחרים), איציק 08-470107, טל. 08-9652596, שרה

* טיטרוואן "טרקטילון אבאנט" 15, שנת 1953, טט נגמר בימים אלה. הרכבת במצב טוב.

וגם חלקים ל"ביבי-פורד". 03-375359, יעקב

* טaab שנת 1969, מנוע פורד 1700, טל. 03-9652596, שרה

* טנדרא פורד אפ-100, טט בתקוף, טל. 08-461273, דורו

