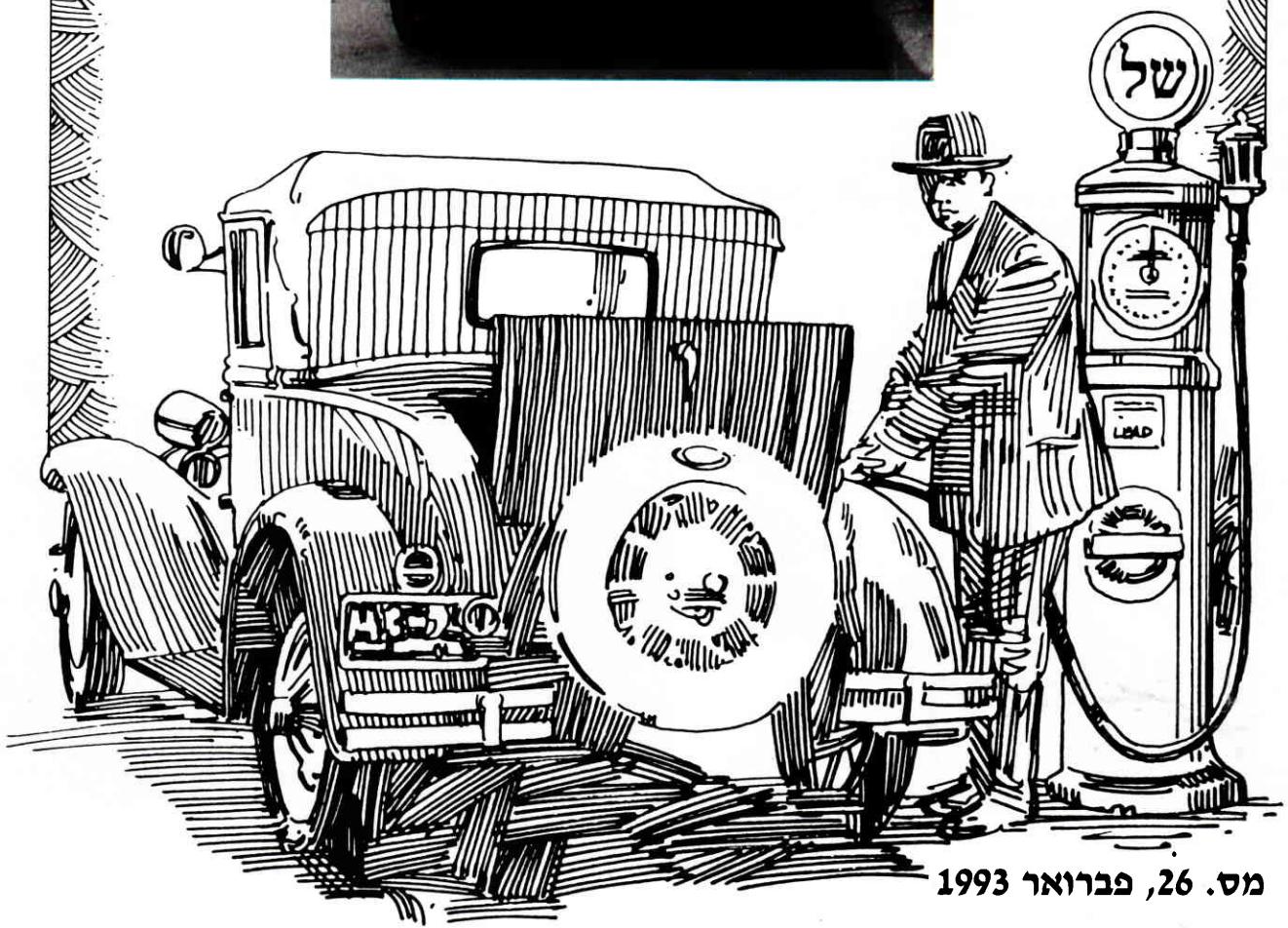


האבטומוביל

בטאון מועדון החמש מوعדון המכוניות הקלסיות



מועדון החמש

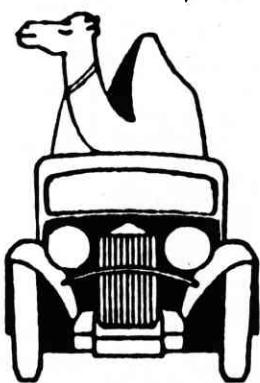
(עמותה)

מועדון המכוניות הקלאסיות בישראל
ת"ד 39960, תל-אביב 61398

נשיא כבוד: ח"כ משה קצב
חברי כבוד: מר אמנון ענבר, מר רפי בן-חור
יושבי ראש קודמים: צבי רכnicz, יוסי בראל, שי אמר

עד המועדון:
ויר', אבי כתריאל
ממונה על פעולות, אבי פדהצור
פרטומי המועדון, בני הspell
גובר המועדון, זמי לוי
יחסים ציבור, רוני מוסקוביץ'
מרכז פעילות בצפון, יואל בארי
חבר ועדי, יורם סילבר
מבקר העמותה, יהונתן פלום
ມזיבר המועדון: אמנון אירמאן
שירות מחשב ורישום חברים: ק.א.ס.
תקורת, טל' 03-300074, פקס.
03-397480
"האבטומוביל", רביעון מועדון ה-5
עורך, בני הspell
מייל', מועדון החמש
דף: אברון הפוקות - רוני מוסקוביץ'

בשער: סוסיתא של יורם מקובר (ר' כתבה)



שנת 1993 כבר נפתחה וועדת המועדון אשר התכנס לאחרונה גיבש נוהלים קפפניים יותר לכינוסים ותցוגות. כל זאת על מנת להעלות את רמת המכוניות המוצגות ולשפר את הארגון והסדר באירועים.

בחודשים האחרונים נוספו למועדונו מספר רב של חברים חדשים חדשים עם ענתיקות נוספות וכיוון מabitת החברים הרשומים בעמותה היא כ-500 וmas. כל הרכב הרשומים הוא מעליה מ-900.

בין החברים החדשניים בולט מספרם של הצערירים ואפילו "נהגים חדשים" בעלי מודעות לרכישת ושיפוץ כלי רכב משנות החמש והששימים. תופעה זו מביאה להעלאת ברמת הבטיחות בהינה של נהגים צעירים אלה ואני מברך על כך.

כידוע מתקרב המועד לאירוע הגדול של המועדון בחול המועד פסח, יום תצוגה במסגרת תערוכת "אוטומוטור 1993". אני מצפה להצטרפות מסיבית של החברים ביום זה.

לאחרונה ניהל חבר מועדון מהיפה התכתבה עם משרד התחבורה בנוגע לייבוא כלי רכב עתיקים ארץ. עדין אין לנו שום חדשות בנושא וכל הממהרים אנו הזהרנו. בדקו ביסודיות לפני נקיטת צעדים כל שם ביבוא רכב מהויל.

אבי כתריאל

במושיאון "אגד"
(ר' עמוד 6)



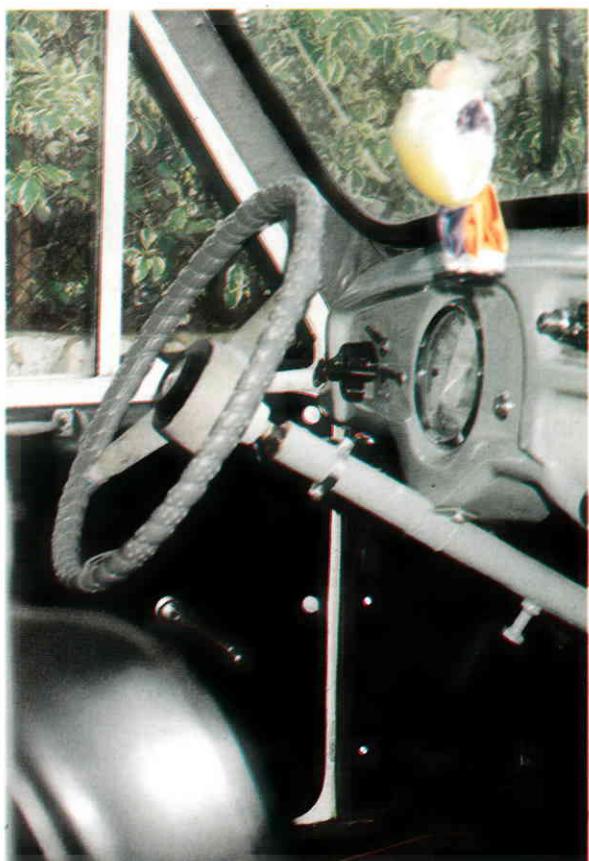
המכונית שלי סוסיתא טנדר 1960 מאט יולם מילובן

לקחתني את הטנدر למושך של חבר ופירקטוי אותו לנMRI. זה לא היה קשה כי מסגרות העץ שמחוברות את הפיברגלס היו רקובות לנMRI. המנוע היה אבוד או השגתי עוד סוציאטה והעברתי ממנה את המנוע (אחרי שיפוץ יסודי, כמובן). צבעתי את השילדיה, שיפצתי את הגיר והצלחתי אפילו להציג מטעם חדש באריזה בבדיקות חלפים.

לאחר שהשילדיה הייתה במצב נסיעה החלה פרשה ארוכה של שיפוץ הגוף. חיפשתי בעל מיקצוע מומחה לפיברגלס וכolumbia נשארו היום ורק בשטח הסירותים למיניהם. יצרתני קשר עם אחד אולס שכabei אי אלו עם הגור והנחהתי את הטנדר בחצר בית המלאכה, בא השותף שלו וורך אותו,עם הגראוטאה לרוחב... הגור כבר לא היה זהה הרגע הכى מביך בכל פרשת השיפוץ. האדם שיצרתי איתו את הקשר והרגיש אחריות והכניס את הטנדר לחצר עד שאמצאו מקום אחר. ואכן מצאתי בית מלאכה ביפו. השלב הראשון היה לבנות מחדש את מסגרת העץ שלאליה מחוברים לוחות מחודש. לאחר עבודות נגורות הרכבה המסגרת הפיברגלס. לאחר מכן עבדות נגורות בהן לשידידה. לוחות פיברגלס שנייתן היה להשתמש בהן הרכבו ואחרים נבנו מחדש. הדלתות היו מעוותות לגמרי אבל בغالל הקושי לבנות חדשות נאלץ בעל המיקצוע לישר את הקימיות ויצאה תוצאה טובה מאד. לוח השעונים שופץ גם הוא ולאחר עבודת איסוף בכל מיני מקומות הרכבו גם אבוריים כגון פנסים אחרים, כתובות, סמלים וכו'. נשתנה גם עבודת ריפוד יסודיית ולאחר שלוש שנים של עבודה עמד הטנדר על הכביש, מוקן ל"יטסט" ראשון מזה 10 שנים. כמובן שהוא עבר את המבחן במכה ראשונה. נסיית הבכורה הייתה לאירוע של המועדון בחיפה והטנדר הקטן והישיש שלו עשה את הדרך בקלות כשהוא מוציא קריאות התפעלות מאנשים שזכרו גם אנשים שלא הכירו את הסוציאטות האלה.

כשעמדתי בשדה, באחד המושבים בדרך, מול 3-4 סוציאטות ישנות לא ידעתו במה לבחור. הגעתו לשם לפני 5 שנים, לאחר שעורן קלין דוחה לי על שדה מלא סוציאטות ואכן הוא צדק. היו שם סטישניים מתוקפת ה"קוביה" עם גרייל מרובה (דגמי 1961-1966) במצב לא רע. מה שמשך את תשומת ליביו יותר, היה הטנדר שעמד שקו באדמה ובתווך שדה קוצים. זו הייתה סוציאטה עם גרייל עגול. כבר ידעתו שזו דגם נדיר ביותר שלא שרד בגלול חולשת המבנה שלו.

לאחר שקניתי את האוטו הייתה בעיה להחלץ אותו משם אולס לאחר עבודה מאומצת של ג'יפ גור וכמה אנשים דוחפים הוציא הרכב מהחצר ונגרר לרמת גן. שם הסתבר שצריך לעשות במכונית עבודות שיפוץ יסודיות.



**לפני היוותה "קובייה" -
סיפורן של הסוציאות
הריאשוניות
מאט יהואי שנער**

**NEW YORK HERALD TRIBUNE
FRIDAY, MAY 8, 1959**



Herald Tribune photo by Ted Kell

ציידים, נלקח מהפורד פריפקט הותיק, וכמוו גם תיבת ההילוכים וההינע הסופי.

במקביל לשיווק בארץ (החל מסוף 1958), מונו מספר סוכנים בארץ"ב ובקנדה והמכונית יוצאה לחו"ל תחת השם "סברה". באביב 1959 התקבל המשלוח הראשון (שכלל 47 "סברה" סטיישן) בטקס רברושים בנירוי יירק, בunctחות הקונסול הישראלי.

ההמשך היה זוהר פחחות - במהרה גילו הלוקוחות כי את הצבע ניתן לקלף בציגוון, שכבות הפיברגלאס היו דקotas במקומות מסוימים ונקרעו לקרטון, הדלתות לא נסגרו כראוי, הסרן האחורי חרק באופן חדש ורצפת העץ נרכבה במחירות. מספר דוד חולנס, או האחראי על מחלקת התכניות: "לאחר חצי שנה הדלתות לא עמדו בכו אחד עם המרכב. הדלתות האחוריות לא הקבילו זו לזו. המכונאים שלנו כבר הכירו את הבעייה, פתחו את הדלתות, ניששו מתחתן לריפוד ומצאו רטיבות, לחות, ולעיותים קרובות עיסה דביקה. העץ נתקב עד היסוד".

בשנת 1961 הוזמן מזcurr קיבוץ גדרמידות לאור התצוגה של פורד, על מנת שיוכל להתרשם מ"פאר התעשייה המקומית", הסוציאת. הסוכן, שרצה להדגים את נוחות הכניסה לכabin, פתח את הדלת לרווחה, והיא נשאה בידו, כששיידי עץ ורקוב מוחברים לצוריה. היהתה זו סוציאת אופיינית, אחת מני רבות.

שנתיים לפני כן, בראשית 1958, הцентр סוחר נמרץ בשם יצחק שוביינסקי לחברת "מוסכים ומכוונות בע"מ". זו הייתה סדנה קטנה בפתח חיפה, שנוהלה מאז הקמתה בשנת 1952) בידי לדיסלאב שנלר, והורכבו בה, בקצב נינוח למדים משוריות תלת-גלאליות בצוין חברת Reliant הבריטית. שוביינסקי הבין את הפוטנציאל הטמון ביצור רכב בארץ, בפרט אם יוכל להבטיח שעיקר העבודה מתבצע כאן ומרבית המכולמים יהיו מתוצרת בחו"ל. הקruk היה נחה - בשנת 1957 עברה רילאיינט למתקני ייצור או שיצורם לא חייב השקעה מסוימת במתקני ייצור או בהכרת כח אדם. הפיברגלאס גם התאים ליצור בהיקף קטן יחסית, של עד כמה מאות יחידות לחודש. שוביינסקי פנה לשותפי הבריטיים, וביקש שיתכנו עבورو רכב ארבעגלגלי בתצורה דומה ככל האפשר לו האנגלית. ברור היה לו כי לא ניתן להסתפק במנועו הד 74 סמ"ק של רילאיינט, והוא בקש מיבואן פורד לארץ, החברה הישראלית למכוניות, ושיספק את יחידות הכוח ויימש כסוכן השיווק והשירות של המכונית החדשה. הצעתו נענתה בחו"ב. לשותפות במפעל, שנקרה מעתה "אוטוקרס", נῆשה גם החברה הישראלית. במרץ 1958 נחנך אלום ההרכבה הסופית החדש, ברחוב יפו, ב العمוד לסוכנות פורד החיפה. ייצור הגופים עתיד היה להתבצע במפעל קrho לשעבר, שם יועברו לאלום ההרכבה, באדיות החמור אלףדר.

עתה היה על שוביינסקי לדלג מעל משוכת הבירוקרטיה שכן משרד התחרובה לא ראה צורך בתמיכה במיסוי למפעל נוסף פרט להה של אילין, שהוקם כבר ב-1951. אופטימי תמיד, הוא הבטיח כי על כל מכונית שתימכר בישראל, ייצא שטיים, ובכך ישיג את מטיב החוץ הנדרש לקניית רכבות מיובאות.

באוגוסט 1958 הגיעו לארץ שני אביהטיפוס של הריג'נט סימן 4. אלו היו מסחריות סגורות קלות שמרכיב הפיברגלאס שלهن הורכב מחמשה חלקים שונים שנתמכו במסגרת עץ וחוברו לשลาดת מתכת מישורית. המנוע, בפח 1172 סמ"ק ובבעל שסתומים

ביותר, בדמות מנועי האנגליה החדשה, ששילבו אמינות מדינה עם מבנה מודרני וקומפקטי. פורד תכננו מנוע בפח 997 סמ"ק עם שסתומים עליים, ושיפרו ללא הכר את תיבת ההילוכים ויחידת ההינע הסופי.

באוקטובר אותה שנה הופיע, לאחר יערכבים רבים, דגם הטנדר, שהתהדר לפי מיטב המסורת של אז, בתא נהג נפרד. גם כאן נתקלו אנשי אוטוקרס בבעיות. מספר האחראי על מחלקות התבניות: "יום אחד הגיע למוסך המרכזי טנדר שלו לדתו סדקה. שיערנו שבשל הרכב השטולל אותו, ותיקנו את השלדה על חשבונו. כשהגיעו הטנדרים השני, השלישי והרביעי, הבנו שיש בסיס לטענות, ואכן נגלה כי השלדה נשדקה בשל עומס הארגז עלייה". ב"סוציאתא 12" טנדר, שהזגה ביוני 1966, מזגו תא הנהג וטא המטען.

עת עבר המפעל בהדרגה לעובדה בסרטן, וקצב הייצור עלה עד ל-80 מכוניות בחודש, כ-35 מתוכן מייעדות יצוא. הצייר הישראלי התרגל לעור המוזר, ואך החל לחבב אותו. כתוב העיתון הבריטי *zoccar A*, שביקר באוטוקרס ב-1963, סיכם כך את רשותיו: "בתוך רכב הסוציאתא איינה, בלשון המעטה, המכונית מהודרת ביותר.... אך היא עשויה היטב את עבודתה הקשה".

המשך בעמ' 10

הסיבה לחולשת העץ, הפגם העיקרי במכוניות אלו, הייתה טמונה בעיקר באחסנותו - את העץ האפריקאי המפורסם בו השתמשו הבריטים החלף עץ שיובא מטורקיה בכמות גדולה וuber אחסנה ממושכת במתקני "העוגן" שבANEL חיפה או באוויר הפתוח, ללא הגנה מפני מפגעי המלח וחולות.

השלוח הראשון לאלה"ב הוחזר כולם לארץ תוך זמן קצר, והם נמכר למכוניות מסחריות. שיפורים לא איחרו לבוא: קוטר הבלמים הוגדל, הקפיצים האחוריים עברו כמו שינויים - לטובות עצומותיהם של הנוסעים, שיטת הצבעה ואופן מריחת הפיברגלאס על התכניות שככלו, הותקנו חולנות חזזה ורחביים והגמר הפך דייקני יותר. בקץ 1959 הוחל ביצור השירות בארץ אך מרבית החלקים עדיין יבואו מאנגליה. אנשי רילאיינט הבינו שבנייה-רצזו הרבה מבן טיפוליהם. כתוב מנהל המכירות לשוביינסקי, באוקטובר 1959: "גם בצורתה הנוכחית מתאימה השלדה מאוד למכונית ספרט. למעשה, למושב, מבוזבות השלדה כרכב מסחרי... אני עצמי נהגתי באב טיפוס כמה מאות מיל... לא הייתה כל בעיה לנסוע במכירות קבועה של 125-115 קמ"ש למשךימים ארוכים על כבישים טובים".

בסוף 1959 עמד קצב הייצור על 15 מכוניות לחודש. עד למועד זה יוצרו 170 מכוניות, מרביתן ליצוא. משנוכחו מנהלי המפעל לדעת כי ישועתם לא תצמה מאלה"ב דזוקא, החלו ביצוא גם למדינות מפותחות. סברות נשלחו למקסיקו, אורוגוואי, אטיפיפה ומדינות אפריקניות אחרות, ואפילו לאירן.

רכב, שנמכר עד אז בארץ כריגנט 4, הועתק בדצמבר שם עבר גאה, הלא הוא הסוציאתא. זאת לאחר תחרות פומבית בה זכה עמיקם שוב.

בקץ 1960 זכתה הסוציאתא לשיפור המכני המשמעותי



הסוציאתא מוצגת בארץ"ב

יש עוד חוץ מטבח... מאת בני הטפל

הגלيون המיעוד של "אוטו" העלה לפניו ובגדול את המזיאון בתפן. המכטבים למערכת שפורהשו בಗליון העוקב הרוא שהרבה קוראים צמאים למידע על ענטיקות.

אולס לצד תפן ישנס עוד אוסףים של כלי רכב היסטוריים המנוחלים על ידי גופים המעוניינים לשמר את המורשת שלהם. נטרץ כאן בשני הגופים הגדולים והם משטרת ישראל ו"אגד".

מזיאון אנד

המוזיאון של קוואופרטיב אנד מוכך כבר לרבים מאיתנו. האוטובוסים של המזיאון מלאוים כמעט בקביעות את ארווי המועדון ומנהל המזיאון, נח סלוצקי היט חבר המועדון.

הוזדמנו שם לאחרונה לרוגל ביקרו בארץ של ההולנדי יונס ניוהוף. הוא חבר באגודה חובבי אוטובוסים בהולנד וחוקר במיוחד את תולדות המפעל ההולנדי להרכבת אוטובוסים "וורהול". בשנת 1969-70 הציגידה אנד במלعلا מהאה ייחדות אלה שכנו כאן "הולנדיות" והוא אחד הדוגמים המבואים המוצלחים יותר שבשירות הקוואופרטיב. לروع המזל המפעל נשרף ונסגר zunן קצר לאחר מכן וההולנדיות שרדזו בארץ (כ- 15 ייחדות עדין במצב נסעה באגד-מתוון שתיים במזיאון) הין האחרונות בשירות פועל.

או יונס הגיע, זכה לשיתוף פעולה יוצא מן הכלל מנה סלוצקי, צילם כל אוטובוס מכל זווית אפשרית והעתיק מספרי הרכב.

המזיאון עצמו בשלבי התפתחות רצופה. הדמיון למזיאונים דומים בעולם הולך ורב במיחוד באיכות הצגת הדברים. כך למשל עומד שם אוטובוס בשלבי שיפוץ וכן נוספו בובות תצוגה ליד מספר הגאים. באמת כל הכבוד. מקום מהנה שפותח כל שבת בבוקר. המיקום הוא באיזור התעשייה בחולון, הכניסה חופשית כולל הקפה, חוברת ההסביר והחידון.



כמו בחו"ל: אוטובוס מוצג בתהיליך שיפוצו



כמו בחו"ל: בובות באוטובוסים



כמו בחו"ל: אוטובוס מוצג בתהיליך שיפוצו

בית מורשת משטרת ישראל (מוזיאון המשטרה).



ויליס ופורד

חסרים מספר כלי רכב מעוניינים ששרתו את המשטרה ושמור הגבול. אחד הבולטים בחסרון הוא לנדרובר. המוזיאון עצמו קיים כבר 6 שנים והוא ניזון מהתהבותם ומוסרותם של שניים: ניצב (גימ.) זאב רם אשר הגה, יוזם, דחף ונגרר את המשטרה להקמת בית המורשת. מי שמשקיע את נשמו עבשיה ובסביבה היומיומי הינו רפיק אפי יניב שהוא מזה 5 ובמאבק היומיומי הינו רפיק אפי יניב שהוא מזה 5 שנים מפקדו של בית המורשת. אפי, בנוסף להיותו יסודי וקפדן, תכונות חשובות לניהול המוזיאון, היו אחד מספנוי הדגמים הגדולים בארץ ורבים מאייתנו ראו אותו במפגשי המועדון מצולם כלי רכב מכל זווית אפשרית.

ביהוט המוזיאון חלק מערכת משטרתית מבעית הוא פותוח לקהל בשלב זה רק יום אחד בשנה, ביום העצמאות. יחד עם זאת ניתן לבקר בו במסגרת הקבוצתית לאחר תיואום מראש עם בית הספר הארצי של המשטרה.



במוזיאון המשטרה לארק וקונטסה

האתר נמצא בתחום בית הספר הארצי של המשטרה בקריית אתא ("ספרעם"). כל בית הספר הוא פינת חמד שנircrat בה הדאגה לנוף ולהזות החיצונית. מרכז בית הספר הוא בנין טיגרט שמור ומשופץ, מאותם בניין ענק שבנו הבריטים בשנות השלושים על פי תכנון של קצין אנגלי בשם טיגרט.

לצד הבניין נבנו האנגלים אוירונות סוסים מסוגנת וכיום שוכן בה בית המורשת שהוא למעשה מעשה המוזיאון של המשטרה. קיימים שם אוסף ענק של מוצגים על תולדות המשטרה ופעילותה. האוסף כולל 25 חדרים ופינות תצוגה ומכלול דברים נעימים פחות, כמו אוזיקים וכלי נשק ו נעימים הרבה יותר כמו כלי רכב.

ואכן נושא התחרורה תופס מקום מיוחד. קיימים שם אוסף תצלומים גדול של כלי רכב ששרתו את המשטרה והתמונה של הפורד סטיישן 1949 תמחיש את העניין.

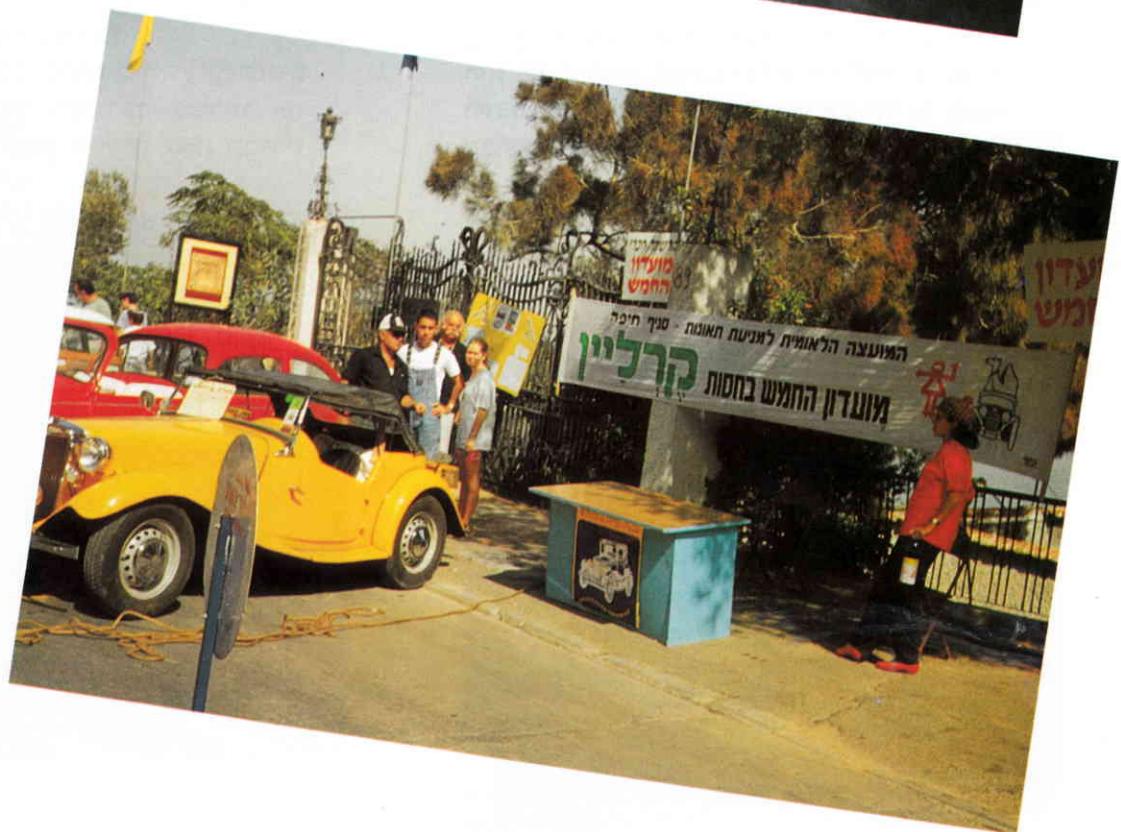
גולת הכותרות היא כMOVED האוסף של כלי הרכב האמייתיים המוצג מחוץ למבנה. שורה ארוכה של ניידות, מוגנות על ידי סככה ובמה קונטסה, לארק, אסקורטים, קורטינה ואפילו סיירה התנהלה לה כבר. כלי רכב אחרים הם טנדר פורד אף 100 ("צווחק"), ויליסים, נגמ"שים ואפילו "אל וליד", נגמ"ש תוצרת מצרים שנפל שלב בששת הימים ושרת נאמנה את משמר הגבול.



מהתמנות של בית המורשת של המשטרה: פורד סטיישן 1949

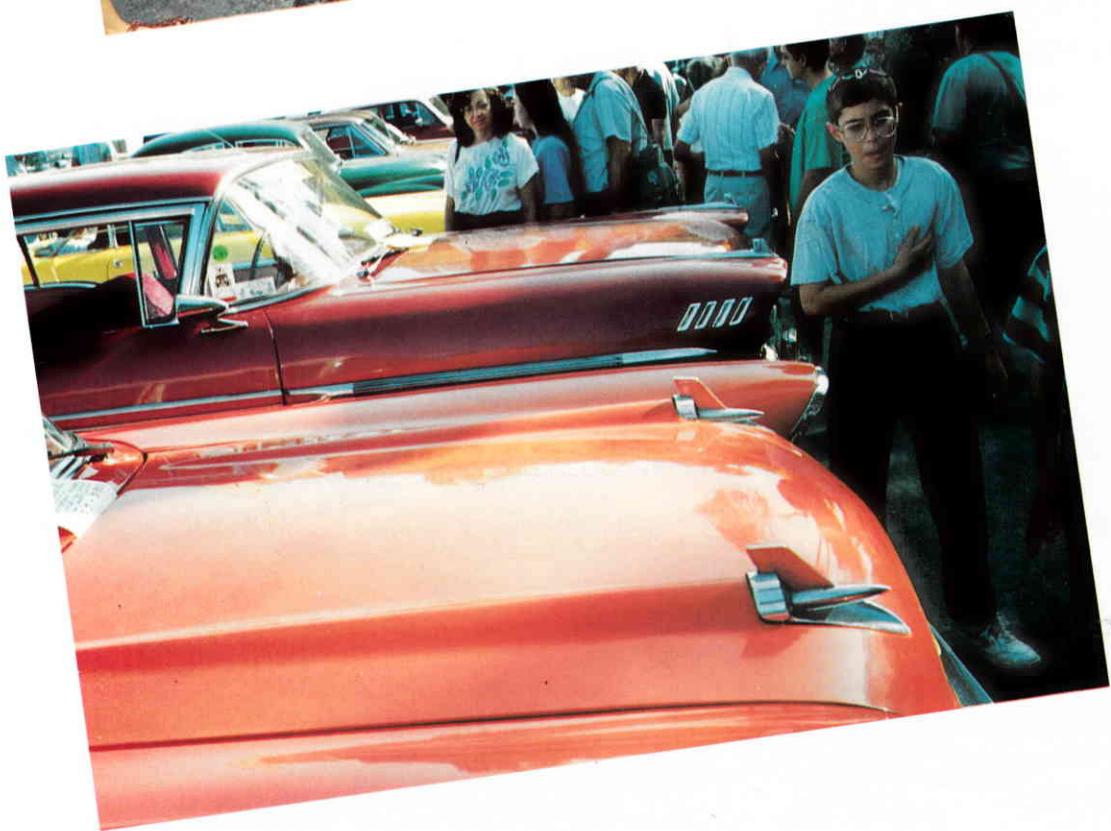
יום תצוגה ב...

יום התצוגה של חול ה
בחיפה. הנוף הייפה והמקו
לעתירות ענתיקות.



צילומיט: אבי כתריאל ווסף טובי

ד סוכות התקיים הפעם
המרוחץ יצרו תפוארה נאה

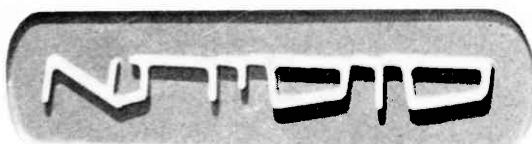




לדיסלב שנלר הנראה כאן ליד ההגה של הסברה, לא כל כך ידוע כמו שותפו יצחק שוביינסקי אך הוא הוא אשר ייסד את אוטוקרס. ההתחלה הייתה בתחלת שנות החמישים כאשר ממשלתו עודדה לייצר כאן כל דבר כמעט ולא משנה מה יהיה הערך הכלכלי. כך בא לנו מפעל למכוניות אמריקאיות (קייזר-פררייזר), מפעל לאופניים (צבי), ובמפרץ חיפה כמ' בית מלאכה בשם "מוסכים ומכוונות". לדיסלב שנלר היה איש עסקים ותיק בחיפה והרעין שלו היה להרכיב כאן מכוניות קטנות למשולח וחולקה מסוג רליאנט. אלה היו רכבים פשוטים מאד, תלת גלגליים והם הרכיבו משילדה פשוטה, מנוע של אופנוע ותא נהג ממתכת ולאחר מכן מפיברגלס. שוביינסקי נכנס עימם לשותפות בסוף שנות החמישים וזכה לייצור מכוניות ארבע דלתות. בשנות הששים פרש שנלר מהשותפות. הוא נפטר לפני מספר שנים. חלוץ בתעשייה הרכב בארץ.

بني הספל

בסך-הכל יוצרו קצת למעלה מ-1250 יחידות מדגם זה, מתוכן כ-600 יצוא. רוב המכוניות התפרקו בשלב זה או אחר, וסיימו את חייהם כהון אוכלות עש ופטריות, אך ארבע מהן שרדו. ציון מיוחד ראויות הסטיישן '61' שברשות אספן אמריקאי בשם ניק ריינהורט, השודק כבר מספר שנים על שיפוץ מכבי ומדוקד, בסיעו ישראלי, והטנدر '61' של יורם מקובר, אחד מ-7 בלבד במסוגו, שרד באופן מפלייא. בנוסף לפיתוחו "סבירה ספורט"anganlia, לשיפורה והתאמתה לצור סדרתי בארץ, תכננו בתחילת 1961 מהנדסי רילאיינט, בשיתוף פעולה עם צוות ישראלי סוציאתא משופרת שהילבה מרכב פיברגלאס העשו מקשה אחת ונתקמן במסגרות מתכת (בשיטה ישראלית מקורית, שפותחה בטכניון) ושלדה רחבה, חזקה ויציבה יותר, זאת בנוסף לשורת שינויים קוסמטיים ומכניים. המכונית הוצאה למכרה החל מחודש ספטמבר, זוכתה להצלחה עצומה ולכינוי "קוביה", אבל זה כבר סיפור אחר.



מכונית לכל החיים !

מאת יהנן מיינרט



ושוב - "מתי תקנה לך סוף-סוף מכונית חדשה ?" ואני בשלי - "מה יש לכם - היא לא נסעת ?" וכשפעם התהמם המנווע בדרכן לשדה-בוקר והתברר שפָס המתייהה של הרצעעה נשבר, לऋתני בול-עץ ובאזור פטיש הכנסתי אותו בין הדינמו והבלוק - ויאלה - המשכנו לשדה-בוקר. ובכלל - חוותות הטוילם בכל הארץ עם האוהל והילדים מהחומרן המושלב ועד רأس מוחמד שבkaza חצי האי סייני היו משחו-משחו, בנוסף לתגבות האנשים בדרכם שככלנו מכירים.

בכל, מה מעניין במכונית חדשה שבה אנו מסתכלים על השעון בשעת הייצאה ויודעים متى נגיע, וכל הדרך שעומם אחד גדול ! לנו הרבה יותר מעניין ! כל החושים דרוכים יחד איתנו בנסיעה; יש להריח ולהקשיב אם הכל בסדר וmdi פעם יורדים לחזק אישוחו בורג. מגעים 10 דקות מאוחר יותר, אבל תמיד מגעים !

באחת הנסיעות נתקענו, אך במהרה התברר שמד-הדלק זיף, מלאנו דלק ונסענו הלאה. בפעם אחרת כבה המנווע ברמזו של קרייט-חיים והסטרטר מת. הוציאנו את המנוала, חצית סיבוב ונכנסים להמשיך בנסיעה, לא לפני שכל הקהל מסביב בא לראות את האטרקציה.

16 שנים שימושו אונטו הוקס hol כמכונית בלעדית ובשנת 1976 החלטנו לנKENOT מוכנית חדשה לצרכי המשפחה כולה, כי גם הילדים כבר החלו להנוג. נכו ! מוכנית חדשה עם חידושים הטכניים של אותן שנים, ריפוד חדש ואפלו רדיו...רגע, לשם מה רדיו ? איך אוכל להקשיב לקולות המיטה כשםחו לא בסדר ? היום יש לנו שתי מוכניות - האחת "החדש" שקנינו והשנייה המכונית האמיתית עם הריח הטוב של הריפוד והותיק והמורר ולא ריחות הנילון ושאר חומרי האקריל והויניל למיניהם. והיום - בשבתו וחגיגים אנו יוצאים עם הוקס hol 12 מודל 1947 בשעה 7:00 בבוקר לטויל לפניו שעם ישראל מתעורר וויזר לנו את פקקי-התונעה, נהנים מכל קילומטר, ואם חולפת מוכנית או שתים - אף זוכים למבטי התפעלות ואמריות כגון: "כל הבוד !"

"אתה והגרוטאה הזקנה שלו" - לועגים מדי פעם אחדים ממני. זקנה - נכון ! אבל גראוטאה ... ? ולא רק המכונית מזדקנת - אםLK קחת בחשבון שהרכב הראשון שקניתי בימי חייו בשנת 1961 אמנס היה משומש, הרי ביום הוא חבר כבוד במועדון ה-5 ואז אני מרגניש שאיפה שהוא עברו גם עלי "מספר שנים" ...

יצאתי לחצר, הסטטי את וילון הברונזה מן הסככה, הורדתי את כסויי הבד מהווקס hol 12 מודל 47 שלו ושקעת בזכרונות. כבר אז אמרו לי מדי פעם: "אל תקנה אף פעם רכב משומש". רצתה ה"מזל" ועמדו לרשותי 2200 לירות בלבד, שבזערותן הבאתית את המכונית מגשר מכירות בירושלים הביתה למושב ניר-בנימ.

מאז יצא לנו להשתתף באירועים רבים, החל בליווי בני משפחה וחברים בדרכם האחרונה, ולהבדיל - הבאת בתנו העזירה לחתונה כשהיא וחתנה ישבבים נאים בוקס hol המקוסט בבלוניים תכלת-לבן והבן הבכור, כנגג לבוש בסגנון הימים ההם וכל קהל המוזמנים מריע ל"גראוטאה" !!!



המכונית נגנבה

הרכב בתמונה, מסוג וויליס מסחרי מס' 350-22 משנת 1948, היה שייך לתושב נתניה שנפטר לאחרונה. הרכב נגנב מאייזור התעשייה בתתניה לפני כשנה וכעת מנסה בנו לאטור את הרכב. כל הניסיונות למצואו עד כה עלו בתוהו, וכעת פנה אלינו הבן בבקשת לנסota ולסייע לו. כל הידע פרטם על הרכב מתקבש לנסota אל דרום 04-759222 או אל אילן 25312-053 או אל מועדון החמש ויבוא על שכרו.

ארץ הקודש מנקודת מבט העתיקות המיוצרות היא הודה. המדיניות של הממשלה הייתה להמשיך וליצור שנים רבות את אותו דגם וכך לחסוך בחALKI חילוף. הפשטות של הדגמים גרמה לתעשייה נרחבת של חלפים המסייעים לאשפנס באירופה (למשל בנויות מרכבי מורייס מיינור ברשיי לכהה).

המכונית הנפוצה ביותר בהודו היא "אמבසדור" מתוצרת "הינדוסטן". זהה בעצם מורייס אוקספורד 1954. עשרות אף ממכוניות אלה מיוצרות מדי שנה ולאחרונה נראה ראש ממשלה הודי יוצא מזוק אחת כואת בדרכו לפולמנט. אגב, לאחרונה הן החלו להשלח לאנגליה ובתוכן מעין יפני חדיש...

החל משנת 1984 מיוצרת במפעל הиндוסטן מכונית "חדשנה" בשם "קונטסה". למרות השם מעורר האסוציאציות זהה בעצם ווקסהול ויקטור 1972... חברת "פרמייר" היהודית מייצרת את הפיאט 1100 וקוראת לה "פדייני". לצדיה מיוצרת הפיאט 124 בשם "פרמייר" 118.

מפעל "מהינדרה" מייצר את הג'יפ CJ3, זה עם תא המטען המוגבה.

המכונית החדשה היחידה המיוצרת בהודו היא ה"מארוטי 800" שזו סוזוקי אלטו קטנה. אין יותר אחר בעולם בו מייצרים מטניות כאלה והוא דרום אמריקה. מלכתחילה האנרגו-יסיטו היא הפורד פלקון מדגמי 1963-1960 אשר מיוצרת ברכבות עשרות שנים במפעל פורד של ארגנטינה, בדגם סלון וסטיישן. עוד מיוצרת בברזיל, עד היום האופל Kadett של תחילת שנות השבעים, תחת השם "שברולט



הודו: אמברדור 1992 (מווליס משנות החמשים)

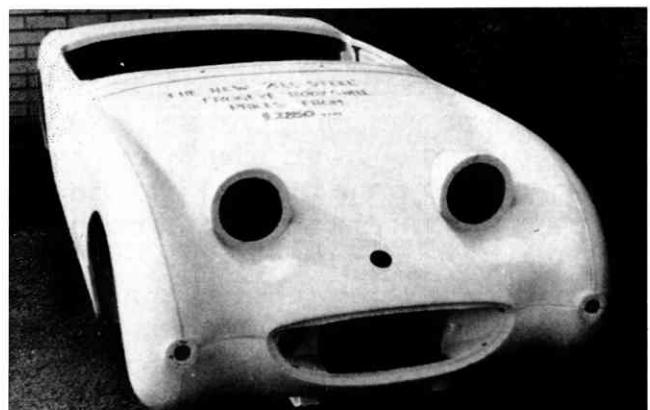


הודו: פדייני 1992 (פיאט 1100)

ענטיקות המיוצרות היום

מאת בני הספל

מאמר ב"פרויקטיל קלסיק" מחודש דצמבר (Build or Reshell?) מעלה את הסוגיה של שיקום מרכב או



מיוצר כיום באנגליה: גוף לאוסטין היילי ספרייט

קיינית מרכב חדש לעתיקה ובעיקר מדובר במכוניות ספורט אנגליות, להן בונים באנגליה מרכבי מתקתק חדשים.

אם יש לך א.ג.י., אוסטין ספרייט, מורייס מיינור או טריומף טיראר ועוד כמה מרששים מיותרים, אתה יכול להסידר את הגוף הישן מהשילדתו ולהלביש עליו BODY חדש ונוצץ מהאריזה. יצנים באנגליה, ארה"ב ואפילו סרי נקה מייצרים גופים כאלה.

ישנה קבוצה נוספת של עתיקות אשר גם להן אין בעיה להשיג מרכיבים מהטיפול הפשטה שמייצרים אותן ברציפות עד היום, או יצרו אותן עד לפני זמן קצר. היצור הזה נעשה על ידי היצרן המקורי או על ידי יצנים מדיניות העולם השלישי שקנו בזמנו את אמצעי היצור.

ניבור על קטלוג 1992 כדי להתעדכן על מה שקרה עכשו וכן על קטלוג 1987 כדי לראות מה נמתה עד לפני זמן לא רב. יש לציין שהשינויים בחמש השנים האחרונות היו רבים ושתית תופעות ממשמעות הורידו מהיצור מספר מכוניות: האחת הן התקנות על פליטת גזים רעלים (החויה להתקין קטליוטו). הקורבן הבולט ביותר בקטעה זהה היא הדה שוייצורה הופסק לפני מעלה משנה.

תופעה שנייה היא התפרקות הגוף המזרחי אשר גרמה להעלאות מספר דגמים מעוניינים שלא מצטערים עליהם כמו הטרונט ושכנן מצטערים עליהם כמו הפיאט 600 אשר יוצרה ביגוסלביה עד לפני זמן לא רב.

לא רחוק משם בתורכיה מיוצרת ה...קורטינה, על ידי מפעל אוטוסאן. ונשים בקוריוו. גם הפנים מייצרים דגס אנרכונייסטי. חברות מיצובישי מייצרת את הג'יפ פאג'רו החדש והחדש. אולס לצידו מיוצר ה"ג'יפ". כן ממש בשם המקורי אשר מיצובישי מחזיקה בו ברישון. זהו ה-CJ-3. אז מתי נראה מבחן השוואתי ביטח ובין עמיתו הרודדי?



קורטינה תורכית מודל 92 (אנדול)



פורד פלקון מארגנטינה. שמרה על השם.



ביון (МИツוביishi)

שבאט". ואיך לא נשכח את מקסיקו בה מיוצרת החיפושית עד היום המneau הוא של 1600 סמ"ק אך הרכב הוא אותו רכב והביקוש לו, לא יאמן, עולה. ונעבור לאירופה: אז בשבדיה מיוצרת ה "יולו 240" שבגלולה הראשון עלתה לכਬיש ב-1967. ניתן לרכוש אותה בדגמי סלון וסטיישן ובמוצע 2000 סמ"ק או דיזל 2400 סמ"ק.

באנגליה הענינים היו תמיד מסובכים. אז לצד הרפליקות והבנייה לאשפנסים שצינו בתחילת הכתובת, לא נוכל להתעלם משקיעתה של דמונטיית האנגלית, "רולס-רויס" פנטום 6 שבגלולה הקודם, פנטום 5, עלה על הכביש בסוף לפניו לעלה מר-30 שנה. וזה הילטה הROLS הימי מפוארת, היחידה שנראתה כמו רכב משנות השלישי שלושים עם רדיטור ענק ומרכיב ארוך וכנפיים...

מה שכן נשאר מאותה תקופה היא המיני השובבה שמשיכה להמכר בהצלחה לא מבוטלת וכן, לא שכךנו, המורן בת האלומות שהשינוי החיצוני האחרון בוצע בה אי שם בשנות הארבעים...

הגוש הקומונייסטי ייצר במשך שנים רבות מכוניות הראויות לפח והבולטת בהן אפילו לא יוצרה מפה... זהה הטריבנט שלפני כשנה הופסק ייצורו במזורה גרמניה (לשביר) לאחר כ-30 שנים ייצור. גוף ממשהו בין נייר ועץ, מנוע 2 פעימות לא רע, ידית הילוכים תקועה בלוח השעונים (כמו זה שוו) ותצרות של קבריאלה, דו דלתית וסטיישן קטן. היום אין כמעט מזור של גוטואות-שות-אפס בחונגריה ורכב אספנות בגרמניה המערבית. אני מניה שבסוף יש לה סיוכו לא רע להיות רכב אספנת.

בגוסטוליה יוצרה עד 5-1984 הפיאט 600. ביום הם מסתפקים בדגמי פיאט 128. הפיאט 124 מיוצרת בכמה וכמה מפעלים במזרח אירופה ובראשם חבר העמים. עד לאחרונה יוצרו בברזיל לשעבר מספר דגמים אנרכונייסטים כמו ZAZ שדומה לנ.א.ס.יו פרינס 1200.



מצא את ההבדלים: ג'יפ CJ בהודו (מהינדרה)

毛主席 מזכירות המועדון -

מאת אמנון אירמאי

חברים רבים פונים למזכיר המועדון לבירורים שונים בנושאי חברות, הרשמה, קבלת דואר ועוד. מצאתי לכן לרכו כאן מספר תשובה שעשויה לעניין חברים שטרם פנו.

אלינו את התשלומים מייד עם תום תקופת חברותכם לפי הנדרש בטופס החידוש. גם אם לא קיבלתם טופס כזה במועדן (לפי הרשות בבדיקה הדואר על המעטפה) תוכלו לשלח אלינו המחאה על סכום דמי החבר לשנה בצויר פרטיים אישיים ונחיש חברותכם ללא דוחיו.

האזור, חבר שאינו מחדש חברותו בזמן אינו מקבל את כל דברי הדואר ואין זכאי להשתתף בפעילויות המועדון.

7. **כרטיסי חבר חדשים (צבעוניים)** לשנת 1993 נמצאים כתוב בהכנה וישלחו לכל חברי המועדון בשבועות הקרובים. מי שטרם קיבל אישור חברות זמני וצריך אותו בדחיפות לקבלת ההנחות בביות הרכב, מתבקש לפנות מייד למזכיר המועדון.

אמנון אירמאי - מזכיר המועדון

מסודות מחשב המועדון מאת אמנון אירמאי - מזכיר המועדון

מועדון החמש, שנוסף למעשה עוד באוקטובר 1984 למי שלא זכר (יותר מחצי שנה לפני sisod בחודש מאי 1985), עשה דרך ארכאה בתחום רישום חברות: מערכת רישום ידנית וטופסים מצולמים במכונת צילום למערכת מחשב מעודכנת (בדרך-כלל) ומKİפה. עד סוף 1992 נרשמו למועדון החמש מאות היוסדים 716 חברות, וחלקים הגדל עדיין חבר במועדון גם היום. בסוף דצמבר 1992 עומד המועדון עם כ-420 חברות (רשימת תפוצה כוללת של כמעט 500), מתוכם 12 נשים בלבד, 7 חברות-אשפנסים בחו"ל ו-750 מכוניות (של מזיאנו אגד) ורשומים אצלנו וגם רכב משא ומשחררי קלנסי ועתיק.

750 מכוניות רשומות, קשה להאמין, אבל אכן מועדון המכוניות הגדול בישראל (כממועדון החברים). עד היום נקלטו במאגר מכוניות החברים מעל 1,000 מכוניות, אולי אנו מתייחסים רק לאלה שעדיין משלימים מכוניות גדול (למעט, אולי, ביחס לארה"ב). אפילו בסוריה כבר נוסדו מועדוני מכוניות ישנות ועתיקות (לפי סוכנות רוטר בדמשק), המקווים לארגן תחרות מזרחית-תיכונית ביןלאומית במתכונת התחרות הסורית-לבנונית-ירדנית שנפסקה לפני 20 שנה (אולי מתוך רצון לשתחן איתנו פעולה בעתיד הקרוב...).

אצלנו בימיים טובלו למצוא מכוניות מ-70 יקרים (חלקים כבר אינם קיימים), כשהנפוץ מכלום הוא (איך לא !!!):

1. כתובות המועדון לכל התקשרות, בירור, טפסי הרשמה וחומר לפרסום (כתבות, מודעות וכד') היא:

**מועדון החמש
ת"ז 39960
טל אביב 8.61398.**

2. שמו לב לשעות החדשות של המענה הטלפוני ולשירות הפקסימיליה:
**טלפון 03-300074 (בין השעות 9:00 - 21:30)
פקסימיליה 03-397480 (24 שעות ביממה)**

3. חברים שלא קיבלו את חוברת "הაבטומוביל" מס' 24 (יוני 1992) או גליון מס' 25 (אוקטובר 1992) מתבקשים לפנות טלפונית או במכtab אל המועדון. עקב תקלות בהפעלה האחורונה לא נשלח חומר למספר חברים.

4. חבר שאינו מקבל דואר מהמועדון באמצעות שוטר (לפחות אחת לחודש-חודשיים) מתבקש ליצור קשר בדחיפות עם המזכיר לבירור הנושא. לדייעתכם, רשות הדואר מחזירה אלינו לעתים קרובות דברי-דואר מכתובות לא נכונות או לא מעודכנות גם כאשר אתם מסתרם כתובת נכונה. בכל מקרה כזה נערך בירור על ידינו, אך לעתים התהילה ארוך.

5. שמו לב שתיבת הדואר שלכם גדולה מספיק עבור חוברת האבטומוביל, מסומנת כראוי וסגורה מפני ילדים שגונבים לעתים את החברות.

6. כל מי שקיבל לאחרונה או שקיבל בקורס טופס חידושים חברות או עדכון פרטיים בצדע יורוק מתבקש למלאו במידזיק ולהחוירו אליו ללא דיחוי (במיעטה המבוילת המצורפת לטופס). עדכון הפרטים חשוב לנו ומסייע למועדון לחסוך הוצאות מיותרות. יש להקפיד על רישום פרטי המכוניות לפי הרשות ברשיות כל-הרכב לרבות מספר רישיוני וצבע המכונית. דבר זה יסייע לנו גם באירועים ובतוצאות להכנות אישורי כניסה מראש.

7. **חידושים חברות:** חברים רבים לא מחדשים את חברותם בזמן וגורמים למועדון הוצאות מיותרות בטיפול בגביית דמי-החבר. أنا מכם, הקפידו לשלחו

פורד Um 95 מכוניות.

הבאיםஅחוּם (לפי סדר יורד):

57 מכוניות	Chevrolet	שברולט
52 מכוניות	Morris	מוריס
51 מכוניות	Willys	ויליס
45 מכוניות	Mercedes	מרצדס
32 מכוניות	Peugeot	פיאט
30 מכוניות	Volkswagen	פולקסווגן

במועדון רשומות:

3 מכוניות משנות ה-20,

35 מכוניות משנות ה-30,

110 מכוניות משנות ה-40,

יוטר מ-200 מכוניות משנות ה-50.

בכל הנתונים הללו וברבים אחרים, החשוב הוא שנקבל מכם, החברים, את המידע הנכון והמלא ביותר. זאת על מנת שניתן יהיה להתבסס על רישומינו כאשר פנוים אל המועדון לקבלת סיוע מכל סוג שהוא, ובודאי כאשר מבקשים להיעזר במכוניות חברי המועדון לארועים מיוחדים, לתצוגות ולכל פעולה המשרתת את מטרות המועדון, ובראשן את שימור הרכב הקלסי ואת פיתוח המודעות להיסטוריה המוטורית בארץ.

לוח היין

מוריס מינור 1000 - מסחרי דו-שימוש, 5 ספינות, יש חמשית, יהודית, מצב מכני טוב מאד. דריש טיפול פחחות, למ비ינים. אליו 252476-04 בערב.

פורשה 914 - מהפץ מושך שמתokin מכוניות מסווג "פורשה" 914 שנת יצור 1973. מחפש חלקים לפורשה 914. יהושע פלנר, 053-3355581

פורד אנגליה 69 מנוע 1000 מצב חיצוני טוב מאד. עורך 03-5406248

וספה 400 שנת 61, טסט לחצי שנה. ניר 03-5287124

אונפנוו Rudge-Ulster מודל 1936. אלפא-רומיאו - מעוניין בקשר עם חברים בעלי אלפא-רומיאו. אני משפח אלפא-רומיאו גולייטה 1965 ID זוקק ליעוץ והדרכה בנושאים שונים. חיים גולן בערב 057-518710



מסרשמידט TG-500 שנת 1959, יחידי בישראל. מנוע 500 סמ"ק, 2 פעימות, מהירות מרבית 125 קמ"ש, במצב טוב + טסט. המכונית יוצרה ע"י מפעל המטוסים מסרשמידט לאחר מלחמת העולם השנייה, מחלקים שנותרו מקו הייצור של מטוס הקרב הגרמני. איתן 03-472542. (ראה תמונה).



גיפ וויליס 57 מצב מכני וחיצוני מעולה. חרוטם מוגבה, לאחר אוברול כללי + גג פיברגלס. גיל 03-5244482. (ראה תמונה).



שברולט פליטליין קופה 1949, 4 דלתות, לאחר שיפוץ המרכב + צבע.

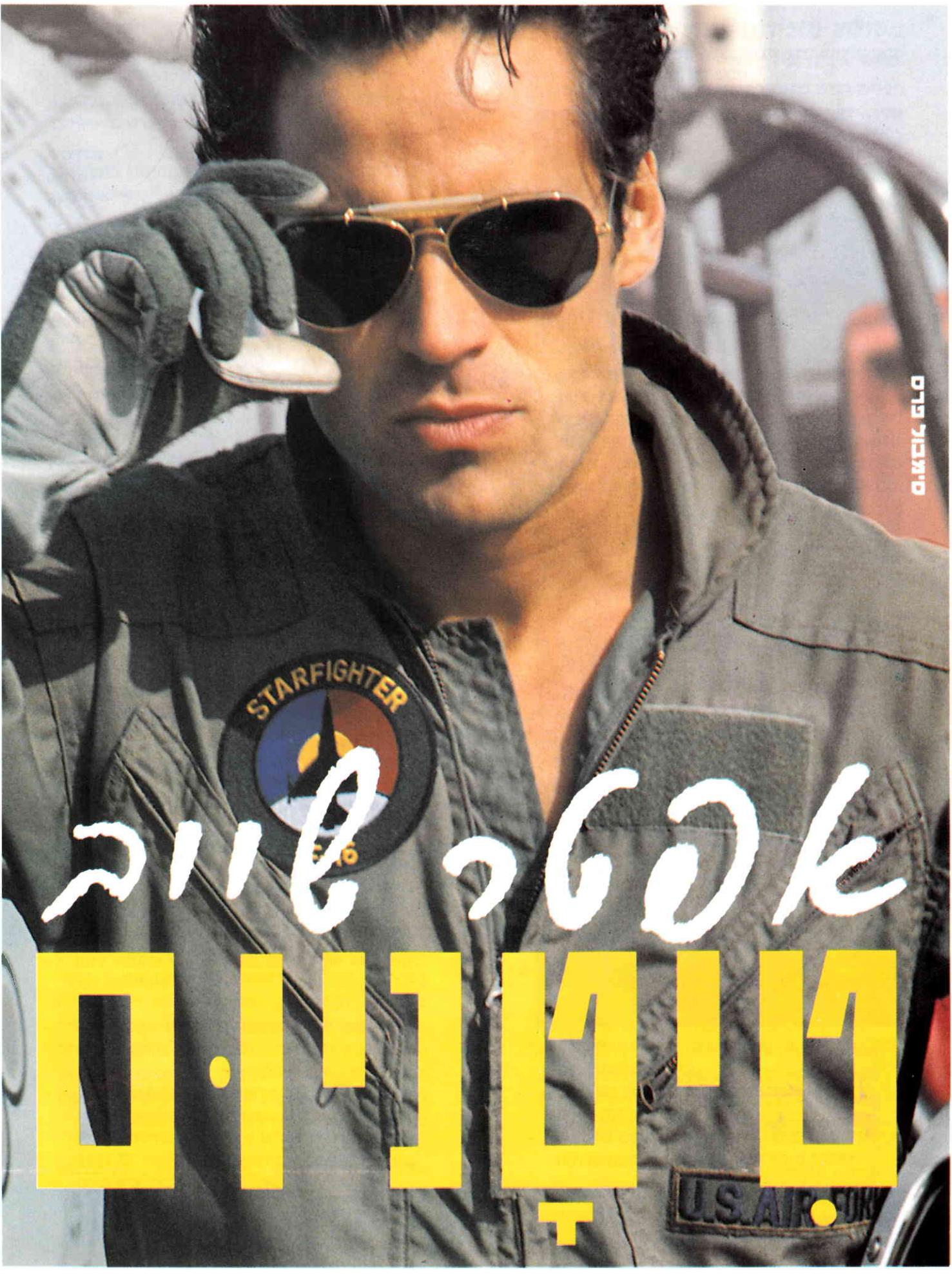
גיפ 1947 פתוח, מנוע מקורי פורד.

פיאט 500 שנת 1966.

שברולט טנدر "אפאש" 1964 יפהפה, אוטומטי + הגה ומעצורי כוח, ארגז טקסס עתיק משופץ.

שברולט ביסקיין 1958, לפני שיפוץ, פוטנציאל מעולה. אבטום 07-376289.

טריומף הרולד 65, כולל טסט, מצב טוב מאד, גג נתיק. נחום-02; 03-6423852; דוד-



D.M.C. GLO

2116 260k
D.I.J.D.I.L



U.S.A.F.