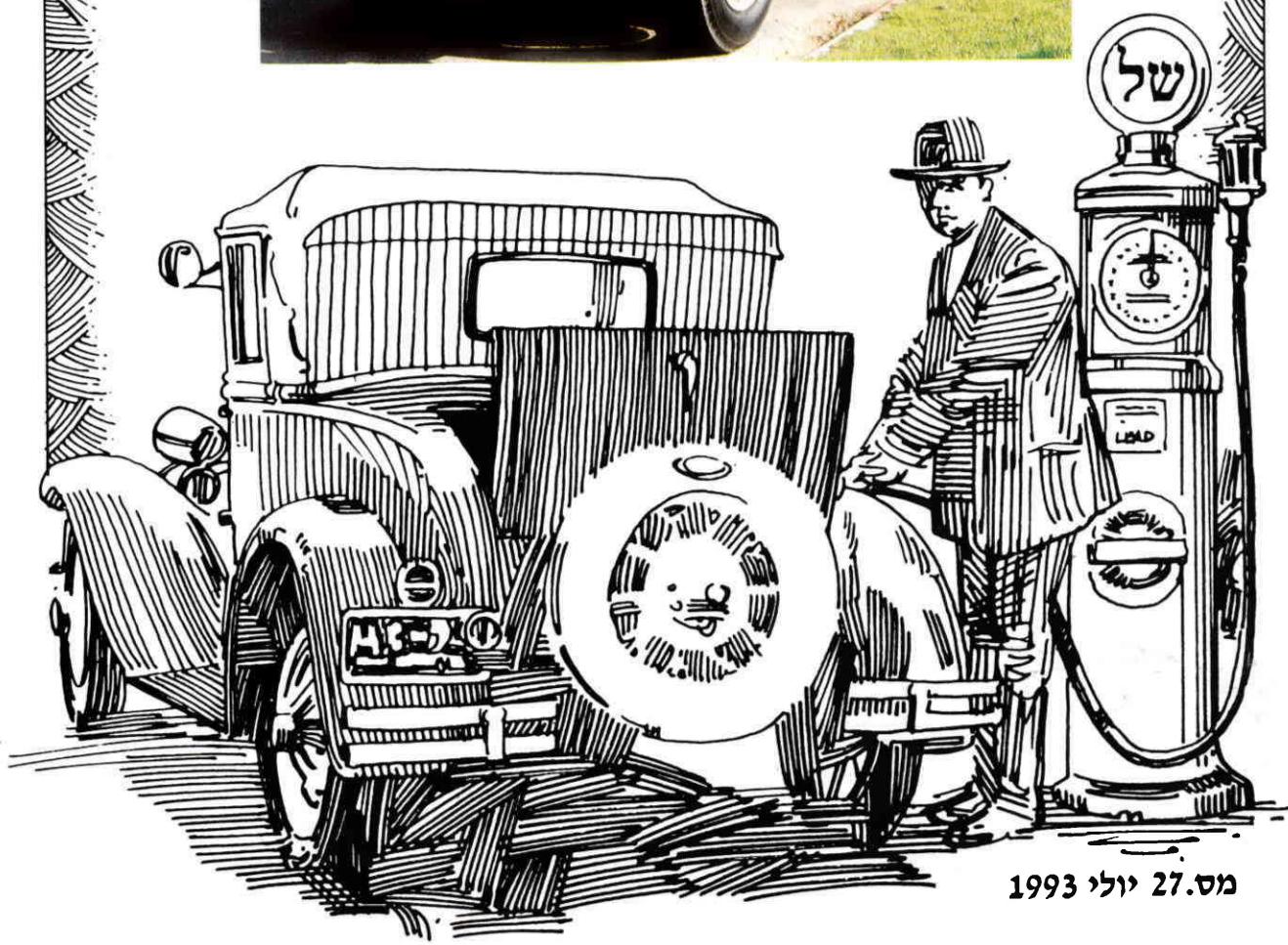


האבטומוביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס. 27 יולי 1993

מועדון החמש (עמותה)

מועדון המכניות הקלאסיות בישראל
ת"ד 61398, תל-אביב 39960
טל. 03-6314479

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

עד המועדון:

Յויר, אביכטריאל
ממונה על פעולות, אביכטריאל
פרטומי המועדון, בני הספל

גובר המועדון, זמי לין

יחסי ציבור, רוני מוסקוביץ'
מרכז פעילות בצפון, יואל בארי
חבר ועוז, יורם סילבר

מבקר העמותה, יוחנן פלט

מוחיר המועדון: אמנון ארמאן

שורתי מחשב ורישוט-חברים: ק.א.ס.
תקורת, טל' 300074, פקס.
03-397480

דפוס: אברון הפקות - רוני מוסקוביץ'
''האטומומוביל'', רביעון מועדון ח-ק

עורך, בני הספל
מעיל, מועדון החמש

בשער: ינואר 1948 של בני גדורמר
(ר' כתבה)

תודה לחברת ''קורליין'' על
העזרה במימון החברות



מנואלה

חג הפסח חלף עבר לו ואנו חברים מועדון החמש השתתפנו הפעם לשם שניוי בתערוכת אוטומוטור 1993, למעלה מ-130 כלי רכב הגיעו ביום המפגש של חברי המועדון, ו-15 כלי רכב הוצגו באולם התצוגה.

הקהל הריע ממועדוננו ולפי הלץ הרוח בקרוב הקהל גנבו מכוניות חברי המועדון את ההציג מהתערוכה.

''אגן הפקות'' מארגנינו התערוכה אשר אירוחו אותנו בקורסיפה ומוכבת בקשרינו להזודות מעל דפי עיתוננו זה לכל חברי המועדון אשר כיבדו בנסיבות נונכחות מכוניותיהם היפות את תערוכת אוטומוטר 1993.

למרות פנית ועדי המועדון לחברים להציג רק עם מכוניות במצב תצוגה יפה, הגיעו מס' כל רכב בודדים במצב שאינו מכבד תצוגה של מועדוננו ואנו תקווה כי עד המפגש הבא ישופר מצב מכוניותיהם כך שיוכלו להציגם בוגאות לקהל.

ביום העצמאות התקנסו ובערך 40 מכוניות חברי המועדון למפגש ותצוגה בבניין הזיקוק באשדוד אשר ארחו את החברים ובני משפחותיהם ביד רחבה ובצורה היוכלה לשמש דוגמא למאוחרי המועדון.

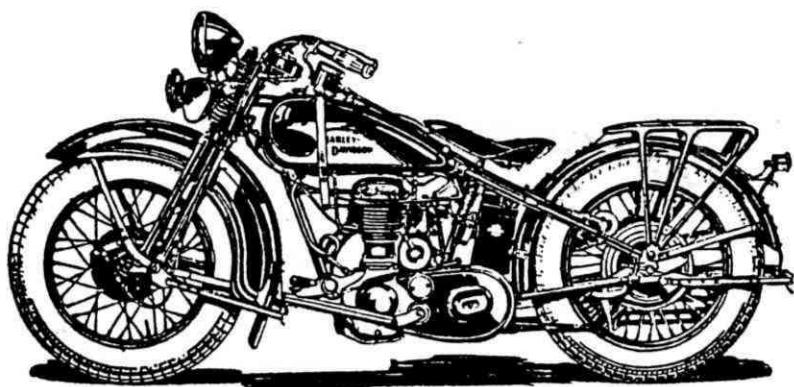
ולענין ארועי הקיץ במועדון:
מתוכנן מסע מטרה אשר BOTEL בחורף בגל מזג האוויר, ויתכן שתיקנים יום טiol עם אוטובוסים לחבריו המועדון ובני משפחותיהם בחופשת הקיץ לניל, למוזיאון המשטרת והמוזיאון בתפן על כך יצאו חווורים לחברים.

כיום כאשר מועדוננו מונה למעלה מ-1000 כלי רכב וחוג הנירשימים הולך ונגדל, ידוע מועדוננו לכל שכבות הציבור.

ביום התצוגה הגיעו גם חברי הכנסת ובניהם ח"כ פורי אשר הביבה הסכמתו לפעול בכasset לטובות מועדוננו. במקביל לאחרונה התקיימה פגש השwal ועדי המועדון ושר התchromה מר ישראל קיסר. דנו במספר נושאים חשובים וביניהם הורדת אגרות הרישוי לרכב אספנות.

אנו תקווה כי חשיבות אספנות הרכב בארץ והתרבות המוטורית תהיה נר לרגלי הפעלים בוגפים המשלטיים כך שיסיעו לנו בהמשך דרכנו.

אבי בתריאל



ההמונית שלי - יגואר 1948

בני גלומר



רק אדם בעל חזון ודמיון פורה יכול היה להאמין שהמגורוטאה זו ניתן לעשות מכונית - הפח החיצוני חלוד, דלת הנהג עקרה מציריה, הפנים הגדולים המורכבים חיצונית על הכנפים שבורוי - החלון הקדמי שבור, מיום שחדרו למוכנית הרסו את חלקי העץ ואתلوح המכשירים. להכנס למוכנית ניתן היה ורק דרך הדלת החסירה, השאר היו קפואות במקומן. תיבת ההילוכים הייתה חסורה והמטען נראה כגוש חולדה אחד גדול. בדרך אגב הצעתי למוכר לקנות את המוכנית לתשלומי, ולהפתעתני - הטכים.

בערב יום כיפור 1987 הגיעו עם גור אל ביתו של אספן המוכניות הנ"ל. הוצאה המוכנית מע החצר הייתה עסק מסובך בפני עצמו. היא חנתה במקומה כ-10 שנים. הגלגלים "נעלו" במקומם, ורק לאחר "שכנוע" ארוך הטיכמו לו. החניה הייתה מתחת למפלט הרחוב (חיפה, זורקיס?) ונאלצנו להשתמש בכבל הגירה של הרכב הגורר בצד למשוך את המוכנית מע החצר.

מאז אני זכר את עצמי, מכוניות מיוחדות ומיטוסים תמיד משכו את עיני. את תחום המטוטסים הפכתי למקצוע, ואת המכוניות לתחביב. שנים רבות חלפו עד שהחטחטי למש את תחביבי ולרכוש מכונית אשר שיפוצה יקרב אותו להגשת חלומותי.

כהרגלי מיד יום, גם באותו יום קראתי את מדור מכירת כלי הרכב בעיתון העבר ומה רואות עיני יגואר מודל 48 למכירה... הדמיון התחיל לעבד שעות טספות, אך מתוך סקירת חשבון הבנק שלנו וידעה שמכונית כזו צריכה לפחות כסף רב, יותרתני ולא יצרתי קשר עם מפרסם המודעה. לאחר מספר ימים - שוב הופעה המודעה בעיתון. הסטי, אך לבסוף, בעורת דברונו של בני רן, טלפנתי למספר הנקוב בעיתון וניליתי אספן מכוניות עתיקות בחיפה, אשר היה מוקן, תמורת סכום לא גדול, למוכר את המכונית. נסענו, רן ואני, לחיפה מתוד סקרנות, כי הרי גם סכום כספי זה לא היה ברשותינו. גילינו מספר מכוניות מעניינות וכן ראיינו את היגואר. הגנ"ל.



היגואר לפני השיפוץ

המכונית חנה במוסכו של עזראיל לזניק עד 1979, חוותה לתנאי מוג האיר ולחמדנותם של עוביי אורחה אשר שבר וונפצו ככל דבר אפשרי. מי הגשם חדרו מבעד לחלו הקדמי השבור, השחיתו אתلوح המכשירים המפואר העשוי עץ, ריפודי העור נרכבו ורצתת העץ כמעט נעלמה. במצב זה נקנתה המכונית על ידי מר יעקב הרבטט חיפה. מהיותו אספן רכב ראה את הפוטנציאל הlatent במכונית מיוונית זו, אך מסיבות שונות לא יכול היה לשפיצה. באוקטובר 1987 החליט לשפץ את ביתו והמנית חנתה והפריה לשיפוץ.

וכך נשענו עד לאזרע נתניה, זוכים למבדטם מוזרים של הנגנים העוברים לצדנו. מול תחנת הדלק בתנניה עצרנו בכדי שאוכל לקחת את המכונית (הנוסעת) שלי, אותה השarterת שנס. לידנו עצר אדם והציג לרכוש את היגואר מיד, כמוות שהוא בסכום העולה פי 3 על הסכם אותו שילמתי (בתשלומיים) כשעה קודם לנו.

סירבתי אך הוא התעקש ורשם את מספר הטלפון שלי וחזר והתקשר מספר פעמים.

כאן למשעה מתחילה הסיפור האמיתית, אשר תחילתו בלימודי יסודי של דגם המכונית אותה كنتי. הצלחתי להתחקות על עקבות המכונית אותה רכשתי. היא נמכרה בחודש מרץ 1948 בבלגיה לאדם בשם לנדווי. מספר השילדה שלה 630077, אומר שזו הייתה המכונית מס. 77 שיוצרה עם הגה שמאל (מתוך 254). איןפורמציה זו נתקבלה מאנגליה מחברה אשר מחזיקה את ההיסטוריה של מכונית יגואר יודעתஇזו מכונית נמכרה למי ומתי. כמו כן הם ענו שהמנוע במכונית הוא אכן המנוע המקורי (הראשוני) ושבצע הרכב וכן הריפוד היו יקרים.

המכונית יובאה לישראל בתיחילה שנות החמישים על ידי עורך דין תל אביבי. כאשר הגיעו לבית המכון בצו שלום (ליד כורדאני) התבקש בעל מוסך חיפאי בשם עזראיל לזניק להוציאה מן המכון על מנת להעבירה רישום ורישוי. בדרך מהמכון למשרד הרישוי נשמע רעש חזק מתיבת ההילוכים. פירוק התיבה גילה שנ שבורה באחד מגגלי השיניים, בעל המכונית התבקש ליבא את החלק השבור מאנגליה. זו הפעם האחרון בה נראה בעל הרכב עיי' מר לזניק. למרות פניו טוב של מר לזניק אל אותו עורך דין, לא חור הניל'ן לחתת את מכונית - ההסבר היה שהמכונית כבר או נראתה מיושנת בצרורתה וכנראה לא עוררה בבעל הרכב כל רצון לחזור ולהשקייע בה כספים נוספים.



מכוניות.

לאחר המשע באנגליה נשלחה המכונית לפחח אשר הסיר את המרכיב מהשילדתו ווּתוקנה. כן תוקן המרכב. לאחר התיקונים נלקחה המכונית לניקוי חול וכל شيء החולודה הוסרו ממנו.

במקביל פרקתי את המגע ושיפצתי אותו בצויה יסודית.

צבעתי אותו בצעע מיוחד והרכבתי אותו מחדש. אותו טיפול קיבל גם תיקת ההיולכים וכל המיכלולים המכוניים של הרכב.

המכונית הוחזרה אליו מן הפחח ואז שיפצתי את המעוצרים, אשר בניגוד למכוניות כוום, הם מופעלים על ידי מוטות מכניים ולא בעורת נזול בלמים. צמת החשמל ומספר חלקי גומי הוזנו מאוסטרליה והגיעו עבורה שבעה חודשים. כן הזמנתי חלקי ניקל ופח מגניליה וארה"ב.

בספטמבר 1990 נסענו, אשתי ואני ל"חופשה" קצרה, לאנגליה מבון. בעקב התכוונו להגעה ליריד החלקים הענק (מעיין שוק פשפשים לחלקי רכב עתיק) הנערך כל שנה בSeptember בדרום אנגליה, בכפר קטן וגם מזיאן ענק לרכב, הנקרה ביולי. בשנה זו ביקרו במקום כ-44.

אלפי "משוגעים לדבר" במשך הימים בהם נערכ היריד. סובבנו בין הדוכנים בשמק יומיים ורכשנו חלקים אשר היו דרושים להשלמת המכונית. ביריד מסזה זה ניתן למצוא ולרכז קניות אשר בדרך כלל דורשות זמן רב והתקנות ענפה. רכשנו צמיגי דנלופ בחתק המקורי.

ברני B.S.F. אותן קשה למצוא בארץ משתחי בידוד לדפטת הפנימי במכונית, ועוד ועוד ...

בעלת הבית עצלה התגוררו בלונדון לא הצליחה להסתיר את מבטי החמללה בהביטה על אסתור אשתי, הכרעת תחת נטל החלקים.

המכונית הושלה ונცבעה במספר שכבות של צבע ניטרוצ'לולה ("דיזוק") יירוק על ידי יעקב לוי - מושך גוונים בראשון לציון. חלקי העץ הפנימיים זכו לשיפוץ וצבעה יסודית וחילק מתוכם, כוללلوح מכשירים, נאלצתי לייצר מחדש. כמו כן ציפיתי במוידי את הגג, השטיחים והריפוד הפנימי של המכונית. המושבים שופצו וגם רופדו בריפודי עור.

השכנים, הידדים וכל השוכנים אותן נדהמו וLERAUT את המטמורפוזה שעברה ה"ניסיכה" אשר יוצאה מתוך ה"צפרדע" ...

לא אוכל לסיס מבלתי להזכיר את עזרתם של מספר מחברי המועדון: דב גורדמן, אשר עזר בחALKIM, ינאל קרפול שעזר לפטור בעיתות, יורם סילבר שהצליח לאתר חלק מכלי העבודה הממלאים את מגש הכלים בתא המטען. כולם תמכטו ועודדו כאשר העתיד לא נראה ורוד.

כיום אנחנו נהנים לנסוע ביגואר, זוכים לתגבורות מעניינות מנהיים חולפים ולהתלהבות מחברי המועדון. בנסעה לחיפה ביקרנו עם היינואר בביתו של עוזיאל לוזיק ובכיבתו של יעקב הרבסט. שניהם התרגשו לחזות במכונית במצבה הנוכחי.

כאן ננכשתי לתמונה.

יצרתני קשר עם מועדון נהגי היינואר באנגליה, Jaguar Drivers Club, ודריכם קיבלו כי כתובות של סוכני חלפים לדגס הנ"ל.

וכך, את התחליל השיפוץ. שלב אי - לתקן ולאפשר לדלתות להסתובב, ע"י כמיות של שמן חודר וסבלנות רבה שוחררו הצירים. בעורת דב גורדמן, אשר שיפץ דגם דומה (1.5L) השגת צירים לדלת השבורה וגם היא תוקנה. מה שמתואר במשפט אחד לך בערך שביעי! פתיחת הברגים הייתה סייפור בפני עצמו. הזמן והחולדה גרמו לכך שהברגי סרבו לווז מקומות. רק לאחר חימום במעבר ידני הסכימו להחליף בברגים אחרים. הבריטים, בהיותם שוניים, "המציאו" גם תבריריים

שוניים, כך גם מציאת הברגים הייתה מלאכה קשה. מלאכת פרוק המכונית לנורמיה ארוכה שנה שלמה. לאחר הסיום ערכתי רשימה של כל החלקים החסרים או הדורשים החלפה. לצעריי הייתה רשימה זו אורך מאד. החלקים היו מאד יהודים ויוצרו ברובם רק עבור הדגס זהה. עובדה זו הביאה אותי למסקנה שרק אדם אשר

פרק מכונית כזו יכול למטר לחלקים. ב-1988 נסענו, רן ואני, לטיול בר-מצווה - לאנגליה, מבון. שם רכשתי חלק גדול של החלקים החסרים, ביניהם תיקת היולכים, פנסים, חלקי גומי ועוד. רוב החלקים ניקנו מחקלאי אשר בזמן החופשי עסק בשיפוץ



האריות שהולידו יגואר

מאת זאב פון

מקובל לחסוב שmanufacturing כמו יגואר משתיך לדoor החלוצים של תעשיית הרכב. לא כך הדבר. מוצאו של רכב מפואר ומליבב זה במפעל קטן לייצור שירות לאופניים בשם Swallow Side Car. השירות היו ייפיות ונוחות להפליא לשני נוסעים שישבו אחד אחרי השני.

בעלי המפעל, ויליאם וומלסי וויליאם לינס (בעברית - אריה) יסדו את המפעל בשנות העשרים ושמחו בחלוקם. חברים שלהם שאהבו את העיצוב ונוהנו מהaicות הגבואה של המוצרים, האיצו בשני השותפים לעבור לייצור מכוניות. לינס, אשר חביב מאד את האוסטין 7 הננסית נעה לאטגר ובנה רכב איקוטי שזכה לתגובהות נלהבות. החזנות למכבים החלו לרווח מיצרים כמו אוסטין, מורייס, סטנרד, סוויפט ועוד... החידוש בעניין הדור ההוא היה בקווים העגולים להבדיל מהמראה הקופטי המרובע של התקופה. זה גם נתן למוכנית

מראה של גבנת שביעני לא מצא חן...

ב-1931 החל המפעל לבנות מכוניות שלמות על שלדה מותאמת שמקורה במכוניות סטנרד 6 צילינדר ונפח מנוע של 2.5 ליטר. המכונית הראשונה נקראה 1 S.S. 1. השה הקיטור של שם המפעל. הסיסמא שלשם הייתה: "המכונית בעלת מראה של 1000 ל"י"ש במחיר של 300. המכירות הצלחו ואחר כך הופיעו דגמים נוספים בנפח 5.1 ליטר ו-5.5 גם כן על בסיס מכוניות סטנרד. ב-1936 הם החלו לייצר מכונית ספורט בשם S.S. 100. זה היה רכב מוצלח ביותר, אם כי קצת קשה לשלית. היה לו גם שם. לראשונה הופיעה המילה "יגואר" ככינוי למוניות הסלון של דגם ה-100.

עד פרוץ מלחמת העולם השנייה היה הביקוש למכוניות יגואר מדגמי-90 וה-100 גדול מיכולת הייצור. המכוניות נודעו, אז כמו היום, בסטנדרטים הגבוהים ובאיכות העבודה המעליה. באותו זמן עזב וומלסי את השותפות ולינס עתר לניהל את המפעל.

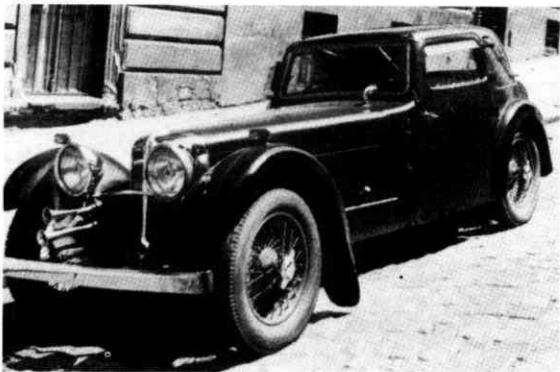
עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הפסיק ייצור מכוניות הנוסעים והמפעל נרתם לאמץ המלחמתי וייצר מנועים מטוסים. בו בזמן תוכנן מנוע חדש למכוניות על מנת לייצר לאחר המלחמה.

ב-1946 המשיך המפעל לייצר את המכוניות של סוף שנות השושים אך תחת שם אחר. האותיות אס. אס עورو זכרונות קשים מדי ולכן אימץ לינס את השם "יגואר".

ב-1948 יצא לשוק דגם חדש לגמרי יגואר מרכ 5 עם אותו מנוע שתוכנן בימי המלחמה. בו בזמן הוצאה מכונית ספורט מליבבה בעיצובה שנגנה את העצגה לא רק מהמרק 5 המהפקני אלא מכל תערובת המכוניות של לנדון באותה שנה. זו הייתה ה-XK 120 שנחשבת לייצור הספורטיבית המלהيبة ביותר של יגואר עד היום.

ה-120 הוכיחה את עצמה במרוצי מכוניות ספורט וכן נוצרו מספר ייחודי למרוצי מכוניות מרוץ.

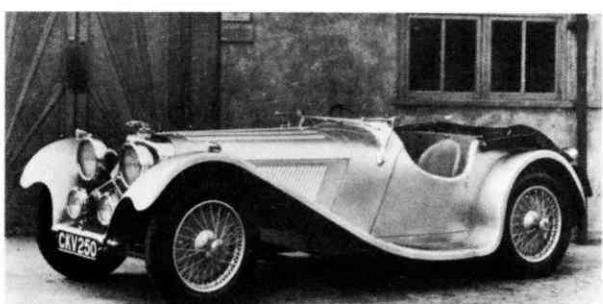
גס מכוניות הסלון זכו להצלחה רבה בזכות איכותם וביצועיהם שהעמידו אותם בשורה אחת עם וולס-רויס,



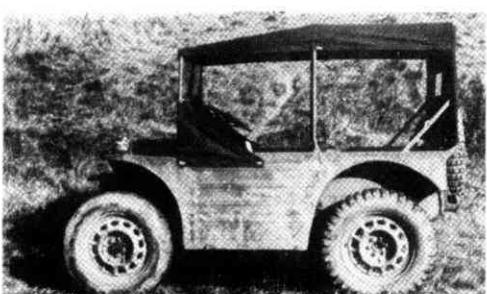
יגואר הראשונה - 1931



ה"יגואר" הראשונה - 1936



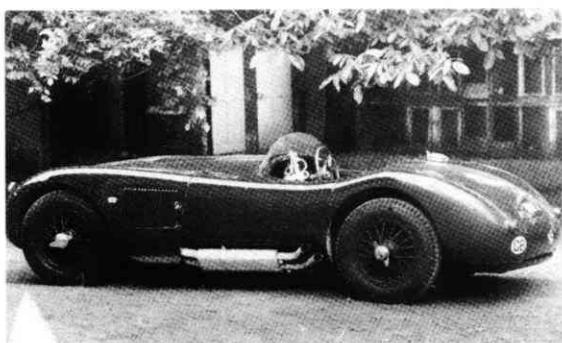
יגואר 100 - 1937



רכב שדה כל מתוצרת יגואר במהלך מלחמת העולם השנייה



1951 - XK120



1951-3 - TYPE C

בנטלי, דימלר (אנגליה) וכו'. היתרונות של יגואר היה במחיר סביר ומועדני הספקה מהירים.

ב-1960 רכש ליונס את המפעל הותיק דימלר שייצר מכוניות פאר ועד היום מיוצר תחת שמהדגים אחד ויחיד לאחמיים ובני משפחת המלוכה. בנוסף נרכש מפעל למשאיות בשם "גאי" וחברת בת שלו שייצרה מנועים וכך יכול ליונס לתכנן כלborg במוכנותו.

ב-1961 יצא מגואר עוד מכונית הנחשבת לאחת הקלסיות של כל הזמנים וזו Type E. מכונית ארכובה ויפאה בעלת מנוע של 12 צילינדרים שנוצרה במשך כ- 15 שנה.

שרות האיחודים של מפעלי הרכב באנגליה בשנות הששים והשבעים לא פסקה על יגואר. ב-1966 התאחדה יגואר עם BMC ולאחר מכן הפכה זו חלק של ליילנד.

עם נפילתה של ליילנד, בשנות השמונים נחלצה יגואר בשלום וכיוון היא חברה עצמאית שמנויותיה נסחרות היטב בבורסה.

קשה לומר את כל הדגמים של יגואר אז והיום. רק השנה יצאה החברה עם דגם חדש שallowית תפוס את מקום ה"אי טייפ". גם לאחר מותו של ליונס לפני שנה ממשיכה החברה במסורת מפוארת של איכות וביצועים. אין כמעט יצרן מכוניות שניtanן לכטוב ספר נפרד על כל דגם ודגם שיצא.

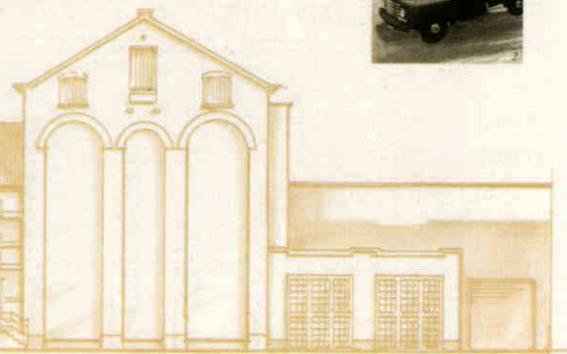


קלסיקה E

מוציאון דאף בהולנד. מأت אמי מתייאל



DAF Museum



במסגרת סיור מקצועי במפעלי משאיות באירופה ותערוכת המשאיות הבין לאומיות בבריסל הגעתינו עם קבוצת ישראלים לביקור במפעלי משאיות דאף באינדיאן שבholand.

במסגרת הביקור במפעל המרשימים הגיענו גם למוציאון דאף הנמצא במרכז העיר אינדיאן.

המושיאון הוקם ומתחזק על ידי גמלאי חברת דאף ובמימון החברה.

במקומות תצוגה מרשימה של רכב פרטי מסחרי ומשאיות מתוצרת המפעל החל משנות החמשים. במיוחד בולטו בשטח דגמי דאף לנסיעה בחוף הים - "בי'ץ דאף", הטלול מערכות מכניות של ה-33 המפורסים עם הגיר היידראומטי ומכבב מפיברגלס ומוסבים, ולוח שעונים מקליעת קש. וכמוון גג פתוח.

רכב זה נבנה במיוחד לנסיעת הנופש של המלכה ההולנדית.

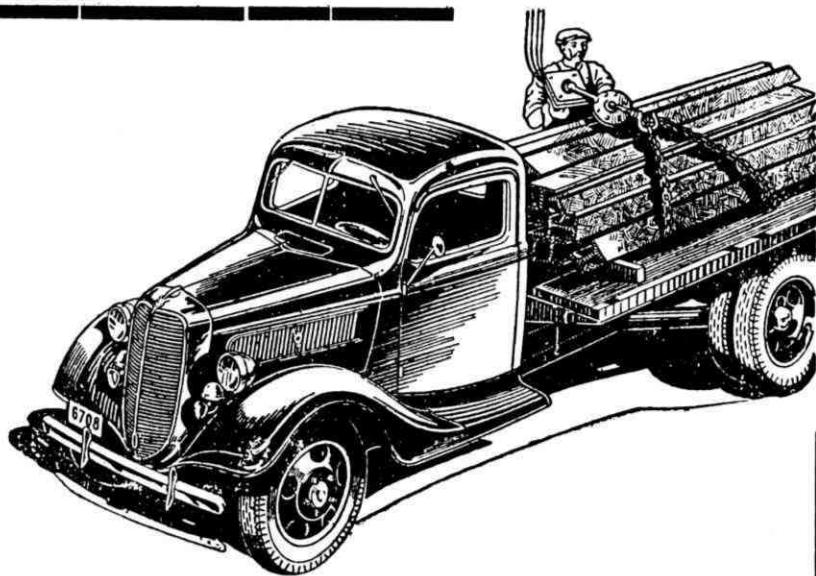
כמו כן היה במקום דגם דלת אחת ומנוע 600 3 גלגלים לנסעה עירונית. ודגם נוסף יפה במיוחד הדומה לפורשה מומלץ לכל המגיע להולנד לסור לעיר אינדיאן למוציאון דאף ולפגוש גם באנשים לבbisיים חמימים אווהבי אספנות. רכב הבאים לתחזק את המושיאון בהתקנות.

הלוואי עליט כאן בישראל





1938



האיינשטיין
האיינשטיין

פַּרְדָּס

בָּעֵלֶת
רִשְׁיוֹן
לְהַזְבֵּלָת
טוֹן 4



הסוכנים הראשיים לארץ-ישראל:

חברה א"י לאוטומובילים בע"מ

ירושלים
רחוב יוליאן, טל. 3405

ח' פ' ח
מ"מ החדש, טל. 1207

תל-אביב
בית-הדר, טל. 3666

רשומים מתערוכת אוטומוטור 93 מאט יוסוף גיולי, ראש העין

חבר המועדון, הסטודנטי הונ בקרוב קהל המבקרים בתערוכת המכוניות החדשנות והן בתוך מערך המכוניות הישנות. רק כאן שמעתי דברי הערכה והתפעלות מן האוסף הישן והיפה הזה, עד כדי הערכה וקינאה בעלהן. בפי קהל הצופים היו שאלות רבות. כיצד מגיעים, שומרים ומתחזקים נימרו מושלים שכזה? כמה אהבה וכח רצון צריך להשקיע בהן? שלא לדבר על העליות בתחביב יקר זה. וכל זאת למורות שהיו בתצוגה מספר רכבים חסרי נימור.

מועדון ה-5 מתחילה להיות גוף מוכר ומרשים בעיני הציבור, וכל זה הודות לארגון נכון שהולך ומשתפר ע"י הצוות המוביל, כמו ייור המועדון אבי כתריאל ועוורו הנරוץ אבי פדհצור. ובלי עוזרתם של אמן אירמאן, זמי לויון ובני הספל איך אפשר. יותר ויותר גופים ומוסדות מכירים בנו ובמועדון החמש ומוזמנים אותו לתצוגות. הסיבה פשוטה: את גוף חברים סולידי ומאורגן היטב, עםיחסים חברות טובים, שלא תראה ביניהם קינאה או יריבות. להיפך: מפרגנים זה זה ונעזרים זה בזו בפתרונות לביעות מקצועיות.

אפשר לומר שאנו בדרך הנכונה.

כמו בכל תערוכה ביריד של מכוניות חדשות, ציפה הקהל לראות השנה דגמים חדשים ומיחדים. אכן היו שם רכבים יפים ומרענניים, אבל לא מפתיעים. התענינות רבה הייתה במכוניות סaab 9000 ופורמללה 1, וכן באופנוניים ובקטנוניים בכליות, שבהם היה מה לראות.

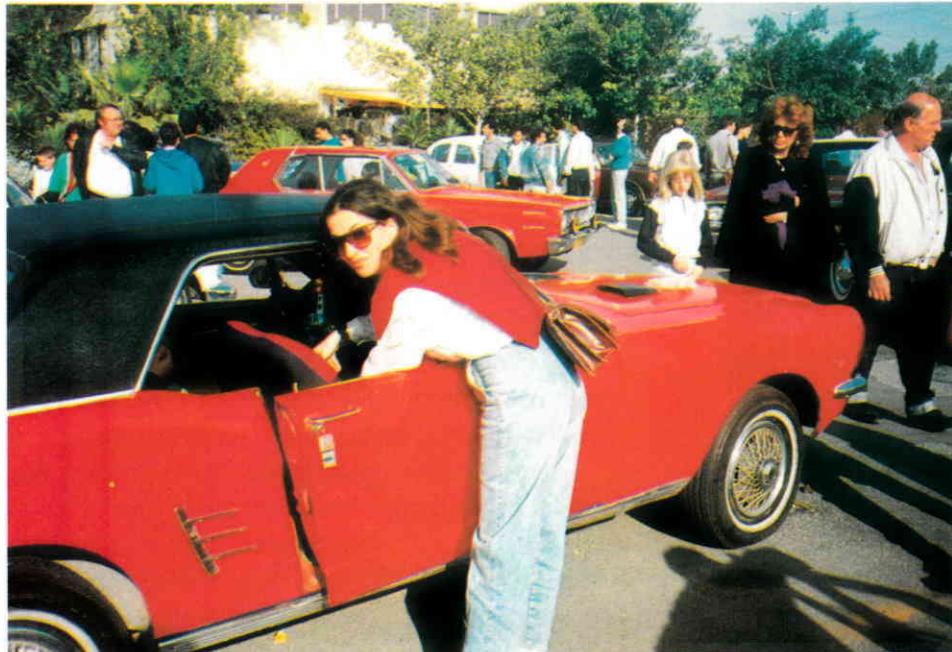
כדי לתת עניין נוסף בתערוכה, היה מי שחייב, ומגיע לו כל המחרחות, לשלב רכב ישן עם החדש ע"י שיתוף מועדון ה-5 עם כל צי מכוניותו הקלאסיות בתצוגה. ההישג היה גדול, כמחשה ראשונית רק להראות ולפרנס רכב קלסי ועתיק. התוצאה: קיבלנו תצוגה מכובדת ובעל רמה גבוהה שלא נפלה ברמתה מהמכוניות החדשנות, תצוגה שהרשימה אז את קהל המבקרים.





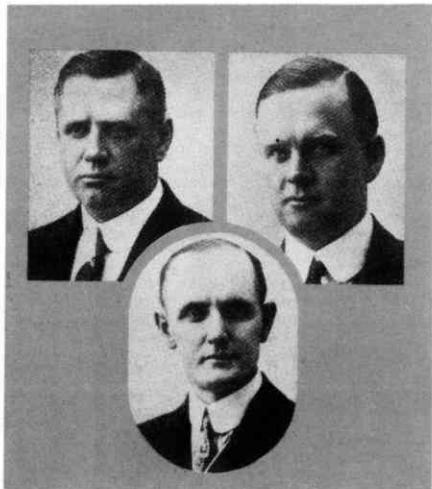
סוכות באוטומוטור

למעלה מ 100 כלי רכב ומאות חברים ובני משפחותיהם חגנו את האירוע המרכזי של המועדון במסגרת תערוכת "אוטומוטור" אשר התקיימה בחול המועד פסח בגני התערוכה בת"א. מכוניות נוספות שולבו במסגרת תערוכת אוטומוטור עצמה.



הרלי דודיסון - 90 שנה

מאת בני הטפל



שלושת האחים הרלי



האופניים הראשונים מ-1903



Hidra glide 1958

הרלי דודיסון, אותו מפעל אופניים אמריקאי רכש לו במשך השנים שם של כבוד והילה של קסם השמורים לצרכנים מועטים מאד בעולם הרכב. לרגל 90 שנות הרלי אנו מביאים שתי כתבות המשקפות פנים ממשמעויות ממד של ההרלי בארץ. זאב טנדט יספר על אופניו ורפק' אפי יניב יזכיר לטו שהגונן המשמעותי ביותר הקשור להרלים בארץ הינה משטרת ישראל.

אני וההרלי

מאת זאב טנדט

"שלושה אופניים הרלי דודיסון לפני שיפוץ" - מודעה זו נתגלתה נגד עיני לפני כעשרים שנה באחד העיתונים. שלושת האופניים נאלה, אשר בין השנים 1957-63 ידע ימים יפים יותר במשטרת ישראל, נחו להם חצי מפומקים בבית דירות בגבעתיים כשהקליהם מפוקים על פני השטח. אלה היו Duo-Glide משנת 1957 ו-Hidra משנת 1958 בעלי נפח מנע זהה של 1213 סמ"ק. לא היו לי אז אמצעים לשפץ את ההרלים ואצל קויתי שואלי פעם... ואסתמי אותם לרשותי. השגעון לאופניים דבק بي עוד מילודות ולמעשה נדלקתי על אופנה אמריקאי אחר, "אינדיין צ'יר" אותו ראייתי לראשונה במוסך לאופניים בחיפה. זה היה ב-1959 כאשר נכנסתי למקום באקראי ולנגד עני עמד ה "צ'יר" משנת 1936 במלוא הדורו. הייתה אז בן 13 והורי סרבו לשמע על התchapיב היקר והחדש שלי שהצריך הוצאה של 250 לירות..."

מאז ובמשך כעשרים שנה הסתובבתי ורבות בארץ, לרجل העבודה וכמוון עני בלשו, תרו, בחנו, חיטטו וחיפשו אחרי אופניים י訓ים.

בשנת 1975 סוף סוף איתרתי משהו. זה היה אופנה מדגם צבאי של הרלי דודיסון, ה-WLA-750. אופניים מדגם זה היו בשימוש נרחב בעקבות עלות הברית במלחמת העולם השני, כולל ברית המועצות ואחד מהם הובא על ידי עולה מרוסיה. עד שהחלתו לknoot את האופנה הוא נעלם במירה גליתני כליזה בנתניה אבל גם הוא נעלם. החלטתי שהוזדמנות השליישית תמומש הפעם ואכן בשנת 1978 גיליתי, בגן ילדים בכפר סבא, אופנה הרלי 750-WLC. זה הדגם המשמש לצילומי פרטומת ודוגמנות כשהוא מצויד בהרבה ניקלים, אבוריים ו... דוגמניות.

מצב האופנה הזה היה הרחוק ממה שתニア לעיל. הוא היה שקו בחלקיו באדמה, ללא גלגים ובמצב כל כך קשה עד שיפוצו היה למשה בלתי אפשרי. רק בעקבות התערבותו של ראש עיריית כפר סבא חולץ האופנה מהgan.



WLC 750

חלפה שנה בה שככ אותו אופנוע בהמתנה לאפשרות הקלושה שאחזר אותו לכיביש ואז גיליתי בשכונת נווה רום ברמת השרון אומנו הרלי נספ. זה היה ה "הידרה גלייד" 1958. גם מצבו היה עגום למדי עם שפע חקלים מאולתרים בצורה שונה ומשונה. רכשתי את הכליל ובמשך 10 שנים שיפצתי אותו.

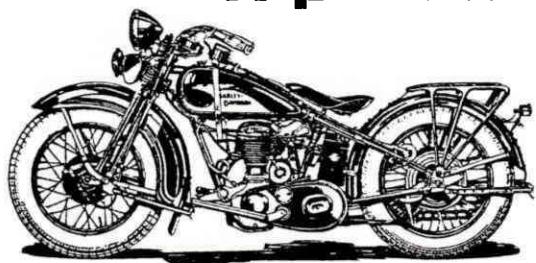
אבל האופנוע מגן הילדים המתין גם הוא לאפשרות הקלושה שישוף והנה בשנת 1986 איתרתו ורכשתי חיצי אופנוע זהה מודגם WLC-750 כשרק 12 מספרים מפודים בין מספרי השילדה שלהם. מאז ועד היום אני משפט ומחבר את שני הכללים.

מסתבר שנני ילדים הינם מקור טוב לאופנאים ואכן ההרלי השלישי באוסף נמצא גם הוא בן קריית אונו. זה היה RLD-36 משנת 1936 בעל נפח מנוע של 738 סמ"ק. מצבו הקשה אינו מאפשר שיחזור אבל בכל זאת קיבלתי אותו תמורה בקבוק קוניאק ומיל יודע אוול!

מהר יצץ אופנוע זהה ומשנים יצא אחד ...
עם השני מתגלים עוד אופנאים מעוניינים במוסכים ובחצרות. ברור שקצב גילויים יועט אולם דור הולך ודור בא ולקראת שנות האלפיים יקום דור חדש של אספניים שיקפוץ מהתרגשות כאשר יגלה בנין ילדים אופנוע עתיק מסווג סואקי או ימאה ...

הגיון המוטוציקליים הביא מפורטים בעולם

Harley-Davidson 1934 תוצדרת אמריקה



הטוכן בתל אביב

בית-מסחר לאופניים ולאופנוע
נחוֹם שׂוּרָק
תל-אביב, נחלת-בנימין 35

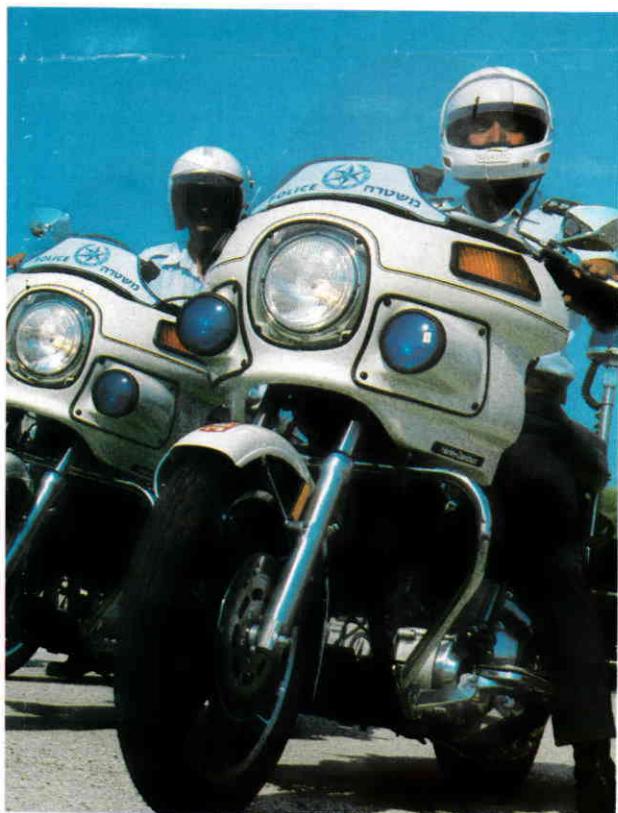
הטלה האחורה בשבלולים
תדרוכת מינימלית של בנזין
שייא המהירות, הבטחון, הגוחיות והאייתנות
הוזמינות טובה לרכישת אופנוע מצוין
במחירים נוחים, בגליל ירידת שער הדולר

הטוכן הכללי לארץ-ישראל
י. מזרחי, ירושלים

ההרלי של המשטרה מאט רפ"ק אפי יינב, מפקץ בית מורשת משטרת ישראל.



שנות החמישים מול שנות התשעים



אופנוני ה"הרלי דודיסון" הטביעו ומטבעים את חותם
במשטרת ישראל מאז הקמת המדינה.

עם קום המדינה קיבל המשטרה בירושה משטרת
המנדט הבריטי. מלאי של כלי רכב מושבטים והרостиים.
ביניהם היו מספר יחידות של הרלי דודיסון.

בשנת 1949 קנתה המשטרה 25 יחידות טספות לצד 35
אופנוני BSA חדשים שנרכשו אף הם בתחילת שנות
החמישים.

אופנוני ה"הרלי" היו להיט בכיביש הארץ הרים של שנות
החמישים. נוכחותם בלטה בעולות פיקוח ביןעירוני,
בלשכות התנועה ובעיקר בהשתתפות הקבוצה
ו"המאימית" בטקסים חשובים ובלוו שירות של אישים
רמי דרג.

בשנת 1961 נרכשו שמונה הרלים חדשים עברו מחוץ ת"א
ואף אורגן קורס רוכבים מיוחד על אופנוני אלה שהיו
מקור גאויה של המשטרה.

במהלך שנות הששים התבלו ה"הרלים" וייצאו מהשירות
בשעת מקומות תופסים אופנוניים מודרניים, זריים
ו"עוקצניים" מסוג ב.מ.וו.

בשנת 1982 נכנס דור חדש של אופנוני "מוטונגוצי" 1000
ולקראת סוף העשור התעורר שוב הצורך בחילפה. נערכ
ניסוי לסטוגים שונים וביניהם גם מיזענו ה"הרלי". הפעם
היתה זו גירסה משוכלתת, מודנית ובעל עיצוב מרענן
ומגע נפוח של 1350 סמ"ק. האופנוני נבחן על ידי טובי
הרכובים והתוצאות היו מצוינות. האופנוג כבש את לב
השוטרים והקצינים והזהמנות יצאו אל המפעל
האמריקאי.

ביום 14 בנובמבר 1989 נערך טקס מרשים ובו הוכנסה
קבוצה ראשונה של עשרים אופנוניים חדשים, מהטוביים
בעולם, לשירות מערך התנועה של משטרת ישראל
למטרות שיטור ואכיפת החוק ברחבי הארץ. השוטרים
הרכובים שנבחרו, אומנו בקיימות לתפקידם על ידי
הכשרה והשתלמות טכנית-תפעולית מיוחדת לכלי יקר
זה.

אופנוני ה"הרלי דודיסון" החדשין, על פנסיהם הכהולים
והמהבהבים והסironות המביבות, מותירים ללא ספק
רושם עז ומטייעם להגברת הבטיחות בדרכים.
בעצם, הלא תודו, זה טוב לטלנו.

"הרלי-דודיסון" משטרתי חדש-כרטיס ביקור:

נפח מטען 1340 סמ"ק

כח סוס לבילימה-85

מהירות מקסימלית-200 קמ"ש

5 הילוכים

בלמים: שניים מלפנים ואחד מאחור-colaム Disk.
סירהנה ופנסים מהבהבים-שניים מלפנים ואחד מאחור.

לשומי סיור באלה"ב

מאי-יוני 1993

מאט אבי כתריאל

"האמפיקאר" הרכב ושני מגדפים אחוריים.

הамפיקי הבוני משילדת של DKW

במהמשך טסנו לחוף המערבי ובאזור לוס אנג'לס נסעה עשרה אלפי מכוניות קלאסיות משנות החמישים והשישים כמו כל רכב אחר בכביש. הם משלימים סה"כ שתים עשרה דולר לשנה אגרת רישיון רכב שכזה, רוב כלי הרכב הם שברולטים, פורד, בעיקר מושטאנג וקורבט. רובם במצב יפה מאוד שלא היה מביש גם חברי מועדון קפדיינים ויסודים.

لتצוגה המרשימה ביותר של מכוניות היגעתי במיוקה. על שימוש המכוניות אשר חנתה במרשת החניה של מרכז מסחרי גדול בברוקלין ניו-יורק הונחה הודעה של מועדון אספני הרכב בברוקלין אשר מסר על תצוגת מכוניות ביום אי' במרשת הספורט של בית הספר באזר.

היגעתי למקום ונתקשת לשלם סך של שלוש דולר דמי כניסה אשר מועברים לטובת פעילות המועדון.

במקום היו מעלה ממאה מכוניות החל משנות העשרים משופצות במצב הטוב והיפה ביותר שראיתי בחיי, כולל קורבט אשר מתחת המכונית הונחו מראות על-מנת לאפשר לצופה לראות את הניקלים והנקיון גם בתחום הרכב.

במקום הייתה גם מכונית קאדילק לימוזינה מתחילת שנות השושים בעלת מנוע וו ש עשרה צלינדרים אשר לכל ראש מנוע יש מפלג של שמונה צלינדרים.

בחזית כל רכב היו מונחות כל המדליות, הגביעים והתעודות אשר בהן זכה הרכב בכל תצוגה ותחרות.

לאחר מחשבה מרובה ושינויי מסלול נסענו אישתי ואני לטiol לאלה"ב למשך עשרים ושתים ימים.

الطiol היה בקבוצה מאורגנת כך שלא צפיתי להיתקל במכוניות קלאסיות ועתיקות במשך סיורנו זה באלה"ב. אך כבר ביום הרביעי לטילנו נתקלו בפורד מודל שלושים על גבי ניגר ומוביל ע"י מוטוקראוון, נהוג ע"י זוג פנסיונרים אשר הגיעו לביקור במפעל הניאגרה.

הרכבינו נסע מטר מיותר בהגעים לחניה ובמידה וברצונם להיכנס לתוחום עירוני בו אסורה הכניסה לרכב מסחרי כגון המוטוקראוון שלהם, אז נכנס פעלול הפורד היפה ויורד מהגראט ונוסעיםתו כמו כל רכב אחר.

הרכב היה במצב מצוין ונראה מתוחזק מחדש. לאחר מספר ימים הגיענו לאזרת התאימיש החיים כמו לפני מאות שנים, נוסעים בעגלות וכירכוכות המובלות ע"י סוסים, אינם משתמשים בחשמל או במים זורמים ולבושים בסגנון המאה שעברה.

במרכז חבל הארץ ה"איימייש" יש מוזאון נחמד למכוניות קלאסיות. כל הקבוצה נסעה לראות איך חיים ה"איימייש" ואני ירדתי לשעתיהם מרגשות במוזאון המקומי אשר בט מוצבות מעלה מושגים מכוניות משנות העשרים ועד תחילת שנות השישים.

החל משבורולט בל אייר פתוחה ומרשימה, קדילקים, פורדים, קורבט, סטודיבייקר מתחילת שנות החמישים - כולם במצב מרשימים ביותר ואני תקופה כי פעם גם בארצנו הקטנה יהיה מוזיאון למכוניות במצב מרשימים יפה שטה.

עצרי רק רכב אחד אירופאי הוצב במוזאון זה והוא היה



שופטים נבחרים מקרב חברי המועדון והציבור, עוברים בין כלי הרכב ומעניקים ניקוד לכלי הרכב אשר לבסוף זוכים במדליות, גביעים ותעודות השתתפות.

במקום היו גם מכוניות פורד מתחילה שנות השלישים אשר עברו שינויים קיצוניים והוכנסו לשילדה מנועי וי שמנונה צילינדר טורבו, מערכת הבלמים עברה שינוי והוכנסו בלמי דיסק וגנטים מגנויים ומגברי כלם לכל ארבעת הגלגלים.

גם מערכת המיתלים שופרה ושונתה, וכך על גבי כורה של מכונות שונות השלושים נוסעת מכונית חדשה ומהירה בדורתה הישנה.

תצוגה זו הייתה המרשימה ביותר שחזיתי בחיי והואותה סיום יפה ומרגשת לטיול מעניין ברחבי ארה"ב. כמו כן יצרתי קשר עם הנהלת המועדון בברוקלין אשר הבטיחו לכתוב בעיתונים על ביקורי במקום ולשלוח העתק למועדונו.

יש לנו מה ללמד מהאמריקאים על רמת שיפוץ ושימור כלי רכב, באלה"ב כמוות הניקלים ברכב ורמת הגימור יותר יפה ומרשימה מאשר ברכב חדש ביום יציאתו מפעלי ההרכבה שלו כאוריגינלי.

בקיצור, גם בטיול מאורגן ניתן להתפרק ולהגשים משאלות אישיות.

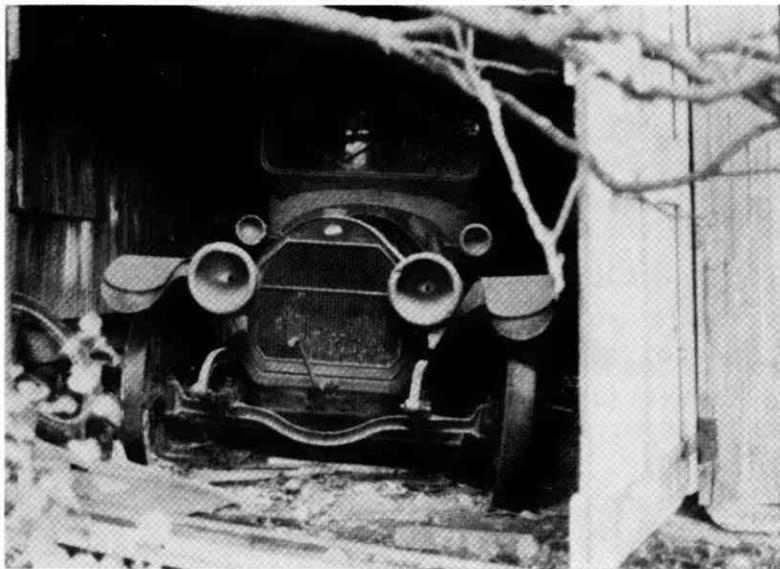


אסיפה כללית

חמישים מחברי המועדון השתתפו באסיפה הכללית השנתית של העמותה. דוד נמרי הרצה על שמנים ונוזלים ברכב תוך שימוש דגש על עתיקות. זמי לין הגיע דו"ח כספי שנתי אשר עבר את ביקורת מבקר העמותה, יוחנן פלום. אבי כתריאל, יויר המועדון סקר את תכניות הקיז שיעירן יום כייף ב"ספרטן" בזכרון וטיול אוטובוסים לתפן עם אפשרות ביקור במוזיאון הרכבת ומוזיאון המשטרה. כמו כן סקר אבי את פגישת נציגי המועדון עם התחרורה בה הסתמנה גישה חיובית של משרד התחרורה בשא אגרות לעתיקות וייבוא רכב אספנות.

טיפול ברכב מושבת

מאת יגאל קרוול



מערכת חשמל:

רוב חלקי מערכת החשמל יכולים לעמוד תקופות ארוכות ללא כל בעיה, אס תנאי האחסונוסבירים, דהינו הרכיב לא עומד בחוץ חשוף לגשם ולשמש. להוציאו פריט אחד שדורש את תשומת הלב הגדולה ביותר בין כל מערכות הרכב: המცבר.

מצבר תיקין יחזיק את עצמו לפחות 30 ימים. לאחר מכן הוא יכול להגיע לרמת מלא נזוכה שגורמת להרס המცבר. לבני תקופה יותר ארכוה, אם בוצעה טעינה תקופתית, יתכן שהחומרה תתיבש במידה מסוימת.

מצבר שעמד תקופה ארוכה ללא טיפול וטעינה קרוב לוודאי שתורומו היחידה תהיה להום הסביבה ולהרס אקלוניי...

מערכת הזרק:

בנין במיכל סגור הרטיטי יכול להחזיק מעמד אפילו שנה מבלי שתיהיה ירידה משמעותית באיכותו ותוכנותיו. לצערנו הדלק נמצא במיכל שאינו סגור הרטיט וכ途ואה משתני מזג האוויר, חום/קור, לחות, אבק וכו', נגלה במשך הזמן שהדלק ברובו התאדה ונעלם ובמקומו נשאר נוזל חום ומסריה עם הרכב לא ברור של חומרים והרבה מים. הדלק הוא נוזל נדי ביוטר וגם היגросקופי (סופח מים). שניוי טמפרטורה גורמים להתרפשות בחום ולהתקצחות בקור וכ途ואה מזה מיכל הדלק "עושם". ביום חם הוא פולט אויר וביליה שקר הוא נושם

רכיב שהיה מושבת תקופה ממושכת במיוחד, אם מדובר ברכב ישן, סליה "עתיק" דורש לבצע מספר טיפולים לפני שנני אותו ובודאי לפני שנעלמה אותו על הכלביש.

אתypical לרכיב ששובץ או נימצא במצב תקין, לגבי רכב שמכבו לא ברור התייחסתי במאמר קודם לפני מספר חוברות. קורה לא פעם שאנו משכיתים רכב לתקופה מהשכבות שונות ולא נקטנו בשום אחזקה מונעת במהלך ההשבה ואז קימת הדילמה צריך או לא צריך להחליך שמן וכו'... בהזדמנויות זאת אצין גם את האחזקה המונעת שכך לבעוד.

אנסה לענות על השאלות האלה כדי שאפשר יהיה למצאים למיניהם את הנזקים והעלויות בהוצאות רכב לשירות. בכל מקרה של השבנה מעלה שנה, כדי לבצע "טיפול 10000".

בשלב ראשון נגדיר את משך זמן ההשבה ונבחן בין התקופות השונות:

תקופה קצרה: פחות מששה חודשים.

תקופה בינונית: פחות משנהיים.

תקופה ארוכה: יותר משנהיים.

להלן תאור של התהליכיים המתבצעים במערכות הרכב השוטה לאורך זמן:

מערכת הבלתיים והאטימה של חלקי הגוף נפגעת. אם לא החליפו את נזול הבלתיים באחזקה מוגנת קרוב לוודאי שנגרם נזק. בדרך כלל הסימפטום המידי: חסר נזול בבלתיים במילך.

אם קיימת נזילה יש לתרה ולשפש או להחליף את החלק הפגום. די קשה לגלוות נזילות מיוחד שנזול הבלתיים הוא נדי (קצת לאט) אך הוא משאיר סימנים מיוחד על צבע.

בעת העמדת הרכב לכמה חדש רצוי לא להשתמש בכללים היד ולהשאר את מערכת הבלתיים משוחררת. זאת כדי למנוע היפפסות והתקבוקות הרפניות בגלגולים. כדי למנוע מהרכב לוזו ניתן להעמידו בהילוך ולנעול את הנגלים באבניים וכיו"ב.

צמיגים:

לצמיגים יש אורך חיים מוגבל, לצערנו. לא מומלץ להשתמש בצמיג שגילו יותר מעשר שנים. הגוף מתיבש ותכונות אחיזות כביש שלו גרוות, יכולות להתקפתן קרעים בשכבות הפנימיות, במיוחד אם מדובר בצמיג עם חוקי פלדה שמחילידה ונשברת כתוצאה מחדרית מים. ניתן להזות את תאריך הייצור לפי הנטבה על הדופן. התאריך יופיע במספר בן ארבע ספרות, שלושת הראשונות של הימים בשנה והרביעית של ספרת היחידות של שנת הייצור. לדוגמה "3406" הצמיג יוצר ביום 340 של שנת 1986. לגבי השנה יש ספק כי זה יכול להיות גם של שנת 1986. לגבי השנה יש ספק כי זה יכול להיות גם של 1946 או 1976. אכן מוצאים את 1946 או 1976 בדרכם של ארבע הספרות האלפי בדרכם של כל הם יופיעו בניגוד ליתר הכתוב בעיצוב לאיפה ומעוות קצר עם קו סביבם ולפעמים סימן של שני ברגים. הסיבה לכך היא שככל יום מחליפים את התאריך בתכניות על ידי כך שמחברים לתבנית פחות עם שני ברגים שהפועל "דפק" עליהם את התאריך.

במידה והצמיג עמד ללא אויר תקופה אורך קרוב לוודאי שהוא לא מתאים לרכב מוגני. אם יש לך סוס ועגלת כדי לשמר עליו. הצמיג לא יחוור למצבו המקורי וסביר להניח שהרפניות הפנימיות נפגעו במיוחד אם הן שעויות מפלדה.

בעת העמדת רכב לתקופה של כמה חודשים כדאי להזיז מיד פעם מסטר סנטימטרים על מנת למנוע לחץ נקודתי מתמשך על הצמיג.

טבלת יאוש

ירouter משונטיים	משא עד חיzá שנה	עד שנתיים
ל乾坤 חדש	אולי יש סיכוי	乾坤 חדש
כנייל	לזה שאין מיס עוי ניקוי	לשפטן! נס את עמק
כנייל + כפית שאן לתקן הצלילודר	לבודק שמן ומים שמן וועל קרו	לשפטן! לבודק טליתות
להחליף נזול בבלתיים לבדוק סדקים ווקים צמיג ללא אויר יש להחליף!	לבדוק אויר	לבדוק טליתות לשקל החלפה

את האוויר החיצוני. יחד עם האוויר נכנסים אדי מים שמתוחברים לדלק ונשאים שם. כשהדלק מתאדה, בעיקר בקייז חם, החומרים בעלי הנדיות הגובעה יוצאים, ונשארים החומרים הכבדים והמים.

מכאן ברור שיש "לטפל" במערכת הדלק, המneau יסרב לעבוד עם מה שנישאר והמים יגרמו לחולה וקורוזיה. מילול הדלק בניוי מפח ברזל מצופה בבדיל. הסיבה לשימוש בבדיל כציפוי מגן לחולה נובעת מהתוכנה של הבדיל לדכת נוצאות שנגרמים על ידי פגיעה של אבני במילול העולמים לגרום להתקפות. ברובות השנים הבדיל "יעלט" והפח החשוף יהליד ויופיע בו חורים בגלים שבדלק. כשננסה להניע את המneau נגרום לכך שהמשאבה תעביר את המים ליתר חלקי המneau כמו לנרת, למשאבה, לקורבורטור, לסעפת, לבוכנות ולצינדרים ואפילו למערכת הפליטה. בל נשכח שימושה הדלק מושכת את הדלק מתחתיו המילול ושם דוקא המים, הכבדים מדלק נמצאים. במידה וקיים פילטור בדרך הוא יכול לקלוט חלק ואולי את רוב המים.

תשאבת זלק וקלברולטור:

שניהם מסוגלים לעמוד תקופה אורךה ללא נזק להוציא את חלקי הגוף שמתיבשים ונשברים. لكن יש לוודא שהם תקינים ובמידת הצורך להחליף את חלקי הגוף.

מנוע:

בדרכם כלל מטע מסוגל לעמוד תקופות די ארוכות ללא כל בעיה, אך צריך להזהר. מנוע שעמד תקופה אורךה לא נפעיל אותו אפילו לא לניסיון לפני שהחלפנו את השמן ובדקנו לפחות שיש נזול ציון. לשמן מנוע יש אורך חיים מוגבל, ואם לא ברור לנו מה מצבו לא כדאי לקחת סיכון של שמן גרווע למנוע. בנוסף נזכיר שימושה המשמן לוחחת שמן מתחתיו האגן ובקרה יש שם מיסיבה כל שהיא, הם מייד יעברו לכל חלקי המנוע בסיכון ההتانעה הראשונית. סיבה מסוימת להחליף שמן לפני אפילו שמניסים לשובב את המנוע לבדוק אם הוא "טפוס".

לגביו נזול הקורור גם לו אורך חיים מוגבל, אחורי שנתיים ההרכב הכימי שלו משתבש והוא הופך לחומצי וגורם לקורוזיה במערכת הקורור. במידה ועדין יש שם מים, מהר להחליף בטעול קרו!

אם מצבו של המנוע לא ידוע או שעמד יותר מכמה שנים יש להכניס כמהות שווה בערך לכפיפות של שמן מניע דרך החור של כל מצת ולתת למנוע להסתובב כמה שניות על מנת שיישמען את הבוכנה והצינדר.

בלמים:

למורות היותם של הבלתיים מערכת חיונית הם לא מוצרים בסטנדרטים גובאים במיוחד. חלקי המתכתם הם בדרך כלל מברזל עם נתיות חולניות להחליד, נזול הבלתיים הוא היגרוסקופי בזרה מוגנת וחלקי הגוף עשויים מהגומי הכי פשוט.

במטושים מערכת הבלתיים פועלת על אותו עקרון אך לא תמצא שם אף חלק באיכות תעשיית הרכב. כתוצאה מההרכב הקטלי הזה המים שנקלטים על ידי נזול הבלתיים גורמים להחלדה של החלקים הפנימיים של



חברים מהו"ל כותבים

(המכتب הבא תורגם מאנגלית - הכותב הוא חבר מועדון
ה5 מארה"ב, שרשם אצלנו בזכות דודון איטלסון)

אל: מארק היימן, סנט לואיס, ארה"ב.
מאת: מארק היימן, סנט לואיס, ארה"ב.

אני מודה לכם על מכתבכם ביחס לחידוש חברותי
במועדון המכוניות הקלאסיות בישראל. כפי שדעתם בודאי
סיפור לכם, אני בעל אוסף גדול של מכוניות קלאסיות
ועתיקות. מרבית המכוניות הן מתוצרת אירופית למורות
שיש לי לא מעט מכוניות אמריקניות באוסף. כיום יש
בידי יותר מ-80 מכוניות.

בנוסך לאוסף המכוניות הפרטיא שלי כתחביב, אני עוסק
במכוניות-אספנות גם כעסק בהיקף מסוים. חלק ניכר
מכוניות אלה מיוצאות לאספנים באירופה וביפן. לחבר
מועדון החמש אשמה לסייע לכל חבר מועדון שזוקק
לאספקת חלפים למכוניתו. תוכלו להפנותם ישירות אליו
בפסק או במכتب.

אני מצורף כאן מספר תמונות של מכוניותי.

Mark Hyman
325A Paul Ave.,
St. Louis, Missouri 63135 USA
Tel (314) 524-6000, Fax (314) 524-0340



HAPPY HOLIDAYS

The Hymans,
Mark, Kim, Erica,
Bentley & Yeti





מכונית נספה של חברינו מrk היימן

אוטובוסים שעשו היסטוריה

ובמויאון אחד מוצג אוטובוס ג'י. א.מ. סי מלאה שהחזיקו את הקו לאילת בשנות החמישים. הדרך מבאר שבע דרומה הייתה سبيل עפר מאוכק ונדרשו למלחה מעשר שעות, בחום לוהט, בלי מזון לנסוע במסלול שהיה מסוכן מבחינה בטחונית.

ביד ושם בירושלים מוצג אוטובוס וללו משנות השלושים. האוטובוס השתתף בהצלת ילדים מגזרניה בסוף מלחמת העולם השנייה. לפני מספר שנים הוא אוטר, שופץ ונמסר לשמרתו ביד ושם. כМОבן שהמוקם שווה ביקור גם בלי שום קשר לאוטובוס וنمצא בירושלים ליד הר הרצל.



הלוֹחַ הִישָׁן

טל' 03-6314479

קומט מרכורי 1962 קופה, מקורי ושמור במיוחד.
עודד 09-177787 בשעות 20:00-22:00.

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



מעוניין למכות ניפ 1942 (גם לפני שיפוץ). עודד 03-834105.

שברולט אימפללה 1964 אוטומטית + מזגן מקורי, מצב מעולה. אבי כורן 03-791385.

מוריס אוקספורד 1956 משופצת יפה. בועז דן 03-6995323.

מוריס מיינור 1962 1000 שטורה. אלי 04-252476.

אוסטין קمبرידג' דגס 55 שנת 1957. מצב מכני טוב מאד. (ראה תמונה). זמיר 03-837833.



סאאב 1962. דרוש שיפוץ. פיני 04-836359.

טרויומף ספייטפייר 1968 פטוחה אדומה, במצב חיצוני ומכני מצוין. טסט בתוקף. מאיר 09-446696.

חברי המועדון המספק ציוד למוסכים מוקן יכול לעזור לחברים המעניינים בציוד כזה. שם וכתובת במערכת.

מוזיאון המשטרת, או בכינוי הרשמי: בית המורשת של משטרת ישראל לא התיאש מאיתנו ועדיין מבקש מחברי המועדון לנשות לאתר עטورو כתרומה כל'י ורכב מסווגים שהיו בשירות המשטרה: לנדרובר, פורד פירמןוט, קורטינה, אסקורט קטנו למכbetaה ועוד. גראוטאות במצב חיצוני סביר, אפילו מושבת מבחינה מינימלית יתקבלו בברכה ע"י רפ"ק אפי ייב, טל' 04-478710 בשעות היום.

דרוש דוחן מפלט (אוגוסט) ל-USNS פרינס 4.
איילת: 09-984235.

מסודות מחשב המועדון מאט אמן אירמאי - מפיק המועדון

בגליל האבטומוביל 26* התפרסמה רשימה תחת כותרת זו, שהتبessa על החומר שהיה בידי ובמחשב באוטה עת. להפתעתו הרבה, ואולי קצת בזכות פניו של ציבור החברים, קיבלו מבול של עדכונים ותוספות לרשומות המועדון והרי לכם פירוט קצר של מצבו הנוכחי.

מספר החברים גדול יותר מ-450, מאיית בדרכים ועד קצרים וקרית שמנה בצפון. רבג מחברי המועדון גרים באיזור חיפה והצפון ופעילים באופן בולט ומואגן סביב ארועי העיר חיפה ומקומות אחרים בסביבה.

ברשות החברים כיום כ-850 מכוניות רשומות.

4 מכוניות משנת הד-20.

40 מכוניות משנת הד-30.

יותר מ-120 מכוניות משנת הד-40.

יותר מ-250 מכוניות משנת הד-50.

היצרון הנפוץ ביותר במועדון החכם הוא עדין פורד, המוביל עם 120 מכוניות.

אחריו הסדר כמעט ללא השתנה:

שברולט - 75 מכוניות,

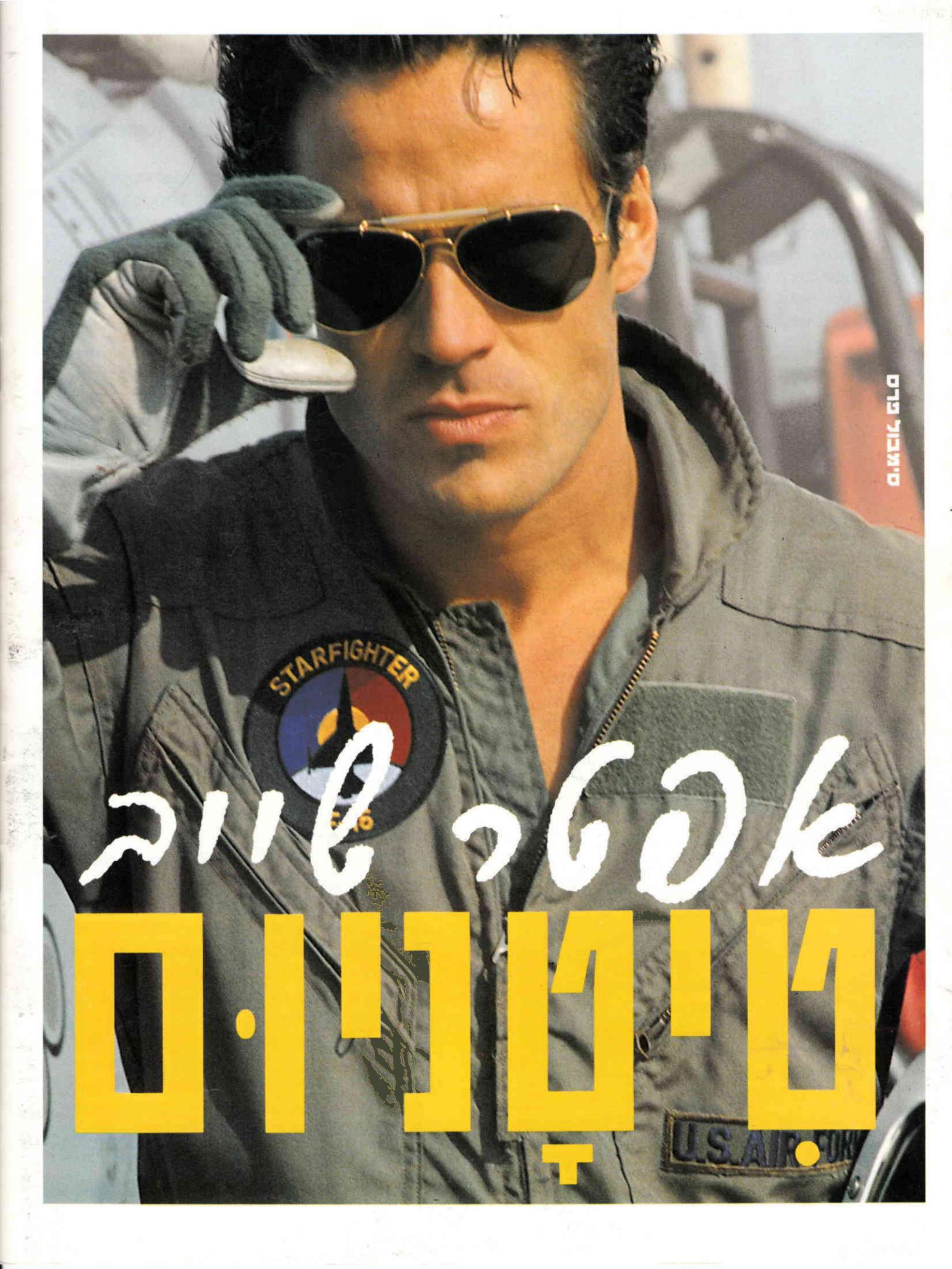
ויליס - 65 מכוניות,

מוריס - 60 מכוניות,

מרצדס - 55 מכוניות.

יצנים נוספים המוצגים באופן בולט במועדון הם: פיזי (37), פולקסווגן (35), פיאט (30), טריומף (27), דודgi (27), אוסטין (27).

יצנים רבים מיוצגים ע"י רכב אחד בלבד במועדון, חלקם אף היחידים שנטו עדיין על הכביש בישראל, לדוגמה: הנרי ג'יי משנת 1951 וקייזר משנת 1951 מתוצרת קייזרפרairo (של דורון איטלסון); בנטלי מארק 4 ספורט סלון משנת 1951 (של דוביק גרודמן); ברגנו-ארד איזאבללה טורינג ספורט קופה משנת 1959 (של יויר המועדון אבי כתריאל); ד.ק.ו. דגס F-12 משנת 1965; משאית 4X4 FW4 משנת 1954 משופצת היטב (של חובב אילון ומודי ברכה); IFA (ד.ק.ו.) קבריאולט משנת 1954; לוטוס סופר 7 משנת 1969; מורגן 4 משנת 1954 (של עמרם עובדיה); נאש מטרופוליטן משנת 1960 (של מאיר סעdown); פנרד PL-17 משנת 1962; טטרה-פלאן משנת 1946; ולסלי 12/48 משנת 1936 (של יוסף געלוי); סוסיתא 10 טנדרא "קוביה" עם גרייל עגול משנת 1960 (של יורם מקובר) ואחרים.



DICK GLO

2110 260k
D.I.D. D.I.D.

U.S. AIR.