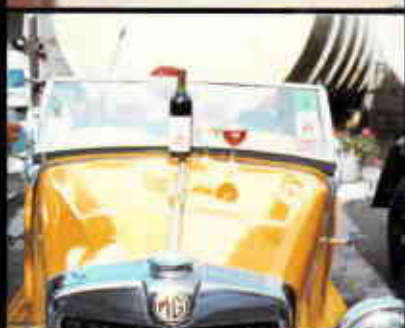


האבטומביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



עשור למועדון
החמש
10

מנואלה

בבחירות האחרונות לוועד מועדון החמש, חלו שינויים גדולים בהרכב הוועד.

ראשית, נבחרה שולה לרר לגזברית המועדון, במקום זמי לויין שלקח על עצמו אחריות כבדה בהיותו אחראי על המבצעים.

בחירת אשה לוועד היא תפנית חיובית, והתוספת הנשית מפחיתה מהתדמית ה"קשוחה" של מועדוננו.

המרץ, היוזמה והנסיון של זמי לויין יביאו, כך אני מקווה, לארגון יעיל ויפה של ארועי המועדון העתידיים. אנו מאחלים לו הצלחה.

בבחירות אלה הודיע בני הספל, ממקימי מועדון החמש, על פרישתו מוועד המועדון לאחר עשור של פעילות ענפה.

כידוע, שימש בני כעורך ה"אבטומוביל" עד גליונו האחרון, גיליון מספר 31. כעורך חדש ל"אבטומוביל" נבחר רוני מוסקוביץ'.

בני הוא "שחקן נשמה", וחתימתו מורגשת בכל פעולה מפעולות המועדון עד היום. כנציג דור המייסדים תרם בני ידע רב בתחום ההסטוריה המוטורית של מדינת ישראל. פרישתו מפעילות בוועד המועדון השאירה חלל ריק, והוא יחסר לכולנו. (מה יהי על הקטרים והרכבות?)

אני מנצל הזדמנות זו כדי לברך את בני הספל, לאחל לו הצלחה בתפקידו כיו"ר ארגון הארכיונאים בישראל, וכדי לומר לו שדלתות הוועד תשארנה תמיד פתוחות בפניו.

בימים אלה שוקד הוועד על תכנון ציון העשור לקיום המועדון. בין שאר הפעילויות המתוכננות לשנה החדשה, צפויה לנו הוצאת אלבום העשור. האלבום יכיל מעל 400 תמונות של מכוניות חברי המועדון, ויכרך בכריכה קשה ויפה.

אני תקוה כי החברים יסייעו בהוצאת אלבום זה, הראשון מסוגו בארץ. כמו כן, אנו בקשר עם מועדון המכוניות הקלאסיות בקפריסין, אשר מתכנן ראלי בינלאומי שיתקיים בחודש מאי בקפריסין. פרטים נוספים יתפרסמו בזמן הקרוב.

גם נסיעה לירדן באופק, אך אנו ממתנינים לשיפור רמת הבטחון האישי - כדי שנוכל לנסוע עם הענתיקות שלנו, ואף לחזור בריאים ושלמים.

התיקון האחרון בחוק, מעניק הנחה של 75% בביטוח חובה לרכב אספנות, והוא מבסס את אספנות הרכב בארץ. אנו מודים לעוזי אבל, מנכל "אבנר", על הסיוע וההבנה, וכמובן תודה לחברנו, אלכס סחרוב, על תרומתו הרבה בנושא.

שיהיה לכולנו חורף חמים, ושנרבה להפגש בימי שישי בכיכר מילאנו.

בברכה

אבי כתריאל

יו"ר מועדון החמש

מועדון החמש

מועדון המכוניות הקלאסיות בישראל

ת"ד 39960, תל-אביב 61398

טל': 03-6314479 פקס: 03-397480

עמותה רשומה במשרד הפנים

מס' 58-018-017-2

חברי כבוד:

השר ישראל קיסר

ח"כ משה קצב

מר אמנון ענבר

מר רפי בן-חור

יושבי ראש קודמים:

צבי רכניץ

יוסי בראל

שי אמיר

ועד המועדון:

יו"ר:

אבי כתריאל

ממונה על ארועים:

זמי לויין

פרסומי המועדון:

רוני מוסקוביץ'

גזברית המועדון:

שולה לרר

מרכז פעילות בצפון:

יואל בארי

חבר ועד:

יורם סילבר

מבקר העמותה:

יוחנן פלוס

מזכיר המועדון:

אמנון אירמאי

שרותי מחשב:

ק.א.ס. תקשורת

טל' 03-300074

דפוס:

אברון הפקות-

רוני מוסקוביץ'

"האבטומוביל"

רבעון מועדון ה-5

עורך: רוני מוסקוביץ'

מו"ל: מועדון החמש

אין המערכת אחראית על תוכן הכתבות והפרסומים בחוברת

והם מופיעים על דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.

תודה לחברת "קרליין"

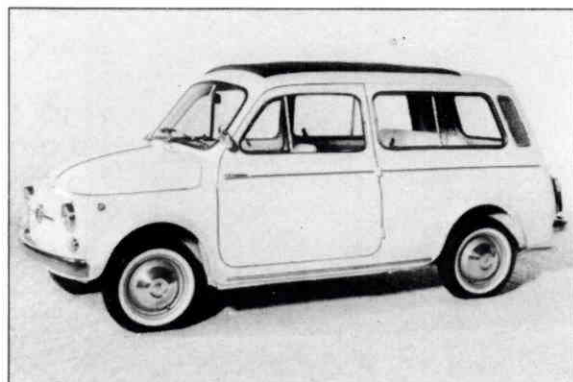
על הסיוע במימון הפקת החוברת



המכונית שלי-

פיאט 500 שלי

מאת : זמי לוין



הדגם הנ"ל נבנה בחסכנות והיה חסר אפילו שעון דלק או ידית לפתיחת החלונות בדלתות. המנוע היה לא אמין מרעיש ו"הצטיין" בויברציות חזקות. חלק מהעיוותים תוקן ובסוף 1957 הופיע דגם שנקרא "נורמלי" (!!!) כשהשינוי הקיצוני הוא תוספת 3 כ"ס והיה מעתה 16 כ"ס.

שנה מאוחר יותר בספטמבר 1958 נעשה שיפור נוסף והמנוע הוגדל ל- 499 סמ"ק והדגם נקרא פיאט 500 ספורט.

שנתיים מאוחר יותר הופיע דגם 500D שהשינוי התבטא בפתח קצר בגג שהופיע כסטנדרט בכל הדגמים.

דגם נוסף שהופיע באותה שנה היה הסטיישן שנקרא "גיארציניארה" והיה לו כמובן שטח מטען גדול מאחור.

השינוי הבא היה במרץ 1965 הופיע דגם חדש שנקרא 500F והצטיין במרכב חזק יותר, דלתות שנפתחו בצורה נורמלית מאחור (ולא מקדימה) וחלונות רחבים יותר.

דגם נוסף ויוקרתי יותר היה 500L שיוצר אף הוא באותה שנה והכיל שטיחים, מושבים רחבים ומצופים, לוח שעונים מהודר (יחסית) ואפילו שעון דלק.

דגם זה נמכר היטב עד שנת 1972 בו הופיע דגם 500R עד לגמר הייצור בשנת 1977.

יתכן שכיום זהו רכב נדיר אפילו באירופה אולם בשנות השישים (כך מספרות האגדות) לא היתה כמעט משפחה באיטליה שלא היה לה פיאט 500 שעבר מאב לבנו ושימש ללימוד נהיגה ולצרכים היום-יומיים.

בשנים האחרונות חל ביקוש (באירופה) לפיאט 500 "נובה" ואתם בוודאי תשאלו את עצמכם מה בעצם מיוחד כל כך ברכב הנ"ל? האם זה "רעש" המנוע (המקורר אור) או הנסיעה הקופצנית שלו (עקב מבנה המתלה הקדמי המיושן) או אולי הצורה המשובבת ויוצאת הדופן של מכונית הנכנסת לכל "חור" כמו אופנוע?

למתן תשובות לשאלות הנ"ל אנו נלך כמה עשרות שנים אחורה לשנות החמישים ונמצא שכבר אז סבלו האיטלקים מבעיות חניה ועבירות והצורך ברכב קטן היה כמו אוויר לנשימה.

למעשה אביו מולידו של הפיאט 500 "נובה" היו הפיאט 500 טופוליניו שנולד בשנת 1936 והיה המשכו של הפיאט טיפי 508 בילה שיצורו החל ב-1932 והיוה למעשה המנוע הראשון של פיאט בנפח של פחות מ-CC1000. עד אז יצרו בפיאט מנועים גדולים מאד בהספקים יחסיים נמוכים ביותר. בחזרה לטופוליניו שהיה מצויד במנוע חזיתי בן 4 צילינדר בנפח 570 סמ"ק כשהמצנן מושתל מאחוריו... זו היתה מכונית דו מושבית קטנה שלא שונתה כמעט עד שנת 1938 ונמכרה (בבריטניה ב-120 ליש"ט) בזול באירופה בייחוד בערים הגדולות. בין השנים 48-55 עלתה הפופולריות של דגמים גדלים יותר ומשוכללים יותר שדחקו את רגלי הטופוליניו עד הפסקת ייצורו המוחלט ב-1955 בדגם שנקרא 500C.

בשלהי שנת 1956 הופיע לראשונה פיאט 500 חדשה (שנקראה נובה-חדש להבדיל מהטופוליניו שהלכה לעולמה) והיתה מצוידת במנוע אחורי בן 2 בוכנות בנפח 479 סמ"ק ומקורר אור שסיפק 13 כ"ס ב-4000 סיבובים.



פיאט נתנה במשך השנה למספר מעצבים ויצרנים לפתח דגמי ספורט ודגמים יוצאי דופן ולהלן תאור הגרסאות כפי שהצלחתי למצוא בספרות המקצועית!

1. בין השנים 1956-1959 בנה יצרן רכב אוסטרי בשם סטאייר דגם שנקרא פיאט 500 סטאייר - פרק כשלמעשה לא שונה המרכב אולם יוצרו 2 סדרות של מנועים גדולים יותר. האחד שנקרא דגם "650" והיה בעל מנוע 643 סמ"ק שפיתח 16 כ"ס ב-4600 סבובים והשני היה דגם "700" והיה בעל מנוע 660 סמ"ק ופיתח 40 כ"ס ב-5800 סבובים.

2. בין השנים 1959-1963 יצרה חברת נ.ס.או את הפיאט וינסברג 500 (שנקראה מאוחר יותר נקר NECKAR) בשני דגמים סלון וקופה. השלדה ומכללי המנוע לא שונו ואילו המרכב קושט בעושר ונצבע בשני צבעים ומחירן היה יקר וללא שום פרופורציה. סה"כ ניבנו ונמכרו 6190 יחידות.

3. דגם ספורט פתוח שנקרא גיאה ג'ולי ונראה מוזר. השמשה הקדמית ללא "ניקל" עליון או כל הגנה אחרת, 2 המושבים עשויים מקש וגרמו סבל ליושבים. דלתות הרכב הוסרו ובמקומם הורכב כבל ביטחון (כמו בג'יפ).

4. בין השנים 1967-1970 בנה מעצב איטלקי בשם ויגנלה גמין דגם (על השילדה ומכללי המנוע הסטנדרטי) יוצא דופן שמזכיר מכונית ספורט משנות החמישים ומתבטא בכנפיים קדמיות כשהפנסים הראשיים "יושבים" על ה"כנפים" ומכסה המנוע מוגבה ובחזיתו "גריל" מרושת בצורת לב. הדלתות רחבות בחזית וקצרות מאחור וגגה כוסה בכיסוי דמוי עור שניתן להסרה בצורה פשוטה.

סה"כ יוצרו במשך 21 שנות חייה כ-3,400,000 יח.





פיאט Gamine של טום פרזר מאנגלית (הגה ימני)



פיאט Gamine של זמי לוי מן ישראל

מרכז המוסיקה

מאת: רוני מוסקוביץ'

בשנות החמישים המוקדמות החלו היצרנים להבין את היתרון הטמון בפתיחת פתח סטנדרטי בלוח המחוונים, בגודל שבעה אינץ' על שני אינץ'. מתקופה זו ועד לשנת 58/59, היו למערכות הרדיו "קופסאות הספקת מתח" נפרדות, שבדרך-כלל היו ממוקמות באזור המנוע, על מנת שיוכלו לספק 600/700 וולט ההכרחיים לפעולת הרדיו.

מערכות הרדיו בתקופה זו היו מורכבות מכפתור בורר תחנות, כפתור הגברת הקול וסגירת הרדיו, וכפתור לכיוון. משנת 1954 לערך, החלו יצרנים גרמניים, כמו "בקר" ו-"בלאופונקט", לייצר גם מכשירי רדיו FM.

בין השנים 1958 ו-1962, החל השימוש בטרנזיסטורים, תחלה במערכת האמפליפיר (שמוקמה בקופסא קטנה מאחורי המערכת), כאשר הטינר עדיין פעל על שפופרות. אולם בהדרגה הפך השימוש בטרנזיסטורים לנפוץ יותר, ועל מכשירים מסויימים אף נכתב בגאווה: "על טהרת הטרנזיסטורים".



מסוף שנות החמישים ועד לאמצע שנות השישים, אומצה גם שיטת הטינוינג בלחיצה על כפתור. בדרך-כלל, הותקנו חמישה כפתורים - אחד לגלים ארוכים, השאר לגלים בינוניים. כל אחד מהכפתורים יכול היה ל"הנעל" על תחנה מסוימת. חברות "אלקו" ו-"מוטורולה" היו הראשונות לייצר את אפשרות התכנות הזו.



במשך למעלה מ-60 שנה, יוצרו מכשירי רדיו במיוחד להתקנה במכוניות, וכמכשירים אלקטרוניים רבים, הם קטנו במשך השנים, והפכו מתוחכמים יותר. היום, רוב המכשירים משלבים טייפ וקומפקט דיסק, אך לא תמיד היה זה המצב.

במכונית קלאסית אפשר להרכיב מכשיר סטריאו מזמן יצורה, או מערכת מודרנית, בעלת ביצועים טובים יותר, שיש להתאימה למבנה הרכב הקלאסי. מערכות מוסיקה קלאסיות ניתן לרכוש במגרשי גרוטאות, בחנויות יד-שניה, ובחנויות המתמחות בכך. אלטרנטיבה יקרה יותר, הינה לרכוש מערכת מוסיקה קלאסית משוחזרת ומותאמת ל-FM. מערכות כאלה ניתן לרכוש במקומות המתמחים בכך.

על מנת לזהות את המערכת המתאימה לרכב קלאסי מסוים, יש לסקור את התפתחות מערכות הקול הפנים-רכביות.

מערכות הרדיו הראשונות משנות השלושים היו גדולות, ומוקמו בקופסא מאחורי לוח המחוונים (DASH) או מתחתיו. מן הקופסא יצאו שני כבלים (אחד ל-VOLUME ואחד ל-TUNING), שהגיעו עד לפאנל ההפעלה שליד הנהג. מבנה זה היה מקובל עד לסוף שנות הארבעים.

במספר מכוניות בריטיות, שנוצרו לפני מלחמת העולם השנייה, הותקנו מערכות רדיו כחלק סטנדרטי מהמכונית. אחת מהן היא מכונית הילמן MELODY MINX.

אולם, יצרנים רבים התייחסו אל מערכת הרדיו כאל תוספת אפשרית בלבד.



מאז ואילך, הפך שילוב FM במכשירי רדיו למקובל יותר ויותר, והתפתחות האלקטרוניקה העניקה עזרים מתוחכמים ומתקדמים, כמו כוונון עצמי של הרדיו.

באמצע שנות השבעים, החלו להתקין את מכשירי הרדיו כחלק מתהליך יצור המכוניות, ומתחילת שנות השמונים המכשירים כבר כוללים גם רדיו וגם טייפ. בתחילה, היה הטייפ תוספת למכשיר הרדיו, ומאמצע שנות השמונים המכשירים הם משולבים - "רדיו-טייפ".

שילוב זה היה לנפוץ ביותר, כאשר לאחרונה מותקנות מערכות משולבות הכוללות גם קומפקט דיסק.

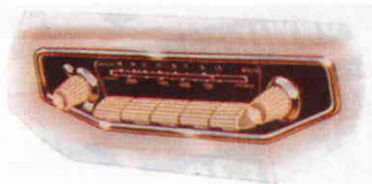
יש לציין כי עד לאמצע שנות השבעים היו מערכות רבות מצוידות במתג הפעלה חיצוני, פשוט להפעלה, שהיה אחראי על שנוי הקוטביות. כדאי לשים לב לכך כאשר קונים מערכת מסוג זה, **ותמיד** להבטיח כי קוטביות המערכת מתאימה לזו של המכונית,

מגוון האפשרויות להתאמת מערכות קול הוא רב ותלוי בסוג המכונית, ויש לשים לב לכך בעת ההתקנה.

יש להחליט לאן בדיוק רוצים להתאים את היחידה, כיצד היא תחובר והיכן יותקנו הרמקולים.

אפשר להתאים את היחידה הראשית למיקום האורגינלי של הרדיו, או למצוא לה מקום אלטרנטיבי. תא הכפפות, למשל, יכול להיות מקום "מחבוא" טוב לרדיו חדש. ניתן גם להתקין מדף מתחת ללוח המחוונים ועליו להניח את המערכת החדשה. בנוסף, צריך לזכור שמערכות רדיו מודרניות עלולות להגנב, ולכן מומלץ להתקין מערכות נשלפות.

יש להקדיש תשומת לב גם להתקנת הרמקולים. הרמקולים מספקים איכות קול מירבית כאשר הם מותקנים בדלתות, אולם דבר זה מחייב את חיתוך הדלת. אפשרות אחרת היא התקנה בלוח המחוונים, או מתחתיו, או התקנה על פאנל אנכי בקדמת הרכב (ליד הרגלים). לעיתים, ניתן להתאים את הרמקולים למקום המקורי של רמקולי מונו, בעיקר במכוניות משנות השישים.



כמוכן, יש לספק חשמל לפעולת המערכת החדשה. ראשית צריך לבדוק האם למכונית יש הארקה שלילית, מאחר והמערכות המודרניות מותאמות לכך. ניתן לבדוק זאת על ידי בדיקת אופן הארקה המצבר. אם הארקה המכונית הינה חיובית - אל דאגה. יש לרכוש מערכת סטריאו מומרת להארקה חיובית במקום שמתמחה בכך; או במקרה של מתח נמוך, יש לרכוש ממיר קוטביות. ניתן גם לשנות את מערכת החשמל של הרכב להארקה שלילית.

שים לב ! אם הרכב מצויד גם בשעון, או בכל מתקן חשמלי אחר, יהיה צורך לשנות גם אותם כך שיפעלו במערכת החשמל החדשה.

בריאן קוטס ממליץ לחבר את יחידת האודיו לספק 12 וולט מתוך המכונית, בדרך כלל ממערכת ההצתה, ולא מתוך המנוע - על מנת למנוע הפרעות מהמנוע ומשאר החלקים החשמליים. בכל מקרה, יש להתאים תמיד פיוז (בדרך כלל של 2 אמפר) לחוט ההזנה.

אחרת המערכת עלולה להינזק קשות בעת חיבורה. כאשר יש צורך בכך, ניתן להוסיף משנה קוטביות אשר ישנה את קוטביות הספק למערכת בלבד, ובכך יפריד את שאר מערכת החשמל של המכונית. אולם, יחידות אלה בדרך-כלל מתאימות למערכות של מקסימום 3 אמפר על 25 וולט. ניתן לנהוג במכונית קלאסית, אך להתקין בה מערכת קול מודרנית.

כל מערכת קול מודרנית ומשוכללת ניתנת להרכבה במכונית ישנה, אך יש להקדיש תשומת לב רבה להתקנתה, כדי לחסוך קדיחת חורים מיותרים ברכב, וכדי למנוע בעיות חשמל העלולות להיות מסוכנות.

בריאן קוטס, מחברת אורפינגון, מיעץ כיצד להתקין בצורה הבטוחה והאסתטית ביותר מערכות קול חדשות ברכבים ישנים.



ביקור נשיא ג'נרל מוטורס בישראל





כאורח umi (יוניברסל מוטורס ישראל)



בין ספרי המדע השוכנים בספרייתי, מופיע הסדרה "אוצר החוכמה והמדע", שנכתבה בעברית על-ידי צבי הכהן רבינוביץ, ויצאה לאור בשנת 1876 בוילנה.

בספרו - "תולדות האש והמים או פעולת כח הקיטור המימי" - מתאר רבינוביץ, בין השאר, המצאות בזמן המצאתן או בסמוך לה. מתוך ספרו, מובא כאן תאור המנוע שהומצא בשנת 1860 על-ידי לאונרו (לעאנארע בשפת הספר). המנוע הופעל בגז וצונן על-ידי מים.

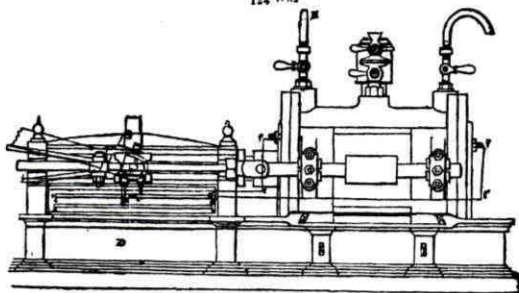
כן, מופיע תאור המצת החשמלי שבו השתמש. הספר מתאר את שכלולו של אוו (אטטא בשפת הספר), שנחשב, יחד עם דיימלר, לממציא המכונות.

מילון לשפת העברית של הספר:

- מוכנת האוויר המרעיש = מנוע הפועל על-ידי גז.
- אוויר המאור = גז.
- כריתות = חתכים.
- חותם = בוכנה.
- אוויר חומץ פחמי = גז פליטה.
- אוויר הנשימה = חמצן.
- ברחים מועתקים = שסתומים.
- אופן מעופף = גלגל תנופה.
- מוצץ = יונק.

ברצילינערק C צורה 125 יתנועע רצוא ושוב והחם X אשר מוכנתה

צורה 124



מוכנת לעאנארע

שם ואותו בפרק אופן-מקום (תכלית ספירי פול) לתנוע, גם בהמכנה האת נמצאים

ברחים מועתקים (שיבער) כאשר בהמכנה הקיטורית, הפותחים וסגורים צינורות להגנים ולהוציא את האויר פנים

דרך הצינור T פנים דרך הצינור T. דרך

הצינור T יבא האויר-הנשימה מאחורי החתום

להחם ולהתאחד שמה עם האויר-המאור, ודרך

הצינור T יבא האויר-הנשימה מאחורי החתום

הנשימה מאחורי החתום, דרכו האויר חוזק-הפחם (קאליקטיוסערע

גז) שילדו כשרפת האויר-הפחם תם החלק

פחמי-הנשימה אשר לא נתאחד עם האויר-המאור חשב בבת דם

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 125



מוכנת לעאנארע כריתות לאיכה

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

החם יתר סאר בקיב הצילנער, ולכן למען קר את הצילנער יקף

אוויר נחנק של פני בריל ובחמקם הנני

שבין הדיק E E צורה 126 יעבור סילק של

סם קים.

צורה 126

הצינור המכיל את האויר-המאור לתוך

המכנה יקף לשני ענפים, ובכל אחד מהם

תקצא ברזא סיחוד-העל ירי שפופרת של שוף-

המנוע (נכסיר-הקור) וכל להחבר כל אחד משני

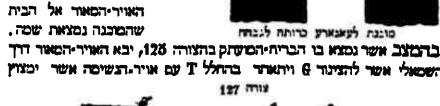
ענפי הצינור G עם השפופרת אשר מכנה יבא

האויר-המאור אל הבית שהמכנה נמצאת שמה.

ברמבא אשר נמצא בו הברית-המסוק בתצורה 126, יבא האויר-המאור דרך

הענף השמאלי אשר הצינור G והאידר ברמבא T עם אויר-הנשימה אשר יכנס

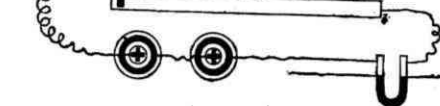
צורה 127



מוכנת לעאנארע כריתות לאיכה

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 128



מוכנת לעאנארע כריתות לאיכה

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 129

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 130

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 131

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 132

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 133

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 134

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

צורה 135

הנשימה נפגש בכחית והעיק בהמשכות את הדחם X.

§ 129.

לעאנארע מציא מוכנת האויר-המרעיש.

החכם לעאנארע אשר צלה לו לסגור את התחבולה להחמש באויר-המרעיש בתור כח-עובר, היה פועל באחד מבתי המלאכה העושים כלי נחושה (מאנפאך אין איינער בראנו-פאבריקע) באריו, ואחרי כן התעסק במלאכת הגאולוגי-פילאסופיק, וכאשר לא הצליח לעאנארע בעסקיו, בקש תחבולות לבנות מכונות המתנועעות בכח העלעקטרי-מאגנטיזם, ובראיתו כי יקר מאד מאד העבודה בכח העלעקטרי-מאגנטיזם, של לעאנארע אל חכמת הכעסע פניו, וינסה לעבוד בכח-התפושפות של האויר-המרעיש, ואחרי בודות רבות המציא התחבולה להשתמש בתעובות האויר-המאור עם האויר-הנשימה, ובשנת 1860 השלים לעאנארע את בנין המכונה הראשונה אשר המציא.

מוכנת-לעאנארע מציא חן בעיני חכמי חרושת-המעשה, ומיד נתפשטה בכל העולם. במידר הוכנת לבנות מכונות כאלו בארצות ספרד ובראזילען שקל זען פאנץ מאה אלף פראנק על יד לעאנארע, ובכל ארצות תבל נא חכמי חרושת-המעשה לבנות מכונות על פי שיטת לעאנארע.

§ 130.

תבנית מוכנת-לעאנארע.

הצורה 124 תורנו את תבנית המכונה-הלעאנארית בהביטנו עליה מן הצד, והצורה 125 תורנו את פנימית המכונה בכריתות ארכה בתכונה אופקית (אין הארץ-צאנאנאל-לעאנארע-דורש-ניסוס), והצורה 126 תורנו את פנימית המכונה בכריתות נבנה (אין וענקערע-מסע דורש-ניסוס), והצורה 127 תורנו את פעלת ההום העלעקטרי להחליק את האויר-המאור בהמכונה.

(1) הערה. את סכע האויר-המאור באירו בספרנו הכונתה והתנועה פיק שטונה עשיר ובספרנו תכנת הכעסע פיק שטונה ועשיר.

§ 134.

כשרון הפעלה אשר למכונת-לעגנאָרע.

כל המכונת האלו הבנויות על פי שפת לעגנאָרע רעה מוכנת למאר, כי צרכות נקח רק למקום מצער ונשי קמן יוכל לנחות בהן, כי כל מלאכתו היא להשניח על שמן-המשרה להשיף משעה לשעה מעט סתם בין החלקים המתחברים אשר בהמכונה, וגם נוכל להתחיל ולהפסיק את פעולת המכונה בכל רגע ורגע ככל הנצרך לנו למלאכתנו, גם יוכל כל בעל מלאכה להשתמש בה, כי תוכלנה המכונות האלו לקבלת קצוות למאר, באופן אשר כח עבודתן יהיה אך סביעית מכה חסם או כבח שני פועלים מבני אדם, וסחיר האוויר-המאור אשר יעלה להגיע מוכנה קטנה כזאת במשך עשרים חרבע שעות יום ולילה מבלי הפסק, והא פחות מעט משלשה דראנק או כשבעים קאפייקען כפף או כשלשה קאפייקען לכל שעה.

ואם נתבונן כי המכונה אשר כחה היא כשני פועלים תוכל לפעל כל העשרים וארבע שעות מבלי הפסק בעוד אשר הפועל לא יעבור כי אם שמונה שעות (אשר נבי ונני האכלה והמטה והכחלה), או הלא אם נרצה לפעל את הפעולה הזאת אשר תפעל המכונה לעשותה בכח ידי פועלים, או יצטרך לנו ששה פועלים, ובאשר כי את כל עבודת השעה פועלים תעבוד המכונה במחיר שבעים קאפייקען ליום, או הלא תעבוד פעולה פועל אחד ליום במחיר $11 \frac{1}{4}$ קאפייקען.

מצדד מוכנה קטנה כזאת הוא כשמונה מאות מלעים או כחשע מאות חובל כפף.

§ 133.

המוכנה-הלעגנאָרית הפשוטה-בפעולתה אשר קנה המהגרים אָטטאָ (Otto) (אָטטאָס) איינפֿאַך־ווייזנדיגע קנאלגאז-מאשינע).

המהגרים אָטטאָ לא ישתמש בהאוויר-המריעש בתוך כח-עובר, אך ישתמש בו רק להרים את החתום למעלה, והחומר יורד מעצמו למטה מנסכת כובדו הרב ומנסכת האוויר-והחיצון הלוהץ עליו, ובזידיחו למטה יעבוד החומר את עבודת המכונה.

לחבליית הזאת הציע המהגרים אָטטאָ את הצילינדער בהמכונה שלו בקופה-וקופה, וזאת החתום המתנועע בתוך הצילינדער בתנועת-עולה-ויורד עשה כבד מאד במשקלו, והנה בהרלק האוויר-המריעש מתחת לחתום או יורק בבה גדול את החתום למעלה.

כן החתום יוצא מן-החיצון (נעצאָרמע שטאנענע) של ברזל-עשות בעל שנים רבים, והמים הזה יאחה בשניו בין שני אייגנים-בעלי-שנים (רי נעצאָרמע שטאנענע גרייפֿס אייגנים פרייבוטערקע נעצאָרמע ראָרער).

דעת לבנון נקל: כי בהמכונה הזאת יפעל החומר להגיע אותה רק במשך זיידתו למטה, אבל במשך עלייתו למעלה לא יפעל החומר מאומה, אולם החומר יתפעל או רק מכה התפשטות האוויר המבניה בכחו את החתום למעלה, ועל כן תהיה פעולת מוכנת-אָטטאָ בפעולת מוכנת-נעוֹקאָמען שבאירו בחלק השני, ואלו לא נתברר האופן-המקוּפֿה להמכונה הזאת כי עתה היתה פעולתה למסקת ומתחדשת לרגעים, אבל האופן-המקוּפֿה יחד (רעגולירט) את הפעולה בה, כי בעת אשר יעלה החומר למעלה ולא יפעל על תנועת המכונה או יפעל עליה האופן-המקוּפֿה בכח תנועתו (דורך ויינער שוואנעקראַפֿט).

עד כאן מספרו של רבינוביץ.

אחד מחלוצי פיתוח הרכב המנועי ומממציאיו, היה היהודי הגרמני מרכוס. בשנת 1864 שכלל מרכוס את מנוע השריפה הפנימית, השתמש בבנין כחומר דלק, המציא את קרור המנוע על-ידי מים, את ההצתה החשמלית ואת התנועת הרכב ממושב הנהג. מרכוס לא פרסם את המצאותיו ולא רשם עליהן פטנטים, ולכן - נשכח. רק כעבור עשרים שנה יצאו דיימלר ואוטו לנסיעת הבכורה במכוניתם. מכוניתו של מרכוס מוצגת במוזיאון בווינה, העיר בה נבנתה.



1904 Humberette 5 hp Two Seater

ברצוני לספר לכם על אירוע מיוחד, שביקרתי בו בזמן שהותי בקיץ בהולנד. בעיר אוטרקט (UTRECHT), בתוך אולמות קונגרסים ענקיים, מתקיימת פעמיים בשנה תצוגת ענק של מכוניות ואופנועים OLD TIMERS. כמו כן מציגים בתערוכה ספקים של חלקי חילוף למכוניות עתיקות, חלפים חדשים ומשומשים. כך שכל בעל מכונית או אופנוע OLD TIMER יכול לקנות חלקים חדשים או משומשים לענתיקה שלו.

הסוחרים (גם אנשים פרטיים) מציגים את סחורתם פיזית או מעל גבי קטלוגים, מחירונים או פרסומים אחרים. ביליתי שם כחצי יום והעין לא שבעה. לקח לי כשבוע ימים לעכל את מה שראיתי.

עלי לציין כי גם המציגים כמו גם המבקרים באים מכל ארצות אירופה.

אני מצרף תמונות, כרטיסי ביקור במיוחד שימו לב ל"ציקר" שהאריכו אותה ויש לה 4 דלתות בכל צד.

התערוכה הבאה תתקיים בחודש מרץ (מצורף פרוספקט) ונקראת UTRECHT, OLD TIMER JAARBEEURS, 4/5/6/MAART 1994, VEHIKEL ניתן להגיע לשם בקלות מכל מקום באירופה, התערוכה מתקיימת ממש בצמוד לתחנת הרכבת הגדולה של העיר אוטרקט.

אני שולח לכם את כל החומר שאספתי בתערוכה וצילומים מהתערוכה.

ד"ש לאמנון אירמאי.

אשמח להיות נציגכם בתערוכה...

בברכה,

דורון בירגר



ברשותי נמצאים ספרי רכב שאותם אני מוכן למסור לספריית המועדון.

מהפרסומים בקשר לספריה לא ברור היכן וכיצד יכולים החברים לעיין או להשאיל ספרות ממנה, ומה ההליך הדרוש לשם כך. להלן רשימת הספרים:

סט ספרות טכנית למשאיות לילנד.

LEYLAND SERVICE AND MANUAL - DIESEL ENGINE.

LEYLAND AUTOMATIVE AND INDUSTAIL MANUAL VERTICAL DIESEL ENGINE.

LEYLAND SPAIR PARTS LIST.

סט קטלוגים למנועי לילנד מסוגים שונים

STUDEBAKER TRUCK SHOP MANUAL.

STUDEBAKER BODY PARTS CATALOGE 1959-1961.

STUDEBAKER SHOP MANUAL 1965.

STUDEBAKER SHOP MANUAL 1960 60-S AND 60-V.

FORD SERVICE TRUCK SHOP MANUAL 1949-50-51.

FORD TRUCK SHOP MANUEK 1957.

CHEVROLET SERVICE MANUAL 1946-1954.

GENUINE PARTS K8-KR8-KS8.

GOGGOMOBIL T 1700 OPERATION AND MAINTENANCE.

LAND ROVER PARTS CATALOGUE SERIES II AND IIA.

GM SERIES 53 ENGINE DETROIT DIESEL MAINTENANCE.

DODGE TRUCK SHOP MANUAL C1 SERIES.

ידידיה וגיא ורדי



בוזון פתע !



אנא זהה את המכוניות המופיעות בדף זה.
את התשובות הנכונות שלח אלי לרוני מוסקוביץ', רח' רבוצקי 19 רעננה 43220

בין הפותרים נכונה תוגרל ארוחה זוגית.
בעתיד נרחיב את מעגל הפרסים.

חברים כותבים



רק ניקיתי קרבורטור

בוקר אחד חירחרר המאייד, קרבורטור בלעז, במכוניתו של ערן מחיפה ועל כן החליט הבחור לפשפש בקרכי המכונית ולשכוף את המאייד הפתוח.

עורנו רוכן על מכסה המנוע ולירו עוצרים שני גברים זמורים סבר, ששלפו תעודה רבת עיטורים והצהירו בגאווה: "אנחנו נקחים של משרד התחבורה, מה אתה עושה?" מחה הבחור את הזיעה מעל מצחו והכריז בגאווה: "אני מניח את הקרבורטור".

"יש לך רשיון עבודה כמכונאי?"
"לא", התוודה. "עוד נשוב אליך", אמרו השניים, ונטלו את פרטי המכונית.

חלפו תריסר חודשים ממלאכת התיקון, עד שבוקר אחד הגיע לביתו שליח אישי ומסר לירו הומנה: "מדינת ישראל באה נעות היועץ המשפטי לממשלה תובעת אותו לדין".

בבית-משפט השלום בחיפה קרא השופט בזני ערן את כתב האישום: "הנאשם ניהל מפעל לעבודות מכונאות ורכב נזעף, מבלי שניתן לו רשיון מאת הרשות לנהל את המפעל ולעשות בו עבודות מכונאות לרכב מנוע".

"כבודו", אמר ערן כשהדמעות חונקות את גרונו, "לא ניהלתי מפעל. ניהלתי רק ניקוי קרבורטור באמצעות סחבה".

"צריך רישיון כדי לבצע עבודות מכונאות", גוף בו השופט התובע קם על רגליו ותבע בתוקף: "אני מבקש להטיל על הנאשם עונש מרתיע". אחר כך נתרך מעט וגילה: "אין לנו אשם הרשעות קודמות".

"אכן ניקיתי את הקרבורטור", אמר הנאשם, אבל לא ייעתי שצריך רישיון. פעלתי בתום לב".

השופט הרעים בקולו: "אני דן את הנאשם לתשלום קנס בסך 1,500 שקל או 30 ימי מאסר. אני מחייב אותו גם לחתום על התחייבות כספית של 3,000 שקל, או 30 ימי מאסר, להמנע מעבירה דומה במשך שנתיים מהיום".

ערן הנדהם מנה למרורנו ושאל, האם מישור במדינה יורד על החוק הזה, המונע מחובב רכב לבצע טיפול קל במכוניתו?

ביקשנו את חוות דעתו של היועץ המשפטי במשרד התחבורה, עו"ד אלי אביר. עיקרי דבריו: החוק אוסר עלינו לתקן, לפרק, או לספל בכל חלק בסיחותי במכוניתנו. הקרבורטור נמנה על החלקים האסורים בתיקון. גם תיקון צמיגים מחייב רשיון.

או החלטנו את ארגו הכלים שהיה עד כה במכונית נזדקק לצמיחות. הרי לא נרצה לשבת על ספסל הנאשמים כאזרח העבריינים.

טרטרו אותכם! שיגעו אתכם! מכרו לכם מוצר מנוס? לא זכ-תם לשירות נאות! מנו במכתב לגדעון רייכר, מדור "סקנדל", מעיבת ידיעות אחרונות, רח' הלל 28, ירושלים. 94582.

יש הרבה מה לכתוב על סוסיתא "קוביה". כמעט לכל אחד יש קשר אליה, וכן כל אחד יכול לספר עליה סיפור. בשנות ה-60 היא היתה הסובארו של המדינה, ואפילו לימדו עליה נהיגה.

למרות היותה רכב נפוץ ביותר, כמעט לא רואים אותה היום על הכביש ובכל נסיעה אני שומע: "גם לאבא/סבא/דוד שלי היה כזה, "תשמור עליה", "כל הכבוד" וכד'.

את הסוסיתא הזאת מצאתי בת"א ברח' שלמה המלך עם שלט למכירה. היא היתה מאובקת וניכר עליה שהיא לא בשימוש יום יומי. בעל הרכב היה בן 87 וכבר הפסיק להתמש בו. הרכב היה יד ראשונה עם 120,000 ק"מ ונידרשתי לשלם עבורו 1,000 שח'. לסוסיתא היו לי רגשי נוסטלגיה מכיוון שזו היתה גם המכונית הראשונה שאבי רכש.

בתקופה ההיא הייתי סטודנט "תפרן" וידעתי שזו הזדמנות פז בשבילי לרכוש רכב עתיק. אחי הילוה לי את 1,000 השח' ולאחר סיבוב קצר, מסביב לבלוק, רכשתי אותו.

כבר שנתיים וארבע טסטים הסוסיתא אצלי והיא נוסעת ועוברת טסט ללא כל בעיה.

רענן אשכנזי



מתארגנת קבוצת חברים לנסיעה לארה"ב בסוף ספטמבר 1995 לתקופה של 10-14 יום.

מדובר בשני ירידים לרכב חלפים וספרות לרוב סוגי המכוניות האמריקאיות ומעט מכוניות אירופאיות קלאסיות.

שתי התערוכות נמצאות באזור פנסילבניה. יש צורך ברישום מוקדם לצורך הזמנת מקומות בבית מלון. נא להתקשר ל:

משה גיסוס 03-9667232 / 050-262567
זמי לזין בשעות הערב בבית 09-955667

ארועים על הפרק

14-22/4/95 - חול המועד פסח - אירוע בקניון
ת"א (התחנה המרכזית החדשה)

אירוע המציין עשור לפעילות מועדון החמש. באירוע זה יוצגו כ-30 מכוניות עתיקות וקלאסיות של חברי מועדון החמש, וכן אופנועים נדירים ומיוחדים, ומכוניות נותן החסות במסגרת "ישן מול חדש".

האירוע יפתח בשיירת מכוניות עתיקות וקלאסיות אשר תצא מאזורי חן, בכניסה הצפונית לתל-אביב, תחלוף, או ברח' דיזינגוף, או ברח' אבן-גבירול, כפי שיוחלט, עד לקניון תל-אביב. השיירה תישא שילוט מתאים ודגלונים. האירוע ילווה בסיקור עתונאי. המכוניות יועמדו לתצוגה בשטח הקניון, כאשר בקומה 7 יוצגו גם אוטובוסים עתיקים ממוזיאון "אגד".

האירוע יהיה פתוח לקהל ללא תשלום והחניה חינם למשך שעותיים בחניון התת-קרקעי של הקניון.

באחד מערבי חול המועד, יקיים קניון תל-אביב מסיבת עשור למועדון החמש, באחד מאולמות הקניון, לכ-600 אורחים. אירוע זה יכלול קוקטייל והופעת אמן אורח, כמו כן, יוזמנו שר התחבורה ואישים וחברי כנסת נוספים הפועלים למען המועדון.

12-14/5/95 - ראלי עוקף קפריסין:

חברי מועדון החמש מוזמנים על-ידי FIPA FRIENDS OF THE HISTORIC AND OLD CARS OF CYPRUS להשתתף בראלי עם המכוניות הקלאסיות והעתיקות של המועדון. בימים אלה נתחיל בפעילות לרישום חברים לאירוע זה (רצ"ב העתק הפקס' שנתקבל מהמועדון בקפריסין).

מכוניות החברים אשר יסעו לאירוע זה, ישאו דגלונים, או שילוט של נותן החסות. אירוע זה בודאי ילווה בסיקור תקשורתי נרחב.

מחצית יוני - ראלי ישראל - ירדן:

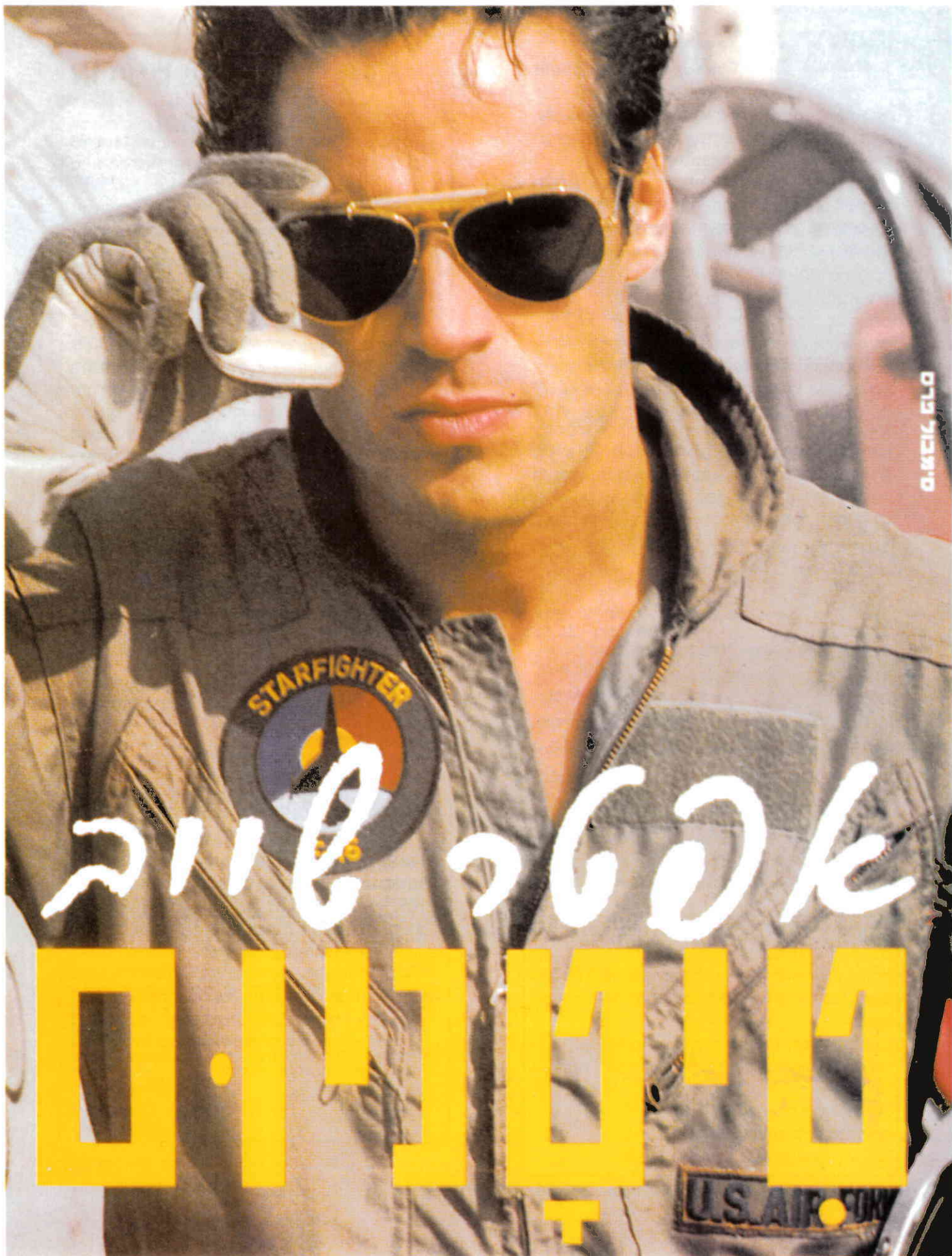
חבר המועדון אמיר נחומי לקח על עצמו לארגן מסע מכוניות עתיקות וקלאסיות, למשך ארבעה ימים, לירדן. המכוניות שישתתפו באירוע זה, ישאו שלטים ודגלים של נותן החסות, וכל סיוע נוסף של נותן החסות יתקבלו בברכה. כמובן שלאירוע מסוג זה תהיה תהודה תקשורתית נרחבת, ואנו בקשרים עם מועדון THE ROYAL AUTOMOBIL CLUB OF JORDAN, אשר פטרוננו הינו הוד מעלתו המלך חוסיין.

7-8/95 - אירוע בקנטרי קלאב זכרון יעקוב
והרצליה:

במסגרת אירועי הקיץ לחברי מועדון החמש, אנו מקיימים ימי כיף לחברים ולבני משפחותיהם בקנטרי בזכרון יעקב ובקנטרי בהרצליה. באירועים אלה מוצגות מכוניות חברי המועדון לקהל הרחב והמכוניות ישאו שילוט של נותן החסות. תיבדק גם אפשרות של הצבת שילוט במקום.

10/95 - ראלי סוכות:

במסגרת ראלי סוכות מתוכננת נסיעה, תוך שיתוף פעולה עם מוזיאון חיל-האוויר בחצרים, לתצוגת מכוניות עתיקות וקלאסיות "היסטורי מול היסטורי". פעילות בנושא זה תחל לאחר אירוע פסח.



ד"ר אביחי גולן

העולם

היום

U.S. AIR FORCE