



# האבטומוביל 43

## דצמבר 2000



מוריס טרוולר 1000 1960 של משה גיסיס

בהצלחה למרעמדי הגביע הנודד

### בואו לאירועים הקרובים (פרטים בתוך הגיליון)

- 23.12.2000 - טיול ואירוע חנוכה בית ניר, שבת בבוקר + טקס חלוקת הגביע הנודד
- 27.1.2001, 30.12.2000 - סדנות שיחזור ושיפוץ רכב אספנות
- 3.2.2001 - טיול המועדון לשמורת נחל מערות, שבת בבוקר
- 17.2.2001 - טיול ג'יפים, שבת בבוקר

היכינו לאירוע  
האופנועים הקלאסיים  
בפורים: 10.3.2001

### מה בגיליון הנוכחי ?

- הצטרפות מועדון החמש לאיגוד הבינלאומי של המכוניות העתיקות FIVA
- מדור "המכונית שלי": מוריס טרוולר 1000 1960; אוסטיין הילי 100/4 1955
- מזכיר המועדון מסכם 15 שנות פעילות
- מדור האינטרנט: עמודים אישיים לחברים באתר המועדון
- קלאסיקון בעמודי האמצע עם מודעות "הלוח הישן" וה"שוקעתיק"
- הפחתת מיסים על ייבוא חלפים, מועדון הפורדים הקטנים בבריטניה
- 50 שנה לקייזר-פרייזר-אילין תעשיות
- מדור חדשות חו"ל: קורבטים בקארלייל, מוזיאונים, ענתיקות בקובה
- ביטוחי חובה לאופנועים, קטעים מהעיתונות, מדורים קבועים ועוד

## הצתה מאוחרת

טור אישי



אינני מערב פוליטיקה בפעילות המועדון אך לא ניתן להתעלם מהמצב הבטחוני בו נמצאת מדינת ישראל בחודשים האחרונים.

המצב השפיע ישירות על פעילות המועדון, והדבר ניכר מידי בביטול הטיולים האחרונים בגלל הסכנה האמיתית של נסיעה בחלק מכבישי ארצנו. יתכן והאווירה משפיעה גם על מצב-הרוח של החברים כי אנו רואים ירידה במוטיבציה ליטול חלק בתכנון הפעילויות הקרובות, מיעוט נרשמים לתחרות הגביע הנווד, עיכובים בחידוש חברות ועוד.

זה לא עושה את תפקידי קל יותר בבואי לערוך חשבון-נפש וסיכום ל-15 שנותי במועדון החמש, על כל גיגוליו, אותו כבר התחלתי לכתוב במדור זה בגיליון הקודם.

למרות זאת החלטתי לכתוב את דעתי המלאה במאמר ארוך, מנומק, אולי אפילו קצת בוטה, שישביר איך אני רואה את פעילות המועדון שלנו עד עתה ואולי גם קדימה. זהו חומר למחשבה לסיום שנת 2000, לפני הבחירות לועד החדש באסיפה הכללית הקרובה, הנערכת במקרה גם סמוך למועד הבחירות לראשות הממשלה ואולי אף לכנסת, על כל ההתפוכות והשינויים הכרוכים בכך.

אני מקווה שאולי השנה יחליטו יותר חברים להביע את דעתם באמת, לגבי מה אתם רוצים מהמועדון, איך אתם רואים את המשך קיומו ודרכו, ובהזדמנות זו גם להציג מועמדות באסיפה הכללית ולהיות שותפים בעשייה אם במסגרת הוועד או בתפקידים אחרים.

הייתי מאוד שמח לקבל את דעותיכם ותגובותיכם ולהדפיס בגיליון הקרוב של "האבטומוביל", כדי שכולם יוכלו לקרוא זאת.

בברכת חג אורים שמח,

אמנון אירמאי

מזכיר המועדון ועורך הבטאון



## עמוד

## מה בגליון ?

- 2 הצתה מאוחרת - טור אישי - מאת אמנון אירמאי
- 3 יד על המצרת - דבר היוויר, זמי לויין
- 6-4 המכונית שלי: מוריס טרוולר 1960 - מאת משה גיסס
- 7 מדור האינטרנט: עמודים אישיים לחברים באתר המועדון
- 8 הצטרפות המועדון ל- FIVA - מאת אמנון אירמאי
- 9 מה זה FIVA (האיגוד הבינלאומי לענתיקות) ולמי זה טוב?
- 10 הכושי עשה את שלו... - מאת אמנון אירמאי
- 14-12 המכונית שלי: אוסטין הילי 100/4 1955 - מאת דב גרודמן
- הידעת כי .... - פינות מידע קטנות - מאת ניר עוזדור
- 15 **קלאסיקון** - מידע חודשי שוטף, פעילויות וארועים
- 15 סדנות שיחור ושיפוץ רכב אספנות: 27.1.2001, 30.12.2000
- 15 המפגש השנתי לאופנועים קלאסיים - פורים 10.3.2001
- 17-16 הלוח הישן + שוקעתיק - מודעות מכירה וקנייה
- 17 טיול חנוכה לבית ניר + טקס הגביע הנווד: שבת 23.12.2000
- 18 טיול החודש לשמורת נחל מערות: שבת 3.2.2001
- 18 מסודות מזכירות המועדון: פיזור אוכלוסיית החברים
- 19 טיול החודש למוזיאון גולני: שבת 3.3.2001
- 20 משולחן הוועד + ועדת כספים
- 21 מפגשי המועדון הקבועים
- 21 הרהורים - מאת זמי לויין
- 22 מועדון הפרודים הקטנים בבריטניה - מאת אמנון אירמאי
- 23 מחירון אבזרי המועדון
- 23 הופחתו מיסי הקנייה על ייבוא חלפים
- 23 מדריך נוהלי ייבוא רכב אספנות - בעריכת אמנון אירמאי
- 24 לאן אנו הולכים? יתכן שאני טועה!! - מאת ליאורה לב
- 25 כיסוי ביטוח חובה לאופנועים - מאת משה רפפורט
- 25 ועוד בנושא ביטוח חובה לאופנועי אספנות
- 26 המונדיאל של האוטומוביל - מאת רות פלדמן
- 27 עמוד חדשות חוייל: ענתיקות בקובה - מאת ירון אביטוב
- 28 קורבטים בקארלייל - מאת בן-עמי רטינסקי
- 29 תכנון מוקדם למטיילים בארה"ב: מוזיאונים ואטרקציות
- 30 חברים כותבים: המזכיר, המפגש, רישום אופנוע ומה חסר
- 31 סקירה היסטורית: 50 שנה לקייזר-אילין - מאת יוחאי שנער

## האבטומוביל ISSN 0793-7679

### בטאון מועדון החמש -

מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ה)  
 מערכת: רח' תבור 37, שוהם  
 דואר: ת"ד 1782, שוהם 73142  
 טלפון: 03-9793773  
 פקס: 03-9793774

### עריכה והפקה:

מו"ל: מועדון הרכב הקלאסי  
 עורך: אמנון אירמאי  
 סדר וקלדנות: מילונים טכניים בע"מ  
 איורים: גידי פרי, סימון בילנקי  
 מודעות: אמנון אירמאי  
 טל' 052-683281, 03-9793775  
 הפקה: נעם פרסומאים  
 דפוס: דפוס טל, ת"א

### נשיא כבוד: נשיא המדינה משה קצב

חברי כבוד: מר רפי בן-חור

מר חיקה ברנשטיין

מר יואכים לויין

מר אמנון ענבר

מר גבי קדוש, ראש עיריית אילת

השר לשעבר ישראל קיסר

### חברי ועד\* המועדון ופעילים:

- \* זמי לויין יו"ר:
- \* נחום קדמיאל מ"מ יו"ר וגזבר:
- \* בני אור קשרי חוץ:
- \* אורן קיפניס אירועים+סאאב:
- \* משה צליק אופנועים:
- יעקב בכר אבזרים וציוד:
- ליאורה לב רכזת חברה וטיולים:
- דרור וסרשטיין אינטרנט + צפון:
- ירם מקובר ועדת ביקורת:
- משה שוורץ אב בית-דין-חברים:
- עו"ד צבי סלנט מזכיר המועדון:
- אמנון אירמאי יו"רים קודמים:
- 1. צבי רכניץ
- 2. יוסי בראל
- 3. שי אמיר
- 4. אבי כתריאל

© תשס"א 2000

כל הזכויות שמורות למו"ל ולמפיקים.  
 אין לשכפל, לצלם או להעתיק קטעים, מאמרים או כל חומר אחר מחוברת זו ללא אישור בכתב מהמו"ל.  
 מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע הכלול בפרסומים, במאמרים ובמודעות המתפרסמים ב"אבטומוביל" והם מופיעים על דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.  
 הדעות המובעות במאמרים ובכתבות בעיתון אינן משקפות בהכרח את דעת המועדון או המערכת.  
 למועדון אין כל אחריות לגבי ההנחות או השרותים הניתנים לחברים באמצעות מודעות המפורסמות בעיתון.

# האבטומוביל

מס' 43 - דצמ' 2000 - ינו' 2001

עורך: אמנון אירמאי

## מועדון החמש

מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ר) - מלכ"ר ת"ד 140, נמל-תעופה בן-גוריון 70151 עמותה רשומה מס' 58-033-599-0

טלפון: 03-9793773

פקס: 03-9793774

E-mail: 5club@5club.org.il

אינטרנט: http://www.5club.org.il

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות ISRAEL CLASSIC VEHICLE CLUB

## יד על המצערת דבר היו"ר

הקיץ מאחורינו, זו עובדה ואנו נתפלל שבימי שישי ושבת במשך החורף הקרוב לא ירד גשם על מנת שנוכל להיכנס למכוניות והאופנועים ושיהיה כיף לנשמה.

מאחורינו אירועי סוכות שתוכננו מעט בחיפזון אך יחד עם זאת "עברו" בסדר. בראשון קישטנו את יריד העתיקות בבאר-שבע ואני חייב לציין שהמארגן קיבץ במקום כל מיני משוגעים לנושאים שונים ומשונים ולא לו מבינינו שהיו שם (בגשם שוטף) היתה חוויה נעימה.

באירוע השני התארחנו ביקב בראשון-לציון ובמזג אוויר קייצי ונעים. קיבלנו פינוקים ותשומת לב אותם לא נשכח. סוכם עם המארגנים ביקב לשמור על קשר גם בעתיד ונקווה שנוכל להפרות זה את זה באירועים דומים בעתיד.

אני חייב לציין שזהו מפגש רביעי ביקב במהלך שנות חיי המועדון ואני תמיד זוכר אותם לטובה.

במידה ועיתון זה יצא בזמן, זאת אומרת לפני האירוע המסורתי בחנוכה בבית ניר, כתבה זו תספיק להזכיר לכם שאנו מחברים 2 אירועים בשבת 23.12.00 (או במידה וירד גשם - בשבת לאחר מכן).

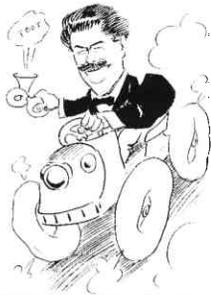
האחד: אירוע חנוכה הכולל סופגניות, נרות וביקורים במקומות מעניינים באזור השפלה. והשני: טקס הגביע הנווד על שם שאול גלאי בשיתוף עם מגזין אוטו ומשפחת גלאי, בו נעניק את הגביע הנווד לרכב שייבחר מבין המועמדים. גם השנה נערך האירוע בחסות חברת "אגרינר" וחברנו איציק שביב, וכאן המקום להודות להם על תרומתם ועזרתם. בגלל קיום האירוע בסוף דצמבר, נדחה טיול ינואר לחודש קדימה.

לסיום, אני תקווה שהחל מחודש ינואר 2001 יתפקד משרד המועדון במקום החדש במבנה של עיריית גבעתיים הנמצא ברח' שדה בוקר 10 ליד בייס אורט. אנו מתכננים לארגן במקום גם ספרייה בנוסף למשרד, ואני מקווה שהקשר עם העירייה ומוסדותיה יהיה קשר ארוך-טווח ולטובת שני הצדדים.

אגב, מי שרוצה ויכול לתרום ציוד משרדי מכל סוג שהוא למשרדנו, אנא פנה לחברנו יעקב בכר בטלפון הנייד 050-268180, שישמח לקבל את הנייל.

### להתראות,

זמ' לוי



## מיסודו של

מועדון ישראל לקאופנועים קלאסיים



## מוטוצייקל

גליון הפעם תוכלו לקרוא חדשות על ביטוח החובה לאופנועים, אף כי הן אינן כה משמחות, ולמרות כל המאמצים של ועד המועדון ו"איגוד הרכב הדו-גלגלי" אין כרגע כל הקלה וכל התקדמות ממשית. אנו מחכים רק להפעלת הרפורמה הכללית בביטוח שתיביא את הפתרון האמיתי.

הגיע גם הזמן להתחיל ולהכין את האופנועים לאירוע השנתי שלנו, בפורים הקרוב - 10.3.2001, שיערך כרגיל בתל-אביב. פרטים מלאים בהמשך.

בברכת הרוכבים-על-שניים,

אמנון אירמאי



גיליון זה מתאפיין במיעוט חלקם של האופנועים בכתבות ובמאמרים וזה מעציב אותי.

מאז שמועדון האופנועים הקלאסיים הצטרף כחלק בלתי נפרד ממועדון החמש היה לנו נתח מכובד בפעילויות המשותפות, בתצוגות, בטיולים ואולי במיוחד בחומר הכתוב.

לאחרונה, ואולי זה קשור איכשהו לקשיים בנושא הביטוח לאופנועי אספנות, חלה נסיגה אמיתית בפעילות האופנועית הקלאסית ואין אפילו מי שירים את כפפת עורך מדור זה, שניסיתי להעביר בכל דרך אפשרית. לא נתקבלה גם אף כתבה על שיפוץ אופנוע קלאסי, כך שהמדור נשאר מיותר כבר חודשים רבים.



# המכונית שלי: מוריס טרוולר 1000 1960

כתב וצילם: משה גיסיס

בקיץ 1996 ב"מאה שעברה", יצא המועדון ליום כייף בספורטן בזכרון יעקב, ובאמת היה נורא כייף וחבל שנגמר וכו'...  
בצהריים מספר לי חבר מועדון (לצערי איני זוכר מיהו), שמישהו מחפש את בעל ה"מוריס" הפתוחה. מאחר ואני בעליה, יצאתי מייד להפגש עם אותו אדם. האיש, זכרוני ותיק,

זרוקים בכל מקום, מלחציים מהטיפוס העתיק, בקיצור מקום מעניין עבור אנשים כמונו שאוהבים לנבור בגינק ולחפש את עברם.

איש נחמד בשם יוסי לוי, סיפר לי, שבזכרון יעקב היה אוטו כמו שלי רק עם גג סגור ודפנות עץ והאוטו היה שייך לאביה של חברתו לספסל הלימודים בב"ס היסודי. עד לפני 20 שנה האוטו נסע בזכרון יעקב ואם אני רוצה לבוא עכשיו, הוא לוקח אותי לשם.



כמובן שהבנתי שמדובר ב"טרוולר", דגם שמאד רציתי לשפץ ולנהוג בכבישינו והתרגשתי, אך מצד שני השעה היא שעת צהריים, ופולנים טובים לא באים בהפתעה בצהריים, במיוחד

אם לא מכירים ובמיוחד אם רוצים מהם משהו. אבל יוסי עמד על שלו, לא נתן שם או טלפון של האנשים רק "בוא ואקח אותך". הרבה שכנעו לא היה צריך; נכנסנו לאוטו שלו ונסענו לקצה המושבה, עד שהגענו בדרך עפר שקטה לבית האחרון בזכרון יעקב עם נוף מרהיב להרים וכביש וואדי מילק מתפתל לו מרחוק.

בחצר אין "מוריס" אולם יוסי, בלי פחד, מסתובב בחצר ומועדד אותי לחפש... בחצר זרה!!! בתל אביב הרי לא עושים דברים כאלו בחצר זרה, אך יוסי בשלו: "ככה נהוג בזכרון", הוא אומר וממשיך לחפש. אף אחד לא עשה סימן שאיכפת לו לבסוף התחיל יוסי לקרוא לבעלת הבית מבחוץ. לקח קצת זמן, אבל לבסוף הוא הצליח להעיר אותה מתנומת הצהריים, ואני כבר הרגשתי איך מתקרבת הבעיטה בצורת "לכו מפה! ואל תפריעו". בנוסף לכל מסתבר שמאז ביה"ס היסודי לא נפגשו השניים. כשהבינה במה מדובר שלחה הגברת את בנה אלינו,

בתוך הבלגן עמד בודי של "טרוולר" וסביבו מפוזרים כל החלקים. מבט חטוף אמר לי שהאוטו לא חלוד ואין "רקבונות" בשום מקום ושהדבר הזה הוא פרויקט שיפוץ סוג א' א'. השארתי לגיא מספר טלפון ולקחתי את שלו בתקווה שביום מן הימים יסכים להיפרד מהאוטו. מספר ימים מאוחר יותר הוא



צלצל וקבענו להיפגש ולסכם את העניין. על הכסף לא נדבר פה, אך העניין סוכם לשביעות רצון שני הצדדים. לראייה, עד היום אני מיודד עם כל המשפחה ומדי פעם אף באו לראות איך מתקדם השיפוץ.



בחור צעיר ונחמד בשם גיא, שאמר שאכן האוטו ישנו אלא שהוא מפורק והוא היה רוצה לשפץ אותו בעצמו. למרות האכזבה בקשתי לראות את ה"אוצר". גיא לקח אותנו לשכנה זכרונית של איכרים עם כלי עבודה מתחילת המאה

העברנו בעלות ולמרות שהאוטו היה יד שניה, נעשיתי אני יד רביעית מאחר והיה עניין של צו ירושה והאוטו היה צריך לעבור בעלות קודם לגיא (הירוש) ורק אחר כך אלי. את האוטו הוריש לגיא סבו, יוסף בלוס ז"ל, שקנה את ה"מוריס". כשהאוטו היה בן שנה (כמעט חדש). בתו של יוסף סיפרה לי שכשראתה את



הבאתי כמה חלקים מאנגליה, כגון כנפיים קדמיות חדשות. דלתות חדשות לאוטו כבר היו אצלי במחסן מאחר וקניתי אותן מחבר מועדון אחר שלא היה צריך (ותודה לשלמה גידרון מחיפה, שנתן לי את האינפורמציה החשובה הזאת).

לאחר הפחחות ניקיתי ככל האפשר את הדברים שלא עברו

ניקוי חול באמצעות מברשות פלדה. צבעתי ביסוד אפוקסי את תחתית המכונית, אמבטיית המנוע, וכל התעלות והמקומות הנסתרים באוטו. המקומות הנסתרים והקשים להגעה קיבלו טיפולים וחומרים נוספים שיעמדו נגד חלודה לשנים רבות.

חלקי האלומיניום היו במצב מצוין ואת חלקי העץ הייתי צריך



לשפץ ולהחליף כמה מהם, אחרי הכל הם שם למעלה מ-40 שנה. גם אלה כמובן קיבלו טיפול נגד ריקבון וכמה שכבות לכה.



עם כל החבילה הזו של פח ואלומיניום הגעתי לרועי רבינוביץ. רועי, צבע רכב במקצועו ואיש נחמד וחייכן שלא פוחד מאתגרים, לקח את פרויקט הצביעה לידיו ועשה זאת בהצלחה מרובה. הגוון שנבחר נקרא "Trafalgar Blue", שהוא כחול כהה - צבע מאוד פופולרי ל"מוריס מינור". החלקים נצבעו בנפרד

וכאשר חזרו המצביעה התחלתי להרכיב מחדש את המכונית. המנוע המשופץ הורכב ביחד עם הגיר המקורי של המכונית. מאנגליה הבאתי את כל חלקי הפרונט (חדשים), כל הגומיות, כל משאבות הבלם, הדרמים חדשים, אפילו



המכונית שאביה קנה, פרצה בבכי כי אביה קנה אוטו מעץ. יוסף, שהיה איכר וכורם, השתמש במכונית לנסיעה בשדות ובכרמים, העמיס ארגזי ענבים על האוטו והגיע איתו לכל מקום בארץ. בזכרון יעקב כולם הכירו אותו. לפי המכונית, שהיתה יחידה במינה באזור גם באותם זמנים, תמיד אפשר היה לדעת איפה הוא נמצא. הוא היה אדם חרוץ ומסודר מאד שכל טיפול בכלי הרכב והעבודה שלו נרשמו ביומן, כולל כל קניית דלק ושמן. לצערי לא נמצא עדיין יומן הטיפולים של ה"מוריס" אולם בטוח אני שעוד ימצא מפני שראיתי את יומני הטיפול בטרקטורים ובמשאית ה"שברולט" 1942 שעדיין נמצאים בחצר.



העברת האוטו מזכרון יעקב גם היא היתה עניין לא פשוט, שהרי אי אפשר לגרור חלקים, ואז גילינו את גיסו של זאב טנדט שגר במושב על יד זכרון יעקב ויש לו משאית. העמסנו את מה שאפשר היה על המשאית, מילאתי את ה"G.M.C." שלי בכל השאר וקדימה הביתה. מהדרך צלצלתי לאריק אשפיז ולערן קליין שהתנייצבו מייד לעבודה. אריק אילתר במקום עגלה מיוחדת להזאת הבודי בחצר ולאט לאט הכל הגיע למקומו בסככה שבחצרי. למרות שהפח היה במצב טוב למדי האוטו היה כמובן זקוק לשיפוץ מאלף ועד תו. בודי ה"טרולר" עשוי מפח, אלומיניום ועץ וכולם דרשו טיפול ופינוק. כל שאר המנגנונים והמערכות המכניות באוטו גם הם לו ויתרו.

למרות היותו מפורק, פירוק האוטו היה רחוק מלהיות שלם ולכן פירקתי את כל שנתור. בסופו של דבר לא נותר בורג אחד באוטו שנשאר במקומו. חלק מחלקי הפח של האוטו עברו ניקוי חול וקיבלו טיפול מידי האמונות של אנטולי.



חלקי הניקל המבריקים ולמעשה הסתיימה עבודת השיפוץ. הרכב בוטה, עבר בדיקת בלמים במוסך ועבר "טסט" ללא בעיות. עכשיו הייתי צריך לקיים הבטחה שהבטחתי בסתיו של שנת 1996, שה"מוריס" תגיע חזרה לסככה בה עמדה 20 שנה, בכוחות עצמה, ושזו תהייה הנסיעה הראשונה אחרי הטסט. אז אולי זו לא הייתה הנסיעה הראשונה אחרי הטסט, אבל די קרוב. הנסיעה לזכרון יעקב הייתה נעימה וחלקה ובאמת האוטו הגיע ועמד ליד אותה סככה, שהכל בה נותר כשהיה וכל שהיה חסר הוא חיובו הטוב של יוסף בלום, שלבטח היה מופיע אם היה רואה את המכונית במצבה הנוכחי.

אגוזו נירוטטה.

לאחר סיום הרכבת המערכות המכניות, הגיעה תורה של מערכת החשמל. כמוכן שבשלב זה נעשה רק החיווט, מאחר ולא היו עוד פנסים להתחבר אליהם. ואז התחלתי להרכיב את חלקי הבודי מחדש. תחילה הכנפיים הקדמיות, מכסה המנוע, לאחר מכן העץ (שהוא כה ייחודי ל"טרולר") עליו יושב חלקו האחורי של הגג שעשוי אלומיניום. סביב חלק הגג האחורי יושב פרופיל אלומיניום מיוחד בו קודחים חורים, מהדקים לעץ עם קצה הגג ומחברים פשוט במסמרים קטנים אותם מסתירים לבסוף עיני כיפוף חלקו העליון של אותו פרופיל אלומיניום ובכך הופכים אותו למרוב גשם.



האוטו נוסע היום ממש כפי שנסע בשנת 1960 ואולי אפילו קצת יותר טוב. אולי הוא קצת איטי לקצב הכביש המהיר, אבל הוא מקבל הרבה סימפטיה מנהגים אחרים בכביש, הרבה צפירות אהדה, אגודלים מורמים, חיובים ומבטי השתאות מילדים שמעולם לא ראו אוטו שחלקו בנוי מעץ. היה שווה כל רגע של עבודה קשה, והיו הרבה כאלה...

צמיגים חדשים (כמוכן במידה הנכונה) הורכבו על הגינטיס שנצבעו בגוון Old English White לאחר ניקוי החול, שהיה הצבע של הגריל והגינטיס במקור. כשהיה כל האוטו מורכב כולל המערכות המכניות והחשמליות, הגיע תור הריפוד. עבודה זו נעשתה ע"י איש יקר ושמו חיים זפריני, יהודי מבוגר שכל חייו ריפד מכוניות ושעשה עבודה נהדרת. לבסוף הורכבו כל

## תעריפי פרסום בחוברת

גודל	גליון יחיד	שנתי (5x)
1/4 עמוד:	500 ש"ח	1,700 ש"ח
1/2 עמוד:	900 ש"ח	3,000 ש"ח
עמוד שלם:	1,500 ש"ח	5,000 ש"ח
כריכה אחורית:	3,000 ש"ח	10,000 ש"ח

המחירים אינם כוללים עיצוב והפקה. כל המודעות בשחור/לבן.

קיימת אפשרות למודעת כריכה אחורית או עמוד שלם בצבע נוסף או בפרוסס בתוספת מחיר.



## טיול הג'יפים

יטקיים בשבת 17.2.2001 - היעד טרם נקבע. נקודת יציאה בצומת כפר אז"ר (ליד כביש גהה, מחלף אלוף שדה) ב-9:00 בבוקר. סיום בשעות אחה"צ.

פרטים אצל נחום קדמיאל 053-664928  
הרשמה מוקדמת עד יום ה' 15.2.2001

# מדור האינטרנט: עמודים אישיים לחברים באתר המועדון

כפי שכבר נאמר במדור אחר, אתר האינטרנט של המועדון קיבל "זריקת עידוד" משמעותית בצורת תקציב מקופת המועדון לרענונו ולמעשה לכתובתו מחדש.

לאור הביקוש ההולך וגובר לאינטרנט בציבור בכלל ובקרב חובבי המכוניות בפרט, החליט הועד להקים את ועדת האינטרנט לבחינת כל הנושא, בהשתתפות **דרור וסרשטיין, יצחק אידלמן ואמנון אירמאי**. הועדה המליצה להרחיב את פעילות מועדון החמש גם באינטרנט והמלצותיה נתקבלו ואושרו לאחרונה ע"י הועד.

אחד האמצעים הבולטים ביותר לרענן את האתר שלנו ולעשותו מושך יותר עבור חובבי רכב אספנות היא הרחבתו לכיסוי הסיפורים האישיים של המכוניות והאופנועים של חברי המועדון

עצמם. כמובן שאין באפשרותנו לממן זאת ישירות מקופת המועדון, ולכן הוחלט על בניית עמוד אישי לכל חבר מועדון שיבקש זאת ויסיים לשלם בתמורה סכום סמלי אחיד לכיסוי הוצאותינו הישירות.

המדובר בעמוד אינטרנט בעברית שיכלול תמונה גדולה של הרכב ואת סיפורו האישי (של הרכב או של השיפוץ או של החבר - הכל לפי מה שהחבר עצמו יכתוב). אין מניעה לכתוב את הכתבה גם באנגלית, כמובן. אין הגבלה גם על מספר כלי הרכב שכל חבר רשאי להכניס לאתר של המועדון, אך כל רכב יחייב בעמוד אישי נפרד (ובתשלום מתאים). ניתן כמובן להכין את העמוד גם לרכב שאינו במצב תצוגה סופי אלא בעיצומו של תהליך השיפוץ, כפי שעשינו באלבום העשור. כמו כן אין הכרח שהרכב נמצא כיום בידי או בבעלות החבר.

המועדון **לא יפרסם** כמובן את הפרטים האישיים של החבר והרכב למעט אותם נתונים שהחבר עצמו ירצה לכלול בסיפור. **לא יכללו** גם כתובת החבר ו/או מספרי הטלפון שלו על מנת למנוע הטרדה אישית של בעלי הרכבים. הפרט האישי היחיד אותו ניתן (ואולי גם רצוי) לפרסם בעמוד האישי למי שמעוניין הוא כתובת הדואר האלקטרוני של החבר (למי שיש E-mail). אפשר יהיה גם לבצע קישור לאתר אישי של החבר למי שיש אתר אינטרנט. דוגמה ראשונה (עדיין לא מעוצבת לפי המתכונת הסופית של הדפים האישיים) ניתן לראות באתר המועדון [www.5club.org.il](http://www.5club.org.il) באמצעות הקשה על

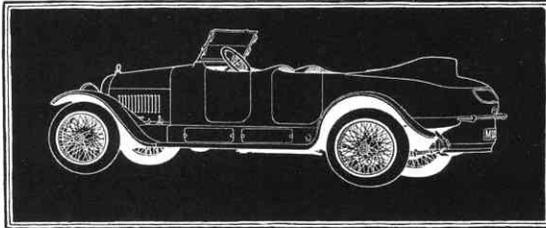
**"דפים אישיים לחברי המועדון"**

**5club personal pages** בתחתית האתר שלנו.

עלות פתיחת עמוד אישי כזה לחבר המועדון - 50 ש"ח

בלבד, אותם ניתן להעביר לפקודת "מועדון הרכב הקלאסי" באמצעות שיק או בהפקדת מזומן ישירה בבנק הדואר (בכל סניף דואר באמצעות שובר רגיל) או באמצעות חיוב כרטיס אשראי. את טופס ההנחיות להכנת החומר עבור העמוד האישי ניתן יהיה לקבל במשרד המועדון (או בפקס) כבר בזמן בקרוב.

**בשלב ראשון** יפתחו דפים עבור אותם חברים (בתוקף) שיעבירו אלינו את התשלום בצירוף תמונת רכבם (מספיק תמונת-צבע רגילה, רצוי באיכות טובה) וכתבה מודפסת בעברית בתוכנת עיבוד תמלילים "וורד Word" על גבי דיסקט או דואר אלקטרוני. יש לצרף גם צילום של רשיון הרכב (יכול להיות גם רשיון ישן) לצורך אימות פרטים ונתונים טכניים. המועדון **לא יפרסם** כמובן את פרטי הרשיון וגם ישמור בסוד על כל הפרטים האישיים של החבר והרכב כפי שמתחייב מתקנון המועדון ומחוקי המדינה לגבי מאגרי מידע ממוחשבים. לא ימסר מידע אישי לאף גורם או אדם, גם לא לחברי מועדון אחרים, מתוך המידע שיועבר אלינו לצורך בניית העמודים האישיים, למעט מה שהחבר



עצמו ירצה לכלול בעמוד.

**בשלב שני** נוכל גם לבצע את הדפסת הכתבות שנקבל בכתב-יד (או מודפסות על נייר) תמורת תשלום סמלי נוסף לכיסוי ההוצאה (כ-20 ש"ח לעמוד).

**בשלב הבא** נוכל להרחיב את העמודים האישיים לקבלת תמונות נוספות של הרכב מתהליך השיפוץ או בזוויות שונות (כמו בכתבות שהתפרסמו ב"אבטומוביל"). כמו כן נוכל לבצע עריכה ואולי אפילו כתיבה של הסיפור האישי עבור כל חבר שאינו יודע איך לעשות זאת בכוחות עצמו. הכללת תמונות נוספות אלה וכתובת הסיפור יחייבו כמובן תשלום נוסף שטרם נקבע, כי אנו תלויים בגורמים המבצעים עבורנו את בניית העמודים.

בכל מקרה העמודים האישיים הינם סטנדרטיים, לפי עיצוב אחיד, ויוכלו לכלול גם מידע נוסף לפי בקשת החבר. המועדון יקפיד על הדיוק המקסימלי בפרסום הנתונים הטכניים של כל רכב ולכן חשוב לנו לקבל את צילום רשיון הרכב וכל מידע נוסף שיבטיח זיהוי מדוייק של הדגם. באלבום העשור, לדוגמה, נרשמו לא מעט נתונים שגויים בגלל העדר אפשרות לאימות. המועדון יוכל להוסיף גם נתונים ומיפרטים טכניים שאינם בידי החבר לגבי כל רכב מתוך הקטלוגיים המקצועיים שברשותנו על מנת לתת חזות מקצועית להצגת הרכבים באתר. אנו פונים אל כל חברי המועדון לנצל אפשרות זו ולכתוב לנו בצירוף תמונת רכבם, על מנת שנוכל להתחיל בבניית האתר המחודש של המועדון. את כל החומר יש להעביר אל:

**מועדון הרכב הקלאסי**  
ת"ד 1782, שוהם 73142



# הצטרפות מועדון החמש לאיגוד הבינלאומי של מכוניות עתיקות FIVA מאת אמנון אירמאי



לראשונה מאז הקמת מועדון החמש התקבלו לאיגוד הבינלאומי של מכוניות עתיקות FIVA, שמקום מושבו בצרפת.

תהליך קבלת ישראל לאיגוד זה נמשך זמן רב, אך ב-21 באוקטובר 2000, במושב השנתי של האיגוד שהתקיים בגיבה בשווייץ בהשתתפות 80 נציגים מכל המדינות החברות בו, **התקבלנו בהצבעה פה אחד** כחברים מן המניין.

כמו כן קיבלנו מעמד של הסמכות הבלעדית בישראל מטעם האיגוד הבינלאומי לייצג את נושא רכב האספנות והקלאסי הישראלי על כל סוגיו בכל מסגרת בינלאומית (לרבות ארגון והשתתפות באירועים בינלאומיים, מפגשים, ראלי וכד'). מעמד זה מקנה לנו גם את הסמכות להנפיק רישיונות השתתפות בינלאומיים לרכבי אספנות מישראל בכל אירועי הרכב מטעם ובהסמכת FIVA. הנפקת רישיונות אלה הינה תנאי הכרחי לכל רכב שהוא ליטול חלק במפגשי ראלי ותחרויות בינלאומיים בעולם (וגם בישראל, כאשר נערוך אותם כאן) והקריטריונים לקבלת רשיון מוגדרים באופן מדויק בתקנון הבינלאומי, לפיו נפעל גם אנו מעתה.



כבר לפני שנים, לאחר קבלת מעמד רכב אספנות בתקנות התעבורה בעקבות התערבותו של שר התחבורה דאז, משה קצב (כיום נשיא המדינה), החל הקשר עם FIVA באופן עקיף. רק בשנה האחרונה, בעת השתתפותנו הפעילה בראלי הבינלאומי של קפריסין בחודש מאי האחרון ב-2 מכוניות עם 2 צוותים (**פלימות' ואליאנט סינגט פתוחה 1964 של זליג רבינוביץ** ובתו **שירה גרא ו-מרקורי קוגר XR-7 1970 של מנחם שחם עם אמנון אירמאי**), נוצר קשר אישי ישיר עם נציגי האיגוד הבינלאומי וקיבלנו סיוע חם ואוהד מנציגי שלושת המדינות הנוספות שהשתתפו בראלי (קפריסין, יוון

## הראלי העולמי של FIVA לשנת 2000 מאת יורגן אוקנס, גרמניה

המועדון הגרמני ASC "אלגמיינר שנאופרל-קלוב" החבר באיגוד הבינלאומי של מכוניות עתיקות FIVA, חגג השנה 100 שנים להיווסדו (נו, מתי אצלנו...!?) ולכן לציון אירוע מיוחד זה, זכה לארח ולארגן את הראלי העולמי של FIVA לשנת 2000 יחד עם "ראלי שנאופרל" ה-45 במספר בגרמניה, מ-28 מאי 2000 עד 3 יוני השנה. יותר מ-170 רכבים ב-5 קטגוריות יצאו מברלין, האמבורג, קלן, שטוטגארט ומינכן למסע בן 3 ימים (החלק הראשון) עד באד-הומבורג בקרבת פרנקפורט.

משתתפי הראלי הכירו זה את זה במהלך 3 ימי הראלי הראשונים ונוצרו קשרים חברתיים טובים שנמשכו גם בקטע השני, כאשר נוצר מפגש משותף בשבת אחה"צ עם משתתפי "ראלי הסה" (Hesse Rally) שנערך במועד מקביל. כמעט 400 מכוניות קלאסיות קידמו את פני המשתתפים בראלי משני צידי רחוב "יילהלמשטראסה". גמר הראלי התקיים בארוחת ערב חגיגית וטקס חלוקת פרסים בקאזינו של וייסבאדן, בהשתתפות נשיא FIVA, **פרנצ'סקו גואסי** מאיטליה (שהגיע בטיסה ממילנו במיוחד לטקס), ראש עיירת וייסבאדן, אחד משרי ממשלת הסה ואחד מחברי מועצת המנהלים של חברת דיילר-קרייזלר שנתנה את החסות הראשית לראלי.

ופורטוגל). היה זה השופט הרשמי ונציג הועדה הטכנית של FIVA, **אנטוניו קארדוסו לימה** מפורטוגל (משמאל בתמונה, מקבל לחוית הוקרה ממנהל הראלי בקפריסין, ג'ורג' יואנידס - סגן נשיא FIVA), שנתן את הדחיפה העיקרית והמכרעת להגשת מועמדותנו הרשמית ולקבלתנו כחברים שווי-זכויות באיגוד העולמי החל משנת 2001, עם 2 קולות הצבעה, בהתבסס על מספר חברי המועדון שלנו.

סיוע רב קיבלנו גם מהמוזכיר הכללי של האיגוד, **מישל זה תומאסון** מפריז, צרפת, שפעל ללא ליאות בייעוץ להכנת ולקבלת מועמדותנו למרות לוח הזמנים הקצר מאוד שעמד לרשותנו בהכנת כל החומר הנדרש.

אני מנצל במה רשמית זו להודות מקרב-לב גם לגובר המועדון הקפריסאי, **ויקטור פאפאדופולוס**, ולנציג המועדון הלאומי של יוון עבור ההמלצות החמות שהוגשו בפני האסיפה הכללית של FIVA באוקטובר על ידם. כל אלה הביאו לבחירתנו ללא מתנגדים או נמנעים, בעיצומו של המצב הבינלאומי העדין בו ישראל נמצאת בחודשים אלה. טוב לדעת שהצלחנו לעשות רושם של חובבי רכב אספנות רציניים ומקצועיים. מאורגנים וממוסדים, הרבה יותר מבעבר. כעת נותר לנו רק להוכיח שאנו יודעים גם לפעול כך במישור הבינלאומי.



# מה זה FIVA ולמי זה טוב?

## מאת אמנון אירמאי

מקבילים ודומים.

8. לעודד פעילות ושירותים לבמסגרת הבינלאומית.
9. לפעול יחד עם FIA וגופים בינלאומיים אחרים בתחומי הספורט המוטורי של רכב היסטורי.
10. לתאם ולפקח על אירועים לאומיים ובינלאומיים המאורגנים ע"י חברי האיגוד.
11. לחקור ולפתור בעיות שעלולות להתעורר בין חברי האיגוד.
12. לקבל החלטות ולפשר במחלוקות בין חברי האיגוד.

המבנה של FIVA מבוסס על מועדונים לאומיים והתאחדויות של מועדונים מקומיים ואחרים, החברים באסיפה הכללית של האיגוד הבינלאומי. האיגוד מונהל ע"י הנהלה מרכזית (הועד הראשי), בה חברים 10 נציגים מ-5 מדינות לפחות, בסיוע המזכיר הכללי והגזבר. ההנהלה מוסמכת להעביר כל נושא לטיפול בוועדות הקבועות ובוועדות-משנה (זמניות ואחרות).

גוף הרוצה להיות חבר באיגוד הבינלאומי נדרש לעמוד בקריטריונים רבים, ביניהם: הזכות להיות חבר בו לכל אדם החובב באמת את נושא הרכב היסטורי (בכל צורה שלו, גם אם אינו בעל רכב כזה), כיסוי מלא של כל המדינה אותה הגוף מייצג ועוד. כל המועדונים חברי האיגוד מחוייבים לפעול לפי חוקת האיגוד הבינלאומי והתקנונים השונים שלו, ובמיוחד מושם דגש על התחייבותם להימנע מקיום והשתתפות בתצוגות, בפעילויות ובאירועי רכב היסטורי שאינם בסטנדרד גבוה ומכובד התואמים את מטרות FIVA או עשויים לפגוע באיגוד הבינלאומי ובשמו.

באסיפה הכללית השנתית (הנערכת מדי שנה בחודש אוקטובר) נקבעים העקרונות הכלליים לפעולת האיגוד, אישור הדוחות השנתיים, קבלת ארגונים וחברים חדשים וכד'. באסיפה זו יש לכל מועדון החבר באיגוד מעמד של משתתף ומצביע, כאשר יכולים ליטול חלק באסיפה עצמה עד 3 נציגים מכל מועדון לאומי אך זכות הצבעה רק לנציג רשמי אחד. לכל מועדון החבר באיגוד נקבע מפתח קולות לפי גודלו (מועדון החמש מישראל מקבל 2 קולות) עם מקסימום של 14 קולות למועדון (או התאחדות) בעל יותר מ-300,000 חברים (הלוואי עלינו...).

כיום חברים ב-FIVA עשרות מועדונים והתאחדויות מכל רחבי העולם, ומעמדנו באיגוד מכובד גם בגלל גודלנו וגם בגלל האופן בו הגשנו את מועמדותנו, עם התקנון המתורגם לאנגלית וכל הניירת הנלווית, פרסומי המועדון ועוד. כעת, נותר לנו לבקש ולהפעיל את הוועדות המקצועיות של FIVA לסייע לנו בהכנות לאירועים מקצועיים יותר שנערוך בעתיד (אולי אף ראלי בינלאומי מכובד...). חשוב מכך, עלינו לקבל את סיועם ועצותיהם המקצועיות (בליווי דוגמות חקיקה ממדינות אחרות) להתאים את החקיקה הישראלית ואת תקנות התעבורה שישרתו אותנו לשיפור יכולתנו להחזיק את רכבי האספנות שלנו, לייבא רכבים נוספים לישראל, להשיג חלפים לתחזוקה שוטפת של דגמים שאינם בהישג-יד ועוד.

על הפרק כמובן עומדת גם השתתפותנו באירועי ראלי בינלאומיים אליהם הוזמנו, (לדוגמה בחודש מאי 2001 בפורטוגל) ולמי שרוצה לנסוע עם רכבו - בחודש ספטמבר 2001 בקפריסין. פרטים נוספים יפורסמו כמובן בגליונות האבטומוביל הקרובים.

האיגוד הבינלאומי של מכוניות עתיקות, FIVA (או בשמו הלועזי המלא: Federation Internationale des Vehicules Anciens) נוסד ב-1 במרץ 1966 בצרפת ע"י 7 מועדוני רכב עתיק מאירופה, שהיו חברים עד אז במועדון בינלאומי מוגבל בשם IFVCC, בשיתוף עם 19 מועדוני רכב אספנות וקלאסי אחרים מרחבי העולם (לרבות אוסטרליה, ניו זילנד, מלאיה, דרום אפריקה ועוד).

FIVA הוא ארגון ללא מטרת רווח, המאגד מועדונים ואיגודים בלבד מכל העולם, שמטרתיהם העיקריות הן שימור רכב מנועי בעל עניין היסטורי או טכנולוגי מכל סוג שהוא, שחזורו והשימוש בו, לרבות שימור המורשת ההיסטורית והתיעוד שלו. האיגוד מקפיד על הימנעות מכל אפלייה גזעית, פוליטית או דתית בכל פעילויותיו.

משרדי האיגוד ממוקמים בצרפת, אך עיקר פעילותו מתבצעת באמצעות ועדות מקצועיות. מיקום הוועדות השונות במועדוני הרכב החברים באיגוד במדינות שונות (בעיקר באירופה) בהתאם למקום מושבו של כל יו"ר/מזכיר ועדה מכהן. השפות הרשמיות של האיגוד הן אנגלית וצרפתית. FIVA הינו האיגוד העולמי היחיד המוכר והמוסמך להחליט מטעם FIA (התאחדות המכוניות הבינלאומית, העוסקת בעיקר בספורט המוטורי) בכל הקשור לרכב היסטורי. כמו כן נהנה FIVA מחסות של ארגון UNESCO (מטעם האו"ם).

לאיגוד ישנם תקנונים מפורטים ומקיפים, המכסים את כל התחומים המשפטיים, המקצועיים, הארגוניים והרשמיים של פעילויות האיגוד. עיקרי הדברים מפורטים להלן אך כמובן שקצרה היריעה מלפרט את כולם כאן. כל החומר המקצועי נמצא כיום במשרד מועדון החמש והחברים המתעניינים יכולים לעיין בו או לצלם אותו.

מטרות האיגוד העיקריות הן:

1. להגן ולקדם את נושא הרכב היסטורי ברחבי העולם ולתמוך ולקדם את הלימוד והתיעוד של תולדותיו.
2. לשמר ולחזק את תנועת הרכב היסטורי ולהגן על האינטרסים שלו בכל המדינות.
3. לתמוך ולעודד שימור, שיחזור, שימוש ותיעוד של רכבים היסטוריים מכל הסוגים, בידי אנשים פרטיים, אספנים ומוזיאונים בעולם.
4. לשמר ולעודד את תנועת הרכב היסטורי ע"י הפעלת השפעה על גופים מחוקקים ומינהליים כמו גם על דעת הקהל בכל מקום בו זה נדרש ואפשרי.
5. לעמוד על התחשבות בתנאים המיוחדים של רכב היסטורי בעבודת חקיקה לאומית ובינלאומית, ולדרוש ללא סייג את זכות השימוש ברכב היסטורי בדרכים ציבוריות כפי שהוא נבנה וצוייד במקור.
6. ללמוד את המאפיינים הטכניים של רכבים ולקבוע כללים ושיטות סטנדרטיים לסיווג רכבים היסטוריים.
7. ליצור תנאים נוחים ולאפשר שיתוף פעולה והחלפת מידע בין המועדונים חברי האיגוד הבינלאומי וגופים



# הכושי עשה את שלו

## סיכום של תקופת שרות ארוכה

### מאת אמנון אירמאי -

### מזכיר המועדון (בינתיים...)

הפתרון של הועד הנוכחי היה לענות במפורט רק לחברי מועדון ששילמו דמי חבר באמצעות הפנייתם הטלפונית ובמקרים רבים להשיב ריקם את פני המתעניינים או להסתפק בהזמנתם למפגש השבועי ברמת גן (וכעת בהרצליה).

מועדון החמש הוקם ע"י קומץ אנשים חדורי מוטיבציה וחזון, חובבי רכב אספנות וקלאסי במלוא רמי"ח אבריהם, ואני ביניהם. ניהול עמותה והבירוקרטיה הכרוכה בנושא היתה רחוקה מהם ולא עניינה אותם, למעט לצורך קיום הוראות החוק ויצירת הקשר הפורמאלי בין חבריה. כאן היה התפקיד שלי, לאור נסיוני בארגון מערכות מינהל ובירוקרטיה. לאורך כל השנים פעלתי במסירות כדי למסד את החלטות ופעולות הועד והמועדון על מנת שיעמדו בדרישות החוקיות (חוק העמותות, מס הכנסה, ביטוח לאומי ועוד) ויבטיחו לפעילים ולחובבים אפשרות לעשות ולארגן ככל הנדרש למען החברים. בשנות קיום המועדון אחרי תקופת המייסדים נכנסו למעגל הפעילות והעשייה מספר חברים, חלקם בעלי יכולת ואחרים בעלי רצון. היו אף כאלה שניחנו בשילוב התכונות הדרושות לפעילות ציבורית מתישה, לצערי לא כולם. גם אני ביניהם.

יש מי שמצטרף בגלל רצון לעשות ולתרום למטרה חשובה. יש מי שבא לפעילות עם יכולת (= כישורים + זמן פנוי). יש מי שמציע לסייע על מנת להוכיח משהו לעצמו או לאחרים. יש מי שחושב לפעול בכדי "להרוויח משהו מכל העסק". יש מי שפשוט רוצה להיות חלק מהמערכת המחליטה. ויש אחרים.

אינני בוחן כליות ולב ולכן אין לי כל כוונה לסווג את הפעילים בעבר ובהווה לאחת או יותר מן הקבוצות שמניתי לעיל. אני יכול להעיד רק על עצמי. יש בי קצת מכל אחת מן התכונות לעיל, לטוב ולרע, אך דבר אחד אני יודע ללא ספק: פעילותי במועדון היתה ועדיין נובעת מכל הלב, ביושר, במסירות, בנאמנות ומתוך כוונה מלאה להצלחת **המועדון** בכל תנאי, אך לא בכל מחיר (מצדי).

כאשר אדם נדרש להשקיע זמן בלתי מוגבל לביצוע משימות הולכות ומתרחבות, עבור גוף (ציבורי או פרטי) המתנהל בקנה מידה ובהיקפים כלכליים, גם אם שלא למטרת רווח, אין לו אפשרות אחרת אלא לדרוש תמורה הולמת לעבודתו, במיוחד כאשר זו הכנסתו העיקרית. זה נכון גם אם לצידו פועלים אחרים, שאינם מקבלים כל שכר או תמורה לעמלם, ולכאורה קיימת אפלייה בינו לבינם.

ההבדל הוא שאדם שמצטרף כפעיל במועדון הוא מתנדב בהגדרתו ואילו העובד בשכר עושה את תפקידו כי לשם כך הוא מונה וזו פרנסתו. המתנדב בא ועושה את תפקידו כאשר זה נוח לו ומתאים לזמנו הפנוי. לעומתו, העובד (במקרה זה: אני, עבדכם הנאמן...) נדרש לעשות זאת כמעט כל הזמן, במיוחד בשבתות, בלילות, בימי שישי, בבקרים, בחגים, בחופשות, בימי חול ובימים אחרים, גם כשזה לא נוח.

הרגשתי צורך לכתוב שורות אלו תוך שימוש במילים חריפות לעיתים, כי נראה לי שהמועדון צועד כעת במורד במקום בכיוון בו הלכנו שנים רבות עד היום ורק דברים בוטים יעירו אולי את חברי המועדון משאננותם. יעידו על כך דבריהם של עשרות חברים איתם דיברתי והטלפונים הרבים שקיבלתי מאז פרסום התפטרותי מתפקיד מנהל משרד המועדון.

אי אפשר לקום אחרי 15 שנה של עשייה אינטנסיבית, חלקה הגדול בהתנדבות, ולהחליט בקלות לנטוש את המערכה, גם אם אינני מסכים לדרך. יש לזכור שאני לא נבחרתי ע"י חברי המועדון באסיפת בחירות מקרית, ברוב קולות הנוכחים, כמו חברי הועד וועדת הביקורת. אני מונית לתפקיד לפי החלטה, אחרי שיקול דעת ובחינת החלופות והעלויות (אני מקווה...), על ידי כל אחד מהועדים שעמדו בראש המועדון מאז הקמתו. בכל שנה הורחב היקף תפקידי לכלול פעילויות ומטלות נוספות. כנראה שבכל זאת מה שעשיתי בעבר ומה שהצעתי למועדון בשנים האחרונות היה שרות רצוי וטוב (יחסית) ולכן גם האריכו את המינוי שלי ואת החוזה איתי מדי שנה, למרות שהעלות להפעלתו גדלה כל העת ולא היתה כסף קטן עבור קופת המועדון.

כל זאת עד שנת 1999.

במהלך השנה שחלפה נתקבלו החלטות שונות שמשמעותן היתה צימצום פעילותי והכנסת פקידה בחצי מישרה שתענה לטלפונים, תדפיס מכתבים, תשלח דואר ותעשה טלמרקטינג (גביית חובות של חברים שלא שילמו דמי חבר בזמן). עקרונית הצעד היה לכאורה נכון ורצוי, כי אני לא הספקתי לעשות את כל התפקידים שהוטלו עלי ע"י הועד בזמן ובתקציב שהועמדו לצורך כך. בפועל העלות של הפקידה, עם כל התשלומים הסוציאליים ומסביב היו הרבה מעבר למה שהועד חשב שיחסוך מצמצום פעילותי ואינני בטוח שהתמורה היתה הולמת. קורין, פקידת המועדון, ביצעה את התפקידים שהוטלו עליה בנאמנות והביאה אמנם הכנסות לא מבוטלות בגין שרותי הגבייה ולכן כיסתה את העלות שלה באופן תיאורטי, אך האם בכך תרמה לקידום המועדון ושרותיו? על כך אין לי תשובה.

אני תוהה אם עקומת שביעות הרצון של חברי המועדון והפונים החדשים המצטרפים לתחביב שלנו עלתה רק בגלל שיש פקידה בקצה השני של הקו כאשר הם מתקשרים לטלפון של המועדון. נראה לי שמי שפונה רוצה לקבל תשובות

מקצועיות ואמינות ולא מודקלמות מתוך דפי הנחיות - את זה הם יכולים לקרוא בדפי מידע מודפסים של המועדון שעלותם נמוכה בהרבה לקופתנו.



כדברי יוסי בראל ידידי, ממייסדי מועדון החמש ויושב-הראש השני שלו (3 שנים בתפקיד), עם סיום כהונתו ב-1991:

"... הולך ומסתיים שלב ההתפתחות של המועדון ... השליטה על עמדת הכח בארגון עוברת מהמייסדים, או אנשי החזון, אל המצטרפים האחרים. אנשים אלו מנהלים את הארגון ללא היסוד הרגשי של קודמיהם ... הארגון שהגיע למה שציפה הופך לגוף אדיש ומשעמם. מאפיינים אלה עלולים להביא להזנחה ולפירוק הארגון."

עוד כתב יוסי בהמשך מאמר, על עתיד המועדון:

"יו"ר המועדון חייב לדעתי להיות כזה שאוסף המכוניות נמצא בעצמותיו, שהמועדון חשוב לו יותר מרווחיו האישיים... מצד שני: ניהול המועדון היום הוא עניין קשה ומפרך - המועדון הוא גוף גדול מאד, הדורש מהי"ר כושר ניהול וזמן רב. יו"ר המועדון צריך להיות נציג מכובד של המועדון בפני גופים חיצוניים ... מכאן יתכן שהגיע הזמן להעסיק מנכ"ל בשכר".

דווקא כאחד ממייסדי המועדון משעתו הראשונה, ומכיוון שלא יכולתי לתרום שעות רבות מדי בהתנדבות (אחרי שעזבתי תפקיד כשכיר בשרות המדינה), ראיתי את מקומי במסגרת המועדון כמתאים לאותו תפקיד של "מנכ"ל בשכר" עליו המליץ יוסי בראל עוד לפני שנים רבות, ולהשאיר את הניהול הייצוגי וקביעת אופי פעולת המועדון ליו"ר ולועד הנבחר. ב-8 השנים בהן אני מנהל את המועדון בתיפקוד היומיומי (כמנהל המשרד והמזכיר) הגדיל המועדון את שורותיו בכ-5%-10 לשנה. אני מרשה לעצמי לומר שלקחתי חלק בגורמים להצלחה זו.

אמר על כך בני הספל, ממייסדי המועדון וחבר הועד בעבר, לאחר סיום תפקידו של היו"ר יוסי בראל: "אין ספק שאנו עומדים בפרשת דרכים. יש לקחת במשנה זהירות את הנהגת המועדון. הדרך האיטית והנינוחה בה גדלנו הוכיחה את עצמה ויש לקוות שכך זה יישמר גם בעתיד".

במאזן הכולל אני חושב שהבאתי למועדון החמש הרבה יותר תועלת מאשר נזק לאורך השנים. כתוצאה מפעילותו התווספו למועדון חברים רבים, חובבי רכב רבים נהנים משרותים וממידע שניתנו להם במקצועיות וברמה גבוהה (יחסית לעמותה ללא תקציב ממשי), משרד המועדון מופעל באורח מסודר יחסית, ישנו מעקב ברור אחרי נוהלי קבלת החלטות, פרוטוקולים משיבות ועד, פעולת ועדות מקצועיות ואפילו בקרה תקציבית. ועדת הביקורת פועלת באינטנסיביות כתוצאה ישירה מדרישתי למסד אותה ולהוסיף גורמים מקצועיים כמו ועדת הכספים, למרות שחלק מהביקורת הזו הופנה גם אלי ועל פעולותי.

מזה שנים מספר מנוהל משרד המועדון תמורת תשלום עבור שכר העבודה האדמיניסטרטיבית וזאת לאור הנסיון הקיים במרבית הארגונים והעמותות הישראלים. על מנת להצדיק את ההוצאה הנדרשת להפעלת המשרד, העמותה חייבת להיות בגודל מינימלי (מבחינת היקף דמי החבר או מספר החברים מקבלי השירות), אחרת המעמסה על הקופה הציבורית כבדה וקשה. בשנותיו הראשונות הגיע המועדון רק למאות בודדות של חברים ומצבו הכספי לא היה מספיק איתן ולכן

נסמך על שולחן של חברות שונות, שנתנו תמיכה כספית וחסינות רק להוצאת העיתון ולהפקת האירועים.

כיום ישנם יותר מאלף חברים במועדון (למרות שחלקם מאחר באופן חריג בהעברת דמי החבר בזמן) ופונים אלינו עשרות מתעניינים מדי חודש. גם מבחינה כספית וגם מבחינת עומס העבודה במשרד אין למועדון כל ברירה אלא להעסיק אדם במישרה מלאה, עם יכולת ניהול גבוהה ואפשרויות מענה לכל הפונים, בנוסף להפעלת המערך האדמיניסטרטיבי של פעולות הועד ואירועי המועדון המחייבים מערך משרדי יום-יומי.

כאן הגיעו הדברים לידי חילוקי-דעות בהבנת התפקיד וביחס לאופן ביצועו, ביני לבין ועד המועדון הנוכחי וועדת הביקורת. בשנתיים האחרונות נכנסו למעגל הפעילות אנשים שחלקו לחלוטין על אופן ניהול משרד המועדון וחושבים שדרכם נכונה יותר ולכן אין צורך במנהל מקצועי אלא רק בפקיד/ה "עם ראש גדול". לא תמיד השיקולים שלהם היו מה טוב למועדון ולקידומו, אלא לפעמים התייחסו רק לצד הטכני והבירוקרטי, שחרגו לדעתם ממינהל תקין (אף אם השיגו את המטרה בהוצאה מזערית), או לעלויות שנראו להם גבוהות מדי ביחס לעבודתו של מתנדב. לא רק שפעולותיהם לאורך שנת 1999 ו-2000 עד כה לא הוכיחו את עצמן, לדעתי, אלא לעתים אף הסבו נזקים ממשיים למועדון מבחינה כספית וגרמו להוצאות כפולות וחריגות לעומת השנים שעברו, ללא עלייה משמעותית בתועלת למועדון. שיקולים זרים ומאבקי עקרונות הביאו לקבלת החלטות לא שקולות, לביצוע שינויים ללא תכנון תקציבי אמיתי וריאלי, לשינויים חסרי הגיון בנוהלים או יקרים מדי לקופת המועדון, להפחתה או הרעה במתן שירותים לחברי המועדון, לביטול או לצמצום אירועים בגלל חוסר תכנון מוקדם ועוד. חלק מן המטלות שהורידו חברי הועד מעלי (כמנהל בשכר) ולקחו על עצמם, בוצעו באופן חלקי או לא בוצעו כלל ומי שנפגע היה המועדון או חבריו.

במצב זה, לא יכולתי לעמוד מנגד מחד-גיסא, אך מצד שני לא יכולתי לבצע את תפקידי בהיקף התקציבי המופחת ובמסגרת שעות העבודה בתשלום שהועמדו לרשותי. לפיכך, אחרי חודשי התלבטות ארוכים, נקטתי בצעד קשה מבחינתי והתפטרתי מתפקיד מנהל המשרד כאשר לא הצלחתי עוד לשנות ולהשפיע מבפנים על תהליכי קבלת ההחלטות. פרשתי על מנת לא להיות שותף לצעדים שיגרמו למועדון נזק (שוב, לדעתי האישית) וגם בכדי לאפשר לאותם מקטרגים לפעול כפי שהם חושבים שייטיב עם המועדון, ובכך גם למנוע את "ההוצאות הגבוהות מקופת המועדון" שהמשך עבודתי היה עשוי לדרוש, לטענתם.

כעת אני מפנה את השטח ומשאיר את מלאכת העשייה למי שחושב שידע לנהל את המועדון טוב יותר, שיבוא במקומי ואולי ידע לעשות זאת בתקציב המוגבל עליו הוחלט. אני מקווה רק שהמועדון, לו אני דואג יותר מכל ובו אני חבר מן המניין כמו כולנו, לא יצטרך לעמוד מול מצב של פגיעה במהותו ובפעילותו במחיר של ניהול זול, חלקי, פגום או גרוע.

אני את שלי אמרתי, וכעת הכושי יכול ללכת...



# המכונית שלי: אוסטין היילי 100/4 Austin Healey 1955

## כתב וצילם: דב גרודמן

כששמעתי שמצאו בארץ אוסטין היילי כזו - קשה היה לי להאמין!! בעצם, בעליו שאלו אותי איזה אוטו הם מצאו .... את האוטו הזה מצאו בחצר מוסך שממנו קניתי את ה-BMW-321 ואת הוולסלי (של יוסי גילוי). התפלאתי כיצד לא ראיתי גם את ההילי, אבל על כך בהמשך....

הדגם שלי יוצר בשנים 52-1955 בכ-14,000 יחידות. כמו כן יוצר דגם M בעל מנוע 110 כ"ס ודגם S בו הגוף כולו היה עשוי מאלומיניום עם מנוע בעל 132 כ"ס. שני הדגמים יוצרו בכמויות קטנות מאוד.

בתחילת שנות החמישים, המתכנן של מכוניות ההילי הספורטיביות והמפורסמות תכנן לאוסטין מכונית ספורט חזקה בסגנון קלאסי של שנות החמישים: מכונית פתוחה, בעלת שני מושבים, גלגלי שפיצים, חלון בעל שתי אופציות: לנסיעה רגילה ולתחרות. קווי האוטו חלקים ואווירודינמיים, מעוצבים ומדהימים. החלק האחורי מתרומם ומתעגל (בדיוק כמו שהצעירים ברוחם מפנטזים על נערותיהם....).



זהו מודל מאוד מיוחד בסדרה עוד יותר מיוחדת של אוסטין היילי 3000. לכן, האוטו נחשב לרכב אספנות קלאסי בכל קנה מידה (5 נקודות מתוך 5 במדד רכב לאספנים). ככל שהאוטו יותר ספורטיבי ויותר עתיק הוא יותר נדיר ויותר בעל ערך אספני, כשהשיא הוא מכונית מירוץ עתיקה - אבל עוד חזון למועד....



שלושה דברים מייחדים את הדגם הזה: הגריל האופייני להילי, מנוע גדול של A-90 אטלנטיק בעל נפח של 2660 סמ"ק עם 4 בוכנות, וכן החלון בעל שתי אופציות: לנסיעה רגילה ולמירוצים.

**עיצוב** - זהו הדבר המושך ביותר במכוניות קלאסיות. **העיצוב** הוא אומנות לשמה, לכן הן כל כך מושכות, במיוחד לאנשים בעלי חוש אסתטי.

הבנוס של המכוניות הקלאסיות הוא שהן גם חיות - נושמות ונוסעות. המכוניות הקלאסיות הן כמו יין צרפתי ישן נושן, הן משתבחות עם הזמן ונראות צעירות לנצח... מספר יצרנים חוזרים גם היום ומעצבים מכוניות פתוחות עם 2 מושבים, דומות בקוויהם למכוניות של שנות החמישים.

ההילי השתתפה בהצלחה רבה במירוצי ראלי מול מכוניות מסוגה באותה תקופה וגם כיום היא משתתפת בהצלחה בשיחזורי מירוצים אלו, בזכות המנוע החזק והמשקל הנמוך שלה.

הנתונים הטכניים מרשימים כשלעצמם: המנוע בעל 2660 סמ"ק, 4 בוכנות (בקוטר 87 מ"מ), פיתח 94 כוחות סוס לבלימה, יחס דחיסה גבוה של 2,7:1, 2 קרבורטורים, טורק של 21 ק"ג כבר ב-2000 סל"ד, משאבת דלק חשמלית, גיר 4 הילוכים בתוספת אוברדרייב!! - הנעה אחורית, מהירות של 103 מ"ש (שהם 166 קמ"ש), בלמי תוף עם משאבת



הגבר הידרואולית, הציר האחורי מורכב מעל לקפיצים ומעל לשסי (כדי להנמיך את החלק האחורי של האוטו - וזאת כדי שלאוטו יהיה קו ספורטיבי, רמז למצב של הרמת אף בזינוק). גוף האוטו עשוי מאלומיניום כדי להקטין את משקל האוטו, שהוא כ-900 ק"ג בלבד ואורכו כ-4 מטר. מספר הדגם של האוטו מציין את המהירות המירבית - 100 מיל לשעה ואת מספר הבוכנות - 4 (בדגמים הבאים היו שש בוכנות כמעט באותו נפח מנוע).

אחד הבעלים של הרכב שלי בעבר היה משה מצא, שהוא בעצמו חבר המועדון כיום.... ובשנות השישים הרכב שירת אותו במצפה רמון (ראה תמונה).



### סיפור גילוי האוטו הוא סיפור בפני עצמו:

הרכב שכב בחצר של מוסך בקריות במשך עשרות שנים. גדלו סביבו ובתוכו עצי אקליפטוס שכיסו אותו לחלוטין (לכן לא גיליתי אותו בזמנו). רק בעל המוסך ידע והתעקש שיש שם אוטו. חבר המועדון מאיר אבוטבול מעכו, שמצא אותו, חתך את העצים במשך שעות, ולאט-לאט התגלה שם אוטו. האוטו הוצא עם מנוף מעל חומה שנבנתה סביב המגרש במשך השנים. בשלב זה הוכנסתי לתמונה (סוף שנת 1990) ובדיעבד הבנתי מדוע: האוטו היה במצב נואש שקשה לתארו.

**המנוע** - לא היה כלל (האוטו הושבת בגלל המנוע). מאיר בדק ואמר שאין להשיג מנוע כזה. בדיעבד התברר שהיה מאוד קשה להשיג גם אז מנוע כזה באנגליה (מאז יש לנו את טובי ינאי שמשגי גם מנועים נדירים ביותר - זיכרו!!).

**הפחחות** - המצב היה גרוע מאוד. הדלתות והכנפיים נרקבו

וגם מכסה המנוע והבגאזי היו גמורים. כסאות לא היו כלל - שלא לדבר על החלון הקדמי שהיה חסר. גוף האלומיניום היה מחורר ומשותך.

**השילדה** - היתה מחוררת כמו מסנתת מלמעלה ומלמטה, ולכן היה צורך לשחזר את הקורות הראשיות מתחילתן ועד סופן. בכל העולם היו מביאים שאסי אחר אבל אצלנו אסור, זוכרים?

**הרשינות** - לא היו מופקדים עשרות שנים, והרכב היה מועמד לביטול עקב החוק "החדש" של משרד הרישוי ב-1990 (זוכרים?) ולכן שולמו כל הטסטים אחורה 20 שנה....



ובכל זאת - רכב כזה לא עוזבים - לא בישראל! כי אין עוד אחד כזה (יש מדגם אחר) ואסור היה להביא מחו"ל מכוניות קלאסיות עתיקות!!! זוכרים! בנוסף, חששתי שהרכב יימכר למוזיאון בתנן ולכן הזדרזתי לקנות אותו (למרות שבדיעבד יתכן שגם הם לא היו לוקחים את האוטו - במצבו).

### פרק השיפוץ

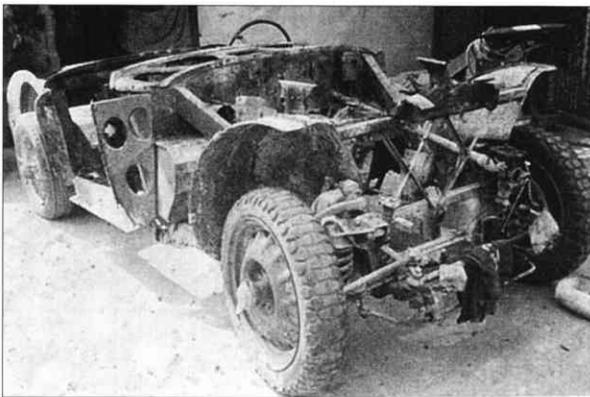
עד 1990 שיפצתי מכוניות במשך 7 שנים. אבל אפילו היגואר ספורט סלון מודל 1946 לא היה במצב ריקבון נורא כל כך, ולא במצב של נדירות וקושי בהשגת חלקים כמו ההילי.

למזלי נודע לי על פחח (מרעי), שהוא ובעל המוסך (וולפסון) נענו ברצון לאתגר - לא רק לעשות את הפחחות, אלא - ולא פחות חשוב - גם לשפץ את השאסי. מאז אנחנו לא נפרדים - וזה לא פחות חשוב מהשיפוץ עצמו... מאז מספר רב של מכוניות במועדון (ביניהם התינדרבריד הפתוחה של יגאל קרפול) עברו תחת ידיו ונהנו מעבודותיו.

ובכו, פרקתי את כל מה שנשאר מהאוטו. הפחחות היתה עבודה קשה, אבל לא קריטית כמו שיפוץ השאסי והתקדמה בעבודה יום-יומית במשך 6 חודשים. החלק התחתון של הדלתות והכנפיים הוחלפו. נדרשו הרבה הלחמות אלומיניום עם ברנר, כי הלחמות עם ארגון היו נדירות, אם בכלל, לפני 10 שנים.

המכסה הקדמי שהבאנו מחו"ל היה גרוע, ולכן שיחזרנו את המקורי כשאת הפח לקחנו מגג מקומר של אוטו מודרני ואת המכסה האחורי החלפנו במכסה שהובא מאנגליה.

זו המכונית הראשונה שלי ששופצה ברמה כל כך גבוהה, ואף היתה מהסוגניות הראשונות למגמת עליית המדרגה



בשיפוץ רכבים קלאסיים של כלל המועדון.

### המנוע וחלקים נוספים

כאמור היה מאוד קשה להשיג מנוע בתחילת שנות ה-90.



מכיוון שלא היו בארץ שסתומים שניתן היה להתאימם - יוצרו ונכבשו שסתומים חדשים (כאן בארץ). ראש המנוע הורכב מחדש והמנוע עובד כמו שעון ... אנגלי.

גם החלון הקדמי המיוחד הורכב, כולל האפשרות להשכיב אותו למצב מירוך (ואז באמת צריך משקפיים נגד רוח). החלון הזה, בנוסף לגריל, מייחד מאוד את הדגם הזה בהשוואה לשאר דגמי האוסטין הילי הגדולות שבאו אחריו. ואמנם הדגם הזה יותר אספני משאר דגמי ההילי שבאו לאחר מכן.

### לסיכום

זהו סיפור על מכונית רודסטר מדגם נדיר מאוד. זה היה אוטו עלוב שמצבו היה עגום: חלקים כמעט שלא ניתנו להשגה, צירוף כמעט בלתי אפשרי, ובכל זאת אחרי כל הקשיים האוטו שופץ כחדש. ראיתי מאז מספר מכוניות כאלה (באנגליה), כולל בתערוכות, ורמתם לא נופלת משלי ואף להיפך.

האוטו נוסע להפליא, מנוע חזק מאוד, גיר בעל 4 הילוכים ואוברדרייב, מבנה האוטו קל, מד המהירות מטפס תוך 10.5 שני למהירות 100 קמ"ש, ולכן מכוניות לא עוקפות אותנו אם לא רוצים בכך.

לאוסטין הילי אין שום בעיות התחממות (כפי שיש בדרך כלל למכוניות אנגליות).

את הנסיעה הרצינית הראשונה עשיתי במסע המועדון לאורך דרך בורמה לכבוד יובל המדינה, וחוף מתקלות ילדות הכל עבר בשלום. הרכב השתתף שם בראלי פסח של המועדון למוזיאון השיריון בלטרון, הוצג במגרשי התערוכה יחד עם ה-MG TC,



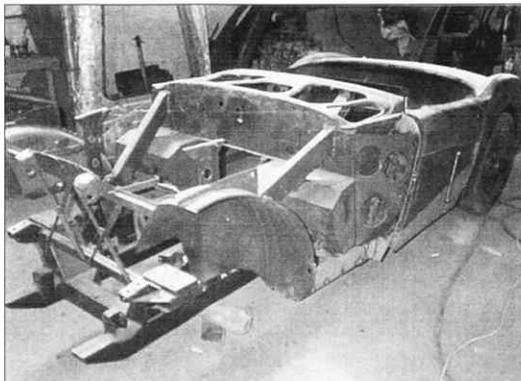
וכן נסעתי בו מספר נסיעות קצרות, כולל עם חבר מועדון שכבש את לב נערתו בטיול ובילוי רומנטי.

### לתפארת המכוניות הקלאסיות ולתפארת מדינת ישראל. כן ירבו.

הידעת כי ... בששת השנים הראשונות של המאה ה-20 נולדה תעשיית האופנועים הבריטית וגדלה לכמאה יצרנים שונים, ביניהם שמות מוכרים כגון: טריומף, אריאל, רובר ורויאל אנפילד.



חיפשתי גם בעזרתו של בני גורמר בחוברות אנגליות ולא מצאנו, כי לפני 10 שנים האינטרנט עדיין לא היה מפותח. בדיעבד, צריך היה לברר במועדון הספציפי של אותו דגם או "להמציא" אדם שזה עיסוקו וכך עשינו לבסוף. בני הכיר משפץ זקן של אוסטין הילי (כשנגמרים כל המקורות מחפשים את הזקנים), שחיפש ובסוף מצא הילי שעברה תאונה. לא היתה ברירה - קניתי את המנוע עם כל ה"פרה"!! זה היה הכי זול... והכי זמין.



המנוע שופץ באנגליה (תמורת החלק האחורי) כי חששתי לשפץ את המנוע בארץ שמה אתקע בלי חלקים. כל החלקים הניתנים לפירוק נשלחו לארץ, ביניהם: הגריל, החלון הקידמי, כסאות, מכל דלק, גג מתקפל, גלגלים, צירים קידמי ואחורי, מכלול ההגה, תופים, לוח שעונים, משאבות בלמים, פגזשים ובעיקר - המנוע והגיר.

כאמור, בגלל חוסר בחלקים כמעט התייאשתי. השיפוץ נמשך כ-5 שנים וכשהחלקים הגיעו נעשה תיקון נוסף לפחחות. ההכנה לצבע היתה במוסך שלי, ולהתזת הצבע הרכב נלקח לחדר צבע וחזר בצבע אדום כהה, כיאה למכונית ספורטיבית. הרכבת החלקים אחרי השגתם, ואחרי שכל מכלול שופץ



בנפרד, היתה כבר כמו הרכבת לגו וזהו התענוג של התחביב. כל חלק שהורכב השלים את האוטו - וזה כמו לראות ולעקוב אחרי הילדה שלך גדלה ומתייפה מיום ליום. המנוע (למרות ששופץ באנגליה) לא עבד נקי והסתבר שיש שסתום שרוף.



מועדון הרכב הקלאסי הישראלי  
ISRAEL CLASSIC VEHICLE CLUB

# קלאסיקון

## דיעון המועדון דצמ' 2000 - ינו' 2001

בעריכת: אמנון אירמאי

### מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ר)

ת"ד 140, נמל-תעופה בן-גוריון 70151 מלכ"ר, עמותה רשומה מס' 03-599-58 טלפון: 03-9793773 פקס: 03-9793774  
אתר הבית באינטרנט: www.5club.org.il E-mail: 5club@5club.org.il

### המפגש השנתי לאופנועים קלאסיים - פורים - 10.3.2001

שוב מתקרב עוד אביב ולפי המסורת המחודשת מאז שבעלי האופנועים הקלאסיים הצטרפו אלינו, אנו מקיימים כל שנה תצוגה גדולה ומפגש אופנועים קלאסיים ואספנות בתל-אביב. בעלי האופנועים מגיעים מכל הארץ לאירוע מהנה ומיוחד זה וכמובן שאנו מזמינים גם את הציבור הרחב לבוא ולהיהנות ממראה הכלים המשופצים העומדים בתצוגה.

גם הפעם כנראה יתקיים המפגש בהשתתפות אופנועים ממועדונים אחרים וגם בהשתתפות מכוניות קלאסיות ואספנות של חברי מועדון החמש. מקום הכינוס מתוכנן לחניון רידינג בתל-אביב (בחנייה של "ד"ר) בשושי פורים, יום שבת

### 10.3.2001 משעה 10:30 בבוקר.

### פרטים מזוייקים יורסמו באבטומוביל הבא.

בדרך כלל אין חובת רישום מוקדם לאירוע זה, אך אנו מבקשים מכל המשתתפים להגיע עם אופנועים ומכוניות במצב תצוגה ובאופן מכובד לייצוג מועדון החמש כנדרש. אין הרבה זמן עד אז ולכן כל מי שאופנועו טרם עבר את הטסט או את השיפוצים האחרונים - זה הזמן לסיים הכל.

הכניסה לתצוגה ללא תשלום לאופנועי אספנות וקלאסיים של חברי מועדון החמש בלבד. האירוע פתוח כמובן גם למכוניות אספנות של חברי המועדון. הכניסה לקהל חופשית כרגיל. במקרה ויירד גשם בבוקר האירוע, הוא יידחה לשבת הבאה 17.3.2001 ללא הודעה נוספת.

### פינת הביקורת

לפי בקשת המבקר, פתחנו פינה קבועה בה ניתן לפרסם מכתבי תלונה או ביקורת על תפקוד המועדון ו/או מי מפעיליו. את המכתבים יש להעביר ישירות אל ועדת הביקורת או אל יורם מקובר 03-5742121, או בפקס או בדואר אל משרד המועדון. כל מכתב יקבל מענה, אך הפרסום יהיה כפוף לשיקול דעת ועדת הביקורת והמערכת.



### סדנות שיחזור ושיפוץ רכב: שבת 27.1.2001, 30.12.2000

בחודש הקרוב נמשך לערוך סדנות מעשיות בנושאי רכב אספנות לחובבים. כל סדנה תתקיים ביום שבת משעות הבוקר עד אחה"צ ותועבר ע"י **אנטולי מנדליץ**, איש מקצוע ומומחה ברכב אספנות. מספר המקומות בכל סדנה מוגבל מאוד בגלל גודל המקום וההזדרכה הצמודה עם התנסות אישית. ההרשמה במשרד המועדון בתשלום מראש (לכיסוי ההוצאות בלבד) על בסיס "כל הקודם זוכה".

הסדנות הקרובות תתכוננה בשיחזור ושיפוץ רכב ישן - כל סדנה בנושא ספציפי לפי מספר הנרשמים ודרישתם. הסדנות יתקיימו ליד בית-שמש, במוסך פרטי, בשבת משעה 10:00 עד 14:00 או לפי דרישת החברים. מועדי המפגשים הקרובים: 27.1.2001 ו-30.12.2000.

מחיר כל סדנה: 40 ש"ח למשתתף (כולל כיבוד קל) בתשלום מראש. התשלום לכל מפגש (בנפרד) מותנה במספר מינימלי של משתתפים ולא יותר מ-8. אם לא יהיו מספיק נרשמים מראש לאחד המפגשים - הוא יבוטל והתשלום יוחזר במלואו. **מי שנרשם ולא יגיע ביום הסדנה** (ולא ישלח מישהו אחר במקומו) - כספו לא יוחזר.

### רשימת פעילי המועדון

אפשר לפנות אל חברי הוועד \* והפעילים האחרים של העמותה לקבלת ייעוץ אישי ומקצועי. השרות והייעוץ ניתנים חינם רק לחברי המועדון ששילמו דמי חבר.

- יור' המועדון: \* זמי לזמן - 053-968125
- גזר + מ"מ יור' + ג"פים: \* נחום קדמיאל - 053-664928
- קשרי-חוץ ואירועים: \* בני אור - 08-9766346
- טכני + אירועים + סאב: \* אורן קיפניס - 054-381386
- אופנועים + לוגיסטיקה: \* משה צליק - 06-6323686
- אבזרי מועדון + ועדת כספים: יעקב בכר - 03-5342839
- רכזת חברתית וטיולים: 03-9302476
- אינטרנט + סניף הצפון: דרור ורשטיין-03-931364
- מבקר העמותה + תלונות: יורם מקובר - 03-5742121
- חבר ועדת ביקורת: משה שוורץ - 09-9502382
- אב-בית-דין חברים: עו"ד צבי סלנט - 03-5605688
- חברי בית-דין חברים: עו"ד שלמה גדרון וליאור ברוך
- מזכיר המועדון+ח"ל+יבוא רכב: אמנון אירמאי - 03-9793775

משרד המועדון פועל משעה 9:00 עד 13:00 לפנה"צ, בימים א'-ה'. המשרד החדש בגבעתיים יפתח בקרוב. המשרד הנוכחי עדיין מאויש ע"י קורין - 03-9793773. ניתן להעביר פקסים 24 שעות ביממה - 03-9793774.

# הקלאסיקון: דו-ירחון של מועדון החמש

מערכת: ת"ד 140, נתב"ג 70151  
טלפונים: 03-9793773 פקס: 03-9793774  
דאר אלק': E-mail: 5club@5club.org.il  
אינטרנט: www.5club.org.il

מו"ל: מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ר)  
עורך: אמנון אירמאי  
עריכה + מחשב: מילונים טכניים בע"מ  
הפקה: נועם פרסומאים  
מודעות: קורין/5 03-9793773

## תנאי פרסום

"מועדון החמש" אינו אחראי בכל צורה לכתוב במודעות בלוח וגם לא לכל קשר עסקי הנוצר כתוצאה מהפרסום. אין המויל אחראי לטעויות בפרסום.

שלח מודעתך בפקס או באמצעות טופס הפרסום מוקדם ככל האפשר על מנת להיכלל ב"לוח הישן" הקרוב. שים לב לתאריכי סגירת כל גליון.

רק חברי המועדון ישלמו דמי חבר כנדרש, זכאים למודעת פרסום אחת **חינם על עד 12 מילים (עד 3 שורות)**

תמונת הרכב (גדולה) - 100 ש"ח  
בנוסף למחיר המודעה (70 ש"ח לחבר). פרסום חוזר 30 ש"ח הנחה.

מודעות בתשלום (80- ש"ח ויותר) תתפרסמה בשני גליונות ברציפות ללא צורך בהודעה מיוחדת.

אם רצונכם בהמשך הופעת המודעה למשך שני פרסומים נוספים, עליכם להודיע שנית לפני מועד הסגירה ולצרף תשלום מתאים. יש לשלוח את נוסח המודעה מחדש בפקס.

**מודעות: קורין/אמנון 03-9793773**

מודעות שטח עסקיות ומסחריות: ניתן לקבל תעריף מיוחד לפרסום דו-חודשי כפוע, לפי גודל המודעה.

**מודעות בתשלום** (למי שאינו חבר): מודעת מילים רגילה ב-2 גליונות רצופים - 80 ש"ח עד 20 מילים, כל מילה נוספת: 3 ש"ח.

מודעת מילים מודגשת במסגרת - 125 ש"ח עד 20 מילים, (60 ש"ח לחבר) - 2 פרסומים.

תמונת הרכב (קטנה) - 50 ש"ח  
בנוסף למחיר המודעה (40 ש"ח לחבר). פרסום חוזר 20 ש"ח הנחה.

ב"לוח הישן" (מכירה/קניה של רכב, מכוניות ואופנועים) או בלוח "שווקותיק" (חלפים ומידע) - מודעה אישית אחת בלבד לגליון. כל מילה נוספת 2 ש"ח (תשלום באמצעות בנק הדואר בכל סניף דואר בארץ - פרטים בטופס הפרסום החדש).

כל מודעה חייב של חבר המועדון שנמסרת ל"לוח הישן" ול"שווקותיק" תופיע על בסיס מקום פנוי, רק בגליון הקרוב למסירתה לפרסום. להופעה חוזרת של המודעה יש להעבירה מחדש לפני מועד הסגירה.



**למכירה פיאת ספורט 850 פתוחה 1972 במצב מצויין כולל רישוי. נדב 051-962962**

למכירה פיאת 500 - 1961 + 1972 + חלפים. 35,000 ש"ח. יהלי 052-922351.

למכירה טויוטה 1967 יחידה בארץ + מוסטנג מאך 1971 לפני שיפוץ. אשר 053-653137 02-6433144

למכירה טנדר ויליס קומפקט 1965. איציק 052-649133 03-7312311

למכירה סוסיתא סטיישן 1968 מנוע טרוימן 1,300, יד ראשונה. חיים 051-718106

למכירה/החלפה ברקודה '66, פיאת 1100, '62, נ.ס.א. '72, מרצדס 250 '72. אבי 050-350230

למכירה סטוראן דה-שוו 1979, מצב מכני מצויין + טסט. רביב 08-9453873 052-782104

למכירה לארק סטודבייקר 1963 + הרבה חלפים. עופר 02-6732112 053-840208

למכירה מרצדס 1964 אחרי שיפוץ כללי. חדשה לחלוטין. גיורא 055-602810 054-212466

למכירה אלפאט 2000 סמ"ק תלתן זהב נדירה, מחיר מציאה. טל 053-672302

למכירה לנדורבר 1952 סידרה 1 '86 + קרמן גיהה פתוחה 1969 מושלמת לחלוטין!!! עופר 052-471988

למכירה שברולט 1954 מנוע 3,8 לאחר רחחות וצבע, מושקעת, שמורה + מלאי חלפים. לא בשבת. ציון 051-707421

למכירה טנדר מוריס מיינור 1970. בודי מעולה + צבע. בשבלי שיפוץ מתקדמים. עמוס 052-5492581 052-572260

למכירה טנדר שברולט אפאש 31 1959 ארגו טקסט. משופץ + מוגן. אלון 03-9045089 054-508856

למכירה פורד קורטינה סופר 1964 נוסעת, הגה מחדש, גיר כחדש. אליהו 03-6573088

למכירה שברולט שבל מאליו 1964 4 דלתות, מנוע 6 טורי, רכב אספנות, 4 צמיגים חדשים, דרוש קוסמטיקה וצבע. אמנון 052-683281

למכירה פורד קורטינה 1963 1500 סמ"ק, במצב מצויין, נוסעת + טסט. בוריס 054-628322

למכירה אמריקן מוטורס רמבלר 1964 3200 סמ"ק אוטומטית. חיים 052-836172 04-8202863

למכירה מכונית ב.מ.וו. 1964 700 לאחר שיפוץ + טסט. נעם 054-868175 052-418928



למכירה (בתמונה למעלה) האדסון יריסר 1932 פתוח במצב מצויין. מחיר \$40,000. 052-757463

## הלוח הישן

12/2000

= למכירה אופנוע BSA תרנוול 1965 לחלקים. משה 03-9685758

= למכירה וולוו 244 אל 2000 סמ"ק 1975 גיר ידני, "חייט כביש". שמואל 03-5752812

= למכירה קורטינה GT 1968 כחדשה + חלקים למרצדס 73 220 ולקורטינה '64. רוני עבי 03-9343397 03-9343156

= למכירה מרצדס 350SL 1972, מרצדס 450SEL מנוע 6.9 1979, מרצדס 280SE מנוע 4.5 1972, חימוטית 1200 1963, כולן במצב מעולה. דובי 053-827770

= למכירה טנדר ויליס 4 צילינדר 1954. ישראל 052-530877 09-7604322

= למכירה פולקסוואג טרנספורט 1979 במצב נסיעה טוב, טסט עד 9,000 נקי מתאונות. ליאור 04-932657



= למכירה פאקרד 1929 פתוחה במצב מצויין (בתמונה למעלה). רק לרציניים. מחיר 40,000\$. 052-757463

= למכירה ריקסו 1986 (וספה קאר) במצב מצויין לפני שיפוץ. וספה ספרינט 1970 במצב מעולה לאחר שיפוץ. סטוראן דה שוו 1979 במצב מעולה לאחר שיפוץ. אדם 054-779966

= למכירה ניואר E-type 1968 2 דלתות, 100,000 ק"מ מקורית. אפשרי החלפה במכונית חדשה. משה 058-739000

= למכירה קורטינה סימן III 1970. אריה 053-736064 04-8720391

- למכירה אופל 1958, פורד קונטינו 1964, פורד אנגליה 1961, פולקסוואג ואריאנט אוטי 2 דלתות 1972. במחירי מציאה. איתן 050-652052

= למכירה אולדסמוביל טורנדו 1975. שברולט מאליו 1965 + מוגן, 4 דלתות. אוטומטיק, פורד גרנדה אמריקני 1976 וייקטור 051-701007

+ מחפש לקנות אופנוע בי.אס.אי גולדן-פלש. מיכאל 053-738011

= למכירה אופל קדט סטיישן 1966 מיוחדת במינה, הכל חדש, תימכר רק לאספן מבין + חלקי חילוף חדשים שמעון 04-8238533

= למכירה פורד קפרי 1600 סמ"ק 1969, משופצת להפליא + מוגן, עיצוב עץ, מצב מכני מעולה + טסט. כל הקודם יהודה 050-469124 04-9890671

+ למכירה ללא המורה טנדר בריסקה 1000 1964 054-235288

+ למכירה אופנוע BSA 1942 משופץ. אופנוע BSA 1960 600 סמ"ק משופץ. איציק 052-649133 03-7312311

+ למכירה דודג' וואן D-100 סגור 1964. במצב נסיעה 17,000 ש"ח. עמית 053-555550

+ למכירה אופנוע ב.מ.וו. 650 1970. במצב מצויין. אבי 04-8529131 052-696878

+ להחלפה באופנוע ב.מ.וו.: נורטון אלקטרה טוויין 1964, נדיר ומיוחד. חן 03-5701321 09-7496670

+ טרם נמכר: דודג' GT ספורט קופה 1965 V-8 הרדוטופ, מיוחד. אפשרי החלפה לרכב רגיל זלני 052-516872

+ למכירה וולוו 121 1968 אספנות גג שמש. יורחן 054-945632 03-5701321

+ למכירה פורד מוסטנג 1965 בשלבים סופיים של הרכבה אחרי צבע. יעקב 058-617036

+ למכירה דודג' דארט קאסטום 1974 כ.מ.ב. חדשה. יורם 052-577303

# "שוקעתיק"

חלקים לרכב + מידע טכני  
12/2000

- למכירה חלקים לפיזו 403 דוד  
053-283811

- מחפש מנוע לאופנוע BSA אוברדה  
B-33 אריה 04-8446677

- מחפש מכסה תא מנוע לווולוו 164 שנת  
ייצור 1971. סטיוארט 054-665442  
04-8788348 04-8375373

= למכירה חלקים לקורטינה 1964 +  
חלקים חדשים למרצדס 220 1973. רוני  
עב' 03-9343397 בית 03-9343156

- מחפש בקלויות + סמלים לפורד  
אנגליה; מושבים קדמיים + אחוריים  
לסאבא דגם 96; חלון נהג לאופל מנטה.  
ריץ 050-588919

- דרוש מנוע אולדסמוביל 8 צילינדר  
5735 סמייק במצב מעולה. נתנאל  
051-634608

- למכירה חלקים לפורד קפרי לכל  
השנים. מישל 058-717798 04-8575673  
- מחפש וספה 50 סמייק (הילוכים  
רגילים) בכל מצב ומכל שנה, עם  
רשיונות. ליאור 04-9532657

- למכירה חלקים לפלמינות פיורי 1970  
שתי דלתות + 4 גינטיס מקוריים לפורד  
תינדרבריד. אילן 03-6771136

- למכירה ספרי טיפול ברכבי אספנות  
ורכב ריגל משנות ה-50-60-70-80-90-  
של יצרנים שונים. ספרי הייס, צילטון  
ואוטובוקס. גם ספרי אופנועים. אמנון  
052-683281 03-9793775

+ ריפוד מכוניות עתיקות. עבודה  
מיוחדת, טיפול רב-שנים "פרטיזן", יצחק  
שדה 20, ת"א 051-427735

+ מחפש חלפים לנייפ לנדורבר סידרה I  
משנות ה-50. נחום 053-664928

- **למסירה חינם:** רנו 5 4 דלתות  
לפירוק. מתאים לדגמים 1973-1984.  
אמנון 052-683281, 03-9733182

+ למכירה 5 צלחות קישוט (טאטות)  
לגלגל 15" במצב טוב. זמי 053-968125

## חנוכה - בית ניר 23.12.2000

המסורת עדיין ממשיכה וחברנו איציק שביב וחברת "אגרינר" מקיבוץ בית-ניר מזמינים ומארחים את החברים עם בני משפחותיהם ברכבי האספנות בשבת חנוכה 23.12.2000 לבית ניר. בשבת זו אנו משלבים טיול, הדלקת נרות והשנה כמו בשנה שעברה ישולב גם טקס הענקת הגביע הנווד ע"ש שאול גלאי מטעם מגזין "אוטו" בשיתוף מועדון החמש, לחבר אשר יזכה במקום הראשון על שיפוץ רכב האספנות שבבעלותו.

### מה מצפה לנו?

1. ביקור ביער חולדה באתר "בית הרצל" אשר בו תצוגה + מולטימדיה המסבירים על ההיסטוריה של אזור חולדה מתחילת המאה ועד היום, בלווי הדרכה. האתר טרם נפתח לקהל הרחב - אנחנו הראשונים לבקר בו.
2. טקס הדלקת נרות חנוכה בחנוכיית שמן.
3. נסיעה לקיבוץ בית ניר.
4. טקס הענקת הגביע הנווד ע"ש שאול גלאי, בקיבוץ.
5. ביקור וקנייה בחנות מפעל התכשיטים של הקיבוץ.
6. ביקור אצל הרצל קולע הסלים (אפשרות קניה).
7. ארוחה קלה - תמורת תלוש אישי.
8. אפשרות סיור במפעל השמן "אגרינר" בקיבוץ (המפעל לא פועל בשבת אך ניתן להסתכל וקבל הסבר), ברפת ובכל מה שיש בקיבוץ.
9. קבלת שי - בקבוק שמן זית באדיבות מפעל "אגרינר" והחבר איציק שביב - תמורת תלוש אחד לכל רכב אספנות או קלאסי.

### לוי' ומסלול:

8:45-9:15 התכנסות בצומת כפר אז"ר (ממחלף אלון שדה מזרחה) ברמזור השני ליד המשתלה.  
9:15 בדיוק: יציאה לכביש גהה דרומה (בכביש מס' 4) עד מחלף השבעה ויציאה לכביש 44 לכיוון רמלה.

ברמזור הכניסה לרמלה פנייה שמאלה (כביש עוקף רמלה). עצירה בתחנת הדלק "פז" והמתנה לאחרונים ולמי שמגיע ישירות.

- 10:00 לערך: יציאה במרוכז מזרחה עד אחרי צומת רמלוד, ימינה (דרך פסי הרכבת) עד הרמזור ליד תחנת סנוול, שמאלה לכביש 40 ונמשיך אחרי צומת ביליו לצומת הבאה (קרית עקרון), שם נפנה שמאלה (מזרחה) לכביש 411 ונעצור.
- 10:30 לערך: מפגש עם המדריך ועם איציק שביב שיוכל אותנו בהמשך כביש 411 ליער חולדה.
- 11:15-12:15 ביקור ב"בית הרצל" והדלקת חנוכייה.
- 12:15 יציאה לכיוון צומת חולדה, שמאלה עד צומת נחשון, ימינה בכביש 44 עד צומת שמשון, ימינה לכביש 38 לכיוון בית שמש עד צומת ליאון, ימינה לכביש 353 עד קיבוץ בית ניר.
- 13:15 הגעה לקיבוץ, התארגנות לתצוגה ולטקס.
- 13:45 טקס הכרות הזוכים והענקת הגביע.
- 14:15 כיבוד ארוחה קלה, ביקור באתרי הקיבוץ (קלעית הסלים, חנות תכשיטים, מפעל השמן).
- 15:00 חלוקת שי לרכבי האספנות.
- 15:30 זמן משוער לסיום האירוע.

### הערות:

1. הטיול כרוך בתשלום של 5 ש"ח לאדם וילד מגיל 5.
2. הארוחה תינתן תמורת תלוש שי אחד לכל משתתף.
3. רצוי להצטייד בשתייה חמה/קרה וארוחה קלה לדרך, כמו כן במעיל או סוודר במידה ויהיה קריר.
4. יש להניף את דגל המועדון או דגל "אגרינר".
5. במידה וירד גשם בשבת זו באזור הדרום הטיול ידחה לשבת הבאה 30.12.2000 בשיניים קלים.
6. יש להתעדכן לפני הטיול בתקליט המועדון בטלפון 03-9793773 או אצל ליאורה בטל' 03-9302476 או בנייד 053-755988.

בברכת טיול מהנה וחג חנוכה שמח,

ליאורה לב - רכזת טיולים וחברה



## העמוד החברתי: טיול החודש

- מערות. יש להקפיד ללכת בשבילים המסומנים ולא לסטות מהדרך בתחום השמורה.
5. ניתן להגיע ישירות למקום. מי שבא מהצפון יכול להגיע מחיפה או מכיוון ואדי מילק (יוקנעם) עד צומת פורדיס ומשם לפי ההסבר לעיל.
6. רצוי מאוד להביא אוכל, שתי חמה/קרה ומעיל.
7. בשמורת נחל מערות יש מזנון, חורשה עם שולחנות וספסלי ישיבה.
8. נא להניף את דגל המועדון על כל רכב בכל שלבי הטיול כדי לראות ולהראות.
9. כדאי להביא מצלמות ומסרטות, במיוחד הורים לילדים.
10. במידה ויירד גשם בשבת המיועדת באזור הטיול, הטיול ידחה לשבת שלאחריה, 10 פברואר.
11. רצוי להתעדכן בבוקר הטיול בתקליט המועדון או אצל לאורה בבית בטלפון 03-9302476 או בטלפון הנייד 053-755988.
- בברכת טיול מהנה ובתקווה למזג-אוויר נאה,

ליאורה לב  
רכזת טיולים וחברה

### מסודות מזכירות המועדון מאת אמנון אירמאי

להלן עוד קצת סטטיסטיקה מתוך רישומי המזכירות של מועדון החמש. והפעם: חלוקת החברים מבחינת הפיזור הגיאוגרפי.

הפיזור העיקרי של החברים במועדון כיום אינו אחיד ברחבי המדינה, אך הוא גם אינו מרוכז באופן בולט ואנו שמים לב לשינויים בפיזור זה באופן עקבי לאורך השנים. בעבר היתה חלוקה לפי גושים (צפון מרכז ודרום) כאשר מרבית החברים באופן בולט היתה מאזור המרכז, וגוש גדול של חברים מחיפה והסביבה. הסיבה הבולטת לכך היתה כנראה פעילות המועדון סביב המפגשים השבועיים ו"מרכזי הכוח": תל-אביב וחיפה.

כיום הפיזור מתמתן, ולהערכתי זה נובע בעיקר עקב האחידות בשרות הניתן למרבית החברים באירועים, בטיולים, בטלפון ובדואר. אין הבדל ממשי בין אספן בדרום או במושב מרוחק לבין חובב רכב קלאסי בגליל או במרכז תל-אביב. הקשיים היחידים של אלה הגרים רחוק נובעים רק מהמוסד שנותן להם שרות או ממקום האחסון של הרכב. את כל השאר: חלפים, מידע, טיולים, אפילו בעלי מקצוע, החברים נאלצים להשיג ממקורות שאינם קשורים למקום מגוריהם.

### טיול שבת - 3.2.2001 שמורת נחל מערות

עונת הסתיו והחורף עברה עלינו ללא טיולים שבוטלו בעיקר עקב המצב הבטחוני. גם טיולי דצמבר וינואר נידחו ולמעשה אוחדו עם אירוע חנוכה בקיבוץ בית ניר. עונת הטיולים תיפתח מחדש בטיול חודש פברואר, במסגרתו נצא לסייר ולטייל בשבת 3.2.2001 לשמורת נחל מערות ולרגלי הר הכרמל לראות את הטבע, הצומח והנוף שבסביבה (הטיול שבוטל לפני שנה בגלל הגשם). לטיול מוזמנים חברי המועדון עם משפחותיהם ברכבי האספנות והקלאסיים אך אפשר גם ברכב הרגיל.

#### מה בטיול?

1. ביקור וסיור בשמורת נחל מערות - 3 מערות שנשמרו מתקופת האדם הקדמון בהם מוצגים מאותה תקופה: כלים, מאובנים ואבני צור וכן חזיון אור-קולי על תקופת האדם הקדמון המתאר את חיי היום-יום.
2. אפשרויות הליכה נוספות בשמורה לאוהבי-לכת.

#### לוי"ז ומסלול:

09:30-09:00 התכנסות בתחנת דלק פז "אשל" בכביש החוף לפני מחלף הסירה בכביש המוביל להרצליה.

09:30 **בדיוק** יציאה ימינה צפונה בכביש החוף (כביש מס' 2) דרך מחלף אולגה עד מחלף זכרון יעקב. במחלף נרד מזרחה (ימינה) לכביש 70 עד צומת פורדיס. בצומת שמאלה (צפונה) לכביש 4 (ת"א-חיפה הישן) ואחרי 1 ק"מ נעצור בשולי הדרך ליד השילוט לנחשולים ולחוף דור.

11:00-10:45 המתנה לאחרונים ואיסוף חברים.

11:00 המשך נסיעה צפונה (כ-10 ק"מ) בכביש 4 עד שלט הפנייה ימינה (מזרחה) לשמורת נחל מערות (בין הישובים גבע כרמל לעין כרמל). נפנה ימינה עד מגרש החנייה.

13:15-11:45 שהייה באתר וסיור בשמורה בליווי הדרכה.

14:00 זמן משוער לסיום הטיול, אלא אם החברים ירצו להמשיך לטייל באזור (יש עוד אתרים מעניינים), לרבות טיול רגלי לאורך הנחל.

#### הערות חשובות:

1. הטיול כרוך בדמי השתתפות: 15 ש"ח למבוגר ו-10 ש"ח לילד מגיל 5, כולל כניסה והדרכה. אם יהיו פחות מ-30 איש בקבוצה, יש להוסיף 5 ש"ח למבוגר.
2. הסיור כרוך בהליכה בשבילים ובמדרגות, כולל במערות, ולכן רצוי מאוד לבוא עם נעלי הליכה נוחות.
3. אין להכניס לשמורת נחל מערות חיות מחמד ולכן רצוי לא להביא כלבים.
4. אין לעשן במערות ואין להבעיר אש בתחום השמורה בנחל

## טיול שבת - 3.3.2001 אתר ההנצחה ומוזיאון גולני

למרות ביטול טיול חודש אוקטובר בעקבות המהומות בכבישי הצפון, החלטתי לא לוותר על הביקור באתר ההנצחה ומוזיאון מורשת הקרב של חטיבת גולני בצומת גולני בצפון הארץ. לפיכך, נקיים את התכנית המקורית, גם אם קצת באיחור, בשבת 3.3.2001. לטיול מוזמנים כרגיל כל חברי המועדון עם בני המשפחה ברכבי האספנות והקלאסיים אך אפשר גם ברכבם הרגיל.

### מה באתר?

1. הנצחת זכר הנופלים וסיפורי דרך הקרבות של החטיבה.
2. ביקור באולם שיחזור אתרי קרבות.
3. שיחזור מוצב החרמון שנכבש ביומה האחרון של מלחמת יום כיפור בקרבות עקובים מדם. בתוך המוצב ישנה מינהרה המשמשת כאתר התייחדות עם זכר הנופלים, הממחישה את המושג "האור בקצה המינהרה".
4. חזיון אור-קולי ועוד אודות הלחימה של החטיבה ומורשתה, חייליה, מפקדיה והנופלים.

### לו"ז ומסלול:

7:45-8:15 התכנסות בתחנת הדלק "פיז אשל" לפני מחלף הסירה בכביש החוף לפני הכניסה להרצליה.

עובדה ידועה היא כי חברינו משפצים את הרכב אצל בעל המקצוע המתאים עבורם, גם אם עליהם לנסוע אליו שעה או שתיים. את החלפים רוכשים בכל "חור" אפשרי, אפילו באילת או בשטחי האוטונומיה הפלסטינית אם אין ברירה, שלא לדבר על חו"ל, לשם המרחק זהה מכל ישוב במדינה. וקעת לעובדות:

**כ-60%** מהחברים גרים בגוש המרכז ("מחדרה עד גדרה").

**25%** גרים בחיפה ובצפון.

**15%** בשאר חלקי הארץ.

**1%** גרים בחו"ל (ישראלים ואחרים).

הפירוט המלא מתחלק כדלקמן:

**36%** באזור תל-אביב, גוש דן והשפלה הפנימית (קידומת 03).

**16%** באזור הרצליה והשרון (קיד' 09) + חדרה ומישור החוף.

**7%** באזור רחובות והשפלה הדרומית (קידומת 08).

**19%** באזור חיפה והגליל המערבי (קידומת 04).

**6%** באזור הגליל התחתון והעליון + טבריה (קידומת 06).

**6%** באזור ירושלים.

**8%** בבאר שבע ובדרום (כולל אילת).

**1%** גרים בעומק שטחי יהודה ושומרון (מעלה אדומים וכו').

**1%** נוסף גרים בחו"ל.

### 8:15 בדיוק

יציאה צפונה בכביש החוף (כביש מס' 2) דרך מחלף חדרה עד מחלף זכרון יעקב, שם נרד ימינה (מזרחה) בכביש 70 דרך צומת פורידס, ברמזור ממשיכים ישר בכביש ואדי מילק עד צומת יוקנעם. אחרי הרמזורים של צומת זו, בצומת הבאה (התשבי) פונים ימינה (לכביש 722). אחרי 200 מטר נוספים - עצירה לאיסוף חברים מאזור חיפה והצפון והמאחרים.

10:00

המשך נסיעה בכביש 722, ימינה בצומת אלונים, שמאלה בצומת ישי לכביש 77, המשך דרך צומת המוביל עד צומת גולני. פונים בצומת שמאלה (צפונה) ואחרי הרמזורים נכנסים ימינה לחניון אתר ההנצחה.

12:00-14:30

כניסה וביקור באתר ומוזיאון גולני.

14:30 לערך

זמן משוער לסיום הביקור באתר, עם אפשרות להישאר לפיקניק במקום בחורשה ליד האתר.

יש לקחת בחשבון את זמן הנסיעה חזרה. (18:00 בת"א)

### הערות חשובות:

1. הטיול כרוך בדמי השתתפות בסך 10 ש"ח למבוגר ולילד, לכיסוי ההוצאות, הכניסה למוזיאון וההדרכה.
2. רצוי להביא שתיה חמה/קרה ומשהו לאכול בדרך וכן לבוש עליון מתאים.
3. ליד האתר יש אפשרויות לקניית שתיה ואוכל.
4. בסמוך לאתר גולני ישנם גם קיוסקים ומסעדת מקדונלדס, וכן חורשה עם ספסלים ושולחנות המתאימה לפיקניק עם מנגלים למעוניינים.
5. אין להביא בעלי-חיים לטיול (אסורה כניסתם למוזיאון).
6. החניון נמצא מחוץ לאתר ולא בטווח-ראייה מידי, אך הוא צמוד לכניסה.
7. נא להניף את דגל המועדון על כל רכב בכל שלבי הטיול כדי לראות ולהראות, במיוחד למי שמגיע ברכב רגיל.
8. ניתן להגיע לאתר גם דרך עפולה בכביש 65. הבאים מצפון יכולים להגיע ישירות לצומת גולני מכיוון צומת עמידע או מכרמיאל.
9. במידה וירד גשם בצפון, הטיול מתבטל (ולא נדחה) בגלל אירוע האופנועים שיתקיים בתל-אביב בשבת הבאה. כמו כן הטיול מותנה במצב הבטחוני.
10. רצוי להתעדכן בבוקר הטיול בתקליט המועדון או אצל ליאורה בבית בטלפון 03-9302476 או בטלפון הנייד 053-755988.

בברכת טיול מהנה לכולם ובתקווה להיענות רבה.

ליאורה לב - רכזת טיולים וחברה

# משולחן הוועד + ועדת הכספים

## 5. משרד חדש למועדון בגבעתיים:

אושרה העברת המועדון למשרד החדש בגבעתיים בשכירות החל מ-1.12.2000. במקום עומדים לרשותנו 2 חדרים סמוכים בקומה ג' של בניין סמוך לבי"ס אורט טכניקום גבעתיים, רח' שדה בוקר 10. דמי השכירות כוללים ארנונה, חשמל ומים והכניסה לבניין פתוחה לציבור החברים בכל שעות היום ובערב. שעות המשרד שלנו טרם נקבעו.



## 6. ציוד למשרד החדש:

יעקב בכר מונה לבדיקת רשימת הציוד הנדרש למשרד החדש והמצאי הקיים במועדון כיום. כמו כן יגיש הצעות והמלצות לגבי מקורות אפשריים להשגת ציוד המתנה (תרומות) או בתשלום סמלי, או לחילופין הצעות מחיר לרכישת ציוד חסר חדש.

## 7. קווי טלפון:

במשרד החדש יותקנו 2 קווי טלפון (כולל פקס ואינטרנט). נחום יבצע הזמנת קו טלפון נוסף למועדון.

## 8. תיבת דואר חדשה:

המועדון יפתח תיבת דואר חדשה בסניף דואר גבעתיים במקום הכתובת הנוכחית.

## 9. אתר האינטרנט של המועדון:

נתקבלה ואושרה הצעה מקצועית לבנייה מחדש ולתחזוקה שנתית של האתר של המועדון, כולל בניית עמודים אישיים לחברי המועדון שירצו להציג את רכבם ולכתוב עליו (בתשלום סמלי לכיסוי ההוצאה).

## 10. ביטוחים לרכב אספנות:

לאחר קבלת מספר הצעות לביטוחי רכב אספנות של חברי המועדון, שנבחנו לעומק, הוחלט להפנות את החברים ל-2 סוכנויות ביטוח: "כוכב שביט" וחמדה גלט-פבריקנט. פרסומי ההצעות המפורטות יבוצע ע"י הסוכנויות באופן ישיר לחברים ובמימון, באמצעות מכתבי פנייה שישלחו ע"י המועדון ללא אחריות המועדון.

## 11. הפקת האבטומוביל:

הוחלט להמשיך ולהוציא את גליונות האבטומוביל במתכונת דו-חודשית עם הקלאסיקון. יש להקפיד על לוח זמנים קשיח ומועדי סגירה סופיים על מנת למנוע איחור בהגעת המידע החיוני לחברים (הודעות על אירועים קרובים). הודעות לחברים וחומר דחוף שיגיעו באיחור יוכלו להיכלל בדף נלווה אך לא יעכבו את הדפסת האבטומוביל או את המשלוח לחברים.

## 12. שונות:

הכרת תודה למרצים מתנדבים בסדנאות וקורסים של המועדון תבוצע במתכונת של מגן עץ עם סמל המועדון שיחולק למתנדבים בטקס או באירוע חגיגי.

נרשם ע"י אמנון אירמאי, מזכיר המועדון



## 1. דו"ח כספי - ביניים:

מצב המועדון, נכון ליום 31.10.2000:  
53,000 ש"ח בפקדונות.  
3,000 ש"ח בחשבונות ע"ש.

## הכנסות והוצאות ינואר-אוקטובר 2000:

זהו דו"ח ביניים לא מבוקר (דו"ח זמני) לגבי פעילות המועדון לתקופה ינואר-אוקטובר 2000 על סמך הנתונים הכספיים שנקלטו במערכת הנה"ח לפני ביקורת פרטנית.

סעיף	הכנסות	הוצאות
דמי חבר	124,400	
פרסום, דפוס ומודעות	1,500	35,500
אירועים וחסינות	52,600	27,800
דואר ובייל		13,800
אבזרים ואלבומים	11,900	5,900
משכורת וסוציאליות		60,200
שרותי משרד והנה"ש		18,100
בנק, משרד, ועד ושונות	2,600	15,300
שכ"ד משרד ומחסן		15,300
רכוש קבוע (מחשב, תוכנה)	8,800	
סיכום (מעוגל, בשי"ח)	193,000	200,700

הסעיפים אינם משקפים את כל ההוצאות והכנסות בגין חלק מהתקופה הכלולה בדו"ח ואין עדיין פירוט סופי בגלל השינויים שחלו לאחרונה בעקבות החלפת לשכת השרות הקודמת לנהלת-החשבונות, שביצעה את עבודתה בצורה גרועה, באיחור וללא תיעוד נלווה. כמו כן לא נכללו עדיין ההוצאות הדחיות שטרם נפרעו (תוכנה, שכ"ע, הוצ' המשרד החדש, הפקות דפוס ועוד).

## 2. תכנון תקציב לשנת 2001:

זמי לוין (היו"ר) ונחום קדמיאל (הגזבר) מונו לצוות הכנת הצעת תקציב לשנה הבאה.

## 3. העברת המפגש השבועי מהרצליה:

נבדקה אפשרות החזרת המפגש השבועי ביום ו' לרמת-גן (ליד האצטדיון) אחרי שקיבלנו התנצלות מהנהלת המסעדה בעקבות התקרית מלפני חודשיים. בהצבעה ברוב קולות ההעברה לא אושרה ולכן הוחלט להישאר בהרצליה במסעדת מצדה.

## 4. ביטול האירוע בתפן בסוכות:

המועדון פנה לחברת ישקר ולמארגני האירוע בדרישה לפצות אותנו על הנוקים שניגרמו למועדון בגין ביטול השתתפותנו באופן חד-צדדי וללא התראה מספקת. הצענו אף פתרון פשרה אך לא זכינו אפילו לתגובה רצינית מהם. אי לכך הוחלט להתחיל בנקיטת צעדים משפטיים נגד המארגנים.

## ברגע האחרון: אנו חוזרים למפגשי המועדון הקבועים

בתיקון להודעתנו בקלאסיקון נובמבר, לאחר החלטה מתוקנת לאור דרישת חברים רבים, מקום המפגש השבועי הקבוע כל יום ו' מ-16:00 עד 19:00 חוזר למסעדת "אווזי הבר", ליד שער 3 באיצטדיון רמת-גן, מאחורי קניון איילון.

הכניסה מרחי' הלל סילבר דרך מגרש החנייה של קניון איילון ופנייה שמאלה סביב האיצטדיון. ניתן להגיע גם מכיוון מזרח דרך פרדס כץ, וז מצפון (מחלף הכפר הירוק) בדרך הרצליה. במקום יש מגרש חנייה ללא תשלום, עם תאורה בשעות החשיכה וצל בימי הקיץ.

בירורים במשרד המועדון 03-9793773 או אצל חברי הועד.

### אזור הצפון:

#### שימו-לב: חזרנו למקום הרגיל !!!

מקום המפגש השבועי הקבוע בכל יום ו' מ-17:30 עד 19:30 מתקיים בקפה "דיוזל", בצומת הצריף, קרית חיים. המקום סמוך לכביש הראשי חיפה-עכו. חנייה בשפע. אחראי המפגש: דרור וסרשטיין, טל' נייד 054-931364.

### אזור הדרום:

#### פעם בחודש, ביום ו' האחרון בחודש !!

מקום המפגש החודשי ביום ו' האחרון בכל חודש בין 15:00 ל-18:00 במסעדה בצומת בית קמה. זהו מפגש נסיוני לחברים מאזור באר-שבע והסביבה והמשך קיומו תלוי ברצון החברים מהאזור להגיע. אם תהיה השתתפות קבועה ניתן יהיה להרחיב את מספר המפגשים לפעם בשבועיים (או יותר) כפי שעשינו בעבר בצפון. המומנטום של פגישות אלה נקבע רק לפי האווירה הטובה הנוצרת בין החברים הקבועים ולכן המועדון יסייע בפרסום אך האחריות חלה על כל אחד מכם להגיע, אפילו לביקור קצר.

מועדי המפגשים הקרובים: 29.12.2000, 26.1.2001, 23.2.2001, 30.3.2001, 27.4.2001.

מארגן המפגשים: חיים אושרי, טל' 07-6802194 (עד 21:30).

כנראה שאין לנו ברירה: כל פעם אנו מודיעים ברגע האחרון. שוב הוחלט על החלפת מקום המפגש הקבוע של חברי המועדון באזור המרכז, לאור הלחץ של חברים רבים והטענות הרבות שהועברו אל חברי הועד בגלל המיקום בהרצליה. לאחר קבלת מכתב התנצלות מהנהלת מסעדת "אווזי הבר" באיצטדיון רמת גן על התקרית המצערת שהביאה לעזיבתנו את המקום, ולמרות החלטת הועד מהחודש שעבר, הוחלט לשוב אל המפגש השבועי ברמת גן. רק עמוד זה הוחלף ברגע האחרון ולכן עשויה להיות אי-התאמה לנאמר במקום אחר בגיליון זה.

חברים רבים, במיוחד החדשים, עדיין אינם מכירים את האפשרות העומדת בפניהם לפגוש באופן ישיר ובלתי-אמצעי את חברי הועד והפעילים האחרים במועדון, וכמוכן חברי מועדון מן השורה עם מכוניותיהם ואופנועיהם.

מנסיוננו במשך 15 השנים האחרונות, זהו מוקד המידע הטוב ביותר להחלפת חוויות, המלצות, עצות ואפילו חלקים או רכבים לפני ואחרי שיפוץ. כאן המקום לשבת (או לעמוד) בניחותא ולדבר עם מספר לא מבוטל של חובבים בעלי אותו תחום עניין, חלקם בעלי ידע מעולה ורובם בעלי נסיון רב בתחום רכבי האספנות. חברי הועד והמקצוענים שבינינו יכולים גם ליעץ באופן רשמי ומוסמך לגבי בעיות בהן נתקל החבר וכל אחד יכול לחלוק מנסיונו לפתרון בעיות טכניות או בירוקראטיות בהן אנו נתקלים לעתים קרובות.

המפגש השבועי הוא גם המקום לתאם אירועים משותפים, טיולים, מפגשים וכינוסים של המועדון, ותזכורת לגבי אותם אירועים שההתראה להם קצרה (הרצאות, טיולים, צילומים ולתוכניות טלוויזיה או סרטים וכד').

### אזור המרכז:

#### שימו-לב: חזרנו למקום הרגיל !!!

### הרהורים

#### מאת זמי לוינ



לפני זמן קצר קיבלנו מכתב מ-FIVA - הפדרציה הבינלאומית לרכב עתיק - אשר לו חיכינו בשנה האחרונה והמאשר את

הצטרפותנו לארגון זה. המכתב נושא תאריך 26.10.00 והוא מכיר ב"מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל" (מועדון ה-5) כנציג ישראל בפדרציה ומברך אותנו על הצטרפותנו וקבלת חברות בפדרציה (פה אחד, אגב) ע"י כל הנציגים.

אני חושב שזו מתנה נהדרת למועדון החמש החוגג בימים אלו 15 שנים לקיומו, ולמעשה מביעה הכרה בנו כנציגי הרכב העתיק בישראל על כל המשתמע מכך.

ולאוהבי האופנועים שבינינו ובמיוחד לאוהבי וחובבי



ה-BSA, כשאני עבדכם אחד מהם, להלן ידיעה חשובה: הראלי הבינלאומי מסי' 38 של אוהדי ה-BSA האגדתי, יערך במרכזה של מדינת ויקטוריה, אוסטרליה, ליד העיר Kyneton וימשך 8 ימים מ-7.4.2001 עד 14.4.01.

למעוניינים בפרטים נוספים נא התחברו לאתר האינטרנט לפי הכתובת: [www.geocities.com/interbsa](http://www.geocities.com/interbsa)

ואם כבר עסוקים באינטרנט, להלן שתי ידיעות נוספות: א. כתובת אתר מעניין למידע על חלפים ואופנועים אנגלים: [www.classicbikebits.com](http://www.classicbikebits.com)

ב. אתר האינטרנט שלנו (מועדון החמש) עובר שיפוץ וחיידוש וכאן המקום להודות לחברים: איציק אידלמן, אמנון אירמאי

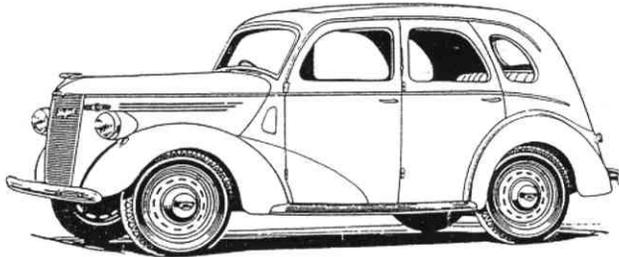
ובמיוחד לדרור וסרשטיין, שטורחים על המלאכה. בזאת לבקר ולעייין בחומר החדש.

ועד לפעם הבאה, להתראות.

# מועדון הפורדים הקטנים בבריטניה

## מאת אמנון אירמאי

בעולם הרחב  
מתחלקים בעלי  
וחובבי רכבי  
אספנות לקבוצות,  
בניגוד למדינתנו  
הקטנה, בה  
מתקבצים כולם  
במועדון אחד  
רב-גוני. הסיבה  
העיקרית לכך היא  
כמובן בכמות.  
להערכתי ישנם



בישראל כ-5,000 חובבי רכב קלאסי ואספנות בפוטנציה, להם כ-2,000 רכבי אספנות הרשומים ברשות הרישוי. ישנם עוד מספר אלפי רכבים ישנים רשומים בני יותר מ-25 שנה שאינם אספנות, ושאר הרכבים הישנים (מעל 25-30 שנה) אינם בתוקף במשרדי הרישוי (אין להם טסט בתוקף) או שנמצאים אצל אספנים וחובבים בתהליך שיפוץ ארוך או בהמתנה לשיפוץ. בבריטניה, מולדת אספנות הרכב ובירת מועדוני הרכב בעולם, הפך כבר מזמן נושא המקצוענות בתחום לשם-דבר. כבסיס למועדונים המקצועניים יותר נקבע מעמד של מועדון רישום של בעלי רכב מסוג מסויים (להבדיל מסתם חובבי רכב כזה) הנקרא Register. ייחודו בכך שהוא מתמחה ביצרן אחד בלבד, או אפילו בדגמים מסויימים בלבד, ורושם אצלו את כל הפרטים של הרכב כמו שאצלו נרשמים הפרטים ברשות הרישוי ואף יותר מכך. רישום זה מאפשר מעקב אחר כל רכב מהדגמים המכוסים ע"י המועדון לאורך כל ההיסטוריה שלו, ובאמצעות קשרי המועדון עם היצרן המקורי - אף לקבל את התיעוד המקורי של ייצורו (תאריך הייצור המדוייק, צבעי המקור, פרטי הריפוד, התצורה, האבזורים המקוריים שסופקו עם הרכב כחדש, הרוכש/הספק הראשון שרכש אותו במפעל ועוד). המועדון מנהל מעקב ורישום גם על רכבים מן הדגמים המכוסים על ידו גם אם הם אינם שייכים לחבריו, ומתבסס על כל דיווח של חברים שראו או פגשו רכב מתאים בתערוכות, במכירות פומביות או סתם בנסיעה, כל זאת בכדי להבטיח מעקב אחרי כל רכב שעדיין נמצא על הכביש.

ההתמקצעות של מועדונים אלה מאפשרת להם להתמקד בפרטים הקטנים ביותר (חלקי הפח והניקל, סמלים, מדבקות, לוחות שעונים וכו') של כל דגם, על כל הואריאציות שלו וההבדלים הקטנים שבין סדרת ייצור אחת לאחרת. כמו כן יכול המועדון לאפשר לחברים (ולמתעניינים אחרים) לשחזר את רכבם לצורתו המקורית ואף להשלים חלקים

קשיי-השגה. מועדוני רכב מקצועיים כאלה גם מייצרים לעתים את החלפים המקוריים שאינם ניתנים להחלפה במשומשים (חלקי בלמים, חלקי הגה, חלקי מנוע, חלקים מכניים שונים ועוד) ויש להם ביקוש רב בשוק החלפים לצורך תחזוקה שוטפת של כלי הרכב הישנים במצב נסיעה.

אחד המועדונים האלה, "מועדון הפורדים הקטנים של בריטניה", מנהל את Register of Small Fords המכסה את דגמי "10" 7W, "8" 7Y, E83W מסחריים, אנגליה E04A, פריפקט E93A ופופולר (נקראו בישראל "בייבי" פורד) ועוד. לאחרונה קיבלנו את החוברת הרשמית של המועדון, המכסה את כל הדגמים הללו ומפרטת את

מספרי השילדה, המנוע, הנתונים הטכניים של הדגמים השונים, סדרות הייצור ועוד. המידע חשוב מאוד לבעלי דגמי פורד אלה (בישראל) ויכול לסייע להם ביהוי מדוייק של רכבם, במיוחד לאור העובדה שהרישום ברשות הרישוי (וברשיון הרכב) בישראל אינו מדוייק לעתים קרובות.



"מועדון הפורדים הקטנים", כמו עוד "מועדוני מירשם" דומים, מפעיל גם מערך ייצור עצמאי המזמין ומייצר חלפים רבים לרכבים מהדגמים שבטיפולו. כך מתאפשר לחברי המועדון לרכוש חלפים חדשים לרכבים עתיקים, המיוצרים בדיוק לפי המיפרט המקורי. חלק ממועדונים אלה בבריטניה אף רכשו את ציוד ההטבעה והייצור המקוריים מהמפעלים הבריטיים כאשר לא היה בהם עוד שימוש, ומשתמשים בציוד המקורי לצורך ייצור החלפים כיום, בסדרות קטנות יותר. רק חלק מהמועדונים הבריטיים יש אתרים באינטרנט, אם כי גם הם מתחילים כיום להגיע למדיה זו. בארה"ב הדבר כמובן מפותח יותר ובגליונות הבאים נסקור מועדוני רכב נוספים.

הידעת כי .... מועדון האופנועים הותיק ביותר באנגליה הוא ה-, שנוסד בשנת 1901 ופעיל עד היום. עוד 85 שנה נהיה גם אנחנו - "מועדון ה-5" בגילו.



## מחירון אבזרי המועדון

חולצת טריקו	25 ₪
דגלון לרכב	10 ₪
כובע בד	10 ₪
כובע רשת	5 ₪

סיכת חבר	10 ₪
3 סיכות חבר	25 ₪
מחזיק מפתחות	15 ₪
2 מחזיקי מפתחות	25 ₪
3 מחזיקי מפתחות	35 ₪
5 מחזיקי מפתחות	55 ₪

אלבום העשור לחבר	60 ₪
אלבום - לא חבר	80 ₪
משלוח רשום-אלבום	10 ₪
סמל מתכת לרכב	40 ₪
2 מדבקות	5 ₪
האבטומוביל (אחרון)	20 ₪

האבטומוביל (ישן)	10 ₪
האבטומוביל 32 עמי	15 ₪
כריכה לסת חוברות	30 ₪
ערכת חוברות מלאה	360 ₪
תקנות אספנות	20 ₪
דמי משלוח להזמנה	5 ₪

## הופחתו מסי קנייה על חלפים

שר האוצר חתם לאחרונה על תיקון לצו תעריפי המס, לפיו הופחתו מסי הקנייה על חלפים לרכב מ-30% ל-12%. על מס הקנייה יש להוסיף 60% תמ"א (תוספת מסכת אחוזים). השיעור האפקטיבי של המס על חלפים מיובאים יוצא לפיכך 19% במקום 48% כפי שהיה נהוג עד כה, אך כמובן אין לשכוח את המע"מ, וכל זאת על המחיר כולל המשלוח (אם זה ייבוא בדרך האוויר או היים) ...

לעומת זאת בוטל הפטור ממס קנייה על מרבית החלפים הביטחוניים, למעט חלקי בלם, פנסים, מגבים צמיגים, מושבי בטיחות לילדים, כריות אוויר, ממירים קטליטיים ומערכות ABS, כך שחלפים רבים שנחשבו עד היום "ביטחוניים" יהיו חייבים מעתה במס קנייה.

המשמעות לגבינו, אספני הרכב הישן, היא שניתן יהיה להביא כעת יותר חלפים בייבוא אישי במשלוח ישיר מחו"ל בעלויות נמוכות יותר, אם כי עדיין יותר יקר מאשר להביא אותם איתנו חזרה מנסיעה וביקור אישי בחנויות ובריידים בחו"ל.

## מדריך נוהלי יבוא רכב אספנות בעריכת אמנון אירמאי

עומד לצאת לאור המדריך המקיף לחברי מועדון החמש שסייע לכם להגיע למכונית או אופנוע אספנות לפי בחירתכם, בייבוא אישי מחו"ל, במינימום תקלות והפסדים, ללא עגמת-נפש, למרות שלא כל-כך בזול או בקלות - ראו הוזהרתם !!! המדריך מודפס במהדורה מצומצמת לחברי המועדון בלבד, רק לפי תשלום מראש. ניתן עדיין להזמין את המדריך במחיר חד-פעמי של 40 ש"ח כולל משלוח, באמצעות משרד המועדון. התשלום באמצעות כרטיסי אשראי בטלפון 03-9793773 או ע"י משלוח שיק מראש בסכום זה (40 ש"ח) לפקודת "מועדון הרכב הקלאסי" לכתובת המועדון. אפשר גם להזמין ולשלם ע"י הפקדת מזומן בחשבון בנק הדואר של המועדון 2459433, אותה ניתן לבצע בכל סניף דואר בארץ, ואח"כ להעביר בפקס את הקבלה אל המועדון: 03-9793774.

המדריך יסופק ישירות למזמינים מראש בלבד (לרבות החברים ששילמו עבורו לפני שנה) בשבועות הקרובים.

מחיר החוברת נועד לכיסוי הוצאות המועדון בלבד, וגם זאת לאחר סבסוד מתוך קופת המועדון בגלל חשיבות הנושא לחברינו. אנא, נצלו הזדמנות זו כעת.



## מכירת אבזרי המועדון וסמלי רכב

כל אבזרי המועדון ניתנים לרכישה דרך נציגנו יעקב בכר (או בהזמנה טלפונית או בדואר למשרד המועדון).

המכירה מתבצעת בקביעות במפגש המועדון בהרצליה אחת לחודש ביום ו' הראשון בכל חודש, וגם בארועים השונים ובתצוגות הגדולות (רצוי לברר מראש אם מתכננים להגיע במיוחד). יעקב בכר: 050-268180.

במלאי ניתן להשיג חולצות, כובעים, מחזיקי מפתחות, סיכות חבר, מדבקות ועוד, וסוף-סוף יש גם סמלי מתכת גדולים של המועדון לרכבי האספנות. ניתן להזמין ולרכוש את הסמלים החדשים וכן את מחזיקי המפתחות שיצאו לאחרונה באיכות גבוהה (אינם נשברים) תמורת 40 ש"ח לסמל, 15 ש"ח למחזיק. הנחות לרכישה כמותית של מספר פריטים מאותו סוג. טבלת מחירים מפורטת למעלה.

להזמנות בדואר יש להוסיף 5 ש"ח דמי משלוח או 10 ש"ח למשלוח בדואר רשום. ניתן לבצע הזמנות ישירות במשרד המועדון בפקס 03-9793774 (או בטלפון 03-9793773) בכרטיס אשראי ע"י מילוי טופס הזמנה מתאים.

## חנות ספרי הרכב של יאיר נסגרה

המלאי כולו עבר אלינו: ספרי רכב, ספרי שיפוץ ותחזוקה למאות דגמים משנות ה-50 ועד שנות ה-90

## למכירה במחיר מיוחד לחברים

ניתן גם להזמין כעת ספרי רכב מחו"ל דגמים של יצרנים רבים שאינם במלאי.

לפרטים נוספים: אמנון

טל' 03-9793775

טל' נייד 052-683281

# לאן אנו הולכים? יתכן שאני טועה?! מאת ליאורה לב

ויכוחים רבים ושיחות חריפות שקיימנו בעלי ואני בנושא, שכדאי לבטל ולא לצאת כלל. אני מחייבת אותו להמשיך בטענה שאולי בהמשך ממתניים חברים ואיני יכולה לעשות זאת להם.

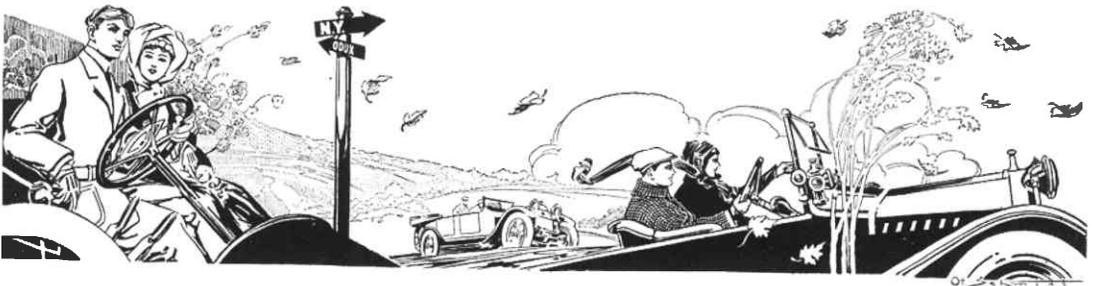
בטיול נובמבר הדבר קיבל מימד אישי עוד יותר. באותה שבת בני החייל סידר לנו ביקור הורים לאחר שלא היה בבית שלושה שבועות ולא ראינו אותו, אך למרות זאת לא נטשנו את החברים שהגיעו. לעיתים אני חושבת שבעלי צודק באומרו שהיחס של החברים לנושא אינו שווה את הזנחת המשפחה. אני, שבכל זאת לוקחת את התפקיד ברצינות רבה, החלטתי לנסות שנית ולקיים שני טיולים נוספים בפברואר ובמרץ 2001. אם המצב לא ישתפר ונראה שינוי הולם, אקח על עצמי את האחריות ואפרוש מתפקיד זה למרות שחבל לי. יתכן וזהו רצון החברים, שאולי מתיבישים להגיד במפורש את אשר על ליבם. גם מצד הועד איני רואה שיתוף פעולה מלא בנושא החברתי והטיולים, עובדה שמעלה במחשבותי שאולי לא רוצים את עזרתי.

יתכן שאני טועה במחשבותי ואולי לא, אך אם לאחר מאמצים

זה קרוב ל-4 שנים שלקחתי על עצמי את תפקיד מארגנת טיולי המועדון והנושא החברתי, לאחר שראיתי שהדבר לוקה בחסר באותה תקופה והחברים הביעו רצון לשינויים במועדון.

שקדתי על הנושא יומם ולילה על חשבון שעות פנאי ושעות תעסוקה, על חשבון משפחתי וצרכיה ושעות רבות של חוסר שינה ושבירת ראש על מנת לדאוג ולחפש מקומות טיול איכותיים לחברים. לצערי במדינתנו גובים כסף עבור ביקורים וכניסה לאתרים ולעיתים נראה שהמחיר יקר, אך זו המציאות שלא אני קבעתי.

בהתחלה היתה היענות רבה רק מצד החברים באזור המרכז למרות שהטיולים עצמם נערכו לדרום ולצפון, ואני קיוויתי שדווקא כך לא יקופחו החברים הגרים באזורים אלה. לצערי הרב, היענותם של הצפוניים והדרומיים היתה מזערית ביותר. הרוב המכריע של משתתפי הטיולים בא מתושבי המרכז.



רבים איני רואה תוצאות אין טעם להמשיך. השרות הוא שרות דוב והדבר מעצב מאוד. תמיד בהברתי שלא יתכן שמתוך אלף החברים למרביתם לא מתאימים זמני הטיולים, מועדיהם, התשלום הנדרש או המסלולים, או שכלל אינם מעוניינים בעריכת טיולים. כולי תקווה שהרהורי ליבי מטעים אותי, אך זה המצב כיום.

בהזדמנות זו ברצוני להודות לכל אלה שהשתתפו בטיולים ונהנו. בתקווה לעתיד טוב יותר במועדון והמשך מוצלח לכולם.

הידעת כי .... רוכבת של חברת BSA - פגי תומס - רכבה על ה"טוסטוטס" BSA Bantam (3 הילוכים, 125 סמ"ק, כ-75 קמ"ש) בשנות ה-50 מרחק של 22,400 ק"מ דרך קנדה, ארה"ב ומקסיקו. במשך כל המסע ליווה אותה כלבה שישב על המושב האחורי.

בחודשים האחרונים של העונה הקודמת וכן בתחילת השנה כמעט שלא הגיעו לטיולים חברים, לא מהמרכז, לא מהצפון וגם לא מהדרום. איני יודעת מדוע, למרות שבחברת האחרונה ישנם מכתבים של חברים הטוענים שאין מספיק טיולים ואירועים. אפילו אירוע הנשף לכבוד 15 שנה למועדון נכשל מחוסר היענות ורישום חברים. אינני יודעת את הסיבות: אולי בגלל השעות, אולי התשלום נראה יקר לחברים, או אולי זו אני עצמי למרות כל מאמץ מצדי לעשות הכל כדי להביא סיפוק ותוכן בטיולים לחברים. הנני מרגישה שינוי רב במיוחד לאחרונה גם בנושא החברתי.

לא יתכן שנצא מאזור המרכז עם 2-3 מכוניות וכשנמצאים באמצע הדרך מתקשרים חברים להתעניין כמה הגיעו, ואם מישהו עונה ואומר להם שרק מעטים באו, הם לא באים כלל במקום לבוא ולהגדיל את כמות האנשים. אם יש כבר כאלה שבאים, הם לא ממשיכים יחד בטענה שהם באו רק לראות חברים ומכוניות אספנות וכשמגלים שזה לא המקרה - הם עוזבים.

במועד הורגש הדבר בטיול שעבר, כאשר במקום לבטל טיול עם 5-6 איש בלבד שהגיעו בבוקר, המשכתי למרות

**טיול חודש מרץ (לכל החברים)**  
**יתקיים בשבת 3.3.2001 למוזיאון**  
**גולני בצפון. יציאה מ"פז אשל" ליד מחלף**  
**הסירה ב-8:15 בבוקר. פרטים בעמוד 19.**





# כיסוי ביטוח חובה לאופנועים מאת משה רפפורט

כחבר מועדון, מצאתי לנכון לעדכן באופן הבולט ביותר את החברים בעלי האופנועים שבינינו, לגבי פסק דין חדש שנתקבל לאחרונה בנושא ביטוח רוכב האופנוע. בפסק הדין שתמציתו מצ"ב, מוגדר בדיוק מיהו "נהג יחיד" ומי אינו רשאי לנהוג על אופנוע, כאשר רשומים בתעודת ביטוח החובה סעיפים 1, 7 המקובלים. הנושא חשוב ביותר ויכול להיות סכנה למי שאינו מודע לכך, כי אם הנוהג באופנוע אינו מכוסה הוא עובר בכך עבירה על תקנות התעבורה וגם צפוי לאבד את זכותו לפיצוי במקרה תאונה עם נזקי גוף.



## ועוד בנושא ביטוח החובה לאופנועי אספנות

לאחרונה קיבלנו העתק מכתבו של נציג משרד האוצר מן האגף הממונה על תחום הביטוח בישראל, שנשלח אל יו"ר המועצה הציבורית לרכב הדו-גלגלי (אליה אנו קשורים). להלן המכתב המלא, המדבר בעד עצמו.

### הנדון: ביטוח אופנועי אספנות

לבקשתך בחנו את נושא ביטוח החובה לאופנועי אספנות ובפרט בהשוואה לרכב נוסעים פרטי לאספנות. למרות שאין בידינו נתונים לאיפיון הסיכונים של אופנועי אספנות ולקביעת תעריף הוגן, נראה כי עלות הסיכון לאופנועים אלו נמוכה מזו של אופנועים רגילים. יחד עם זאת, במשטר ביטוח החובה הנוכחי תעריפי הביטוח של אופנועים מסובסדים בכ-300 אחוזים. הרפורמה המתוכננת בביטוח רכב חובה תביא לצמצום הסבסודים הצולבים ולתמחור בהתאם לסיכון. לפיכך, עם החלת הרפורמה בביטוח רכב חובה, בכוונתנו להוסיף קריטריון "רכב אספנות" לביטוח החובה של אופנועים, כפי שפורסם בתכנית סיווג הסיכונים של חברת ISO (ניתן לקרוא את התכנית המלאה באתר האינטרנט של משרד האוצר [www.mof.gov.il](http://www.mof.gov.il)).

בכבוד רב,

**יואב בן אור**

אגף שוק ההון, ביטוח וחיסכון  
משרד האוצר

להלן תמצית מידיעה שהתפרסמה במדור "פסק דין" מאת עו"ד גיון גבע (מתוך "פסק-חובה", מוסף בהוצאת תקשורת כלכלית בע"מ מיום 25.9.00):

בתאריך 2.9.00 ניתנה החלטה מעניינת בבית משפט שלום בפתח תקווה בתביעה שהוגשה נגד "המאגר הישראלי לביטוחי רכב" ("הפול") ו"קרנית" - קרן לפיצוי נפגעי תאונות דרכים". התובע נהג באופנוע שהיה מבוטח ב"פול" והתנגש ברכב אחר. הני"ל תבע את "הפול" לפיצוי בגין נזקי גוף שנגרמו לו, למרות שהוא אינו בעל הפוליסה. "הפול" טענה כי אין מקום לפצותו מכיוון שהפוליסה הינה פוליסה אישית לבעל האופנוע, ואין היא מכסה נהגים נוספים.

התובע טען, כי מלשון הפוליסה משתמע כי הפוליסה מכסה גם נהג שאיננו בעל הפוליסה, בתנאי שהוא בעל רשיון נהיגה. לטענתו מצויין שם בעל הפוליסה בחלק א' שלה, ובחלק השני מצויין "בני אדם או סוג בני אדם הזכאים לנהוג כמפורט בסעיפים שמעבר לדף אשר מספריהם 1, 7".

סעיף 1 קבע: "בעל הפוליסה", ואילו לשון סעיף 7: "בתנאי שאדם הנוהג (בין שהוא בעל הפוליסה ובין שאינו בעל הפוליסה...), הינו בעל רשיון בר תוקף בישראל לנהיגת כלי רכב מסוג כלי הרכב הנקוב בתעודה...". התובע טען כי אין קשר בין חלק א' של הפוליסה ובין חלק ב'.

השופט שנלו קבע, כי הצדדים התכוונו שהפוליסה תחול רק על בעל הפוליסה, כאשר בחלק א' מוגדרים הרשאים לנהוג אחד לאחד (לפי הסעיף הנוגע להם) ואילו סעיף 7 הינו סעיף סל, הבא להגביל את מי שרשאי לנהוג. הוא איננו בא להוסיף על אותה רשימה אלא בא לקבוע סייג.

לפיכך השופט קבע שיש לדחות את התביעה כנגד "הפול" ולחייב את התובע בהוצאות משפט.

### טיול חודש פברואר (לכל החברים)

**יתקיים בשבת 3.2.2001 לשמורת נחל מערות. יציאה מ"פז אשל" ליד מחלף הסירה ב-9:30 בבוקר. פרטים בעמוד 18.**



# המונדיאל של האוטומוביל

## מאת רות פלדמן

קטעים מתוך "חסע אחר" - גיליון דצמבר 2000

מיליון וחצי מבקרים מכל העולם באו השנה לתערוכת הרכב הבינלאומית בפריז - אירוע חברתי נוצץ, חלון ראווה ענקי של חברות הרכב המובילות ומקום מפגש של מקצוענים, מעצבים ומשווגעים לדבר מכל העולם. שמפניה נשפכת שם כמו מים, אבל בקרב מעצבי מכוניות גוברים הקולות שמצביעים על השמרנות של התחום. ואולי זה מה שקורה כשמקבלי ההחלטות אוהבים כסף יותר ממכוניות.

"מכוניות הן תעלומה", אומר אלכס פדואה, מעצב מכוניות ישראלי, שעבד בחברת סיטרוואן בפריז לקראת תערוכת המכוניות הבינלאומית שנערכה שם ב-1988, "הן מסמלות את הגבר המטומטם. הן מסוכנות מאוד, הן יכולות להרוג, הן מגדילות את החור באוזון - ובכל זאת גברים מוכנים למשכן את נשמתם כדי לקנות את הדבר הזה. יש בי חלק שמוקסם מהעניין של המכוניות, וחלק אחר בי כמעט בו למה שקורה בתחום הזה".

ומה שקורה בתחום הזה נחשף לעולם בעיקר בפריז, ויעידו על כך מעצבים ויצרניות רכב מ-30 מדינות, 8,500 עיתונאים מ-81 מדינות ומיליון וחצי מבקרים מכל העולם, שבאו להתרשם מדגמי המכוניות שהוצגו על שטח כולל של כ-10,000 דונם בתערוכת המכוניות העולמית הדו-שנתית שנפתחה בעיר בסוף ספטמבר 2000.

### פיתוי וסכנה, שמפניה וקוויאר

הרומן של הפריזאים עם כלי רכב התחיל לפני יותר ממאה שנה, בשנת 1898, כאשר בני טווילרי (Tuileries) נערכה תערוכת המכוניות הראשונה בעולם. מועדון הרכב של צרפת יזם את התערוכה ו-140 אלף מבקרים באו להתפעל מ-232 הדגמים שעברו בהצלחה את נסיעת הניסוי מפריז לוורסאי ובחזרה.

מאז לא הפסיקו מכוניות להצית את הדמיון, ולמרות המוניטין שיצאו לתערוכות רכב בינלאומיות בדטרויט, פרנקפורט, טוקיו וערים נוספות, תערוכת הרכב הנחשבת ביותר היא עדיין זאת שנערכת מדי שנתיים בפריז.

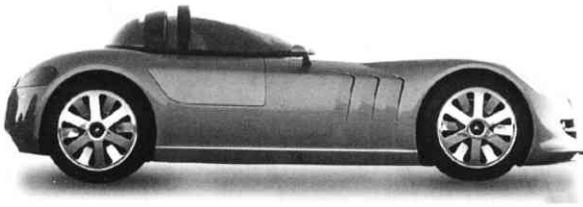
זהו אירוע חברתי נוצץ, חלון ראווה ענק של חברות הרכב המובילות ומקום מפגש של מקצוענים ומשווגעים לדבר מכל העולם. "זה עניין מטורף לגמרי, המונדיאל של המכוניות בפריז", אומר פדואה. "מעצבים, דיילות מכירה יפהפיות, דוכני צדפות וסושי, שמפניה וקוויאר. אני לא מאמין שמונדיאל של מקררים היה מושך כל כך הרבה אנשים. בכלי רכב יש פיתוי

וסכנה וסקס וחלום ופנטזיה וביצועים ועוצמה. מדובר ברומן של האדם עם המכונית. מישוהו כבר אמר פעם שהמכונית היא הקתדרלה של המאה ה-20".

## מחכים לפיקאסו

ב-102 השנים האחרונות הוצגו בתערוכת הרכב של פריז מיטב היחידושים הטכנולוגיים. תערוכת הרכב של 1902, למשל, הציגה לראשונה את תאורת החשמל, במופע אורקולי שחשף דגמים חדשים של פיאט האיטלקית, מרצדס הגרמנית, לוקומוביל האמריקאית ונאפירי הבריטית. בשורה טכנולוגית דרמטית לא פחות הופצה בתערוכה של 1913, כאשר חברת פורד האמריקאית הציגה את דגם פורד T - המכונית הראשונה שיוצרה כולה בשיטת הסרט הנע ובישרה את הפיכת המכונית למוצר צריכה המוני.

מראשיתה, היה לתערוכה תפקיד חשוב בהפצת ידע עדכני ובקידום תעשיית הרכב. ב-1919 הציגה סיטרוואן את המכונית העממית הראשונה, שיוצרה בקצב של 100 יחידות ביום. תערוכת 1926 הביאה לאירופה את מנוע ששת הצילינדרים האמריקאי. ב-1930 התחילו להופיע קווי מתלים נמוכים והמכונית הראשונה בהנעה קדמית, ובפתיחת התערוכה של 1959, בצד ההתרגשות מהווספה 400 הזעירה, נרשם גם רגע מביך במיוחד, כאשר הגנרל דה-גול התקשה להיכנס למכונית הצרפתית הקטנה ביותר בשוק.



"בשנות החמישים, כשהייתי ילד, למכונית היה פרצוף. הייתי מסתכל על מכוניות ומרגיש שהן יצורים חיים. היתה תחושה שמאחורי כל אחת מסתתר אופי, מקבץ של תכונות. היום זה לא קיים כמעט. במקום לפתוח את העולם ולאפשר לזנים נדירים להתפתח, העולם מורכב מחמורים, זברות, אנקות ופרדים. איפה הפילים! איפה הקרפיונים! הציבים!" "עד שנות השישים והשבעים מקבלי ההחלטות היו אנשים שבאמת אהבו מכוניות", מסכם פדואה. "היום מקבלים את ההחלטות אנשים שמאוד אוהבים כסף. בימינו בעלי החברות הגדולות הם בנקאים, והראייה שלהם צרה מאוד. השאלה היא איך אפשר לנסות ליצור דברים מעניינים ועדיין לעשות כסף. זה אפשרי. אני חולם על מכונית העתיד, אבל העתיד לא מגיע. כשאלברט איינשטיין שבר את התחביר של הפיזיקה, זה שינה את העולם. הרכב עדיין מחכה לפיקאסו של המכוניות".

מידע נוסף על תערוכת הרכב בפריז ניתן למצוא באתר:

[www.mondialauto.tm.fr](http://www.mondialauto.tm.fr)



## עמוד חדשות חו"ל

ההגה, ואין טעם שייחלץ משם, כי ממילא אחרי שהוא יתניע הוא שוב ייתקע. צרה צרורה נוספת היא הדלק. המכוניות הקובניות מתודלקות בדלק זול במיוחד, יש בו יותר מים וגזים מסוכנים מאשר דלק. אגב, בקובה יש שני סוגי דלק - אחד

## ענתיקות בקובה מאת ירון אביטוב

(קטעים מתוך מגזין "ממון", ידיעות אחרונות 10.10.2000)

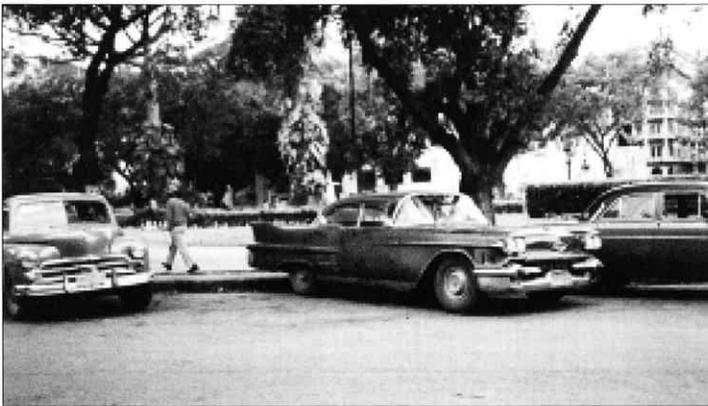


מאז שהחברים פידל קסטרו וצה' גווארה בעטו את האמריקנים מקובה לטובת קומוניזם ובידוד, נאלצים התושבים לתחזק עד אינסוף את הגרוטאות האמריקניות שנותרו שם מאז שנות ה-50'. עם הכלאות בין פיאט 600 לשברולט, פחחות יצריתית ודלק בעל הרכב כימי של גז עצבים, מקרטעות הענתיקות הקובניות אל העתיד.

זה היה מחזה שנלקח ממש מתוך סרט אילם עתיק: פורד מודל T ילידת 1909,

לתיירים והאחר למקומיים - ופער המחירים ביניהם בהתאם. מאז שהענתיקות הוזעמות בדרכים הפכו לאחד מהסמלים המסחריים של קובה, האמירו מחיריהן בהתאם. מי שחולם על דיל חייו - מציאת ענתיקה נדירה במחיר קובני מצחיק - יכול לשכוח מזה. תייר המבקש לרכוש ענתיקה צריך לקנות זאת ישירות מחברה ממשלתית מיוחדת, שהוקמה לצורך כך. גם המחירים בעניים. אם מחיר ענתיקה ממוצעת עבור קובני נע בין 800 ל-3,000 דולר, הרי שתייר נדרש לשלם פי 10 עד 15. אפשר לקנות ענתיקה גם בשותפות עם תושב מקומי, אבל אז הרכב רשום רק על שמו של המקומי ולא ניתן להוציאו מקובה.

"כחדשה" כמו שכותבים במודעות, דהרה ברחובות כשהיא עמוסה בנוסעים מגחכים. היא עקפה בקלילות מכוניות אחרות, התעלמה במפגיע מרמזור אדום - ונעלמה מעבר לעיקול בדרך, כשהיא מותירה אחריה עננת עשן שחורה. אבל "סיצנית המירדף" לא התרחשה ברחובות לוס-אנג'לס, ולא הסתיימה בזעקת "קאטו!" של במאי עצבני. היא קרתה במציאות, בקרב של קיץ 2000, ברחובות הוואנה בירת קובה. הפורד בת ה-91 שייכת לחברת מוניות מיוחדת הפועלת בהוואנה. הנסיעה במוניות של חברה זו היא כמו מסע אחורה במכונת הזמן. המונית החדשה ביותר שלהם היא בת 50!



בקובה ענתיקות הן לא תחביב של פנסיונרים עתירי ממון, אלא כורח המציאות היומיומית הקשה. בפני התושבים נותרו רק שתי אפשרויות מוטוריות: להיות פקיד רם-דרג ולזכות בלאדה מצוקמקת אך חדשה - או לתחזק עד אינסוף את הענתיקות האמריקניות. בכל רחבי קובה פוגשים מכוניות ישיות, המשמשות ככלי הסעה לגמרי לגיטימי. מלאי הענתיקות מהמם. הדגמים הנפוצים ביותר הם קאדילק, שברולט, דה-סוטו, ביואיק ודודג' אך גם צרפתיות כמו פיזו 404 רובן נראות כמו אוניות חבטות,

צילומים: ישראל נאה

שעברו הרבה סערות בים. הן מתפרקות כמעט לחלוטין, ומשופצות בשיטת הטלאי על טלאי. ישישות רבות נראות יותר כמו מוטאציה מאשר כמו מכונית.

קובה כמעט כל נהג חייב להיות גם מכונאי חובב. מתבדחים שם, שהנהג יושב בתוך המנוע יותר מאשר ליד

פרטים על השכרת רכב ישן או חדש ועל אשרות וטיסות לקובה אפשר לקבל בחברת התעופה הקובנית, רחוב איסרליש 22, תל אביב, טל' 03-5629335, וכן באתר האינטרנט:

[www.gsaairlines.com](http://www.gsaairlines.com)



## קורבטים בקארלייל

מאת בן-עמי רטינסקי

(תרגום: אמנון אירמאי)

אני שולח לפרסום ב"אבטומוביל" את צילום הכתבה שהתפרסמה במגזין **Corvettes at Carlisle** השנה. הראיון נערך איתנו לפני שנה, במהלך היריד של 1999, כשקנינו את ה"קורבט" 1970 שלנו.

## Corvettes at CARLISLE



זירת מכוניות הקורבט  
מושכת זוג מישראל  
מאת מייק דינבאך

תחביב איסוף המכוניות אינו יודע גבולות. המשיכה שלו חוצה דורות וקווים תרבותיים. אבל אם אתה רוצה לקנות קורבט ראוייה לשמה, יהיה עליך לחצות מספר גבולות, אולי אפילו אוקיאנוס, בכדי למצוא אחת.

הוכחה לכך הגיעה לקארלייל בקיץ האחרון בצורת **בן-עמי ואסתר רטינסקי**, בחופשה מפתח-תקווה, ישראל. הזוג ביקר ביריד "קורבטים בקארלייל" שנערך בסוף אוגוסט 1999 ורכש קורבט 1970 ב"זירת מכוניות הקורבט".

"רכשנו אותה מהסוכן של לאופארדי", אומרת גבי רטינסקי. "אנחנו מחפשים סוכן הובלה ושילוח שיוכל לאחסן אותה למשך מספר חודשים כי איננו יכולים לייבא אותה עד 1 ינואר שנת 2000".

במדינתם רשיון הייבוא לרכב אספנות מחייב שהמכונית תהיה בת 30 שנה, מסבירה גבי רטינסקי.

בני הזוג רטינסקי הינם חובבי אספנות רכב מזה שנים רבות; הם מחזיקים מכונית מורד 1948 הנמצאת בבעלותם משלהי שנות ה-50. המכונית, שבעבר היתה בשימוש לנסיעה יומיומית, משרתת אותם כיום לנסיעות בילוי שבועיות בלבד.



בני הזוג רטינסקי חברים ב"מועדון הרכב הקלאסי" ומספרים שמספר חברי מועדון כבר עשו את ה"עלייה לרגל" לקארלייל בעבר. גם בן-עמי וגם אסתר ביקרו בעבר ביריד סתיו 1997 בקארלייל להשיג חלפים למכונית הפורד 48 שלהם.

במהלך יריד "קורבטים בקארלייל" השיגו בני הזוג רישוי וביטוח זמניים לצורך יציאה לטיול לרוחב מספר מדינות בארה"ב, שישתיים בביקור במפגש הסתיו הארצי בהרשי בחודש אוקטובר. התכנית שלהם כוללת נהיגה ב"כריש" החדש שלהם לניו אינגלנד, אחר-כך מערבה לדטרויט, לשיקגו לביקור קרובי משפחה, ובהמשך דרומה לנשוויל והרי הסמוקי.

הטיסה מתל-אביב לניו-יורק נמשכה 12 שעות, מה שהופך את הנהיגה לקארלייל כקפיצת-דרך קצרה בהשוואה לכך. מה שעשה את הרושם הרב ביותר על הזוג ביריד זה היה עצם המראה של כל כך הרבה בעלי וחובבי קורבטים במקום אחד. "זהו המקום היחיד בעולם בו ניתן לראות מיגוון כה עצום של דגמי קורבט ... וזה רק במגרש החנייה!" אומרת גבי רטינסקי בצחוק.

לקראת סוף היום בקארלייל אמרו הרטינסקים שהם "עייפים מאוד מההליכה" לאורך ולרוחב היריד, נהנים משורה אחרי שורה של קורבטים. הם מקווים לעשות זאת שוב, יתכן שזה יקרה באירוע השנתי של מכוניות פורד, הנערך מדי שנה בחודש יוני.



הידעת כי .... החייל האמריקני הראשון שנכנס לאדמת גרמניה במלחמת העולם הראונה עשה זאת על גבי אופנוע הארלי-דוידסון. האירוע התרחש ב-12.11.1918 והונצח במצלמתו של צלם גרמני מקומי (בתמונה משמאל).

הידעת כי ... בתחילת שיווקם של אופנועי טריומף בארה"ב נאלץ הסוכן האמריקני להתחייב בחוזה למכור לפחות תריסר אופנועים בשנה. בשנות ה-60 המאוחרות כבר גדל הביקוש על ההיצע ומתוך כ-40,000 אופנועים שיובאו לארה"ב בשנת 1969 רובם היו מתוצרת טריומף.





## תכנון מוקדם למטיילים בארה"ב: מוזיאונים ואטרקציות מאת אמנון אירמאי

### איתור כתובות

לנו במועדון יש גישה לחומר רב, וניתן למצוא מוזיאון או תצוגה כמעט בכל חלק של ארה"ב, ברמת איתור גבוהה - עד כדי העיר או הישוב הספציפי. ניתן גם לאתר את מרבית מועדוני הרכב, לפי יצרן, דגם או מדינה בה המועדון פועל (לא כל המועדונים הם כלל-ארציים).

אחד האתרים המוכרים והמאורגנים הוקם ע"י ירחון המודעות והמכירה של מכוניות קלאסיות, מהגדולים בעולם, Hemmings Motor News, אליו ניתן להגיע בקלות באמצעות האינטרנט: [www.hemmings.com](http://www.hemmings.com) ובו ניתן גם למצוא עסקים וספקי חלפים ושרות המשרתים את כל העולם בתחום הרכב הקלאסי והישן (גם מועדון החמש רשום אצלם במידע העולמי).

### יעדים מעניינים

אי אפשר להזכיר את ההיסטוריה המוטורית בארה"ב בלי "דרך 66" - **Route 66** - המפורסמת, עליה כתבנו באחד הגיליונות הקודמים. לאורכה ישנם מוזיאונים ותצוגות רבות של מכוניות ופריטי אספנות הקשורים לנושא, במדינות כמו קליפורניה, אריזונה, ניו מקסיקו, אוקלהומה, קנזאס ואילינוי. אחד היפים שבהם הוא מוזיאון "California Route 66" בויקטורוויל, קליפורניה (צפונית לסן-ברנרדינו), אף שאין בו מכונית ממשית אחת בתצוגה.

מי שרוצה מכוניות ממש, יכול כמובן להגיע לאוספים הגדולים כמו בלאס וגאס (עליה כתבנו בעבר) או ברינו, נבדה, לדוגמה: National Automobile Museum בו ניתן לראות חלק מן האוסף המפורסם של המליארדר הארה (Bill Harrah) הכולל 220 מכוניות (וזה רק חלק...). מתחילת המאה ועשרות מכוניות של סלבריטאים מפורסמים.

מכוניות מקוריות מפורסמות (כמו של השודדים בוני וקלייד נקובת הכדורים, של גיימס בונד או של הנשיא קנדי) גם הן מקוטלגות וניתן לאתר את מקום תצוגתן לציבור.

זה הזמן להתחיל לתכנן את הביקור בארה"ב, לחובב המכוניות והענתיקות המושבע.

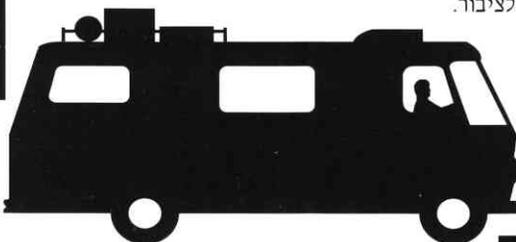
מי מאיתנו לא חלם להיכנס למוזיאון שבו יוכל לשוטט מקצה לקצה, בכל האגפים, ולצפות בעשרות, לא, סליחה: מאות ... מכוניות עתיקות מסודרות ומצוחצחות לאורך מאות מטרים של תצוגה. ובכן, זה אפשרי כמובן בארץ האפשרויות הבלתי-מוגבלות. זוהי גם מדינת המכוניות, אם יש בכלל תואר כזה, והיא נושאת בתואר זה כמעט מתחילת המאה הקודמת.

גם אם המכונית עצמה הומצאה בגרמניה, צרפת או בריטניה (תלי איך מגדירים את ההמצאה), ארה"ב נושאת בתואר הבלתי מעורער של כל הזמנים: המדינה עם הכי הרבה מכוניות. ואיך אפשר בלי הכי הרבה מוזיאונים של מכוניות? זה ברור.

בארה"ב כמעט כל אספן גדול (מעל 20-30 רכבים) חייב להעמיד את מכוניותיו המשופצות באולם על מנת לשמור עליהן במצב טוב, ומה עדיף יותר מאשר שהקהל והציבור ישלם עבור "דמי האיחסון"?

זו, באופן כללי תמצית הרקע להקמת כל אותם "מוזיאונים" לרכב בארה"ב, למעט כמובן המוזיאונים ה"ממוסדים". כמובן שישנם גם כל אותם חובבי ענתיקות שסתם פתחו את האוסף שלהם לקהל ולחובבים שכמותם, אם בעסק שלהם או במוסד או במגרש הגרוטאות בו הם מחזיקים את כל הרכבים שלפני שיפוץ.

בכדי שהחובב המצוי, ובמיוחד זה שאינו מכיר את "שוק" הענתיקות בארה"ב לעומקו, יוכל למצוא את דרכו בכל אותם מקומות מעניינים, אספו מספר אנשי מקצוע וארגונים אמריקניים את כל המידע שהצליחו להשיג (ועדיין ממשיכים במלאכת האיסוף) על המוזיאונים, התצוגות הקבועות, בעלי העסקים בהם ניתן לראות רכבים עתיקים וקלאסיים וכד'. רשימות אלה כוללות לעיתים קרובות פירוט והסבר על האוסף או המוזיאון, איך להגיע אליו, שעות הפתיחה והטלפונים ועוד ועוד. מידע רב גם מתפרסם באינטרנט, בקטלוגים ובספרים בנושא, חלקם ניתן לרכישה וחלקם בחינם. מועדוני הרכב גם הם מחזיקים במידע דומה ומאפשרים לפגוש אליהם לקבל תשובות מדוייקות וסיוע באיתור (ולפעמים גם בהמלצה) אתרים מעניינים באיזור שלהם או בדגמים שהם מרכיזים.



# חברים כותבים

## רישום אופנוע כרכב אספנות

בימים אלו אני מסיים שיפוץ של אופנוע BSA 1942 מדגם M-20, שקניתי בשנת 1994 מתושב גינן בזמן השלטון הישראלי. בידי נמצא רישון רכב שניתן ע"י "מפקדת יהודה ושומרון - רשות הרישוי" ומספר הרישוי של האופנוע הוא "מספר כחול".

אני מבקש לדעת כיצד ניתן לבצע את רישום האופנוע במשרד הרישוי של מדינת ישראל ולקבל מספר רישוי ישראלי, וכן לרשום אותו כרכב אספנות. כמובן שיש בידי גם זכרון-דברים שנרשם בעת ביצוע הקנייה.

**שלום מילר, חיפה**

## תשובת המערכת:

לפי המידע המצוי ברשותנו, ולאחר בירור עם אגף הרישוי, אין אפשרות חוקית מסודרת לרישום רכב מן "השטחים" ברשות הרישוי בישראל. אחת הסיבות לכך היא נושא גניבת כלי רכב מישראל לשטחים (לאורך כל השנים), אך יש להם סיבות נוספות.

בשלב זה לא מומלץ לרכוש (או להשקיע ולשפץ) רכבים מהשטחים, אף אם נרכשו בתקופה של השלטון הישראלי (עם רישוי הממשל הצבאי). כמובן שניתן להשתמש ברכבים אלה לצורך פירוק וכחלפים לרכב אספנות ישראלי.

כיום אין לנו עדיין פתרון טכני לסוגיה זו, הן לגבי מכוניות פרטיות והן לגבי אופנועים, אם כי הנושא יבחן שוב יחד עם בעיית כלי הרכב הישנים חסרי-הרישוי שנמצאים בישראל (רכבים מלפני תקופת "המספר הכתום" או אפילו רכבים מתקופת המנדט).

## מה חסר במועדון

הייתי רוצה לראות במפגש השבועי ביום שישי אינטגרציה בין כל החברים הוותיקים והחדשים, אפשרות להחליף מידע, לקבל מידע מאחרים ולא רק לראות קבוצות סגורות של אנשים. מצד אחד 6 אנשים מדברים, מצד שני 3-4 חברים מדברים ואין ביניהם קשר או החלפת מידע. הקשר היחיד הוא שלכולם יש תעודת חבר במועדון החמש ותו-לא, אפילו שלום אין ביניהם.

הייתי מעוניין לראות גם יותר תצוגות ומפגשים של רכבי אספנות של חברי מועדון בכל רחבי הארץ. עיקר הפעילות צריכה להיות סביב הרכבים עצמם.

הייתי רוצה גם לקבל עזרה או מידע על מקורות בחו"ל לגבי מכירת כלי רכב עתיקים או קלאסיים בכדי שאוכל לנסות לקנות לעצמי רכב מתאים שם, כי בארץ רוצים הרבה כסף על רכב עתיק.

**בשארי מלכירם, ראש העין**



## מזכיר מועדון החמש

לפני כשבוע קיבלתי את האבטומוביל האחרון (מספר 42), ולאחר עיון קצר ראיתי את מכתב התפטרותו של מזכיר המועדון משכבר הימים - אמנון אירמאי - שהוביל את המועדון שנים רבות, כשחלק נכבד מפעולות המועדון קשור לתרומתו הישירה של אמנון.

המשתמע מן הכתבה הוא שהמזכיר התפטר עקב חילוקי-דעות לגבי שכרו, ואילו בהמשך החוברת אני מעיין בידיעה: "מבוקש: מנהל משרד למועדון".

דעתי האישית בנושא היא שאמנון מילא את תפקידו בצורה יפה, טובה ומקצועית במשך שנים רבות (כנראה גם על דעת הועד).

רק מעטים בעלי יכולת כספית יכולים לבצע תפקידי ניהול בהתנדבות. **חבל !!**

**ירון עטר, מושב תאשור**

## תשובת יו"ר הועד:

ירון ידידי שלום רב,

אני מסכים עימך שאמנון עשה עבודה נפלאה במשך הזמן ועל כך כתבנו בעיתון והתבטאתי לא פעם גם בשיבות הועד וגם אישית לאוזניו. גם אם תקרא את מכתבו של אמנון בעיון תבין שהקשר מתנתק לאו דווקא בגלל סיבות כספיות אלא על מהות התפקיד.

ולסיים: אמנון לא ביצע את תפקידו בהתנדבות !!

**זמי לוין**

## המפגש השבועי

הייתי שמח לו המפגש השבועי באיזור המרכז היה חוזר למקומו הקודם באיצטדיון רמת-גן. עבורי אישית הנסיעה להרצליה ארוכה מדי, אבל בעקרון המקום עצמו אינו נוח לחברי המועדון: זהו מגרש חנייה כללי, חשוך לאחר שקיעת השמש, ומכוניות החברים "נבלעות" בין כל שאר החונים במקום.

**עודד פירסט, קרית אונו**

## הימנון הראלי הבינלאומי

לעונג הוא לי לשלוח אליכם את הקלטת "ירושלים", שיר שנכתב על ידי והולחן במיוחד עבור הראלי הבינלאומי של קק"ל (ראלי הקלאסיות מלונדון לירושלים הנערך אחת לשנתיים), והפך השנה להימנון הרשמי של הראלי.

אגב, אם להקה או זמר ישראליים ירצו להשתמש בו כשיר המועמד שלהם לתחרות האירוויזיון הקרובה, אנא הפנו אותם אלי...

**דניס שור, קנדה**

# סקירה היסטורית: יצרני רכב בישראל מאת יוחאי שנער ובני הספל

חלק שני: 50 שנה לקייזר-פרייזר-אילין תעשיות



לפני 50 שנה בדיוק יצר אפרים אילין, איש עסקים בינלאומי, קשר עם מנהלי חברת "קייזר-פרייזר" האמריקנית לאחר שיצא דגם חדש שלהם, "קייזר מנהאטן", ולצידו דגם קטן בן 4 צילינדרים, ה"הנרי גיין".

זה היה בסוף שנת 1950 והחברה האמריקנית רצתה לפתוח מפעל הרכבה ביוון, אך אילין שכנע אותם להקימו בישראל כשותפות בשם "קייזר-פרייזר לישראל בע"מ".



אילין עמד באתגר ותוך 8 חודשים, ביוני 1951, נפתח המפעל בחיפה

בטקס חגיגי בהשתתפות דוד בן-גוריון.

אילין נאלץ להילחם עם כל הגורמים, לרבות עם ממשלת מפא"י שהתנגדה למכירת מכוניות לציבור הרחב, עם התקנות שאילצו אותו לייצא סחורה לפני שנצבר נסיון, ועם הפסד על כל מכונית. סך הכל ייצרו בשנים 1951-1952 2991 מכוניות והן יוצאו לפינלנד, שוודיה, צרפת, ושתיים מצאו את דרכן אפילו לקנייה באפריקה.

בשנת 1953, כש"קייזר" ארה"ב השתלטה על "ויליס", הצטרפו הגיף ויתר מוצרי "ויליס" לפס הייצור והמפעל שקק חיים אולם רק במחצית התפוקה המתוכננת. ב-1954 נסגרה חברת "קייזר-פרייזר" בארה"ב ואילין נאלץ לחפש מפעלים אחרים שיסכימו לתת לו זיכיון לייצור מכוניותיהם. החברה הישראלית החליפה את שמה ל"קייזר-אילין תעשיות" ובשנות ה-60 היא נקראה "א. אילין תעשיות". עשרות סוגי מכוניות נוצרו בידי אילין, כאשר המוצלחים שבהם היו ה"רנו קאטר-שווי" ו"רנו דופין" (בתמונה משמאל). אלה החליפו את הקייזרים הגדולים והתאימו הרבה יותר לתנאי הארץ, אך גם מכוניות אלה יוצאו לכ-26 מדינות בעולם.

לאחר הפסקת ההתקשרות עם רנו ב-1959 בעקבות החרם הערבי, הגיעו ב-1960 מפעלי קייזר-אילין לשיאם: המפעל בחיפה (בתמונה מימין) ייצר את דגמי הרנו, הגיפים והווליס. אז גם נוצר קשר עם "סטודבייקר", חברה אמריקנית קטנה בעלת מסורת ארוכה של איכות, וכך הופיעה ה"לארק" ביחד עם טנדר ה"צימפ" ואף משאית קלה. במפעל החדש שהוקם באשקלון הרכיבו מפעלי אילין כ-5000 מכוניות "סטודבייקר לארק" מ-1960 ועד 1966.

ב-1961 הכריז אילין על "המכונית העממית", כולה מתכנון ומתוצרת עצמית. הכוונה היתה לבנות רכב פשוט וקל לייצור עם מנוע 2 פעימות מתוצרת אוסטריה, חלונות הזזה ומושבבים של דה-שוו, אך הנסיון נפל לאחר שהאוסטרים נכנעו לחרם הערבי.

לאחר ניתוק הקשר עם "רנו", תר המפעל אחר מקור חלופי לאספקת ערכות הרכבה לרכב קטן. המקור נמצא בדמות חברת הינו היפנית, מפעל קטן שייצר גירסה מעודכנת ל"רנו קאטר-שווי" (שהורכבה בשעתו בחיפה), הלא היא ה"קונטסה 900". קייזר-אילין הרכיבו בשנים 63-65 כ-2,000 יחידות מדגם זה, ועוד כמה מאות טנדרים "בריסקה".

בשנת 65 עבר המפעל לייצר את הדגם החדש בעיצובו של מיקלוטי המפורסם, "קונטסה 1300", שזכה להצלחה רבה. אלא שהשילוב של שנות המיתון ופשיטות הרגל של "סטודבייקר" בארה"ב ו"הינו" ביפן (שנמכרה ל"טיווטה" והפסיקה לייצר מכוניות פרטיות) ב-67, לא הטיבו עם אילין. המפעל נסגר במהלך 1968, ונקנה ע"י אוטוקרס בראשית 1969.

ב-17 שנות קיומם ייצרו והרכיבו מפעלי קייזר-אילין כ-50,000 כלי רכב מ-28 דגמים מתוצרת "קייזר-פרייזר", "ויליס", "רנו", "סטודבייקר", "הינו" ו"גיפ".

ייצור הגיפים נמשך (ה"ויליס" האחרון יוצר ב-1966), אך הרכבת מכוניות הטרוימף 1500 (ואח"כ 1300) עברה מטירת הכרמל לחיפה, כדי לנצל את קיבולת הייצור במפעלי אילין לשעבר.



עם פשיטת הרגל של אוטוקרס בסוף 71, וסיום הרכבת רכבי הטרוימף האחרונים בתחילת 73, מכר כונס הנכסים של אוטוקרס את המפעל. המפעל החדש, שכונה "מתמר", המשיך להרכיב את הגיפים עד שנת 85, עת הועבר פס-הייצור כולו לנצרת.



# מחכים לנס כד השמן



צילום: שולמית עמיר-לרר

**בברכת**  
**חג אורים שמח**

