

האבטומוביל

בטאון מועדון החמש



ארוע פסח 2001 צילם אלי ג'רבי

מאי 2001

מס. 45



**מועדון החמש - מועדון הרכב
הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ר)
עמותה מס. 58-033-599-0**

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה מר משה קצב.

חברי כבוד:

מר רפי בן חור
מר חיקה ברנשטיין
מר יואכים לוי
מר אמנון ענבר
מר גבי קדוש
מר ישראל קיסר.

יו"ר קודמים:

צבי רכניץ
יוסי בראל
שי אמיר
אבי כתריאל

ועד המועדון והעמותה:

יו"ר: זמי לוי
מ"מ יו"ר וגובר: נחום קדמיאל
קשרי חוץ: בני אור
אירועים: אורן קפניס
רכז אופנועים: משה צליק
אבזרים וציוד: רוני רוזנברג
ועדת ביקורת: יורם מקובר
משה שוורץ
אמנון אירמאי
אב בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט.

משרד המועדון:

כתובת המשרד: רח' שדה בוקר 10 גבעתיים
ת.ד. 1193 גבעתיים מיקוד 53111
דוא"ל: 5club@5club.org.il
אתר אינטרנט של המועדון: www.5club.org.il

המשרד פתוח:

בימים א'ב'ד'ה' בשעות 09:00 – 15:00.
ביום ג' בשעות 15:00 – 20:00
ביום ו' בשעות 08:30 – 15:00
מנהל המשרד: אלי שגיא
טל. משרד: 03-7318818
פקס: 03-7319059

מנואל

סוף החורף ותחילת האביב הביאו לנו שפע של אירועים. ממש קשה לזכור את כולם. היה לנו אירוע האופנועים הגדול והמוצלח, שוקעתיק, התכנסויות בצפון ובבאר שבע ומעל הכל אירוע חול המועד בהרצליה, שנמשך בקיסריה וחזר להרצליה. מערכת משומנת של יחסי ציבור שהפעילה הנהלת קניון "שבעת הכוכבים" בהרצליה הביאה לנו פרסום יוצא מן הכלל באמצעי התקשורת הכתובים והאלקטרוניים. החלק ההסטורי מוקדש הפעם לג'יפ, אותה חיה קטנה וזריזה שהתפתחה במשך השנים למשהו מפלצתי. אז ירון פרץ מחזיר אותנו למקורות. המכוניות שהיו מונחות ברחוב צ'לנוב בת"א ניקרו את העיניים של כולנו. הן אינן עוד שם, הן ניצלו סוף סוף על ידי חברנו. מיקי גל וסיפורן המעניין מופיע כאן.

באמצע מאי התקיימה האסיפה הכללית. חברים (רבים, לצערנו) שלא נכחו, יקבלו כאן תמצית ממה שהיה שם וממה שהוחלט.

ולבסוף, חן חן על התגובות החמות שקיבלתי עם הופעת הגליון הקודם. היו גם הערות שנלמדו ויושמו. אני מקווה שבעזרת פרסומות נוכל גם "לצבוע" את האבטומוביל...מאד מתבקש...

קריאה נעימה

ג'ני הספד



"האבטומוביל" ביטאון מועדון ה-5
עורך: בני הספד

דוא"ל: bennyh@tauex.tau.ac.il

טל. (ע) 03-6406789

פקס: 03-6408883

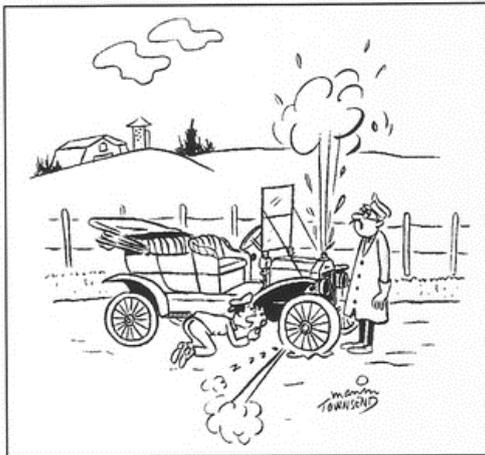
מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע ולמודעות הכלולים בגיליון זה.

כל הזכויות שמורות
Issn 0793 - 7679

הרהורים - זמי לוין

יקרה מהר אולם לא שיערתי שאכן יקרה כל כך מהר. ואכן התבשרנו שהחל מ-01.04.01 ההנחה בביטוח חובה לאופנועי האספנות הושוותה לזו של הרכב הפרטי, דהיינו הנחה בגובה 75% מהתעריף. אז לכל אלה שחיכו ושאלו, קדימה! בואו ניראה את האופנועים שלכם מתגלגלים כבר על הכביש. לידיעתכם טיול האופנועים האחרון שלנו מ-18.5.01 היה נהדר.

אני מבקש לאחל לוועד החדש שיוצא לדרך הצלחה בדרכו ושתהיה שנה טובה ופוריה.



משרד המועדון מקבל מדי פעם פניות לקבלת רכב או מספר רכבים לצורך אירוע פרטי או מוסדי, תצוגה, סרטים, חתונות ומה לא! בדרך כלל הבקשה ברורה וממוקדת: "דרוש רכב אמריקאי פתוח משנות החמישים בצבע לבן" או "דרוש רכב אנגלי עם פנסים קדמיים גדולים משנות השלושים או הארבעים בצבע שחור".

אנו מתחילים לחפש ברשימות ולהתקשר לחברים ומתברר שלא תמיד החבר מעוניין או הרכב במצב נסיעה וכד'. למעשה נוצר צורך להכין מאגר כלי רכב על מנת שזיהוי הרכב המתאים יהיה קל מהיר וברור לכולם.

אי לכך אני פונה לאותם חברים שמעוניינים להשתתף באירועים אלו (כמובן בתשלום) ורכבם במצב בתצוגה, עם רישוי ובטוח, להעביר למשרד המועדון פרטים מלאים: סוג הרכב, צבע, מספר דלתות, שנת ייצור וכל פרט רלוונטי אחר שיעניין את המבקש הפוטנציאלי.

לאחר הקמת המאגר אנו נזמן את האנשים לפורום בו נגבש את אופן שיתוף הפעולה כך שיהיה לשביעות רצון כולם.

הקיץ עומד בפתח וכרגיל אנו מורידים ווליום בפעילות יזומה, כולל אירועים, היות ורובינו יוצאים לטיולים, סופי שבוע או חו"ל, ובכלל מי יכול ליהנות מנהיגה בחום המעיק של יולי אוגוסט ללא המזגן שהתרגלנו אליו, והרי כל כך קל להתרגל לפינוקים.....

המפגש שיסיים את הקיץ יהיה במלון כפר תבור, בסוף השבוע האחרון של אוגוסט. פרטים מלאים לגבי התוכנית שם מתפרסמים בקלסיקון. בואו בהמוניכם!!!

לפני זמן קצר התקיימה האסיפה הכללית השנתית לשנת 2001. שמענו בין היתר דוח על הקשר שלנו עם FIVA כמו גם על האפשרות להשתתף באירועים בחו"ל, כמובן למי שחפץ בכך. בקרוב נפרסם רשימת אירועים עתידית וחברים שירצו להשתתף באירוע מסוים מוזמנים ליצור קשר עם משרד המועדון. ניתן יהיה לקבל יעוץ לגבי הקריטריונים לרכב, אופי האירוע, תעודת משתתף וכד'. אני אישית סקרן לראות את המכוניות הראשונות שתצאנה לדרך.

ולסיום, בגיליון הקודם כתבתי שהרפורמה בביטוח הרכב יצאה לדרך ותתייחס בין היתר לאופנועי אספנות. קיוויתי שהדבר

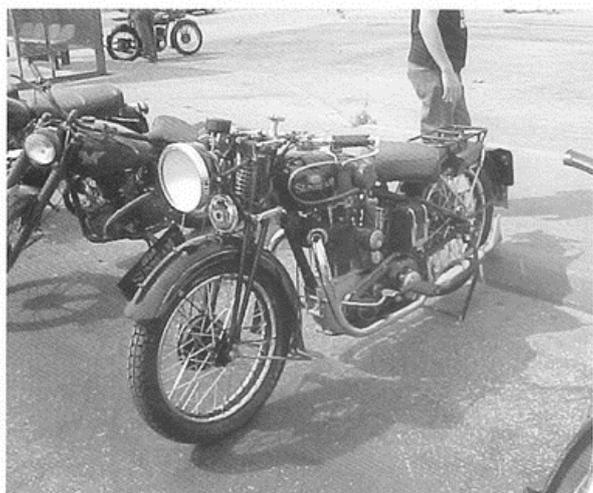
HR שיווק וייעוץ נדל"ן חקלאי את רגב בע"מ

נכסים אטרקטיביים ביישובי עמק יזרעאל והגליל התחתון
היכולים לשמש להשקעה, לסופי שבוע וכמגורי קבע.

- בתים צמודי קרקע על 500 מ"ר החל מ-\$110,000.
- משקים חקלאיים ונחלות החל מ-\$190,000.
- מגרשים חקלאיים החל מ-\$11,000 לדונם.
- מאגר דירות ובתים באזור עפולה והסביבה.

לפרטים לפנות
04-6401912 עמית - 058-392832
058-392831 עמרי -

מרץ וכלל עשרות אופנועים ומכוניות קלאסיות. כל הכבוד לבעז דגן ומשה מליק שהפיקו ארוע מוצלח ביותר.



האימפריה שוב בארץ חבורה אנגלית על גבי אופנועים משנות השלושים-ששים עשתה את כל הדרך מאנגליה לארץ במסע שמטרתו להתרים כספים לצדקה



מתוך כ 35 נרשמים הגיעו ארצה רק חמישה כלים ובעליהם האמיצים הופיעו באחד מימי הששי במפגש המועדון ברמת-גן.



מועדון החמש הוכר כרשות הלאומית של פיב"א FIVA בישראל מאת יוסי צור



מורשת כלי הרכב ההיסטוריים למען הדורות הבאים, ולשם כך:

1. לשמור על הזכות של כל כלי הרכב ההיסטוריים לנוע בדרכים ציבוריות.

2. לגבש כללים לסיווג כל כלי הרכב ההיסטוריים ולסייע לאספנים לשחזרם.

3. לקדם ולפקח על אירועים הקשורים לרכב היסטורי, כדי להבטיח שמירה מוחלטת על הבטיחות.

4. לקדם ולתאם אירועים תרבותיים הנוגעים לרכב היסטורי.

5. לקדם את השיתוף בין שוחרי רכב היסטורי ולתאם את פעילותם.

הופעתם של חברי מועדון החמש ברכב אספנות היסטורי, נושא בגאווה את דגלה של ישראל בכפרים וערים שבקצווי תבל, מקומות אשר ספק אם תושביהם שמעו מעולם את שמעה של ישראל, מעלה את קרנה של ישראל בעמים.

מועדון החמש גאה להציג על מפת העולם את דגלה של ישראל, כנקודת אור המעוררת רגשות עמוקים אצל רבים, אשר ייחלו להזדמנות שתיפול לידם לבקר בארץ הקודש, שבה הם יוכלו לראות את מה שעליו הם רק קראו ב

Bible, אשר עליו התחנך כמעט כל אדם בעולם התרבותי, ולסייר במקומות אשר שימשו במה להתרחשותם של אירועים מן הבולטים בהיסטוריה של האנושות התרבותית.

בפיב"א מאוגדים 53 הגופים ב 36 מדינות. שמות וכתובות ניתן למצוא במשרד המועדון.

אתר אינטרנט: www.fiva.org



כפי שצוין כבר (ב"אבטומוביל" מס' 43),

ב 21.10.2000 אישרה פה אחד העצרת הכללית של האיחוד הבינלאומי לרכב אספנות (פיב"א) Federation International des Vehicules Anciens בגינבה שבשווייץ, את קבלתו של מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל, כחבר בפיב"א. במכתבו למועדון החמש הודיע המזכיר הכללי של פיב"א, כי למועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל הוענק המעמד של רשות לאומית של פיב"א בישראל (National FIVA Authority) for "FIVA ANF" (Israel).

הצטרפותו של מועדון החמש לפיב"א מקנה אוטומטית, לחברי מועדון ה-5, גם את המעמד של חברות בפיב"א, האיחוד הבינלאומי לרכב אספנות.

הפיב"א נוסד ב 1.3.1966 בצרפת כאיחוד בינלאומי לרכב היסטורי, בעקר כדי לדאוג לשימורם של כלי רכב ממונעים מכל הסוגים שגילם עולה על 20 שנים.

זהו הארגון הבינלאומי היחיד העוסק ברכב היסטורי ומוכר ע"י ארגון האו"ם לחינוך מדע ותרבות UNESCO.

תחומי העניין של פיב"א הם נרחבים, החל מקטרי קיטור ענקיים ועד לאופניים ממונעים זעירים, מן המשופעים בפאר ועד לתועלתנים, מרכב צבאי ועד לרכב לאזרחי, מרכב תחרותי בעלי ביצועי שיא ועד לטרקטורים לעיבוד חקלאי.

כשם שכלי הרכב עצמם מקיפים את כל המגוון, כך גם ב 600 אלף החברים הנמנים על הגופים המאוגדים בפיב"א נכללים, מפקידים עד לבנקאים, מסוחרים זעירים ועד למנהלי עסקים חובקי עולם, מפועלי ניקיון ועד לרופאים מנתחים.

האיחוד מקדם את השימור של מורשת כלי הרכב ההיסטוריים לדורות הבאים. הוא מגבש קשרים בין מועדונים וקבוצות שוחרים על בסיס בינלאומי ומעודד את העניין הכללי בציבור לשימור המורשת של נהיגה במכוניות ובאופנועים.

מטרת פיב"א היא כאמור לקדם ולהגן על

האסיפה הכללית של מועדון ה-5,

לשנת 2001

מאת בני הספל

ביום 15 מאי התקיימה האסיפה הכללית, לראשונה בבניין בו שוכנים משרדי המועדון, בגבעתיים. נכחו כ-40 חברים.

הדיון היה עירני ומעניין ויו"ר האסיפה, עו"ד גדרון ניהל אותו ביד רמה.

בתחילה הוקרא דווח של חברנו יוסי צור על הצטרפותנו לפיבא (ר' כתבה בגליון זה) ולאחר מכן סקר היו"ר, זמי לוי את פעולות המועדון בשנה שעברה. ארבעה נושאים ראויים לציון: הפחתת עלויות הביטוח

לאופנועים והישגים נוספים בנושאי ביטוח; מספר האירועים הרב, כ-30 השנה, החל משוק עתיק ועד טיולים ו"ראליים"; העברת

המשרד; התקשרות עם פיבא. כמו כן ציין את חילופי המשמרות ב"אבטומוביל. בצד הפחות טוב נגע היו"ר בשתי נקודות: ירידה בגבית דמי חבר, ירידה בהשתתפות החברים בארועים ובהוצאות מקצועיות. היו"ר ציין שלמרות ירידה בהכנסות חלה התייעלות בעבודת המטה במועדון. בסיום דבריו הודה היו"ר במילים חמות לאלי וליאורה לב הפורשים מניהול ועדת החברה.

בדיון שהתפתח שאל סורין הרשקוביץ האם קיימת תשומת לב אמיתית לצרכי החברים, אמנון ארמאי הזכיר סקר שנערך בקרב חברי המועדון בהווה ובעבר וממנו למדנו שהם מעוניינים בעיקר ביידע מקצועי, חלפים וחומר כתוב (קלסיקון ואבטומוביל) ושאל האם מיעוט המשתתפים מצביע על חוסר שביעות רצון? בנוגע למיעוט משתתפים באסיפה ובאירועים הביאו דורון איטלסון ואורן קיפניס דוגמאות ממועדונים בחו"ל, שם מספר המשתתפים הפעילים קטן יותר יחסית.

אמנון אירמאי הציע שהמועדון יהיה איכותי ולא כמותי, תוך העלאה משמעותית בדמי חבר. זה עורר התנגדות בקרב חברים אחרים, למשל רענן אשכנזי שצאמר שזו אפלייה של הדור הצעיר יותר.

נקודה נוספת שהועלתה על ידי רמי דוידר בדיון היתה השתתפות מכוניות רגילות בטיולים. רמי התנגד לכך. ליאורה לב השיבה ואמרה שלא כל חבר במועדון הינו בעל רכב אספנות ויש לתת גם לאלה להשתלב באופן פעיל באירועים, מה גם שחלק מהטיולים הינם במסלולים שלא מתאימים לרכב עתיק ושמור.

בני הספל, עורך "האבטומוביל" ביקש מהחברים לפעול למען השגת מודעות לעיתון על מנת לשפר ו"לצבוע" אותו.

בהמשך נתן אור דווח כספי מסכם על שנת 2000 והצעת תקציב 2001. הוא ציין

שלוש נקודות עיקריות: ירידה של כ-19% בדמי החבר, ירידה דרסטית בכמות המודעות ב"אבטומוביל" ועליה חד פעמית בהוצאות המשרד, עקב ההעברה. האסיפה אישרה את שני הדווחים.

בהמשך הוקרא דו"ח ביקורת לשנת 2000. **בחירות לועד המועדון: נבחרו חמישה חברים כדלקמן (לפי סדר א"ב שמות משפחה): בני אור, בני הספל, זמי לוי, משה צליק, נחום קדמיאל. לאב"ד חברים נבחרו עו"ד צבי סלנט ועדת ביקורת: אמנון אירמאי, יורם מקובר, צבי שוורץ.**

הבהרה בנוגע לרשיון רכב אספנות
החל מאפריל הושמטה מהרשיון הדרישה לאישור מוסך. הועד מבקש להבהיר כי אין זה פוטר אותנו מלהמציא את האישור בטסט החל ב"ת' רשום" של הרכב.

מאגר חברים המעוניינים להשתתף באירועים תמורת תשלום

חברים המעוניינים שכלי רכבם יופיע במאגר כזה מתבקשים לפנות לאלי במשרד המועדון

"סודות מהוועד" - מהנושאים העיקריים שנדונו בישיבות הוועד האחרונות:

1. **שיפוץ רכבים ואחסנתם.** המועדון יתמוך ביוזמה פרטית וייתן פרסום לנושא. כיום נבדקת הצעה חדשה.

2. **סוחרים המבקשים להיפטר ממלאי חלפים ישנים.** המועדון לא יוכל להתמודד עם נושא זה מימונית ולוגיסטית.

3. **סניף צפון.** המפגש הצפוני מהווה מעין סניף לא רישמי. נראה שחברים מהצפון לא מתלהבים להגיע למרכז ולהיפך. אנו אירגון קטן מדי ואין מקום לפיצול כזה.

4. **פיבא.** יוסי צור משמש כאיש הקשר של המועדון עם הארגון הבילאומי. בכך תסתיים פעילותו של אמנון אירמאי בנושא זה.

5. **תקציב 2001.** אושר תקציב לשנת 2001 המבוסס על פעילות מהמשרדים החדשים בגבעתיים.

6. **מזכיר המועדון.** הואיל ואמנון סיים בפועל את תפקידו כמנהל המשרד ב-1.9.00 רואה הוועד את סיום עבודתו גם כמזכיר המועדון ומודה לו על פעילותו. הוצעו שינויים בתקנון הקיים במטרה לאפיין מחדש את תפקיד המזכיר לאור השינוי בצורת פעילות המועדון. תוקם וועדה למתן המלצות בהגדרת תפקיד המזכיר.

7. **רכבי מועדון בתצוגה.** יש צורך להקפיד על הופעה חיצונית נאותה של רכבי המועדון



ולא בגלל הרושם שאפשר לעשות

באמצעותה.

אנו המשווגעים לדבר יודעים היטב מה חשיבות של קשר אמיץ עם יתר המשווגעים כמונו ולו רק מהסיבה שאנו זקוקים זה לזה. **משי טרייטל, אשקלון**

אנשים טובים באמצע הדרך.

ברשותי אופנוע BSA שנת 42. הידע המכני שלי אינו רחב אך אני משתדך לתחזק את האופנוע בצורה הטובה ביותר, באמצעים העומדים לרשותי, ואכן האופנוע משרת אותי נאמנה בנסיעתי היום יומית.

ביום רביעי ה- 21.03.01, בעודי רוכב על האופנוע בחזרה מלימודי דם המנוע בדיוק הצומת הרואה, ברמזור, לכוון חדרה. הזזתי את האופנוע לצד הדרך בניסיון לאתר את מקור התקלה. בדקתי את מערכת החשמל. למראית עין הכל היה תקין ושמתי לב שיש אפילו ניצוץ. דלק זרם באופן כגיל וניסיתי שוב להניע את האופנוע. אך רגלי ההנעה עבדה כמעט על ריק. האופנוע סרב להניע. באותו רגע חשבתי להרים ידיים ולקרוא לגרר, אך לפתע הופיע מולי אדם ומציע את עזרתו הנדיבה שההוא מקדים ואומר שברשותו אופנועים ישנים והוא ישמח לעזור. לא עברו 2 דקות והוא איתר את מקור התקלה – פיח שהפריע לסגירת השסתום וגרם לבריחת קומפרסיה.

האופנוע הניע.

בשיחה קצרה לאחר מכן התברר לי שמדובר ב- **גיורא גולדמן**.

מכאן ברצוני לשלוח לו את תודתי הרבה על נכונותו לעזור ולהושיט עזרה.

מי ייתן ויירבו כמותו.

אורן גיבר, גבעת עדה.

בתצוגות השונות. יש צורך להגדיר סף דרישות ולנקוט בפעולות הסברה נימשכות.

8. ספריית המועדון. תפעל במסגרת המשרדים החדשים בגבעתיים. רוני רוזנברג נבחר כאחראי על הספרייה. בימים אלה סיים למיין את החומר.

9. מכירת אביזרי המועדון. מכירת אביזרי המועדון באירועים שונים נמשכת והיא כיום באחריות רוני רוזנברג.

10. גרור. הוחלט לבדוק אפשרות רכישת גרור לשימוש המועדון בהעברת ציוד לאירועים שונים.

11. ירחון "הגה". החל שיתוף פעולה עם הירחון בנוסף לכתבות שונות תופיע פינה קבועה של מועדון החמש.

חברים כותבים

לכב' מועדון ה- 5,

ברצוני להודות למשה צליק ולבני זוהר, בשם כל החברים שהשתתפו באירוע המועדון ביום העצמאות תשס"א, 2001, בטבעון. במיוחד אני מבקש להודות לחבר בני זוהר כמארח למופת ולבני משפחתו שעזרו לו באירגון הסעודה בגן ביתו.

קדם לסעודה המסע המאורגן מטבעון לבית לחם הגלילית ולרמת ישי

מה אומר ומה אדבר, סעודה נפלאה כזאת בטבע - מזמן לא חווינו - סלטים מכל הסוגים והחומוס היו נפלאים. הבשרים על המנגל נוהלו ביד מקצועית. בני משפחת זוהר מתרוצצים בין השולחנות ולא נחים עד שהאורחים מרוצים.

לכן מגיע להם כל הכבוד, לעולם לא נשכח את החוויה הנפלאה הזאת.....
אברהם גוזלי ורעייתו, כרמיאל

טיול ותצוגת חול המועד פסח 2001

ברצוני וברצון משפחתי להביא לפניכם את תודתם הכנה והעמוקה על האירוע הנפלא שארגנתם בפסח 2001 עבור חברי המועדון בקניון שבעת הכוכבים בהרצליה.

ישר כח לכם שדאגתם גם לשומרי

מסורת וסיפקתם אוכל כשר.

ישר כח לכם שידעתם לשלב טיול יפה

מעניין ותערוכה מכובדת.

ישר כח לכם שסופסוף נפתחה אוזן

קשבת להנהלה ולא כקודמתה.

ישר כח לכם שזו פעם ראשונה שאני

ומשפחתי מרגישים במועדון כבבית.

ישר כח לכם ובתקווה שתמשיכו

קדימה למען אלה שחשובה להם "המכונית"

באמת !!!



האסיפה הכללית

Ford V8 1948, Mercury 1939 - שינוי היסטורי ברח' צ'לנוב בתל אביב



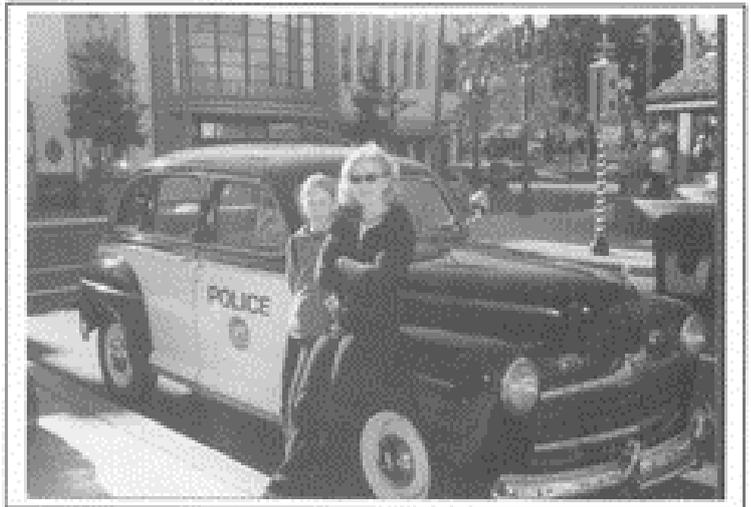
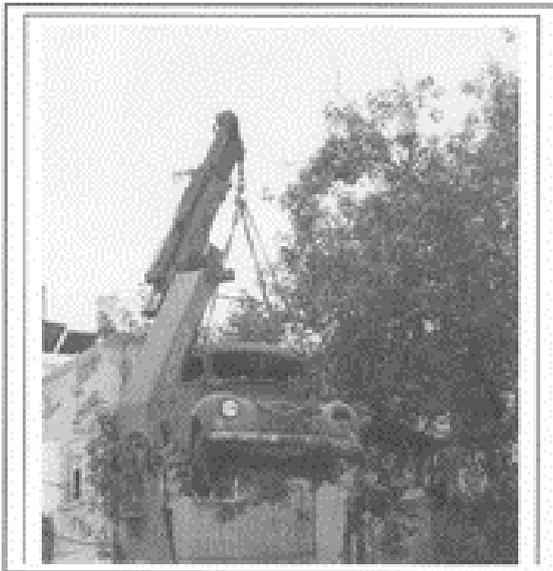
מאת מיקי גל

Town-Sedan שנת ייצור **1939**. זהו דגם יותר מפואר של חברת פורד שיוצר בשנים 1939-1942 אשר שמו ניתן לו על ידי נשיא חברת פורד, Edsel Ford, בנו של הנרי פורד על שם האל "מרקורי" מהמיתולוגיה הרומאית. במודל זה שתחילת ייצור החל באוקטובר 1938 הורכבו בלמים הידרואליים לראשונה במכוניות פורד ומנוע **V-8** מדגם משופר שניקרא "99A" בנפח של 3.9 ליטר ובהספק של 95H.P. מגזין רכב אנגלי שניקרא "The Motor" ביצע לרכב מיבחן דרך ופירסם שהמכונית הגיעה מ 96-0 קמ"ש בזמן של 13.3 שניות, כאשר המהירות המירבית שנימדדה היתה 145 קמ"ש. לאחר ניהול משא ומתן ארוך ומייגע כולל התערבות שוטפת של אישתו ובנו הסוחר בטלפון מארה"ב, לאורך כל התהליך, יצאתי מביתו עם חוזה סגור שבו רכשתי את כל ארבעת המכוניות. לאחר מספר ימים קיבלתי מהסוחר תעודות מקוריות ששמר ב"בוידיס" לאורך כל התקופה של ארבעת הרכבים שמלמדים על ההיסטוריה שלהם בצורה מדהימה. שלושת הרכבים משנת 1948 הינם רכבים אשר הוא כסוחר "גדול" בת"א רכש ממשרד הביטחון בשנת 1955 ומאז הם ברשותו. עם המכוניות סופקו: "כתב מכר" שבו מצוין שמדינת ישראל מוכרת את המכוניות לסוחר, "תעודת תשלום מכס" המעידה שהמכס שולם במלואו ו"תעודת מותרות" המציגה שמש מותרות שולם. למכוניות יש מספרי "צ" והן שימשו את פיקוד צה"ל ומשרד הביטחון בתחילת שנות החמישים עד 1955. הרכב משנת 1939 נשא לוחיות היסטוריות של אזור ירושלים, לפני המספר הופיעו האותיות "ים". המספר הוחלף בשנות החמישים למספר בעל 5 ספרות. רכב זה נרכש על ידי הסוחר מתושב המדינה בשנת 1958 ומאז הרכב עמד במגרש כאשר מרבית חלקיו נגבנו לאורך השנים. מיבצע העברת המכוניות למושב בו אני גר בעמק חפר בוצע במהלך יוני 1999 באמצעות מספר מובילים כולל משאית מנוף. לאורך כל תקופת הפינוי אנשי רחוב צ'לנוב הגיעו למגרש וציינו עד כמה הם מופתעים והמומים מהמכירה ומשינוי פני הרחוב שאליו התרגלו לאורך ה - **44 שנים** האחרונות. כאשר הגעתי לשלב פינוי הרכב מודל 1939 התברר שלילה לפני כן שימש הרכב כ"בית חם" לאדם כלשהו. קפיצי המושב האחורי היו מכוסים במגבת חדשה ולידם הושארו זוג נעלי התעמלות וחולצה. אין צורך לציין את ההפתעה של

ביום קיצי אחד בחודש מאי 1999 בעודי פוסע לאיטי ברח' דרך פתח תקווה בתל אביב בחיפוש אחר מכשיר אינטרקום לביתי, צדו עיני לפתע על פסגה במעלה רחוב צ'לנוב שלוש מכוניות שנראו לי משנות הארבעים. ניגשתי לרכבים, "צילמתי אותם" בעיני למשך מספר דקות, חזרתי למשרדי והחילותי בתהליך לימוד נתוניהם מהאינטרנט. התברר לי שהמכוניות הינן "מכוניות קלאסיות" מסוג **Ford Super Deluxe Sedan**, דגם שיוצר בשנים 1946-1948 שבו הורכב מנוע **V-8** "ראש שטוח" דגם "59A" בנפח של 3.9 ליטר ובהספק של 100H.P שנחשב באותה תקופה כמנוע רב עוצמה. מאותו רגע גמלה בליבי ההחלטה לרכוש אחת מהמכוניות ולשקמה. יש לציין שבעבר ניסיתי לרכוש בת"א מספר מכוניות עתיקות קלאסיות והנושא לא התגשם היות והמוכרים סירבו למכורן ומאז ירדתי מהנושא. למעשה התחלתי בתהליך מורכב וארוך בחיפוש אחר בעל הרכב. המכוניות שהו במגרש מפחיד מבחינת הזוהמה והלכלוך, כאשר אין צורך לציין למה משמש האזור בו שוכן המגרש. כל השכנים במישרדים ובבתים הסמוכים ידעו להגיד שאדם זקן מגיע מידי פעם למגרש, יושב מספר שעות בסמיכות לרכבים, צועק על כל מי שמעז לגעת ברכבו ונעלם לביתו ברכיבה על אופניים. לאורך תקופה של שלושה שבועות לא הצלחתי ליצור קשר עם בעל המכוניות ולא הצלחתי לעלות על נתוניו. לאחר אין סוף הגעות למגרש פניתי למשרד הפנים מחלקת הטאבו ולמחלקת ההנדסה של עיריית ת"א ולאחר נבירה במספר תיקים עבי כרס במחלקת ההנדסה, הגעתי למכתב תלונה ששלח תושב ת"א לעיריית ת"א בגין המפגע התברואתי שמהווה המגרש. הבינותי שעליתי על נתוני בעל המגרש ובעל המכוניות. החלטתי לשוחח איתו פנים אל פנים ולא טלפונית לאור ניסיוני הרע במקרים קודמים. הגעתי לבנין בו גר הסוחר ולאחר מספר דקות של חקירה מייגעת באינטרום, הואיל בעל הרכבים להכניסני לביתו. לאחר אין סוף שאלות שבהם השבתי שאני לא סוחר רכב אלא רק מהנדס חובב עתיקות השיב המוכר שהוא מוכן תמורת הצעה הוגנת לבצע עסקת מכירה הכוללת את ארבעת מכוניות הפורד שבמגרש, שלוש מכוניות משנת 1948 שעמדו בפינת רחוב צ'לנוב ואחת שנמצאה בתוך המגרש מסוג **Ford Mercury 8**

מצוה בדיסניוורלד באורלנדו. נכון לחיום לאחר שניקיתי (באמצעות מגרפה, טוריה ואת הפירה) את "כל החומרים" שאוחסנו ברכב אני רוכש תיעוד טכני ומתארגן לשיקום של המכונית הראשונה. אשמח לקבל כל מידע רלוונטי בנושא המכוניות מחברי מועדון החמש.

האדם שהגיע באותו הלילה ומצא ש"ביתי" נעלם. כשהמכוניות הגיעו לביתי נפלה תדהמה על בני משפחתי ושכנני. כיום משפחתי יצאה מההלם ולשפחתי הבינו שתחביב מסוג זה עדיף וחייבי יותר מאשר תחביבים ממכרים אחרים. הפתעה ניסתה הייתה לי כאשר ביתי הקטנה אילת סיפרה שברשותה תמונה של מכונית הדומה לאלו שרכשתי, שלידה הצטלמה לפני שנה בטיול בת



Count the cylinders.

check the features.

compare the price!

STEP UP TO THE V-8 CLASS

Ford V-8

See listing in a Ford V-8 prospectus, call 1-800-333-3333 for more information. Dealer price only. Dealer price includes destination charge. Dealer price excludes tax, license, title, and optional equipment. Dealer price varies by region. Dealer price is subject to change without notice. ©1999 Ford Motor Company. All rights reserved. Ford, Ford logo and Ford V-8 are trademarks of Ford Motor Company. Other names, Ford V-8, and Ford V-8 are trademarks of Ford Motor Company. Other names, Ford V-8, and Ford V-8 are trademarks of Ford Motor Company. Other names, Ford V-8, and Ford V-8 are trademarks of Ford Motor Company.



למעלה מימין, היפורד שנוצפה בעת הטיול בארה"ב
למעלה משמאל, פורד 1939 זזה לראשונה מזה 44 שנים...
למטה מימין, פורד 1946 בבית החדש
למטה משמאל, הפרסומת היא משנת 1939

היי הג'יפ היי הג'יפ



מאת ירון פרץ

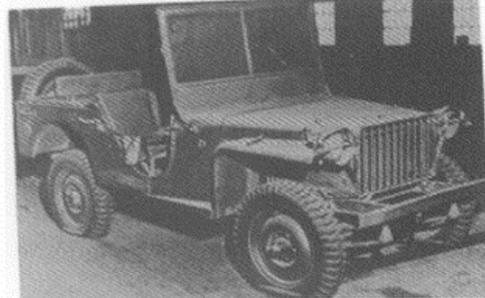
הופיע לקראת סוף שנות הארבעים. הג'יפ זכה לכבוד רב במהלך השירות במהלך מלחמת העולם השנייה ובניצחון על הגרמנים, ולאחר מכן עקב השירות המועיל אשר עשו הג'יפים עם כינון המדינה במלחמת העצמאות ובשמירה על גבולות המדינה. אחד המקרים הבולטים אשר יצרו לג'יפ את ההילה המפורסמת שלו היא דרך בורמה אשר בה היו הג'יפים בין כלי הרכב הכמעט בלעדיים שהצליחו לעבור. לאחר מלחמת העולם השנייה הפך המותג ג'יפ לנכס כלכלי. לכן דאגה חברת ויליס אוברלנד לקבלת בלעדיות על השם "ג'יפ" לציון כל רכביה, כולל רכבים בעלי הנעה אחורית בלבד כגון טנדרים פתוחים וסגורים וגם ג'יפים "אמיתיים".

כיום בשם ג'יפ משתמשים כשם גנרי לכל כלי רכב בעל הנעה בכל ארבעת הגלגלים. אספנים "כבדים" בעולם אשר אוספים בעיקר ג'יפים מן המלחמה טוענים כי רק לרכבים הנ"ל ראוי לקרוא ג'יפ ואולם על מרבית כלי הרכב אשר ויליס אוברלנד ייצרה אחרי המלחמה הוטבעה המילה ג'יפ. חברת ויליס אוברלנד נמכרה במהלך השנים ועברה מספר בעלויות וכיום שייך המותג ג'יפ לחברת קרייזלר האמריקאית אשר מייצרת בהצלחה רבה ג'יפים גם כיום. מבחר הדגמים שיוצרו היה גדול והשתנה במשך השנים אך ראוי לצייין את הווגוניה אשר הופיע בשנת 1963 וסלל את הדרך לרכבי ארבע על ארבע גדולים ומפוארים כדוגמת רנג' רובר שהופיע בתחילת שנות השבעים. כעת אנו נביא סקירה של דגמי הג'יפים השונים המצויים בארץ.

קצת היסטוריה אישית:

מאז היותי נער חלמתי על ג'יפ ממלחמת העולם השנייה. בעיקר לאחר ששמעתי בבית סיפורים של אבי על מעללי הג'יפ. לפני כ-6 שנים שמעתי על מישהו שמחזיק בג'יפ מדגם 42. אז

לאור ההתעניינות ההולכת וגדלה בקרב האספנים בארץ ברכבי ארבע על ארבע ישנים בכלל ובג'יפים בפרט, כדאי בטרם ניגשים להתעסקות ברכבים כאלו, להכיר את הסוגים והדגמים השונים. כדאי להבחין בין סוגי רכב שונים, בארץ ישנם טנדרים פתוחים וסגורים בעלי הנעת ארבע על ארבע כדוגמת ויליסים (פתוחים וסגורים) וטנדרים מסוג דודג' (מסדרת D המפורסמת). אנו לא נעסוק כאן בסוג זה של רכבים אלא נתמקד בסוגי ה"ג'יפים" השונים.



בנטהם- האבא של הג'יפ

סקירה היסטורית

המושג ג'יפ ככינוי לרכב ארבע על ארבע הופיע במהלך מלחמת העולם השנייה בקרב חיילי כוחות הברית. לפירוש המילה ג'יפ ולסיבות להופעתה סיפורים ותיאוריות שונות ומשונות ולא נרחיב בכך עקב קוצר היריעה. נציין רק כי מספר חברות אמריקאיות (בנטהם, פורד וויליס) יצרו ג'יפים במהלך המלחמה ולכולם קראו בכינוי ג'יפ. גם בארץ החלו להשתמש בשם ג'יפ במהלך מלחמת העולם השנייה כאשר לבריטים אשר שלטו בארץ היו רכבים כאלו (הם ניתנו להם כמו לכל החברות בכוחות הברית על ידי האמריקאים). השיר המפורסם שבשמו השתמשו לצורך כתבה זו, "הי הג'יפ הי הג'יפ"

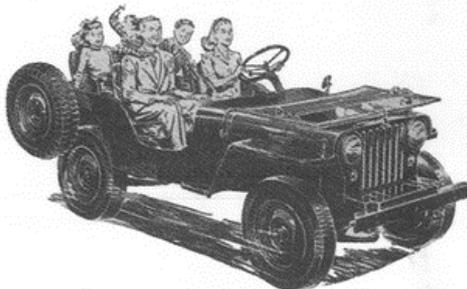


ג'יפ אמפיבי שהיה בחיל הים הישראלי - 1948

לאחר המלחמה קו היצור של הג'יפים הללו (בגירסת ויליס MB בלבד) הועבר לידי חברת הוצקים הצרפתית ומאמצע שנות ה-50 ועד לאמצע שנות ה-60 יוצרה גירסה כמעט זהה של הג'יפ ממלחמת העולם השנייה (שנקרא M-202). ג'יפים כאלו היו בידי לגיון הזרים הצרפתי אשר שהה בלבנון וידוע על רכבים כאלו אשר הגיעו לארץ.

לאספנים שבנינו חשוב בטרם רוכשים רכב כמו ה-MB או GPW לבדוק מספר נקודות חשובות. קודם כל ישנם הבדלים בין פורד לויליס וחשוב לבדוק את מקוריות החלקים. לחלק גדול מהרכבים הורכב בארץ מרכב (בודי) מאוחר יותר של CJ-3A (את חלקם ניתן למצוא במפגשי המועדון) זאת עקב נטייתם להחליף מהר. נקודה נוספת לבדיקה, אם השלדה (שאסי) והצירים הם אורגינליים. ג'יפים הללו חלקים ייחודיים וכל מיני מיתקונים צבאיים שקשה להשיגם ומחירם יקר ביותר. חשוב לציין כי הג'יפים מסדרות ה-CJ (CIVILIAN JEEP) שבאו לאחר מלחמת העולם כוללים חלקים מכניים שונים (ראה המשך) מהג'יפים ממלחמת העולם. ג'יפים הללו (לאחר שיפוץ יסודי) מחיר גבוה בשוק העולמי של אספני הרכב. מעבר לכך לא רצוי לבלות עימם בנסיעות שטח קשוחות עקב שילדה ומרכב חלשים. נקודת תורפה נוספת הם תיבת ההילוכים האורגינלית וציריות אחוריות דקיקות וחלשות אשר נוטות להשבר.

:CJ-2A\3A



לא ידעתי ולא הבנתי בג'יפים כמעט דבר. כאשר דיברתי איתו הוא מסר לי כי הרכב מודל 1950 אך הוא דגם 42. היות ולא הבנתי חשבתי לתומי כי ג'יפ ממלחמת העולם הזה לג'יפ הזה, בעיקר כי במראהו הוא דומה מאד. מהר מאד עם קריאת ספרות מקצועית מרובה הבנתי כי למעשה מדובר בג'יפ שונה לחלוטין (CJ-3A) וכי לא הגשמי עדיין את חלומי. לא ויתרתי ומאז אני בעליהם הגאה של מספר ג'יפים אורגינליים ממלחמת העולם השנייה.

ויליס MB/פורד GPW

בתחילת שנות הארבעים כאשר האמריקאים הבינו כי הם עומדים להשתתף במלחמת העולם השנייה הוציא הממשל האמריקאי מכרז ליצור רכב רב שימושי קטן (80 אינץ' רוחק סרנים) בעל הנעה בכל ארבעת גלגליו. את האבטיפוס לרכב אשר יצא למכרז ייצרה חברת בנטהם האמריקאית. במכרז השתתפו פורד, בנטהם וויליס אוברלנד. בתחילה ייצרו כולם כמות מסוימת של כלי רכב אך הממשל הבין מהר מאד שלא יוכל להחזיק מלאי חלפים לשלושה כלי רכב בעלי שימושים זהים אך בעלי חלקי חילוף שונים לגמרי. לבסוף הוחלט על ייצור הג'יפ של חברת ויליס, לאו דווקא עקב איכות ייצורו אלא בעיקר עקב מחירו הזול ומנועו החזק לעומת מתחריו. ראוי לציין כי ויליס כאשר ניגשה למכרז השתמשה במנוע שכבר היה ברשותה מאז שנות השלושים ואשר שימש ברכב משפחתי פרטי בשם ויליס 77 (רכב מדגם זה מצוי בארץ בידי אספן). הממשל הסיק כי חברת ויליס הקטנה לא תוכל לעמוד בכמויות אותן להן נזקק ומספר חודשים מאוחר יותר קיבלה חברת פורד האמריקאית הזמנה להתחיל לייצר את הג'יפ עפ"י המפרט של ויליס ועם חלקים זהים. וכך נוצרו הפורד GPW וויליס MB. מבחינת כמויות ייצרה ויליס כ-350,000 ג'יפים ופורד ייצרה כ-270,000 ג'יפים. חשוב לציין כי הג'יפים של פורד נשאו סימני זיהוי של פורד (כל חלק כמעט סומן באות F או במילה פורד) וכי יש שינויים קטנים בין ה-MB ל-GPW. הג'יפים יוצרו במגוון גרסאות ועם שינויים ושיפורים רבים (ראוי לציין את ה-SEEP גרסה של פורד המשלבת סירה עם ג'יפ). בארץ רשומה לכולנו שנת הייצור 1942 ואולם הג'יפים יוצרו למעשה בין 1941 ל-1945 ועפ"י מספר השלדה וגם/או התוויות המצויות על הג'יפ ניתן לדעת במדויק את היום, החודש והשנה בה יוצר הג'יפ.

יוצר בין השנים 1953-1964. החליף את ה-CJ-3A והוא למעשה זהה לו מבחינה מכנית למעט מנוע הוריקן (למעשה שיפור של המנוע השטוח שתיכננו לו ראש מנוע חדש כאשר 4 ססתומי וסעפת היניקה מצויים בראש) ושינויי מרכב הכוללים הגבהת הכנפיים ומכסה המנוע כדי שמנוע ההוריקן יכנס. כמו כן שינו במעט את החלון הקידמי. גם ג'יפים אלו הורכבו בארץ ושירתו בכוחות הביטחון. קיימים דגמים צבאיים אמריקאיים של דגם זה, אולם הם נדירים וקשה להניח שישנם כאלו בארץ. ראוי לציין כי כלי רכב אלו יוצרו במדינות רבות בכל רחבי העולם ומיוצרים עד ליום זה במזרח הרחוק (לדוגמא מהינדרה בהודו ועד לאחרונה על ידי מיצובישי ביפן), ובספרד (עד לסוף שנות השבעים). לאספנים שבינינו זהו כלי שמבחינה מכנית קל להשיג לו חלקי חילוף (זהה ל-CJ-5), אך קשה להשיג לו חלקי מרכב. מבחינת ביצועיו הוא כלי לא יקר לרכישה ולאחזקה ובעל יכולות שטח טובות.

(CJ-5)M38-A1



דגם צבאי של ה-CJ-5 אשר יוצר בין השנים 1952-1957. הוא פיתוח של ה-CJ-3B, כאשר הוא כולל מרכב חדש הגדלת רווחק הסרנים ל-81 אינץ' והארכת הקפיצים שלו לשיפור יכולתו בשטח. הוא קדם ל-CJ-5 אשר מהווה למעשה גירסה אזרחית שלו. המרכב שלו שונה מה-CJ-5 האזרחי ומגיע עם מתקנים צבאיים שונים. אני באופן אישי לא נתקלתי בדגם כזה אורגינלי בארץ.

גם הוא כמו רכבים צבאיים אחרים מבוקש בקרב אספנים בעולם בעיקר עקב הקלות בשיפוצו (קל למצוא לו חלקים חסרים).

נודע בארץ בכינוי "דגם 42". אך למרות הכינוי והצורה הדומה הוא שונה לחלוטין מהדבר האמיתי וכמעט שאינו חולק עימו חלקים מכניים. מיד לאחר מלחמת העולם חברת ויליס, שידעה כי בידה קלף מנצח, הוציאה דגמים אזרחיים של הג'יפ הצבאי. הראשון שיצא היה ה-CJ-2A ובשנת 1949 בא לעולם ה-CJ-3A. הוא היה משופר מן הג'יפ הצבאי, וכלל שילדה חזקה יותר מרכב מחוזק יותר להעמסת ציוד ובעל דלת אחורית נפתחת (לג'יפים ממלחמת העולם השנייה לא היה פתח אחורי כלל), צירים חזקים הכוללים ציריות עבות ומחוזקות, מנוע (למרות היותו מנוע "שטוח" עם ססתומים בבלוק הוא קיבל גל תיזמון/גל זיזים שונה ותוספת כוח) ותיבת הילוכים משופרים (גיר הגדול יותר). כמו כן החלון הקידמי הוגבה וחוזק. ראוי לציין כי את ה-CJ-3A הרכיבו גם בארץ. צה"ל השתמש בהם כרכבים צבאיים לכל דבר (בארה"ב היה דגם צבאי ראה המשך).

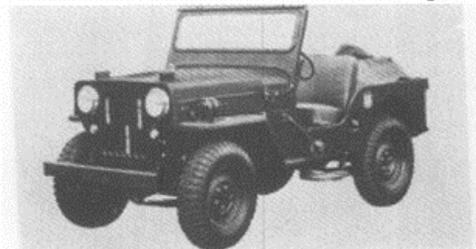
לאספנים שבינינו: את ה-CJ-3A ייצרו בין השנים 1949-1953 ולכן כל ג'יפ אשר מתיימר להיות כזה אך שנת הייצור מאוחרת יותר אינו CJ-3A אלא כנראה DJ-3A (ראה המשך) אשר עבר הסבה לארבע על ארבע

M-38.



גירסה הצבאית האמריקאית של ה-CJ-3A. יוצר בין השנים 1950-1952 בלבד, בעבור מלחמת קוריאה. אני באופן אישי לא נתקלתי באחד מקורי לחלוטין. CJ עם מרכב של M-38 ראיתי בארץ. המרכב שונה משל הדגמים האזרחיים ונושא עליו בנוסף מיתקנים צבאיים. זהו כלי מבוקש בקרב אספנים בעולם עקב נדירותו. הוא לא יוצר בכמויות גדולות.

CJ-3B



CJ-5\CJ-6

שתי גירסאות של אותו רכב עם מרחקי סרנים שונים של 81 אינץ' ו-101 אינץ'. יצא לשוק כגירסה אזרחית של ה-M-38-A1 בשנת 1955 ויוצר בשינויים שונים עד לשנות השמונים. עד לתחילת שנות השבעים יוצר בארץ עם מנוע 4 צילינדר (הוריקן), אם כי ידוע על מספר רכבים בעלי מנוע 6 צילינדר משנות ה-60 שמסתובבים. הורכב גם בארץ עם מרכב אשר יוצר בארץ והשונה במקצת מהמרכב האמריקאי. מבחינה מכנית זהה ל-CJ-3B. שירת בצה"ל שנים רבות. במהלך שנות ה-70 קיבל כסטנדרט מנוע ה-6 צילינדר. לאספנים שבינו זהו רכב שקל יחסית להשיגו בארץ במחירים עממיים ועוד יותר קל למצוא לו חלקים ולשפצו. הוא מעניק יכולות שטח טובות המשולבות בעלויות אחזקה נמוכות. לאוהבים נסיעות שטח מרובות עדיפה הגירסה הקצרה שנהנית מיתרונות בשטח ויש כאלו שטוענים שהיא אף מושכת יותר מבחינה חזותית.

DJ-3A

ה-DISPATCHER JEEP הינו גירסה עם הנעה אחורית בלבד של ה-CJ-3A אשר יועדה כרכב כביש בסיסי ושימשה בארה"ב בעיקר כרכב חלוקה עירוני. הוא יוצר בין השנים 1955-1964, עם תיבת הילוכים מהירה ועם מוט הילוכים המותקן ישירות על תיבת ההגה. שינויים חזותיים לעומת ה-CJ-3A ניתן למצוא בלוח המחוננים אשר קיבל שעון גדול (כדוגמת הטנדרים) הכולל בתוכו מד דלק וחום מנוע בלבד. מיכל הדלק הועבר לאחור. חישוקי הגלגלים הינם בעלי ארבעה ברגים בלבד לעומת 5 ברגים בגרסאות ארבע על ארבע.

לאספנים שבינו רכב זה במצבו האורגינלי אינו בעל יכולות שטח (הנעה אחורית בלבד). ניתן להסב לארבע על ארבע על ידי שינוי הצירים ותיבת ההילוכים (לא בטוח שזה חוקי). רובם שרדו במצב טוב עקב כך שלא שימשו בכוחות הביטחון ושלא שימשו לנסיעה בשטח.

M-151



הגי'פ הצבאי. יוצר בגירסאות שונות ועל ידי מפעלים שונים כ-20 שנה (עד ל-1978). החליף בצבא האמריקאי את ה-M-38-A1. משמש גם כיום כרכב סיור בצה"ל. פותח בשנות ה-50 על ידי חברת פורד האמריקאית. למרות מראהו המזכיר את הג'יפים ממלחמת העולם זהו כלי רכב שונה לגמרי. ראשית אין לו שילדת סולם כמו לרכבים שציינו לעיל, אלא המרכב שלו מהווה גם את שילדתו (כמו שנהוג ברכבים המשפחתיים הרגילים). שנית אין לו קפיצי עלים, אלא קפיצים ספירליים דבר שמשפר לאין שיעור את נוחות הנסיעה בו. נקודת תורפה חשובה היא נטייתו המולדת להתהפך בסיבוב ללא אזהרה. לאספנים שבינו, אין הרבה כאלו שמסתובבים עם רישוי אזרחי. רכב המבוקש גם בקרב אספנים בעולם.

סיכום

לא סיקרנו את כל הדגמים הקיימים אלא רק את הבולטים שבהם. הסקירה אינה יורדת לפרטים הקטנים וכל ההבדלים בין הדגמים השונים. כאשר באים לשפץ ג'יפ חשוב להביאו למצבו האורגינלי (בעיקר דגמים הצבאיים) בכדי לשמור על ערכו הכלכלי והמוטורי. נקודה חשובה נוספת הנוגעת לרכבים אשר משופצים כרכבים צבאיים היא שאין לשפץ רכב צבאי שיפוץ יתר, הכוונה לצבע מבריק, ניקלים למיניהם ואביזרים דמוי צבאיים הגורעים ממקוריותו. נשמח לראות יותר ויותר ג'יפים משופצים מצטרפים לטיולי המועדון בימי שבת וחג.



מיצובישי 1997 (למעלה) ומהינדרה 1997



צורך עצות לטיפול באחסנת רכב

מאת אורן קיפניס

מכוניות האספנות וגם מכוניות אחרות מאוחסנות לפעמים לתקופות ארוכות. הסיבות לכך רבות ומגוונות, אולם תמיד באחסנה שכזאת, יש מה לעשות על מנת לשמור על המכונית ועל חלקיה.

מנוע

רוב חלקי המנוע עשויים ממתכת ברזלית הנוטה להחליד. המקום הבעייתי ביותר נמצא בדפנות הצילינדרים, ולחלודה שם קשר לביצועי המנוע העתידיים ולאורך חייו. **באחסנה לטווח של חודש ומעלה**, מומלץ להסיר את המצתים, למזוג כף שמן אחת לכל צילינדר, לנתק את סליל ההצתה על מנת שהמנוע לא יניע, לסובב את המנוע מספר סיבובים ולסגור את המצתים בחזרה. השמן ימרח על דפנות הצילינדרים ובין טבעות הבוכנה. בפעם הבאה שהמנוע יונע, השמן ישרף ויפלט החוצה דרך מערכת הפליטה. בהנעה הבאה, מומלץ להפעיל את המנוע מספר דקות ראשונות בסיבובי סרק עד ששמן המנוע יגיע לכל המעברים.

תיבת הילוכים

לתיבת הילוכים אין טיפול מיוחד להחסנה, וגם כאן תופס הכלל של מספר דקות ראשונות הפעלה בסרק על מנת ששמן תיבת הילוכים יגיע לכל המקומות הדרושים.

סרן אחורי וסרן קדמי מניע.

מפליס השמן יהיה תקין גם בזמן ההחסנה

מערכת חשמל

לרוב מערכת החשמל לא קיים טיפול מיוחד לאחסנה למעט למצבר.

למצבר ישנה נטיה לפרוק את מטענו החשמלי. על מנת למנוע את התופעה (באופן חלקי בלבד), במצב של אי הפעלה הנמשך מעל שבוע יש לנתק את הקוטב השלילי של המצבר. ניתוק הקוטב השלילי על מנת למנוע קצרים במקרה ומקצרים את המצבר לגוף המכונית. ניתן לקנות נעל קוטב עם ברז ניתוק אותה מרכיבים על הקוטב השלילי של המצבר ועליה את נעל הקוטב של הכבל. נעל קוטב שכזאת עולה בסביבות 50 עד 60 ₪ וניתן להשיגה אצל חלק מחשמלאי הרכב. כמו כן ניתן להרכיב ברז חשמל של טרקטורים המחורר לקוטב השלילי. את הברז מרכיבים כך שהפעלתו מתבצעת מתוך המכונית, דבר היכול לשמש כמתג סודי.

גוף המכונית

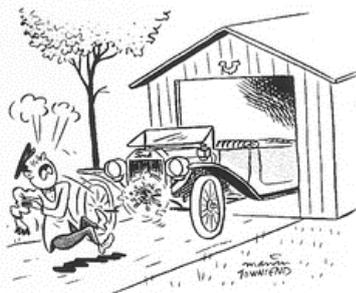
באחסון לטווח ארוך, מומלץ למרוח שכבה עבה של וקס. שכבה זאת תגן על חלקי המתכת, ולכן גם לא מומלץ במצב שכזה למרק את הוקס.

כללי

את המכונית כדאי לאחסן במקום מקורה ולא תחת השמש. המקום הטוב ביותר הוא מקום בו ניתן גם לשלו בלחות, דבר שאין לנו. חשוב שהמקום יהיה מאוורר בצורה כל שהיא ושהלחות לא תהיה גבוהה מידי מה שיכול לגרום לתופעות של עובש וכדומה. גם לחות נמוכה מידי תזיק לאורך זמן, ותגרום לייבוש גומיות ואטמים. מומלץ לכסות את המכונית בכיסוי בד נושם שימנע הצטברות גדולה של אבק.

שתהיה לנו אחסנה נעימה והוצאה מהחסנה עוד יותר נעימה.

אהההם....הוצאנו אותה מהחסנה



עוד שימוש לרכב בזמן החסנה...

צמיגים, אופנים וטבורים

מומלץ לנפח את הצמיגים ללחץ הגבוה מעט מלחץ האויר הרגיל. דבר זה יצמצם עוותים בצמיגים. באם הדבר ניתן מומלץ להעמיד את המכונית על בלוקים או על סמוכות, מה שיוריד את העומס ממיסבי הטבורים.

תצלום באוליאון ההצפלה וחיל הים

במוזיאון ההעפלה וחיל הים, השוכן במבואות הדרומיים של חיפה, חבוי לו מתקן אימון לצוללנים בצורת אוטובוס קומותיים לונדוני עתיק. האוטובוס הינו AEC משנות השלושים ש"גוייס" במלחמת העולם השנייה והוסב למתקן נייד לאימון צוללנים. עם בוא הצוללות "תנין" ו"רהב" ארצה, בסוף שנות החמישים התלווה אליהן האוטובוס ולאחר יציאתו לפנסיה הוא הועבר למוזיאון.



תצוגת פסח בבאר שבע

בחול המועד התקימה בבאר שבע תצוגה של חברינו מהדרום במרכז "ביג", כחלק מתצוגת "גלגלי הנגב" בה הוצגו דגמי 2001. אלפי אנשים נהנו ממכוניות עתיקות ומבריקות, בהן לארק, ג'יפ '42, פיג'ו 203, ודופין.



איירוע פסח: הרצליה - קיסריה - הרצליה

בפסח התקיים אחד האירועים המוצלחים בתולדות המועדון. לאחר התכנסות ב"קניון שבעת הכוכבים" בהרצליה, נסענו לקיסריה, הצגנו שם, ואחרי הצהרים היתה תצוגה מגוונת ורבת משתתפים, בקניון בהרצליה.

