

מועדון החמש



מועדון הרכבי הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

האבטומוביל

מגזין הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

גליון 54 • יולי-אוגוסט 2004 • 30 שקלים • חינם לחברי מועדון החמש



אגדת אולדסמוביל | 50 קלאסיות אהובות
רנו 16 בת 40 | הקטר מנהריים | לוחיות רישוי
סטודיבקר לארק | פיאט טופולינו | ווספה | מרצדס | פיג'ו



האבטומוביל - בטאון מועדון החמש מגזין הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

עורכים: בני הספל, איל פלד
עורכת גרפית: מיכל רחמנוב
תחקיר והפקה: איילת עוזרי, יעל שנער
מנהלה ומנויים: קרול מימוני
טלפון: 02-6521222

תאום מודעות: מיכל כהן
sbc@spotnik.com
טל': 03-5652100 (142#)
מנהל הפקת דפוס: מיקי שטופלמן
קדם דפוס: SBC
דפוס: רבגון



המו"ל: איל פלד
כתובת המערכת: מסע עולמי
רח' עם ועולמו 3
ירושלים 95463
טלפון: 02-6521222
פקס': 02-6521221
דוא"ל: idantv@matav.net.il



פיאט טופולינו קבריו 1943
של דידי לין
צילום: ליאור ברוך, קלאסיק קאר

כל הזכויות שמורות
Issn 0793-7679
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (עמותה רשומה מס' 059903358)

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה - מר משה קצב

חברי כבוד: רפי בן חור, חיקה ברנשטיין,
יואכים לוינ'זל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

יז"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתרילאל, זמי לוינ

ועד המועדון והעמותה
יז"ר: נחום קדמיאל

מ"מ יז"ר וגזבר: זמי לוינ
קשרי חוץ: יוסי צור

לוגיסטיקה לאירועים: משה צליק
אבזרים וציוד: רוני רחזנברג

עורך "האבטומוביל": בני הספל
אב בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט

מבקר העמותה: יורם מקובר
מנהלת המשרד: אירית בורג

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד: בימים ראשון, שני, רביעי וחמישי
בין השעות: 9:00-15:00

בימי שלישי בין השעות 15:00-20:00

בערב חג בין השעות 8:30-11:00

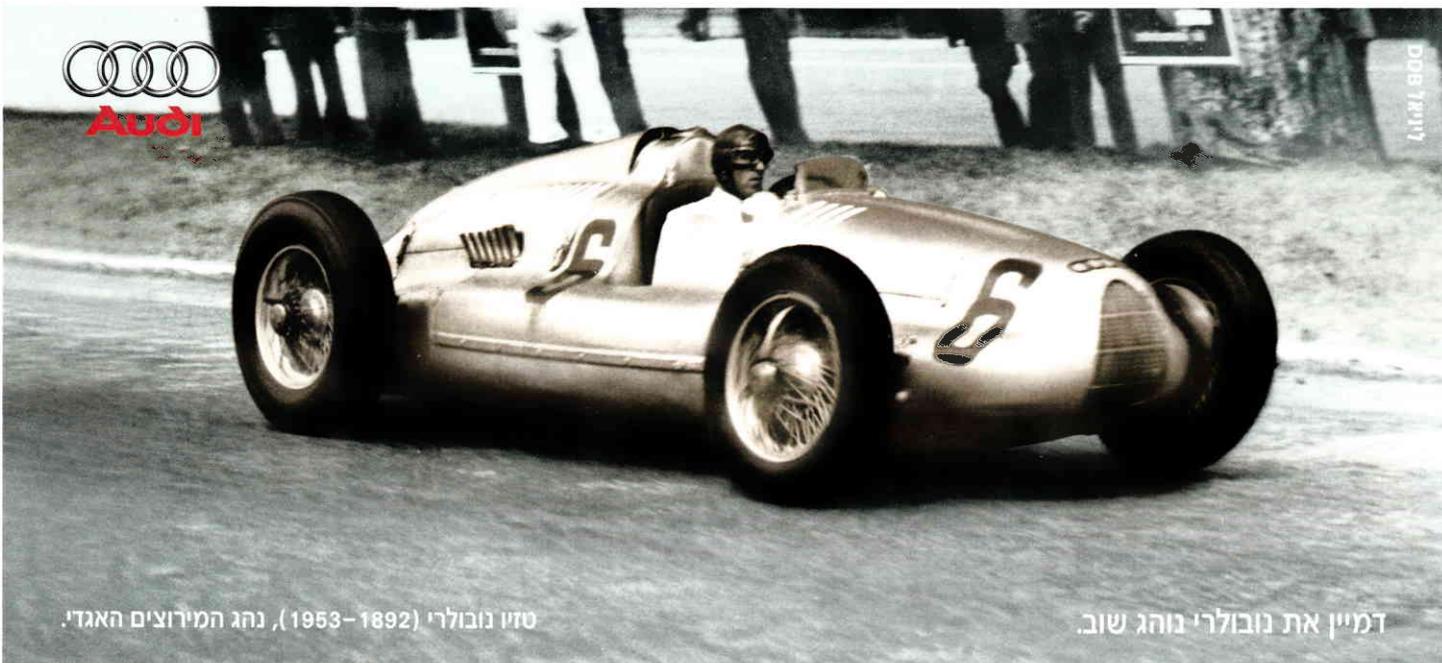
מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il
מנהל האתר: דרור וסרשטיין



דמיין את



סזו נובולרי (1892-1953), נהג המירוצים האגדי.

דמיין את נובולרי בנהג שוב.



הר "פייקס פיק" (בגובה 4,301 מ'). מירוץ "ראלי הרים" הקשה לטיפוס בעולם.

דמיין את כיבוש פסגת "פייקס פיק" ללא מאמץ.



לה-מאנס" המירוץ המתגר ביותר בעולם. 24 שעות. (צרפת).

דמיין את חווית הנהיגה של מירוץ "לה-מאנס" בכל כביש.

שלום רב,

חברים יקרים,

החודש עובר "האבטומוביל" שינוי מהותי, ומעתה הוא יופיע בקביעות אחת לחודשיים במתכונת חדשה שאנו מקווים שתביא לקפיצת מדרגה בסגנון, בתוכן ובצורה. חבר המועדון המוכר איל פלד, בעל וולוו "המלאך" P1800S וטריומף TR3A לקח על עצמו להוציא לאור את העיתון במתכונתו החדשה והמשופרת על מנת להרחיב את קהל המטרה גם לאוכלוסיות נוספות מעבר לחברי המועדון.

גם במתכונתו החדשה ימשיך "האבטומוביל" להיות בטאון "מועדון החמש" והבמה המרכזית לכתבות ומאמרים פרי עטם של חברי המועדון. כתבות הליבה שתפורסמנה בו תמשכנה לעסוק בנושאים הקרובים ללב כולנו ובני הספל ימשיך להיות הגורם המקצועי מטעם המועדון האחראי לתוכן. אנו בטוחים, כי שיתוף הפעולה המקצועי בין בני לאיל, יוביל אותנו להישגים גבוהים.

האסיפה השנתית לסיכום שנת 2003 התקיימה לאחרונה, ובה נבחרו חברי וועד חדשים. בוועד החדש שבעה חברים, ואנו שמחים שיש בו ייצוג גם לאגף הצפוני. המטרות והיעדים שהוצבו בפני הוועד החדש מאתגרים, ואנו תקווה שנעמוד בהם.

החודש האחרון גבה מחיר כבד בתאונות דרכים בכבישי ישראל. אנו מרגישים מחוייבות לנהיגה בטוחה ולהנחלת ערכים של שמירת הזהירות בדרכים בכל הזדמנות שיש לנו. בעתיד הקרוב בכוונתנו לקיים מסע של מכוניות המועדון להגברת המודעות בקהילה לנהיגה זהירה בדרכים.

באירועי הקיץ המתוכננים - הכוללים טיולים ושוק עתיק - אנו מבקשים מהחברים השתתפות ערה. רצוי כבר עתה לבצע את ההכנות הנדרשות אצל כל אחד לשוק העתיק: לחפש במחסנים ולאתר "סחורה" ו"מצציאות". אמנם בסמוך לאירוע השוק שלנו, מתקיימים גם שוקי החלפים הבינלאומיים הגדולים בביולי, הרשי וקרליין, אולם החלפים הפזורים על שמיכות בדשא מרכז הירידים המחודש, כשהגמל המעופף מביט מלמעלה, מחממים את הלב הפטרויטי האספני של כל אחד מאיתנו באופן מיוחד.

ולסיום, בשנה הבאה אנו חוגגים עשרים שנה למועדון. תיבת ההצעות פתוחה לכל הצעה ויוזמה, ואנו מקווים כי כל החברים יתרמו מרעיונותיהם...

נסיעה טובה ובטוחה, ולא לשכוח למלא מים ברדיאטורים בקיץ החם (באותן מכוניות שפריט "משונה" זה מותקן בהן).

שלכם,
נחום

"האבטומוביל" הוא כתב העת הראשון והיחיד בישראל המוקדש כל כולו לנושא רכב קלאסי ומכוניות אספנות. צביקה רכניץ, היו"ר הראשון של המועדון, הוא אביו מולידו של "האבטומוביל". האירוע המשמח הזה התרחש בשנת 1985 וה"חוברת" לא הייתה אז חוברת אלא רק דף מידע. מאז, זרמו הרבה מכוניות ישנות בכבישי הארץ, ובמרוצת השנים ערכו את "האבטומוביל" בני הספל, אמנון אירמאי, רוני מוסקוביץ ושוב, בשנים האחרונות, בני הספל.

הגיליון הזה, גיליון מספר 54, ממשיך את המסורת מחד גיסא ומביא עמו בשורה חדשה מאידך גיסא. הגדלנו את "נפח המנוע": "האבטומוביל" התעבה ל-36 עמודים והכוונה היא להמשיך בהדרגתיות במגמת התרחבות תוך הוספת מדורים וכתבות; השקענו ב"פחחות ובצבע" ו"האבטומוביל" עבר מתיחת פנים עיצובית ומעכשיו יודפס כולו בצבע; התקנו "הצתה אלקטרונית" ומצבר חזק על מנת להבטיח ש"האבטומוביל" יצא לאור פעם בחודשיים בהתמדה ובקביעות; זוהי רק ההתחלה...

אנו מאמינים ש"האבטומוביל" במתכונתו החדשה יגביר את המודעות הציבורית בישראל לנושאי המורשת המוטורית; ירחיב את מעגל המתעניינים בעולם המרתק של מכוניות קלאסיות ורכב אספנות בישראל; יעודד שימור והצלה של כלי רכב; ישמש מנוף לחיזוק הקשר בין היבואנים לקהילת אספני הרכב ויגדיל את מספר חברי "מועדון החמש" שימשיכו לקבל אותו, גם במתכונתו החדשה, פעם בחודשיים חינם.

בגיליון הנוכחי, יואל ששון מספר על יום הולדת 40 לרנו 16, ועל הרנו 16 הפרטית שלו. נמרוד רחמימוב חולק עמנו את תחביבו הייחודי והחריג - אספנות של לוחיות רישוי ומספר קצת על תולדותיה של לוחית הרישוי הישראלית. בני הספל מסכם את ההיסטוריה בת 107 השנים של אולדסמוביל שהגיעה השנה לסופה, ואחי טל מביא את סיפורו של הקטר הישן של חברת החשמל ששרידיו התגלו מעבר לגבול, נגררו לישראל, שופצו ושוקמו עד למיטב האחרון. עוד בגיליון תוצאות משאל מאנגליה בנושא "המכוניות הקלאסיות שהבריטים הכי אוהבים" עם תמונות של מכוניות מ"שלנו" (ותודה לכל החברים הרבים שהעבירו תמונות), וסקירה של "חדשות ישנות" ובראשן השקת הסטודיבקר לארק של אמון ורטהיים והפיאט טופולינו של דידי לין.

בגיליונות הקרובים, לאט לאט אבל בטוח, נמסד מדורים שיעסקו ב"פרוייקטים" - סיפורי שיפוץ של מכוניות אספנות, ב"מצציאות" - מכוניות אספנות כפי שנתגלו או נרכשו, "תמונות מהאלבום" - הצצה לאלבומי תמונות משפחתיים (מההיבט של המורשת המוטורית המשפחתית, כמובן), "יום הולדת" - ימי ציון של יצרנים ודגמים בבעלות חברי המועדון. וכמובן שכל רעיון ויוזמה מקוריים יתקבלו בברכה.

קריאה מהנה ונסיעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד

אולדסמוביל מכונית יומית



מודעה של "אולדסמוביל" מתוך העיתון הארץ-ישראלי "השולמית" משנת 1936. ראו כתבה בעמ' 22-25



Audi נובולרי קוואטרן.

Audi תתכונן לעתיד מרגש.



Audi פייקס פיק קוואטרן.



Audi לה-מאנס קוואטרן.

חדשות וישנות

השקת סטודיבקר לארק ופיאט טופלינו;
מרצדס ופיג'ו: דגמי העבר מצדיעים לדגמי 2005;
ווספה - ה"כוכב" של תערוכת עיצוב איטלקי;
ראלי לונדון-ירושלים 2004



50 מכוניות שהבריטים אוהבים

הביא לדפוס: איל פלד
תוצאות משאל קוראים של הירחון הבריטי "פרקטיקל
קלאסיקס" בנושא מי הן מכוניות האספנות האהובות ביותר?



לוחיות רישוי

כתב: נמרוד רחמימוב
צילמו: רות, עמרי ונמרוד רחמימוב
מתברר שיש מי שאוסף לוחיות רישוי. נמרוד רחמימוב
מספר מכלי ראשון על התחביב הייחודי וסוקר את
תולדותיה של לוחית הרישוי הישראלית



הלוח הישן

קונים ומוכרים מכוניות אספנות

08



16

רנו 16 בת 40

כתב וצילם: יואל ששון
רנו 16, הצרפתייה המהפכנית, חוגגת יום
הולדת 40 ויואל ששון מספר על הדגם בכלל ועל
הרנו 16 הפרטית שלו (והכל, כמובן, בעמ' 16...)

18



22

אגדת אולדסמוביל

כתב: בני הספל
אחרי 107 שנים הפסיקה ג'נרל מוטורס את
ייצור האולדסמוביל. בני הספל סוקר את קורותיה
של חלוצת יצרני הרכב בשוק האמריקאי

26



30

בתחנה בנהריים עומד קטר

כתב: אחי טל
צילומים: חברת חשמל, המועצה לשימור מבנים
הסיפור המופלא על גילוי שרידי קטר
שעבד בתחנת הכוח בנהריים, החזרתו לשטח
ישראל, שיפוצו המלא והחזרתו לתצוגה בנהריים

34

merci gracias paldies than
 gato tesekkur ederiz hvala
 nke gracias dakujeme aci
 ercy dekujeme grazie merc
 cias paldies thank you arig
 sekkur thank you danke ec
 kujeme תודה merci de
 jeme grazie merci gracias
 k you
 eriz arigato tes
 hvala da



חברת BMW מודה מקרב לב לכל הנהגים, המומחים והקוראים הנאמנים שהעניקו למכוניות סדרה 5 של BMW את ההכרה והציונים הגבוהים שהפכו אותן למכוניות המבוקשות והמוצלחות ביותר בעולם. הכרת תודתנו נתונה במיוחד ל: מגזין "אוטו" על בחירתו בסדרה 5 של BMW למכונית השנה, לכתבי הרכב של פורטל "YNET" על בחירתם במכונית השנה, ל-"מדד אוטוקאר" על הבחירה בסדרה 5 למכונית המבוקשת ביותר, למומחי הרכב של המגזין הגרמני "Bild am Sonntag" על פרס "הגה הזהב", לקוראי המגזין "Auto Trophy" על פרס מכונית היקרה הטובה ביותר ולמומחי הרכב של "Interamerican Car of the Year" על פרס FIPA 2004. ההכרה שניתנה למכוניות אלה מחייבת אותנו להמשיך ולהתמיד בפילוסופיה שלנו של שיפור מתמיד, אפילו של הטוב ביותר.

סדרה 5 החדשה של BMW



קמור רכב בע"מ
 טל: 03-6899000

חווית הנהיגה המושלמת

הזמן עוד היום נסיעת מבחן מקיפה והתרשם בעצמך מחווית הנהיגה המושלמת של סדרה 5 החדשה.
תל אביב: מרכזי 03-6899000 טוב-גל 5468008-03 ירושלים: ניר גד 6733888-02 חיפה: אדרת 8411744-04 נצרת: סאלם 6570829-04

MP122

משיקים מכוניות אספנות

כתב: זמי לוי

סטודיבקר לארק 1962



צילם: דרור וטרשטיין

ביום שישי 2.7.2004, במעמד מרשים שבו נכחו יותר מ-30 רכבי אספנות של חברי "מועדון החמש", חגג סניף הצפון של המועדון השקת סטודיבקר לארק 1962 של אמון ורטהיים. המכונית, יד שנייה, נמצאת בבעלות אותה המשפחה כבר יותר מעשר שנים ולדברי אמון אחרי שנסעה למעלה מחצי מיליון קילומטרים הגיע הזמן להעניק לה טיפול מפנק במיוחד.

המרכב פורק מהשלדה, כל מכלולי הרכב עברו תהליך ממושך של שיפוץ מהיסוד, ובסופו של הפרויקט נצבעה המכונית בירוק, במקום האדום בו התהדרה לפני (לסקרנים מומלץ לדפדף אל עמוד 97 ב"אלבום העשור" של "מועדון החמש").

עכשיו, המכונית המסמלת את פאר תעשיית הרכב הישראלית של שנות ה-60 במאה שעברה, שהיא הסטודיבקר לארק הורכבה במפעלי קייזר-אילון, בבעלות אפרים אילון, תשוב לשרת בנאמנות את משפחת ורטהיים כרכב שני, ואולי שלישי, המיועד בעיקר לנסיעות ולאירועים מיוחדים.



צילם: דרור וטרשטיין



צילם: ליאור ברוך, קלאסיק קאר

פיאט טופולינו 1943

ביום שישי 9.7.2004, באירוע ההשקה החמישי השנה, במקום המפגש הקבוע של "מועדון החמש" ב"קופי-טורגו" באוניברסיטת תל אביב, המתינה מכוסה מהצמיגים ועד הטפחות פיאט טופולינו קבריו 1943 של דידי לין. לצידה, כאילו היו משמר כבוד, עמדו "אחיות" ו"בנות דודה" של הטופולינו: פיאט 850 קבריו, פיאט 124, פיאט 1100 ו-1300 וטופולינו אדומה.

ייצור הטופולינו 500, שפירוש שמו 'עכבר קטן', החל בשנת 1936 ונמשך עד שנת 1955. במרוצת 19 שנות הייצור ירדו לכביש, במובן הכי חיובי של הביטוי, כמעט חצי מיליון מכוניות, 120,000 מהן בשנים 1948-1936 "אחיות" אמיתיות של הטופולינו של דידי לין.

טקס ההשקה נוהל על ידי נחום קדמיאל, יו"ר "מועדון החמש" ובהשתתפות ד"ר לוציו איזו, נספח התרבות בשגרירות איטליה בישראל ויקי אנוך, מנכ"ל סמל"ת, יבואני פיאט, לנצ"ה ואלפא רומיאו בישראל.

ואז הוסר הכיסוי, השמפנייה נשפכה רחוק מהצבע החדש ומי שלא ראה שיפוץ של דידי לין לא ראה שיפוץ מושלם מימיו, אם לשאול ביטוי משמח ממחוזות אחרים.



VOLVO
for life

סדנה לפיתוח היצירתיות



BBDO/אמריקא

VOLVO NEW S40 הביטחון שלך

"כדי להיות צעיר עליך להיות מאוהב עד שיגעון" אמר פעם צ'רלי צפלין וקלע בדיוק אל מה שמאפיין אנשים כמוך, אנשים שהגיעו רחוק בגיל צעיר. התשוקה, האמביציה, היצירתיות, השילוב של בגרות שקולה עם רוח צעירה, אנרגטית ופורצת מסגרות. עכשיו מגיע לך ליהנות סוף סוף מפירות ההצלחה עם מכונית שבנויה כמוך. אז תפרגן לעצמך את VOLVO NEW S40. כשתנהג באחד מדגמי 2005 עם עיצוב חדשני ספורטיבי ודינאמי ופאנל צף יחיד מסוגו, יהיה לך קשה מאוד לא להרגיש מאוהב.

2 **V**
טנייד **אין**
שנתיים **אחריות**

"מאיר" חברה למכוניות ומשאיות בע"מ • סניף תל-אביב: יצחק שדה 17, טל. 03-6255600 • סניף ירושלים: פייר קניג 38, א.ת. תלפיות, טל. 02-6799977 • סניף חיפה: דרך יפן 137 א', טל. 04-8514110 • מוסך ארז, רח' האשליג מפרץ חיפה טל. 04-8410345 • נצרת: ג'וניקאר - דרך עפולה נצרת, טל. 04-6556966 • כפר-סבא סוכנות השרון, התע"ש 14 אזוה"ת כ"ס טל. 09-7666606 • סוכנות רכב ראשניצ, סחרוב 6, אזוה"ת חדש ראשניצ טל. 03-9613039 • אשדוד: סוכנות אשדוד, הבונים 9, אשדוד טל. 08-8523440/4 • באר שבע אב. שרותי רכב טל. 6278235 • טרייד אין/אוטונטר, הפטיש 6 נס-ציונה, 08-9302240 • טלרז

מוקד volvo for life - 4044* מכל טלפון סלולרי, 24 שעות ביממה • www.volvocars.co.il • התמונה להמחשה בלבד • פרטים באולמות התצוגה

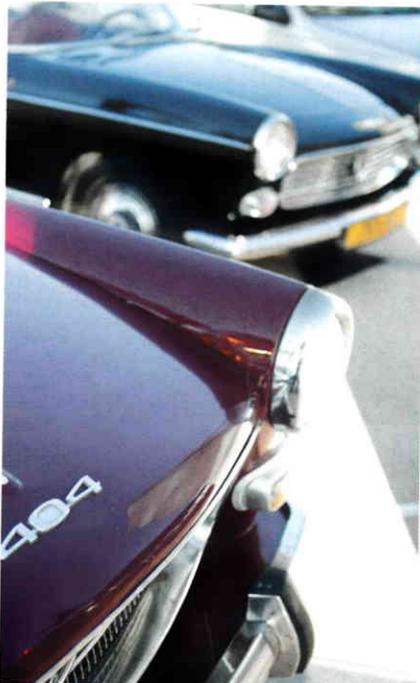
פיג'ו 407



באירוע מאורגן באוניברסיטת תל אביב השיקה חברת "דוד לובינסקי", יבואנית דגמי פיג'ו בישראל את דגם פיג'ו 407 החדש של היצרן הצרפתי הוותיק.

ה-407 היא המכונית השביעית בסדרה 400 של פיג'ו, סדרה שהחלה בשנת 1934 עם דגם 401, המשיכה עם דגם 402 שבין השנים 1935-1942 ייוצרו ממנו כ-75,000 מכוניות וקפצה מדרגה עם דגם ה-403 (1955-1965) שעיצב פינינפארין ושבמבט לאחור מסמן את הפריצה הגדולה של פיג'ו לשוק הישראלי. דגם ה-404 שבא בעקבותיו (1960-1980) היה בשנות ה-70 הלהיט המבוקש ביותר על כבישי ישראל. דגמי ה-405 (1987-2002) וה-406 (1995-2004) המודרניים מוכרים לכל מכבישי הארץ.

גם בפיג'ו מודעים ומכבדים את המורשת המוטורית ולאירוע ההשקה בתל אביב הוזמנו גם ה"אחים" הוותיקים הרבה יותר של דגם ה-407 שאך זה נולד, דגמי ה-403 ו-404 (סלון, קופה וקברילוט).



מרצדס 2005



שילוב דוגות 1: מרצדס 250SE, 1967 ומרצדס 2005, CLK Cabrio



חברת "כלמוביל" יבואנית דגמי מרצדס בישראל ערכה השקה חגיגית של דגמי 2005 באולם התצוגה של החברה בתל אביב. הדגמים שהוצגו, ביניהם המנהלים בתצורת המירוץ S-55AMG, יהיו רכבי אספנות רק בשנת 2035.

אבל, למרבה השמחה, במרצדס מודעים מאוד למורשת המוטורית שלהם, שגרמה במרוצת השנים למרילין מונרו, סופיה לורן, מיי ווסט, פיטר סלרס, קלארק גיבל ולרבים אחרים לנהוג ולנסוע במכוניות מרצדס.

אף שאפשר להבין למה לא הגיעו כל המכובדים האלה לאירוע בתל אביב הרי מי שהוזמנו לשם, וגם זכו להרבה כבוד, היו דגמי מרצדס היסטוריים של היצרן הגרמני הנמצאים בבעלותם של חברי "מועדון החמש" והוכיחו, הלכה למעשה, שאגדת המותג מרצדס לא נגמרת.



שילוב דורות 2: מרצדס 280SL, 1969 ומרצדס 2005 CLK Cabrio

"העבר הוא הנביא הטוב ביותר של העתיד"

ג'ון שרמאן



סיטרואן DS, 1955-1975, הרכב שהוכרז כ"מוצר המאה" בתחרות העיצוב העולמית. השאיר מאחוריו מוצרים בינלאומיים מוכרים כגון: מחשב המקינטוש של "אפל", מסוס הבואינג 747, רכב הנחיתה החללי ועוד רבים אחרים.

דמיטרי גולדימן



CITROËN

יש בה משהו שאין בשום אוטו אחר.

ווספה ואמנות



זהו לב ליבו של הפטנט, המנוע יושב ישירות על הגלגל וציר המנוע הוא גם ציר הגלגל ובפעם הראשונה שתיבת ההילוכים התמקמה בנוחות על הכידון. הווספה היא אייקון תרבותי, סמל של העיצוב האיטלקי הנקי, מייצגת נאמנה של רוח החופש שנשבה בשנות השישים. ולכן לא פלא שבעשר השנים הראשונות יוצרו כמיליון ווספות ויותר מ-15 מיליון (!) בששים השנים שחלפו מאז נולדה.



גם אפרים אילין, אבי תעשיית הרכב בישראל, הכיר בפוטנציאל הגדול של כלי תחבורה כל כך יעיל וזול.

באמצע שנות החמישים של המאה שעברה החל לייבא חלקים ולהרכיב ווספות "ישראליות" במפעל בצפת. אבל הניסיון הזה, בגלל סיבות שונות, לא החזיק מעמד שנים ארוכות מדי. מאז שנת 1966



ווספה 150, 1962 של בועז דגן

ב-9 ביוני, אחרי כשלושה שבועות, ננעלה במוזיאון לאמנות ישראלית ברמת גן תערוכה שהוקדשה כל כולה, האמינו או לא, לווספה. התערוכה התקיימה במסגרת אירועי "פורום ישראל איטליה לעיצוב" בחסות שגרירות איטליה בישראל, המכון האיטלקי לתרבות, בית הספר הגבוה "שנקר" וחברת "עופר אבנר" יבואני ווספה לישראל.



Vespa



ועד היום מייבאת "עופר אבנר" ווספות לישראל.

בתערוכה הוצגו שש ווספות היסטוריות, חמש "רגילות" ואחת עם סירה מהשנים 1955-1965, ולידן שתי ווספות חדשות משנת המודל 2004.

קירות האולם עוטרו בסדרת כרזות היסטוריות של ווספה ובתשימים מקוריים ומסמכים היסטוריים הקשורים ברישום הפטנט מה-23.4.1946.



הווספה, שמזמן הפכה לאייקון תרבות איטלקי ובינלאומי והייתה הלכה למעשה למיתולוגיה מוטורית, יוצרה לראשונה בשנת 1946, מיד עם תום מלחמת העולם השנייה. המפעל של משפחת פיאג'ו בטוסקנה עסק בשנות המלחמה בייצור של חלקים למטוסי קרב ולספינות מלחמה וספג הפצצות אוויריות של מטוסי בנות הברית. אז החליטו אנריקה פיאג'ו, בנו של המייסד, והמהנדס קורדינו ד'אסקניו לשנות כיוון ולייצר כלי תחבורה דו-גלגלי חדשני, יעיל וזול. אמרו ועשו. רשמו פטנט והווספה באה לעולם. את השם העניק לה רינדלו פיאג'ו, אבי המשפחה שפשוט התלהב וצעק: "זה נראה כמו צרעה!". הפירוש המילולי של ווספה באיטלקית, כבר כמעט מיותר לציין, הוא צרעה. הווספה היא הרבה יותר מכלי תחבורה דו-גלגלי שבו בפעם הראשונה,

תוצרת: דגם, אביזרים



5 יחידות בהיסטוריה



www.umi.co.il

גאוקה מביא GM

ראלי לונדון-ירושלים

ראלי לונדון-ירושלים, המארגן אחת לשנתיים על ידי הקרן הקיימת לישראל, כבר היה למסורת. בחודש מאי 2004 יצא הראלי מלונדון והגיע לירושלים בפעם החמישית. הכל התחיל בשנת 1996 והגיע לשיא בשנת 1998 בחגיגות היובל למדינת ישראל. אז יצאה שיירה גדולה של מכוניות עתיקות מלונדון, חצתה את צרפת, איטליה, יוון ומקפריסין הגיעה לישראל.



השנה, בראלי החמישי, גמעו המשתתפים כ-4,300 קילומטרים במשך שבועיים ימים בתחומי ספרד, צרפת, מונקו, איטליה, שווייץ ויוון וקפריסין. לישראל הגיעו מקפריסין בדרך האוויר ב-14.5.2004 וחמישה ימים אחר כך, אחרי שהספיקו לחרוש את כבישי ישראל ולבקר באילת, אופקים, קיסריה, הכרמל, החרמון וירושלים, כבר העמיסו את המכוניות למכולות בנמל אשדוד וחזרו הביתה ללונדון בטיסה.

21 מכוניות נרשמו השנה לראלי, ומתוכן רק ארבע מכוניות בעלות ייחוס היסטורי: יגואר מסדרת XK שנת 1960, אוסטין הילי שנת 1963, יגואר E-TYPE משנת 1970 ורובר P5 משנת 1973. בין 17 המכוניות האחרות בלטו דגמים מושכי תשומת לב שלא כל יום, וגם לא



צילם: אורן כהן

כל שנה, רואים בכבישי הארץ כמו פרארי 360 מודנה ספיידר, פרארי 550 מרנלו, פורשה קררה, ב.מ.וו Z8, פורד מוסטנג קוברא ועוד. לצד ההרפתקה המוטורית וטיול הכיף שחוצה את אירופה יש לראלי גם "מטרה טובה". הראלי הוא מנוף לגיוס כספים עבור הקרן הקיימת לישראל והשנה גויסו כ-2 מיליון שקלים לטובת הקמתו של כפר נוער שנועד לסייע לילדים מוגבלים בגופם ובנפשם (בשיתוף עמותת על"ה) במועצה אזורית מרחבים, באזור אופקים, שבנגב.

ושאלה גדולה אחת נשארת כבר מספר שנים פתוחה: מדוע לא מוכנים מארגני הראלי ומשתתפיו לשיתוף פעולה עם מועדון החמש המקומי ולשילובן של שכיות חמדה מוטוריות מקומיות, לפחות בקטע הישראלי, במסגרת השיירה המטיילת?



צילם: אורן כהן

**"אותם שינויים, עשו את ה-156 המחודשת
למכונית טובה יותר לנהיגה... והטובה בקבוצתה"**
מגזין אוטו 02/2004

Beauty Is Not Enough



חדשה בתנועה - מנוע 2.0L JTS
עם הורקת דלק ישירה 165 כ"ס
דינ/אוטומטי (SELESPEED) ומנוע
2.5L V6 עם 192 כ"ס דינ/אוטומטי.

חדשה בפנים - עיצוב חדשני ואלגנטי
ואבזור מפנק שרק הקידמה הטכנולוגית
יכולה להעניק - בקרת אקלים ממוצלת,
בקרת שיוט, ABS, EBD, ASR, 6 כריות
אוויר ועוד...

חדשה בחוץ - עיצוב שמבטא כל כך
טוב את הקשר ההדוק בין ספורטיביות
לאלגנטיות באלפא רומיאו.

למה אלפא רומיאו



New Alfa 156



אלפא 156 החדשה

יבואן: סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ. יבואני פיאט, לנצ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 565555-03

הרנו 16 בת 40



כתב וצילם: יובל ששון

במכוניות סדרתיות), אור לתא המנוע ולתא המטען ועוד. בשנת 1969 הוצג גיר אוטומטי חשמלי מבוקר על ידי מחשב שלמרבח הצער נטה להיתקע בהילוך DRIVE. בעלי רנו 16 רבים שילמו את מיטב כספם על שיפוץ מיותר של הגיר בשעה שהתקלה ה"נוראה" הזאת הייתה פשוט פיוז שרוף. שנה אחר כך, ב-1970, נעשתה לרנו 16 מתיחת פנים קלה ושמות הגרסאות הוחלפו ל-L, TL, TS. בסתיו 1973, לקראת שנת המודל 1974, הוצגה גרסת TX. הרנו 16 האולטימטיבית באה לעולם. לדגם TX מנוע בנפח 1647 סמ"ק, 93 כוחות סוס ותיבה עם חמישה הילוכים. וגם אוסף מכוונד של תוספות ופיוניקים: חלונות חשמליים מקדימה, אפשרות למזגן, פנסי חזית כפולים, מגב לשמשה האחורית, נעילה מרכזית, חישובי צמיגים של גורדיני ועוד.

בחזרה לאלזאס

הרנו 16 הישנה ביותר שהגיעה למפגש האירופאי במלאת 40 שנה לדגם מתהדרת במספר שלדה 12. במילים אחרות, זאת המכונית ה-12 שירדה מפס הייצור במפעל שנבנה במיוחד בשביל ייצור הרנו 16 בסנדוביל, ליד לה האבר, בנורמנדי שבצרפת. המכונית ההיסטורית משופצת, משוחזרת לפרטי פרטים ונמצאת עד היום בשימוש יום יומי על ידי בעליה. הרנו 16 הצעירות ביותר היו מסוף 1979, ממש רגע לפני הפסקת הייצור. 

הרנו 16 שלי

הרנו 16 שלי היא משנת 1974, דגם TS אוטומטית. הרכב הוא יד ראשונה במשפחה, נמצא אצלי למעלה מעשור ועד לאחרונה שימש אותי כרכב ליום יום. בסוף 2002 שיפצתי את המנוע אבל שאר הרכב עדיין במצבו המקורי. סבא שלי שהיה חשמלאי בניין, נהג להעמיס הרבה ציוד ולהסתובב איתו באתרי בנייה בכל הארץ. לאוטו מושבי עור רכים, מתלים נמוכים מעט, לוח שעונים יפה ושלם ובו חמישה שעונים עגולים, הגה רך ורדיו פיילוט מקורי שעובד רק בתדרי AM.

מאז השיפוץ הרנו שלי שועטת בכבישי הארץ כאילו הייתה חדשה ובשבתות אני משתדל שתשמש אותנו לטיולים המשפחתיים. היא מגהצת את הכביש, מגיעה למהירויות החוקיות בלי להתאמץ ולא מתחממת בכל מצב, כולל בעליות להרי ירושלים. סבתא שלי, שהיא היום כבר בת 91, שמחה תמיד לנסוע ברנו 16 שבגיל 30, לא ממש מראה סימני הזדקנות.

בשבת אביבית אחת, בסוף חודש מאי 2004, התעוררו תושבי אלזאס שבצרפת, יצאו לרחובות, שפשפו את העיניים והביטו במחזה המוזר שנגלה לעיניהם. 110 מכוניות רנו 16, מכול רחבי אירופה, התקבצו לחוג יום הולדת 40 לדגם המהפכני הזה. כמעט כל המכוניות כמעט הגיעו לאלזאס בנסיעה: מאנגליה וסקוטלנד שמעבר לתעלה במעבר, משבדיה הרחוקה שבצפון ומרומניה שבמזרח.

קצת היסטוריה

ייצור הרנו 16 החל בדצמבר 1964, בינואר 1965 הושקה המכונית באירוע רב רושם בריבירה הצרפתית והמכירות החלו באביב של אותה השנה. באותן השנים התחרתה רנו, בעיקר בשוק הצרפתי המקומי, בדגמים המאוד מוצלחים של פיג'ו וסיטרואן, ה-404 וה-DS בהתאמה, ולכן נאלצו ברנו לזנוח את הדגמים המיושנים, כמו קטר-שבו, דופין, רנו 8 ורנו 10, ולמצוא רעיון חדש.

התוצאה הייתה מכונית משפחתית ראשונה בתצורת חמש דלתות (האצ'בק) שהביאה עימה, נוסף על החדשנות בעיצוב, מספר רב של חידושים שלא היו מקובלים עד אז במכוניות סדרתיות וביניהם: הנעה קדמית, מנוע בנפח 1470 סמ"ק עם בלוק אלומיניום, 59 כוחות סוס, מתלים נפרדים ועצמאיים, סדור גלגלים לא סימטרי (המרחק בין הגלגלים בצד ימין קצר מהמרחק של הגלגלים בצד שמאל בשבעה סנטימטרים), אלטרנאטור, מאוורר חשמלי לרדיאטור המופעל על ידי תרמוסטט, מערכת קירור מנוע אטומה, מושבים מתקפלים ועוד.

16 שנות ייצור

ייצור המכונית שהחל, כאמור לעיל, בסוף שנת 1964 נמשך ברציפות עד ינואר 1980 ו"הוליד" קצת פחות משני מיליון מכוניות בגרסאות שונות. 1,845,959 למען הדיוק ההיסטורי. הגרסאות הראשונות היו L, GL, ו-GLS שנבדלו ביניהן ברמת הגימור בלבד. ב-1968 באה לעולם גרסת TS, ספורט-סלון, שהציעה מנוע בנפח 1565 סמ"ק, 83 כוחות סוס, מושבי עור, לוח שעונים מפואר (שלא היה מקובל אז





1974



1983



1991



1997

דבילינג DDB



אותה אגדה, סיפור חדש.

אז מה הופך את הגולף לכוז אגדה? אולי זו היכולת שלה לפרוץ דרכים חדשות ולהפתיע אותך בכל פעם מחדש: עם מבחר מנועי בנזין FSI עוצמתיים וחסכוניים במיוחד, תיבת טיפטרוניק אוטומטית 6 הילוכים והגה סרבוטרוניק ייחודי בעל גמישות משתנה. ייתכן שזו היכולת שלה לרגש אותך עם יותר מרחב, נוחות ואבזור מפנק. אולי זו הרגשת הביטחון שהגולף החדשה מעניקה לך הודות למערכות הבטיחות המתקדמות שלה. ואולי זה בכלל משהו שלא ניתן להגדיר במילים כבר 30 שנה, כמו למשל החיוך שעולה על פניך, בכל פעם שאתה נוהג בה.

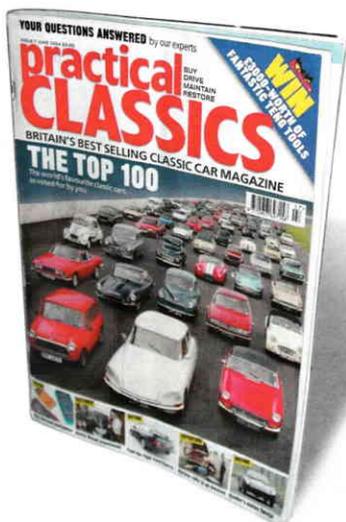


The new Golf

www.vw.co.il

הגולף החדשה 2005 עכשיו באולמות התצוגה: 1.6L FSI 102 כ"ס, 1.6L FSI 115 כ"ס, 2.0L FSI 150 כ"ס, 2.0L SDI 75 כ"ס, 1.9L TDI 105 כ"ס, 2.0L TDI 140 כ"ס. היבואן: צ'מפיון מוטורס (ישראל) בע"מ. אולמות תצוגה ראשיים: מרכז פולקסווגן, בני ברק טל' 03-5775222. בת-ים צ'מפיון מוטורס בת-ים, טל' 03-5532859. חיפה צ'מפיון מוטורס צפון, טל' 04-8135700. ירושלים צ'מפיון מוטורס ירושלים, טל' 02-5655555. סוכנויות: אשדוד טל נוע, טל' 08-8560602. אשקלון אלירז שרותי רכב בע"מ, טל' 08-6722171. באר-טוביה י.ב. רכב דרום טל' 08-8501267. באר שבע ריטס בע"מ, טל' 08-6900111. בקה אל גרביה רכב עירון, טל' 04-6384585. הוד השרון סידון בע"מ, טל' 09-7401074. חדרה קליל, טל' 04-6322987. חולון השחר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 03-5504501. חיפה רכב עוז בע"מ, טל' 04-8676333. נצרת מוסך הצפון ג'ורג' והנרי דור, טל' 1-800-333-888. רכב נצרת בע"מ אסעד ורמזי יונס, טל' 04-6561555. נתניה מוסך העוגן בע"מ, טל' 09-8323358. פתח תקוה הקר את מסלטון טל' 03-9309037. קרית ביאליק סוכנות שליון ישראל ובניו, טל' 04-8761438. קרית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-6944311. ראשון לציון קלדס בע"מ, טל' 03-9666778. רחובות רכב הנגב בע"מ, טל' 08-9416223. רעננה ג.ג.ג בע"מ, טל' 09-7435706. ישיב 09-7449777. ת"א-יפו פליקס בע"מ, טל' 03-5373535.

50 קלאסיות שהבריטים אוהבים



המגזין הבריטי "פרקטיקל קלאסיקס" שאל את קוראיו מהי מכונית האספנות שהם הכי אוהבים? רשימת 50 מכוניות האספנות האהובות ביותר מגלה שאין חדש תחת השמש ושהבריטים מעדיפים בריטיות, מכוניות בריטיות

תרגם והביא לדפוס: איל פלד

47 יגואר XK120/140/150

עוד אגדה מבית היוצר של יגואר. בין השנים 1948-1961 הייתה הסדרה היפהייה של מכוניות ה־XK חלומו המוטורי הרטוב של כל בן תשחורת בר־דעת.

46 אוסטין A30/A35

מאז שהוצגו בתערוכת המוטורית של 1952 הפכו המכוניות הצנועות האלה לחביבות והגיעו למעמד של "כמעט אגדה".

45 פורד אנגליה

הדגם נולד בשנת 1959 ולמרות עיצוב יוצא דופן ובעל זוויות מחודדות דכה לאהדה בשוק הבריטי השמרני.



פורד אנגליה 1962 של שלומי יצחקי

50 רנו 4

כשמונה מיליון רנו 4 יוצרו בין השנים 1961-1992 והפכו את המכונית הקטנה לאחד הדגמים הפופולאריים ביותר.

49 אופל מנטה סדרה A

המראה המצודד הפך את הדגם לקופה הנפוצה ביותר מתוצרת גרמניה. המנוע התעצם במרוצת השנים עד לגפח 2.2 ליטרים.

48 אוסטין הילי ספרייט

למרות מנוע קטנטן, רק 948 סמ"ק, נמכרו כ־50,000 מכוניות בשלוש השנים הראשונות של הדגם שזכה לכינוי "Frogeye", עיני צפרדע, בזכות מיקום הפנסים הקדמיים.



רגע לפני שמתבוננים ברשימת מכוניות האספנות האהובות ביותר אין ברירה אלא להזכיר ולזכור שמדובר במשאל קוראים של הירחון הבריטי "פרקטיקל קלאסיקס" (Practical Classics). הם, מן הסתם, נטו להצביע עבור מכוניות הנמצאות בבעלותם או מכוניות שבהן גדלו ושאותן הכירו מתקופת הילדות והנעורים. והמכוניות האלה, רובן ככולן, היו מן הסתם פאר היצירה של המורשת המוטורית הבריטית. אחרת אין שום דרך להבין איך נעדרות מן הרשימה כמעט לחלוטין מכוניות אמריקאיות ואיך מכוניות מופלאות אחרות, בעיקר של יצרנים שאינם בריטיים, נדחקו לתחתית הרשימה שמכילה, בפרסום המקורי 100 מכוניות אהובות: רולס רויס (מקום 100) אודי קוואטרו (מקום 94), MGA (93), פורשה 924 (86) פורד מוסטנג (78), אלפא רומיאו ג'וליה קופה (73), פולקסווגן גולף MK1 (67), לנצ'יה פולביה (64), רנו 5 (58), וולוו 544 (54) ופיג'ו 205GTI (53). טעמים המקומי מאוד של הבוחרים הבריטיים בולט עוד יותר כשקוראים ומתבוננים ברשימת 10 המקומות הראשונים, "עשר הגדולות", שרק אחת מהן, הסיטרואן DS, אינה מכונית בריטית.

44 וולוו אמאזון

הוולוו של כל הזמנים. דגם שנוסע ונוסע וממשיך לנסוע ללא מגבלות גיל ומקום. מנוע B20 אמין שפיתח שרירים מ-60 ל-118 סוסים בין השנים 1956-1969.



וולוו אמאזון 1968 של יגאל עזרא

43 לנדורבר דיפנדר

איזה? כולם. סדרה 1 בין השנים 1948-1958, סדרה 2 בין השנים 1958-1971 ואפילו הדגמים ה"מודרניים" משנת 1983 ואילך. ל"דיפנדר" תמיד אופי וצורה ייחודיים.

42 טריומף TR3

עם מנוע ארבעה צילינדרים, 2,138 סמ"ק ו-100 סוסים ועיצוב מרשים הפך ה-TR3 לדגם בסיסי, מהיר וזול. ה-TR3A היה להיט בארצות הברית והולך את טריומף לשנים של הצלחות.



טריומף TR3A 1958 של איל פלד

41 פיאט X1/9

המכונית האיטלקית שאפשרה להמונים להיות בעלים של מכונית ספורט עם מנוע אמצעי. הייצור בין השנים 1972-1989 הניב מכירות רחבות היקף.

40 א.מ. ג'י. מגנט

קשה לראות גריל של MG על מכונית "מרובעת" כל כך. ככל הנראה רק הבריטים יכולים לבחור דגם "אפור" כל כך למכונית אספנות אהובה כל כך.

39 טריומף הראלד

הבריטים מתלהבים מהדגם הזה, היורש של טריומף סטנדרט 10, הנחשב פשוט, זול וכיפי מחד גיסא ומלא אופי וחוץ, הודות לעיצוב מבית היוצר של מיצ'לוטי, מאידך גיסא.



38 לוטוס ELAN

הלוטוס הראשונה, אחרי דגם ELITE הפחות המוצלח, שנראתה והתנהגה כמו מכונית אמיתית. 11 שנים של ייצור למכונית הנחשבת ל"אמא הרוחנית" של סדרת ה-MX5.



37 פורד קונסול קפרי

בין השנים 1961-1964 נמכרו 18,716 יחידות מדגם הקופה של פורד קונסול קלאסיק האמריקאי, מה שהופך אותו ל"פורד" בעל חיי הייצור הקצרים ביותר (אחרי הקונסול הקלאסיק).

36 ווקסהול ויקטור

הווקסהול ויקטור הגיע ב-1957 מדטרויט לאנגליה עם גודל ועוצמה אמריקאיים: שמשה קידמית פנורמית, פגושים עבים והרבה ניקל.

35 סאאב 95/96

מספינות הדגל של היצרן השבדי שהביא חידושים והמצאות במנועי הדגם בכלל ובתיבות ההילוכים שלו בפרט במרוצת 21 שנות ייצור מ-1959 עד 1980.

34 טריומף TR4

מיצ'לוטי מרבע את הקווים המעוגלים של ה-TR3 ובמשך 6 שנות ייצור, החל ב-1961,

נמכרות כמעט 70,000 מכונית בקו ההצלחה של סדרת ה-TR.

33 סיטרואן טרקסיון

הטרקסיון, שבא לעולם ב-1934, הנציח את שאיפתו של אנדרה סיטרואן להיזכר כחלוץ ומחדש מוטורי. 4 על 4, בלמים הידראוליים ושלד מונוקוקי הם רק חלק מהתכונות המהפכניות של הדגם.



32 פולקסווגן TYPE 2

המיניבוס האהוב נולד ב-1950 ועד שנת 1967 התהדר בשמשה קידמית חצוייה. דלתות הזזה בדפנות הן עוד מאפיין של "הרכב הרשמי" של ההיפים וילדי הפרחים של שנות ה-60, שהיה נפוץ במיוחד בקליפורניה.

31 אופל מנטה סדרה

בחירה קצת תמוהה בהתחשב בעובדה שהדגם יוצר בין השנים 1975-1988 ועדיין לא יכול להתהדר במעמד של "רכב אספנות". דווקא הבריטים לא מגלים קצת סבלנות...

30 טריומף GT6

בן כלאיים "טריומפי" של ממש. שלדה של ספיטפיר, מנוע של ויטס ותיבת הילוכים של הראלד מרכיבים בשלוש בדרות בין השנים 1966-1973 את התשובה הטריומפית ל-MGB GT.

29 פורד קפרי MK2/3

גרסת הצ'בק מעוצבת ואוורודינמית, עם אופציה של גג ויניל, הופכים את הדגמים האלה למכונית קופה אגרסיבית שפנתה בעיקר לפלח השוק הגברי.

28 ריילי RM

המכונית הבריטית החדשה לגמרי הראשונה אחרי מלחמת העולם השנייה. מיד עם צאתה לשוק ב-1946 הפכה למכונית המשטרה הנחשקת (והמהירה) ביותר.



16 טריומף דולומיט

בשביל הבריטים המכונית הזאת מייצגת איכות, נוחות, שימושיות, עיצוב וגימור מקופדים. לא חייבים להסכים אבל ברור למה הם בחרו בה גבוה כל כך בדירוג.

15 טריומף ספיטפייר

הזריזות והעוקצנות שמייחסים לספיטפייר עשו אותה, בכל 18 שנות ייצורה מ-1962 עד 1980, לאחת ממכוניות הספורט הבריטיות האהובות ביותר.



14 פורד קפרי MK1

מגוון הדגמים (מ-1,300 סמ"ק צנוע עד 3,000 סמ"ק פראי) ואינסוף אפשרויות ותוספות לבחירת הבעלים מישמים את סיסמת הפרסום שליוותה את הדגם: "המכונית שתמיד הבטחת לעצמך".



13 רובר P5

עיצוב פנים יוקרתי, חיצוניות מכובדת ומנוע (V8) חזק עשו את הרובר P5 למכונית הנחשקת על ידי שרי הממשלה הבריטית שרצו להרשים את סביבתם על ידי שילוב של מסורת וקשיחות.

של 2,498 סמ"ק, 150 כוחות סוס (ורק 124 משנת הייצור 1972) ועידון עיצובי לעומת ה-TR4.

21 פולקסווגן חיפושית

יותר מ-20 מיליון (!!!) חיפושיות ייוצרו ונמכרו בכול רחבי העולם בין השנים 1945-2003. החיפושית היא אייקון תרבותי והסיבה העיקרית לכך שפולקסווגן הייתה לענק בין-לאומי.



חיפושית 1973 של דרוו ליבוביץ'

20 רובר SD1

מכונית סופר-סלון בת 5 דלתות עם מראה אלה 'פראידייטונה' ומנוע V8 אימתני שייצורה היה רצוף תקלות והפסקות ב"אדיבות" השביתות הגדולות של שנות ה-70 במפעלי לילנד באנגליה.

19 אוסטין הילי 3000

ששה צילינדרים ו-3,000 סמ"ק מזינים את המתכון ה"רגיל" של האוסטין הילי ומעניקים כוח עמידות ועיצוב מסוגן. "מכונית של גברים".



18 סקודה אסטל

כל מי שלא הרים גבה - שיקום. למצוא סקודה ב-20 הגדולות ועוד "סתם" סקודה שיוצרה בין השנים 1976-1990 ולא את הסקודה אוקטביה המסוגנת של שנות ה-50. נו, באמת...

17 סטרואן 2CV

מספרים שפייר בולנגר, אבי הדה-שבו, תיאר אותה כ"מטרייה על ארבעה גלגלים" ואחרים אמרו שמדובר ב"גאונות הנדסית של חוסר כל". כך או כך מדובר בקלאסית אמיתית.

27 יגואר XJ6/12

יגואר השיקה את הדגם XJ6 בשנת 1968 ומיד בן לילה היה ללהיט, בעיקר עם מנוע בנפח 4.2 ליטר. הדגם XJ12 שהושק ב-1972 זכה באנגליה בתואר "מכונית השנה" ב-1973.

26 פורד גרנדה

אין שום סיבה נראית לעין מדוע הדגם הגדול וה"אפור" הזה זוכה למיקום גבוה ומכובד כל כך בטבלת מכוניות האספנות האהובות. לבריטים פתרונים.

25 פורד אסקורט

היורשת של ה"אנגליה" שהייתה מיד עם לידתה להיט היסטרי ופופולארי שהנפיק יותר מ-2 מיליון (!) מכוניות. יש לה, לטוב ולרע, שיק עצובי של שנות ה-70. הורכבה גם בישראל.



פורד אסקורט 1972 של עמרי רחמימוב

24 א.מ.ג. מידג'ט

"הננס" של MG בא לעולם בשנת 1962 עם מנוע 948 סמ"ק והתעצם מהר מאוד למנועים של 1,098 (סדרה 2), 1,275 (סדרה 3) ו-1,500 (סדרה 4 ב-1974) סמ"ק.



MG מידג'ט 1977 של אלון בר

23 פורשה 911

בפרנקפורט, אי שם בשנת 1963, באה ה-911 לעולם. המעצב הוא בוצי פורשה, בנו הבכור של פרי פורשה, ולדגם ה-356 קם יורש שחי, בועט ונוסע (כלומר, טס) כבר למעלה מ-40 שנה.

22 טריומף TR6

עוד סיפור הצלחה מבית טריומף: 94,619 יחידות נמכרות עם מנוע הזרקת דלק בנפח

3 MGB

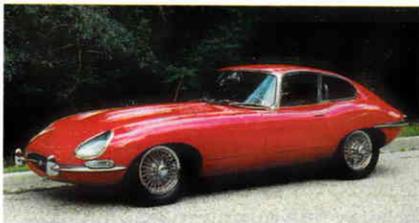
כשה-MGB האחרונה ירדה מפס הייצור ב-1980, אחרי 18 שנות ייצור שהחלו ב-1962 (שנת מודל 1963), התברר שלמעלה מחצי מיליון בני אדם קיבלו מפתחות ל-MGB חדשה. מי שבחר בגרסת הפתוחה וגם מי שבחר בגרסת ה-GT נהנו ממכונית הספורט הקלאסית הבריטית בהא הידיעה.



MGB 1963 ש/י יוקי יוקי

2 יגואר E-TYPE

אפילו שקשה, ואולי אף בלתי אפשרי, להוכיח זאת אבל ה-E-TYPE של יגואר היא ככל הנראה המכונית שהבריטים חשקו בה יותר מכל מכונית אחרת. המכונית הפציעה לעולם בתערוכת הרכב של ג'נבה ב-1961 ושינתה את כל המושגים שהיו מוכרים עד אותו היום.



1 מוריס מיינור

המוריס מיינור צרובה חזק בזיכרון הקולקטיבי הבריטי ולכן הבחירה בה אינה צריכה, ואף אינה יכולה, להפתיע איש. עיצוב חמוד, פשוטות תפעולית, חמימות נוסטלגית ו-24 שנות ייצור מ-1948 עד 1973 מעניקים למוריס העגלגלה הרבה כבוד וגם את המקום הראשון.



השמרניים. מכונית משפחתית קלאסית שיש בה, לפי הבריטים, מספיק מקום בשביל כמה ילדים שרק אפשר לסבול בנסיעה...

7 רובר P6

הדירוג הגבוה ביותר של היצרן הבריטי הוותיק מקובנטרי, החוגג השנה ה-100 שנים להיווסדו. הייחוד הגדול של ה-P6 הוא בעובדה שכל פריט הרכב ומכלוליו הם חדשים לחלוטין במובן זה שאינם נסמכים על קווי הייצור הקודמים של P4 ו-P5.

6 טריומף סטאג

התערובת של שימושיות וספוטיביות של הסטאג הצליחה להאפיל על הטענות הרבות על אודת האמינות והאיכות של המכונית. לא בדיוק מכונית ספורט וגם לא בדיוק משפחתית פתוחה. אולי מכונית שרירים בריטית היא ההגדרה הכי קרובה למציאות.

5 סיטראן DS

המכונית הלא-בריטית היחידה בין 10 הגדולות וראוייה למיקומה לפי כל קנה מידה. השקתה של ה-DS ב-1955 המשיכה את יכולת סיטראן להביא לעולם המוטורי חדשנות שעובדת היטב ומאותו הרגע כל מה שהיו לו מנוע וגלגלים נראה מיושן וארכאי.



4 מיני

המכונית הקטנה הכי גדולה שיש. קשה להאמין אבל המיני כבר בת 45 שנה ולמרות מעמדה הקלאסי המבוסס היא נראית חלק בלתי נפרד מהנוף המוטורי גם היום (ובעיקר באיים הבריטיים). שיק עיצובי של שנות ה-60 והישג טכנולוגי לא מבוטל.



מיני 1983 של רן אניג'ר

12 יגואר MK2

יצירת מופת של תעשיית הרכב הבריטית של שנות ה-60. המנוע 3.8 ליטר עשה את הדגם למכונית הסלון המהירה של זמנה ועיצובה הפנימי הוא סימפוני של עור ועץ.



11 טריומף 2000/2500

עוד מכונית מבית היוצר של טריומף ועם נגיעות העיצוב המובחנות של מיצ'ולטי. הכוונה הייתה לייצר "יגואר" קטנה וזולה יותר והמשימה הושגה בהצלחה.

10 טריומף TR7

המכונית האחרונה מסדרת ה-TR הגיעה למקום הגבוה ביותר בדירוג מכל אחיותיה וגם מכרה יותר מכוניות מכל TR אחרת. נולדה ב-1975 עם 2 מושבים, 5 הילוכים ומנוע בנפח 2 ליטרים.

9 רליאנט סימיטר

הסימיטר נולדה בשנת 1964 כמכונית GT קופה אבל ההברקה של היצרן הגיעה ב-1968 עם הופעת ה-GTE שפירושו Grand Touring Estate: מכונית ספורט, ארבעה מושבים ותא מטען גדול. להוד מלכותה הנסיכה אן היו ב"אורווה" לא פחות מתשע סימיטרים.

8 רובר P4

הגברת הראשונה של פס הייצור של רובר בין השנים 1949-1962 זכתה לכינוי "הרובר של הדודות" בגלל המראה החסוד וביצועי המנוע



רובר P4 שנת 1954 של יוני הכהן

אחרי 107 שנים החליטו בג'נרל מוטורס להפסיק לייצר מכוניות אולדסמוביל.
בני הספל סוקר את קורותיה של החברה האמריקאית הראשונה שייצרה
מכוניות בייצור המוני ובשיטה של פס ייצור ושמוכוניותיה סימלו, לטוב ולרע,
יותר מכל את ה"מכונית האמריקאית" של המאה ה-20

כתב: בני הספל



אגדת אולדסמוביל

Olds Motor Vehicle Company והתחייב לייצר רכב "שיהיה מושלם ככל האפשר", מוטו שילווה את החברה כל חייה. בשנה הראשונה ייצרה חברת "אולדס לכלי רכב ממונעים" ארבע מכוניות. הייצור נמשך בעצלתיים בשנים האחרונות של המאה ה-19 במפעל קטן בדטרויט. אגב, זה היה המפעל הראשון בארה"ב שנבנה ויועד לייצור רכב. בשנת 1900 בנה אולדס את אב הטיפוס של המכונית הראשונה בעולם שיוצרה בייצור המוני ובשיטה של פס ייצור כאשר הרכב מובל על עגלה מתחנה לתחנה. גם בעניין זה הקדימו רנסום אולדס ודגם ה"Curved Dash" שלו את הנרי פורד ודגם "מודל T" שלו. מקור השם Curved Dash בחזית המתקלת לכוון מושב הנהג. זו הפעם הראשונה שתוכננה מכונית קלה (350 ק"ג), פשוטה וזולה (\$650) בהשוואה ל"כרכרות ללא סוסים" המסובכות והכבדות שיוצרו עד אז. המנוע בן צילינדר אחד (7 כ"ס) היה פשוט ואמין. שרשרת העבירה את הכוח לגלגלים האחוריים ואילו מוט היגוי פשוט תיקשר בין הנהג לציר הקדמי. כך הניח רנסום אולדס את היסודות לרכב האמריקאי שעתיד לכבוש את היבשת הגדולה ואת העולם כולו: פשטות, אמינות ועבירות.

בשנת הייצור הראשונה ירדו מפס הייצור כ-450 מכוניות Curved Dash. בשנת 1901, בדיוק כשאולדס החל להצליח כילתה שריפה את המפעל בדטרויט. אולדס החליט לחזור ללנסינג ולהקים שם מחדש את קו הייצור. זה המפעל בו נפחה אולדסמוביל את נשמתה באפריל השנה. בשנת 1902 נוצרו כבר 2500 מכוניות, בשנת 1903 כ-4000 מכוניות ובשנת 1904 לא פחות מ-5500 מכוניות Curved Dash. חילוקי דעות עם השותפים גרמו לכך שאולדס פרש מהחברה שהקים בשנת 1904. הוא לא התכוון להישאר מחוץ לתעשיית הרכב אולם לפי ההסכם שחתם אסור היה לו להשתמש

ר 30 באפריל 2004 היה יום עצוב לחובבי הנוסטלגיה שבינו. במפעל היסטורי בלנסינג, מישגן, התגלגלה מכונית ה"אלרו" האחרונה מפס הייצור. זה לכשעצמו לא אירוע משמעותי בהיסטוריית הרכב אלמלא ה"אלרו" האחרונה היא גם האולדסמוביל האחרונה. קשה להאמין אבל המותג הכי ותיק הקיים היום בתעשיית הרכב האמריקאית (107 שנים), המפעל שהיה הראשון לייצר מכוניות בייצור המוני ופס ייצור (כן, עוד לפני פורד) ושהביא לנו עוד דברים טובים כמו גיר אוטומטי, נעל את שעריו. באותו יום עצוב יוצרו 500 מכוניות "אלרו" במהדורה מיוחדת לאספנים. הן נצבעו בצבע אדום כהה, הוטבעו עליהן הסמל ההיסטורי של אולדסמוביל וכתובת מיוחדת וכל מכונית קיבלה מספר בסדרה ממוספרת מיוחדת לאספנים. "זאת חתיכת היסטוריה מוטורית" אמר אחד מסוכני המכירות הגדולים של GM שמיהר לקנות את מספר 499 (המכונית הלפני האחרונה בתולדות אולדסמוביל). ה"אלרו" האחרונה, שזכתה למספר 500, הובלה אחר כבוד מפס הייצור ישר למוזיאון המורשת כשבתא המנוע שלה חתומותיהם של אלפי עובדי המפעל.

שנים ראשונות

רנסום אלי אולדס (Ransom Eli Olds) נולד בשנת 1864 באוהיו. בצעירותו הוא עבר ללנסינג, מישגן שם פתח אביו בית מלאכה לתיקון מכוניות. אולדס הצעיר בילה את זמנו בבניית מנועים ובפירוקם וחלם על רכב ממונע שינוע בכוחות עצמו. לאחר ניסיון קצר, בשנת 1887, עם רכב בעל מנוע קיטור, הוא פיתח רכב עם מנוע בנזין שנוע במהירות של כ-30 קמ"ש. עשר שנים אחר כך, בשנת 1897, כבר הקים אולדס, יחד עם שותפים, את

Johnny and Lucille, Oldsmobile's singing sweethearts, invite you to rule the "Rocket" . . . to drive Oldsmobile's sensational new Super "88"!

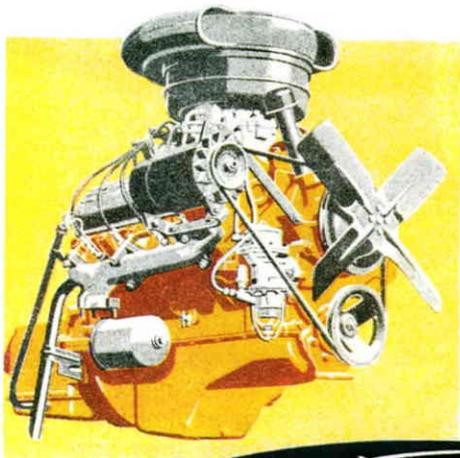


TRY 160 H.P.

"ROCKET" ACTION

...in the New Super "88"

You've got to drive it to believe it! Never before has Oldsmobile had such an exciting performance story to tell! For here is a new kind of "Rocket" Engine car—dramatically new with the flashing 160-h.p. "Rocket" . . . now paired with smooth new Hydra-Matic Super Drive! The result is performance that truly stands out even in this era of high-powered motor cars! GM Hydraulic Steering*, the Autronic-Eye*, and many other new features add to your motoring comfort and safety. Drive Oldsmobile's Super "88" . . . you'll never settle for anything else!



*Hydra-Matic Super Drive, GM Hydraulic Steering, Autronic-Eye—and white sidewall tires (when available) optional at extra cost. Equipment, accessories and trim, subject to change without notice.

A General Motors Value

"ROCKET" POWERED OLDSMOBILE

החברות היו היחידות שהציעו מנועים בסדר גודל כזה. דגם 88 המצוייד במנוע "רוקט", נחל הצלחה רבה גם במסלולי המרוצים ברחבי ארה"ב. כך למשל בשנת 1950, במרוץ דייטונה, השיג דגם 88 מהירות ממוצעת ליומיים של יותר מ-160 קמ"ש. חידוש נוסף מבית אולדסמוביל היה מיזוג האוויר שהוצע לראשונה במכוניותיה ביחד עם מעצורי כוח בשנת המודל 1953. חידושים אלה, אך בעיקר מנוע ה"רוקט", פתחו תקופה של דגמים רבי עוצמה באולדסמוביל, תקופה שנמשכה כ-20 שנה ונתנה קצת צבע למותג שיותר ויותר זוהה עם אמריקה הקשישה והאפורה.

בשנת 1948 היו אולדסמוביל וקדילק לחברות הראשונות בקונצרן GM שהציעו דגמים חדשים לגמרי, הראשונים מאז שנות השלושים. הדגם של אולדסמוביל היה יפיפה, בעל קווים "זורמים" שהושפעו ממטוסי הקרב של מלחמת העולם ונקרא "פוטוראמיק". באותן שנים היתה אולדסמוביל לשביעית במכירותיה בארה"ב כשהיא מוכרת כ-200 אלף מכוניות בשנה. ההצלחה התגברה ובשנת 1953 הגיעו מכירות המותג לשיא של 400 אלף יחידות ובשנת 1955 אולדסמוביל

בשמו כמותג. כשהקים מפעל רכב חדש הוא קרא לו "REO" - ראשי תיבות של שמו המלא: רנסום אלי אולדס. עכשיו אפשר להבין את מקור שמן של משאיות ה"ריו" המוכרות לנו כל כך. אולדס, מאבות תעשיית הרכב האמריקאית הלך לעולמו בשנת 1950.

אולדסמוביל מבית GM

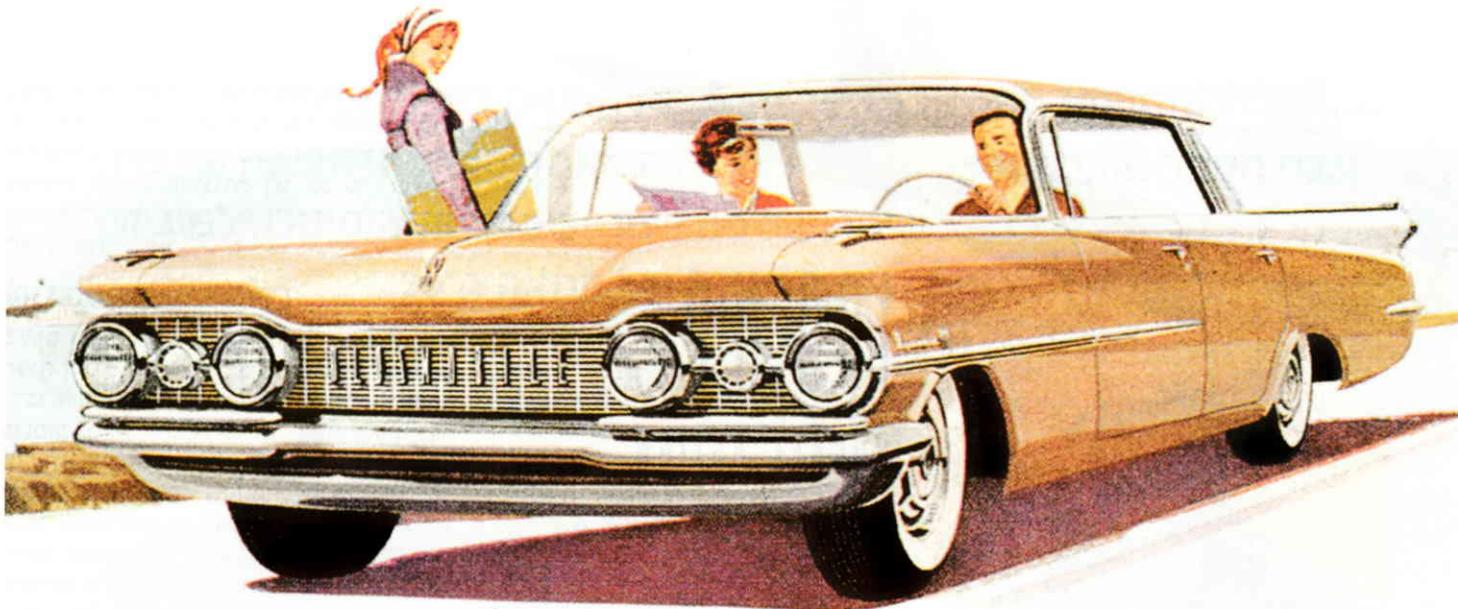
בשנים הראשונות ללא אולדס על ההגה, איבדה חברת אולדסמוביל את דרכה. היא נטשה את שוק הרכב הזול והפשוט לטובת פורד והחלה להתמקד בדגמים גדולים ומפוארים יותר בשוק שהיה כבר אז רווי מתחרים. יתכן שחברת אולדסמוביל הייתה נעלמת לגמרי בתהומות ההיסטוריה, כמו הרבה שמות שהיו אז ונעלמו, אלמלא יזם וויליאם דורנט בשנת 1908 מהלך עיסקי שעיקרו איחוד החברות אולדסמוביל וביואיק לחברה אחת וגדולה בשם ג'נרל מוטורס (GM). הייצור נמשך בלנסנינג אולם עלויות הייצור הזולו בגלל הרכיבים המשותפים לכל חטיבות ג'נרל מוטורס (שהידועות בהן הינן שברולט, קדילק, פונטיאק, ביואיק, אולדסמוביל ו-GMC).

היה ניתן לחשוב שאולדסמוביל חיבלע בתוך ענק הרכב ותאבד את הייחוד שלה אולם הנהלת ג'נרל מוטורס מיצבה את החברה בקצה העליון והמפואר יותר של מותגיה, מיד אחרי קדילק ולצידה של ביואיק. מכוניות אולדסמוביל צוידו תמיד בכל מכלולי הנוחות והיו מהראשונות להציע מיתלים נפרדים, מזגנים ועוד. עד שנת 1935 נמכרו מיליון מכוניות אולדסמוביל והמותג התחבב על שכבות רחבות בצפון אמריקה, בעיקר אלו שרצו מכונית עם סגנון "כבד" ומכובד בנבדל משברולט העממית. בשנת 1939 שוב נכנסה אולדסמוביל להיסטוריית הרכב העולמית כאשר הייתה לחברה הראשונה שהציעה גיר אוטומטי מלא במכוניותיה. הגיר נקרא "הידרמטיק" ונמכר לראשונה במכוניות משנת הייצור 1940. אולדסמוביל שינתה את שמות דגמיה למספרים שהיו נוהגים שנים רבות: סיפרה אחת קבעה את המודל והשניה את מספר הצילינדרים: כך למשל הדגם המפואר ביותר נקרא 98: 9 הספרה הגבוהה ביותר לציון רמת הפאר ו-

8 לציון מספר הצילינדרים. הדגם הפופולארי ביותר של אולדסמוביל היה 88. לא הכי מפואר אבל בכל זאת בעל 8 צילינדרים.

שנות המלחמה ושנות ה-50

מלחמת העולם השנייה גרמה להפסקת ייצור מכוניות הנוסעים של אולדסמוביל והמפעל בלנסנינג, כמו מפעלים אחרים בתעשייה האמריקאית, "גוייס" לייצור מערכות נשק ומנועי מטוסים. מיד לאחר המלחמה אוחדו אמצעי הייצור של ביואיק, אולדסמוביל ופונטיאק ליחידה מנהלית אחת, וזאת הסיבה שגם אחרי ה-30 באפריל השנה ממשיך פס הייצור במפעל ההיסטורי בלנסנינג ל"הוליד" פונטיאקים. בתקופת ההתארגנות שאחרי מלחמת העולם השנייה התעורר צורך בדגמים חדשים והנהלת GM הדגישה ושימרה את מיצובה של אולדסמוביל בצד העליון והמפואר של קשת הדגמים של הקונצרן. זה בא לידי ביטוי בעיקר בפיתוח מנוע ה"אולדסמוביל רוקט" רב העוצמה ורב הדחיסה, הראשון בעל ששתומים עיליים. אולדסמוביל נתנה כאן תחרות אמיתית למנוע מקביל שפותח על ידי קדילק ושתי



אחרי שברולט, פורד וביואיק. באותה שנה שוב הולכה אולדסמוביל לחדשנות, ויחד עם ביואיק, היתה הראשונה לייצר את מכונית ההרדטופ, ללא עמוד באמצע, תצורה שהתחבבה מיד והונהגה בשנת 1956 בכל דגמי ג'נרל מוטורס של אותה השנה. בשנת 1957 היתה אולדסמוביל המבשרת של הדגמים החדשים בג'נרל מוטורס כאשר דגמי ה"גולדן רוקט" היו רחבים יותר, נמוכים יותר ובעלי כנפיים גדולות יותר, אם כי יש לציין שדגמי אולדסמוביל של המחצית השנייה של שנות החמישים היו בעלי קווים נקיים יותר מיתר מקבילותיהם ב-GM.

שנות ה-60 וה-70

בשנת 1960 הייתה נקודת מפנה בתעשיית הרכב האמריקאית כאשר הדגמים זוללי הדלק והמכונפים פינו את מקומם לדגמים קומפקטים ופשוטים יותר למראה. גם אולדסמוביל הצטרפה למגמה הזאת והציעה

(מתוצרת ג'נרל מוטורס)

האולדסמוביל

הוא מכונית מוצקת ורבתי-הנחות, מאריכה ימים וחסכונית בצריכה

מכונית אולדסמוביל שצברה 60-70 אלה ק"מ ל"א ורשרה עד עכשו כמעט שוב מלוי בחלקיה

בקרו באולמי-הראווה שלנו
דרשו קטלוגים

הסניח בחיפה:
יצלאל
טרכו מסמרי ת.ו. 257 סלשן 77

סוכן ראשי לארץ-ישראל ועבר-היורד:
פיליפ מאיר
י.מ. דה הפלך צברני ת.ו. 224 סלש 269

כבר מקדימה גם את פלימות' ומתייצבת במקום הרביעי. ההישג משמעותי עוד יותר אם לוקחים בחשבון שאולדסמוביל, בנבדל ממתחרותיה, לא הציעה דגמי סטיישן באותן שנים משום שפנתה לפלח השוק המבוגר יותר. הבידול של אולדסמוביל וקדילק בקרב מותגי GM בא לידי ביטוי שוב בשנת 1953 עם פיתוח הדגמים החדשים, אותם הדגמים שנכנסו לקלאסיקה האמריקאית (בעיקר בזכות דגמי שברולט של השנים 1955-1957). אולדסמוביל יצרה את דגם ה"פייסטה" שהיה פתוח, בעל שתי דלתות, נמוך, רחב, בעל חלון קדמי פנורמי ומנוע רוקט רב עצמה. נבנו רק 458 יחידות מהמכונית הקלאסית הזאת שבישרה את ראשית העידן הקלאסי של ג'נרל מוטורס. שנת 1955 הייתה השנה בה נכנסו לייצור יתר המכוניות בעלות הצורה הקלאסית ומכירות אולדסמוביל הוכפלו ביחס לשנה הקודמת. אולדסמוביל מכרה כ-580,000 יחידות והתמקמה במקום הרביעי

שירת אולדסמוביל

In My Merry Oldsmobile
Words by Vincent Bryan, Music by Gus Edwards

Young Johnnie Steele has an Oldsmobile. He loves a dear little girl.
She is the queen of his gas machine. She has his heart in a whirl.
Now when they go for a spin, you know, she tries to learn his auto, so
He lets her steer while he gets her ear, and whispers soft and low;

Chorus: Come away with me Lucile in my merry Oldsmobile
Down the road of life we'll fly automo-bubbling you and I.
To the church we'll swiftly steal, then our wedding bells will peal,
You can go as far you like with me, In my merry Oldsmobile.

They love to spark in the dark old park, as they go flying along.
She says she knows why his motor goes; his sparker's awfully strong.
Each day they spoon to the engine's tune, their honeymoon will happen soon,
He'll win Lucile with his Oldsmobile and then he'll fondly croon.

על מקומה של אולדסמוביל בחברה ובתרבות האמריקאיים אין עוררין. המותג המוטורי האמריקאי הראשון נתן במרוצת השנים את שמו והשראתו לכמה שירים מפורסמים: "רוקט 88", שיר שנכתב בשנת 1951 על ידי אייק טרנר (בעלה של טינה טרנר), הופיע בתקליט שנחשב בעיני רבים כתקליט הרוק'נרול הראשון. "Your'e gonna get yours", שהופיע בשנת 1987, באלבום הבכורה של להקת Public Enemy והוא שיר הלל למודל 98 וגם השיר "רוקט 455" מתקליטה "מסעות אהבה" של קת'י מתיאס משנת 1997. אבל הוותיק מכולם הוא "In My Merry Oldsmobile" (מילים: וינסנט בריאן, לחן: גאס אדוארדס), שיר שנכתב בשנת 1905, זוכה לעדנה מחודשת בשנות ה-20 של המאה ה-20 ומי שרוצה לשיר ימצא את מנגינת השיר באתר של מועדון המכוניות העתיקות של ארה"ב: <http://www.aaca.org/junior/cartunes/m1.htm>



OLDSMOBILE'S

FABULOUS NEW

"Starfire"

NOW IN PRODUCTION!

Starfire—the "show car" that can be your car! Starfire—with a long, rakish, waist-high silhouette... a smartly curving panoramic windshield and spectacular sweep-cut rear fenders... a saddle-stitched leather interior in dramatic new two-tone patterns. Starfire—with the surging might of a new 185-horsepower "Rocket" Engine! See and drive this glamorous new Oldsmobile convertible—the "Dream Car" Ninety-Eight Starfire—at your Oldsmobile dealer's now.



קידמית באותו עשור וה"ארבע-ארבע-שניים" שהייתה חבילת שיריים שהוצעה לדגמים הבינוניים של המותג. מאחורי שם הדגם "442" יש נתונים: 4 לצינן 400 אינטש מעוקבים בנפח המנוע, 4 קרבורטורים ו-2 מפלטים.

שנות ה-80, ה-90 והסוף...

בשנות ה-80 וה-90 של המאה ה-20 איבדה תעשיית הרכב האמריקאית את דרכה ואת ייחודה. מכוניות קטנות וחסכוניות יותר חדרו לשוק האמריקאי מארצות שמעבר לאוקיינוסים. בשנת 1980 עברה GM לייצור כמעט מוחלט של מכוניות הנעה קדמית. הדגמים השונים הפכו לדומים יותר ויותר. אולדסמוביל הצליחה לשמור על מיקום גבוה בטבלת המכירות (שלישי עד חמישי) אבל זיהוייה הפך מבוגר וזקן יותר ואפילו שמה העיד על כך. ה"טורנדו" הפכה להיות מכונית קומפקטית, וה"דלתה" 88, כאחותה שברולט "קפריס" בעלת ההנעה האחורית, הזכירו דינוואור מהעבר הרחוק.

המכירות של אולדסמוביל בסוף שנות ה-80 ובתחילת שנות ה-90 צנחו לרמה של 400-500 אלף כלי רכב בשנה. דגם ה"אלרו", שהונהג בסוף שנות ה-90 נחל הצלחה מסוימת בזכות איכותו ואופיו הספורטיבי בעל הייחוד (המקבילה שלו היא פונטיאק "גרנד אמ" ושתי המכוניות יוצרו במפעל ההיסטורי בלנסינג). למרות שה"אלרו" מזכיר משהו מערכה הישנים והטובים משנות ה-40 וה-50 של אולדסמוביל הדרדרו המכירות אל מתחת ל-400,000 יחידות בשנת 1999. אמנם יותר מביזאק אבל רק כמחצית מפונטיאק והרבה הרבה פחות משברולט. ה"אלרו" שווק בישראל תחת המותג של שברולט אולם חדי עין יבחינו על לגל ההגה ובצלחות הגלגלים בסמל העגול של אולדסמוביל. בשנת 2000 החליטו ב-GM לצמצם את מספר המותגים והבחירה ל"הרוג" את אולדסמוביל לא הפתיעה רבים. מכירות מחדשות, מכוניות חסרות אופי ומותג "זקן" גרמו לכך. נחמה פורתא אפשר למצוא בכך שהדגם האחרון, ה"אלרו", היה בעל אופי ותכונות שעשו את אולדסמוביל למותג המוביל והאהוב של רוב שנותיה של המאה ה-20.

בשנת 1961 את דגם ה-F85, שעד מהרה זכה לשם המוכר "קטלס". הסימון המספרי מלמד שזאת הייתה מכונית קטנה, אולם גם היא הציעה מנוע 8 צילינדרים. ואכן, בקרב הקומפקטיות של GM, אולדסמוביל הציעה שילוב מנצח של ביצועים, פאר ופשטות מכאנית (בעיקר מול ה"קורוואיר" המהפכנית של שברולט או ה"טמפסט" 4 צילינדרים של פונטיאק). בשנת 1959 הנהיגה GM את שיטת "אב הטיפוס האחיד" שהולידה בדרך הטבע, מכוניות מאד דומות בקונצרן ואולדסמוביל איבדה מייחודה. באמצע שנות ה-60 עוד ניסתה אולדסמוביל לבדל עצמה עם דגם "טורנדו" רב העוצמה בעל הנעה קידמית ומנוע של כ-400 כ"ס, שגם הצליח יפה בתחרות מול ה"ת'נדריירד" של פורד. יחד עם זאת בשנים האלה הפכה אולדסמוביל, לטוב ולרע, סמל ל"מכונית האמריקאית", מכונית של האמצע, שדיברה אל כל מי שלא רצה להיות עממי עם שברולט וגם אל כל מי שלא רצה לנקר עיניים עם קדילק. הדגמים הנמכרים ביותר לאורך שנות ה-60 היו דגמי 88 ו-98 בתצורה הסטנדרטית הגדולה.

משבר הדלק של 1973 פגע קשות בתעשיית הרכב האמריקאית אולם אולדסמוביל הושפעה פחות מאחרים הודות לקהל לקוחות שלא כל כך חשב על מחירו של ליטר (או גלון) בנזין. למרות זאת ייצרה אולדסמוביל גירסאות משלה לדגמי השברולט הכושלים "וגה" ו"מונזה" ולראשונה בתולדותיה הציעה מכוניות בעלות 4 צילינדרים בלבד.

למרות זאת היה העשור של שנות ה-70 המוצלח ביותר בתולדות אולדסמוביל. המותג התבסס במקום השלישי במכירות בארה"ב אחרי שברולט ופורד כשהמכירות עוברות את סף מיליון המכוניות בשנה. הדגמים המוצלחים ביותר היו ה"אומגה" הקטנה (המקבילה ל"נובה" של שברולט), ה"קטלס" הבינונית (המקבילה ל"מליבור") וה"דלתה" הגדולה שהוצעה בתצורת 88 ו-98. למעשה היו אלה גרסאות מפוארות יותר של דגמי שברולט ואולדסמוביל היטיבה לקלוע לטעמו של המעמד הבינוני בארה"ב. והיו כמובן גם שני הדובדבנים בקצפת: ה"טורנדו", האמריקאית היחידה עם הנעה



Every 1959 Oldsmobile has the smart new "Linear Look"—trim, light, wide-open, spacious! Inside and out it's aglow with bright ideas—safer brakes, improved visibility, smoother ride, more luggage room. Yes, and a brand-new Rocket Engine, too! An engine that is incredibly smooth, the most efficient Rocket yet. Think a moment. Isn't it time to step up to an Olds—acknowledged leader in the medium price class! Talk it over with your local quality dealer.

OLDSMOBILE FOR '59





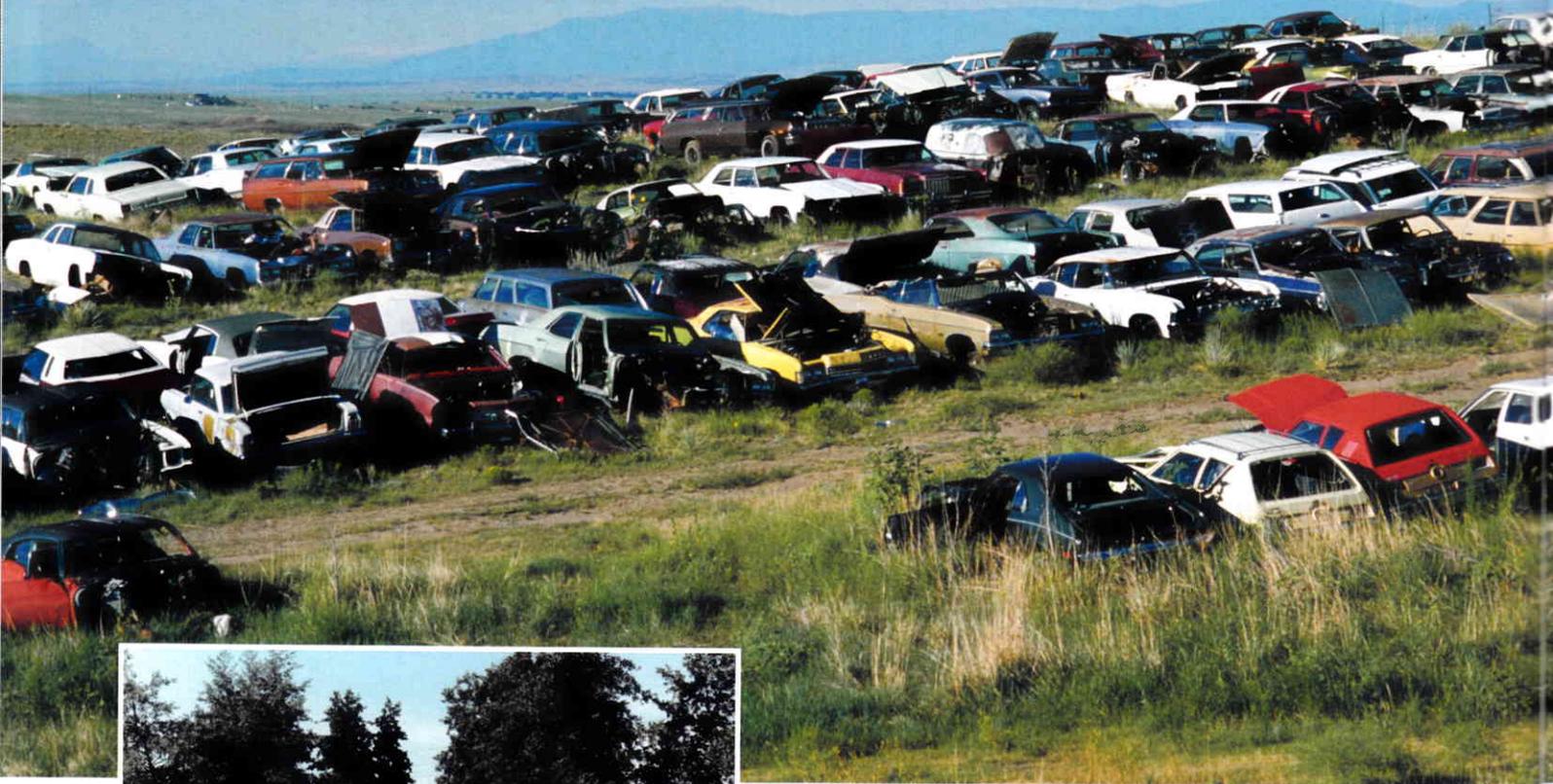
לוחיות רישוי

התחלתי לאסוף לוחיות רישוי בגיל 11. היום, קשה לי לשחזר למה זה קרה ואיך זה התחיל אבל כששאר הילדים אספו בולים, מטבעות, חרקים, תמונות של שחקני כדורגל, אני אספתי לוחיות. מאחר ולא הכרתי אף אספן לוחיות אחר, היה לי קשה להגדיר מה שווה ומה פושט, מה הופך לוחית לטובה ואיזו לוחית לא שווה את מאמץ הסחיבה הביתה, אז אספתי את כולן. לאט לאט מילא האוסף קיר שלם, ואח"כ שניים, ואח"כ הרבה. לא דילגתי על אף הזדמנות לקבץ עוד ועוד. את העודפות – כאלו שכבר היו לי – ריכזתי בארגזים. ארגז. ועוד ארגז. ועוד כמה. כל מי שהכרתי – "גויס" למשימה. חברים וחברות, דודים ודודות, מכרים, שכנים, ואפילו אינסטלטור מזדמן שבא במקרה לתקן משהו. כל אחד קיבל סיור מודרך באוסף והנחיות מה לחפש עבורי. הרבה פעמים המגויסים חזרו עם שלל נאה: שכן של ההורים הביא לאחר מלחמת יום כיפור לוחיות של הצבא המצרי. חבר שעובד בחברת חשמל מוצא מידי פעם באיזה פרדס אוטובוס ישן עם לוחית יקרת ערך. אנשים עמם אני מתכתב נזכרים שיש להם במחסן משהו. המקורות מגוונים.

ד"ר נמרוד רחמימוב, בדרך כלל מנהל היחידה לניתוחי עמוד השדרה בבית החולים בנהריה ובשאר הזמן אספן של לוחיות רישוי ומכוניות ישנות מספר ממקור ראשון על תחביב קצת חריג



כתב: נמרוד רחמימוב
צילמו: נמרוד, עמרי ורותי רחמימוב



נמרוד מלקט לוחיות רישוי במגרשי גרוטאות

מה קורה בעולם?

כל מי שראה את האוסף הביעי התפעלות, אבל התחיל להסתכל עלי במבט קצת מוזר. היו אחדים שבאמת נדלקו, אבל לא מספיק בשביל לפתוח אוסף משל עצמם. היחיד שהצטרף אלי עם השנים, הוא בני הבכור עמרי. אני לא מכיר אף אספן אחר בארץ. בחו"ל המצב שונה לחלוטין. בארגון האמריקאי של אספני לוחיות רישוי שנוסד בשנת 1955 (ALPCA - Automobile License Plate Collectors Association) רשומים כ־10,000 חברים, שלישי מתוכם פעילים. לארגון יש עתון דו־חודשי, כנסים אזוריים רבים, וכנס שנתי גדול בארה"ב. הסחר בלוחיות רישוי ער, ובכל רגע נתון אפשר למצוא ב־eBay 8,000-5,000 לוחיות למכירה. יש קבוצות דיון ופורומים בנושא, ספרים למכיר, כללים ואתיקה מקצועית ועוד.

מכיוון שברור שאין אפשרות לאסוף את כל סוגי הלוחיות שקיימות בעולם מרבית האספנים מתמקדים לתחום מוגדר. יש מי שאוסף רק לוחיות אמריקאיות אחת מכל שנה, אחר אוסף את כל לוחיות שנת הולדתו ושלישי יאסוף לוחית אחת מכל מדינה בעולם. לבני עמרי ולי אין מוטיב מרכזי, אבל התחום בו אנו משקיעים את רוב המאמצים הוא הלוחיות הישראליות, ויש לנו היום כמעט את כל סוגי לוחיות הרישוי שמדינת ישראל הנפיקה מהקמתה.

לוחיות המנדט הבריטי

לא רבים מכירים את המורשת המקומית של לוחיות רישוי שהתחילה בשנת 1923, בימי המנדט הבריטי. קודם לכן לא היו מספיק מכוניות בארץ על מנת להצדיק את הטרחה. הסדרה הראשונה הונפקה בין השנים 1923-1932. הספרות היו לבנות על רקע שחור בדומה ללוחיות הבריטיות, עם קידומת M לציון המילה האנגלית מנדט (Mandate). בהמשך אותה סדרה נודעו גם לוחיות עם הכיתוב JA ו־JM לירושלים, וכיתוב ערבי ללוחיות שמקורן בעבר הירדן המזרחי.

כמה שווה לוחית?

מחירה של לוחית נקבע בנקודת המפגש בין המוכר לקונה ויכול לנוע מדולר אחד ללוחית עכשווית נפוצה ועד לאלפי דולרים רבים ללוחיות נדירות ומבוקשות. יש לוחיות שערך כל כך גבוה עד שיש מי שמזייפים אותן. שנים אני מחפש לוחית מנדטורית מהסדרה הראשונה, ויום אחד יצר איתי קשר אספן מארה"ב והציע לי לוחית קצת תמורת 30 לוחיות ישראליות מהסדרה הנוכחית (עם הדגל). באותה התקופה לוחית ישראלית טובה הייתה שווה בשוק הבינ"ל בין 80 ל־100 דולר, כך שבשבילי זו הייתה עסקה כדאית מאוד, אך לצערי הלוחית שהגיעה ממנו הייתה מזויפת. היום, בעקבות פעילות סחר ערנית צנח מחיר הלוחית הישראלית העכשווית ושווייה דולרים בודדים.

מיוחדות שהיו עוברות מרכב לרכב עם בעל המונית בניגוד לרכב פרטי בו הלוחית נשארה לצמיתות עם אותו הרכב. בשנת 1961 לא הספיקו המספרים, והלוחיות הפכו לבעלות שש ספרות. עשר שנים אחר כך, בשנת 1971 שונה צבע לוחיות הרישוי מכתום לצהוב רק בגלל הסיבה הפשוטה שאז הותקנו מצלמות הרמזור הראשונות שהתקשו בצילום הלוחיות הכתומות. במרוצת השנים הנפיקה ישראל סדרות מיוחדות של לוחיות רישוי לסגל הדיפלומטי (לבנות), לכלי רכב של תושבי יהודה, שומרון ורצועת עזה (כחולות עם אות לציון המחוז), לדרום לבנון ועוד. החל משנת 1980 לוחיות הרישוי הישראליות הן בנות שבע ספרות והחל בשנת 1988 שוב נוספו ללוחיות אותיות IL המעידות על השייך לריבונות הרישוי הישראלית. אבל כל אלה הן כבר לא לוחיות אספנות.

במקום סיכום

החומר לכתבה זו נלקח מידע אישי, מארכיון ה-ALPCA, ומ"ספר התנ"ך" של אספני הלוחיות - ה-RPW. מאחר ואין תיעוד מדויק של תולדות הרישוי ולוחיות הרישוי בארץ, יתכנו שינויים ואי-דיוקים. אם יש למישהו חומר כתוב עם אסמכתאות מקוריות - אשמח מאוד לעיין בו. אפשר לכתוב ספרים רבים על לוחיות, ואכן ספרים רבים נכתבו. רוב האנשים בשלב זה מבליעים פיהוק קל, אבל מי שמצא את הנושא מרתק מוזמן ליצור עם עמרי ואיתי קשר ונרדיך אותם איך להתחיל. אם יש אספן פעיל בקרב הקוראים - נשמח מאוד אם יצור עמנו קשר. STOP



לגבי השנים 1936-1932 קיימת אי-בהירות מסוימת, אולם משנת 1936 ועד לסיום המנדט בשנת 1948 נעשתה סטנדרטיזציה. הלוחיות עברו היפוך צבעים והאותיות והספרות הפכו שחורות על רקע לבן לרכב פרטי ורקע ירוק לרכב ציבורי. שיטה זו נהוגה עד היום בירדן וברשות הפלסטינאית וממנה גם נגזר הביטוי "מספר ירוק" לרשיון למונית בארץ. לכל הלוחיות באותה תקופה הייתה קידומת M קטנה מהספרות ואות אנגלית בסיומת לפי חלוקה אזורית למחוזות.

תולדות הלוחית הישראלית

סדרת הלוחיות הראשונה שהנפיקה מדינת ישראל העצמאית בין השנים 1948-1955 שמרה על התבנית המנדטורית. המספרים היו בני שלוש ובהמשך בני ארבע ספרות אך במקום האותיות האנגליות לציון המחוזות נעשה שימוש באותיות עבריות. ירושלים קיבלה את האותיות "ים", תל-אביב - "ת", חיפה - "כ" (כרמל), גליל - "ג", והנגב - "נ". לוחיות משטרתיות קיבלו קידומת "מ" וצבאיות "צ". לאוטובוסים ולמוניות היו לוחיות ירוקות.

בשנת 1955 הוחלט כי האותיות העבריות קשות על העולים החדשים והתיררים ובאותה הזדמנות של "מהפך" הוחלפו גם הצבעים והלוחיות היו בעלות כיתוב שחור על רקע כתום. במקום האותיות נוספה ספרת קידומת. ירושלים קיבלה קידומת "6", תל-אביב "2", חיפה "7" והנגב "9". הוספת ספרת המחוז במקום האות, הפכה את מספרי המכוניות לבעלי חמש ספרות ומכאן גם המקור לשמו של "מועדון החמש". אז בוטל גם המספר הירוק עצמו (ונשאר רק ככינוי לרישיון המונית) והמוניות קיבלו אף הן לוחיות כתומות בסדרות

דרושה לוחית

יש לנו, לבני עמרי ולי, באוסף אלפי לוחיות ואנו גאים במיוחד על האוסף הישראלי של לוחיות הרישוי. יש רק סוג אחד של לוחית ישראלית שחסר לנו: לוחית של אזור דרום סיני שהיא לוחית כחולה בגודל אמריקאי עם תוויות שנה מתכתית בצבע אדום. מי שיש ברשותו לוחית כזאת יודע עכשיו איפה היא תמצא בית חם ואוהב...





First Classic

סאאב 92001 - הסאאב הראשונה של המאה ה-20



First Class

סאאב 9-3 ספורט סדאן - הסאאב הראשונה של המאה ה-21



תתחיל להתרגש

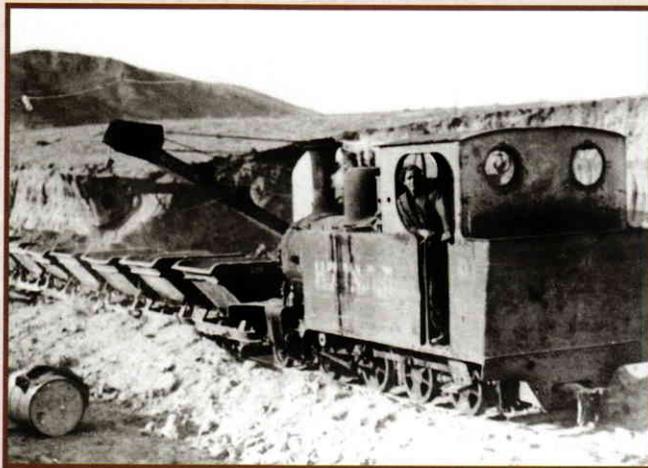
www.umi.co.il

תוציקו. זקס. אורחוציקו



בתחנה בנהרריים עומד קטר

**הסיפור המרתק על
לידתו מחדש של הקטר
ההיסטורי של חברת
החשמל מתחנת הכוח
בנהרריים שעבר שיפוץ
מקיף בסדנא של קיבוץ
עין שמר וחזר לנשוף
קיטור ולנסוע על
מסילת הברזל**



כתב: אחי טל
צילומים: המועצה לשימור מבנים
חברת החשמל

המחשבה הראשונה שעברה במוחי הייתה שאמנם זהו 'הקטר של נהרריים' שרבים מנסים לאתרו כבר שנים ארוכות".

קצת היסטוריה

בשנת 1927 החלו העבודות להקמת תחנת החשמל בנהרריים. חברת החשמל, בניצוחו הישיר של פנחס רוטנברג, מייסדה ומנהלה הראשון – העמידה לרשות העובדים את הציוד המתקדם ביותר שהיה קיים באותם הימים: מחפרים, מכונות קידוח, טרקטורים ואפילו מערכת פנימית של רכבות, ששימשו כעזרי עבודה ונעו על מסילת ברזל צרה. רוטנברג רכש קרוניות וקטרים כדי שיסייעו בפינוי העפר והסלע שנחפר ובהובלת חומרי הבנייה הרבים שהיו דרושים להקמת "המפעל". בסל הקניות שלו היו גם 10 קטרים שנרכשו בשנת 1928 מעודפי הצבא הבריטי.

הקטרים האלה נבנו בשנת 1917 על ידי חברת Hunslet מלידס שבאנגליה עבור משרד המלחמה האנגלי ושרתו בנאמנות את הצבא האנגלי במהלך מלחמת העולם הראשונה בחזית המערבית בצרפת. מספרו המקורי של הקטר היה 353 ועם הגעתו לארץ סומן 7H והוא ככל הידוע הקטר היחיד בעולם שנשאר מאותה התקופה. מידתם הצרה של הקטרים האלה הקלה על נידום והתאמתם למסילת

שנת 1992, מספר בני שלמון בן קיבוץ גשר ואיש המועצה לשימור מבנים ואתרי התיישבות "באחד מטיולי באזור נהרריים, השקפתי לכיוון מזרח אל מעבר לגדר המערכת. מעבר לגבול הבחנתי בגוש מתכת גדול וחלוד בלב שדה קוצים שרוף. במשקפת שהייתה עימי ניתן היה להבחין בגוף ארוך ומספר גלגלים, שנראה כמו קטר רכבת...





הברזל הצרה, רק 64 ס"מ, שנבנתה במיוחד והולכה לתוך שטח הבנייה של תחנת הכוח בנהריים. הקטרים הקטנים גרוו אחריהם קרוניות משא הקרויות "קרוניות משפכים מתהפכות", שיוצרו במיוחד עבור חברת החשמל לצורך בניית התחנה בנהריים, על ידי בית הרושת "פחטר את הופמן ובניו לברזל ויציקה" בתל אביב. מספר קרוניות נרכשו מהחברה הגרמנית "אורנשטיין וקופל" באמצעות סניפה בקהיר. על-גבי הקרוניות נכתב באותיות גדולות בעברית: חחא"י (חברת חשמל ארץ ישראל), ובאנגלית: P.E.C. (Palestine Electric Corporation).

D9 גורר קטר

שטח מפעל החשמל בנהריים היה שטח מפורז (קו הפסקת האש ישראל-ירדן מ-1949, חצה את אולם בית הטורבינות, מצודת המים, תעלת המים העליונה ואגם נהריים). חילוץ הקטר היה נושא רגיש שחייב דממה תקשורתית לטובת תיאום המהלכים עם הירדנים. הכול התחיל בפגישה לילית בלשכת שר הביטחון בתל אביב ואישור עקרוני להוצאת הקטר התקבל לאחר מספר שבועות אבל חילוץ הקטר יצא לדרך רק במחצית שנות ה-90 לאחר חתימת הסכם השלום עם ירדן. דחפור 9D כבד הובא לאזור "גשר הישנה" ומשם התקדם באיטיות

לראות את הקטר

אתר "חווית נהריים" ממקום בכביש 90 (בקטע בית שאן - צמח),
מעברו המזרחי של קיבוץ גשר. שעות הביקור בכל ימות השבוע
16:00-10:00 ובימי שישי וערבי חג 14:00-09:00. הכניסה בתשלום
וכוללת גם כניסה לחצר "גשר הישנה". לתיאום מראש 04*6752685
או 04*6753336.



ניקוי חול וצבע יסוד ראשוני. מצבו של הקטר היה קשה מאוד. הוא היה חלוד, תפוס בכל גלגליו וציריו. חלקים רבים בו היו שבורים וחלקים אחרים - לא נמצאו כראויים לשיפוץ. לאחר הניקוי הראשוני ועם תחילת עבודות השימור, תועדו שרידי הקטר על כל חלקיו. היה צורך בפירוק יסודי של כל מערכת ההנעה שהייתה תפוסה בכוח רב ומכוסה חלודה קשה. פורקו בוכנות הקיטור הגדולות, הגלגלים ומיסבי הסיבוב."

מכיוון שהמשימה הייתה לחדש את ימי נעוריו של הקטר ולהחזירו למצב שבו יוכל לנוע ולנשוף על מסילת ברזל אי אפשר היה להסתפק בשיפוץ קוסמטי. "את מיכל הקיטור הגדול בנינו מחדש" ממשיך רן חדותי בסיפורו, "שתלנו מנוע דיזל שמפעיל את מערכת שמן הידרוסטאטי. חיברנו את מערכת השמן לצירי הקטר, על מנת להעביר אנרגיה וכוח ממנוע הדיזל לקטר. היתקנו מיכלי שמן ודלק ושיקמנו את מיכל הפחם והחזרנו את מיכלי המים חזרו למקומם. לבסוף, הורכבו תא הנהג ובתוכו אמצעי השליטה וההיגוי של הקטר."

אחרית דבר

לא לכל סיפור של היסטוריה מוטורית יש סוף טוב. לסיפור הקטר מנהריים, למרבה השמחה, יש סוף טוב מאוד ואחראיים לו בראש ובראשונה חברת החשמל לישראל והמועצה לשימור מבנים ואתרי התיישבות. הקטר ההיסטורי שנוגד בלידס בשנת 1917, השתתף בקרבות מלחמת העולם הראשונה, הובא לארץ בשנת 1928 לעבוד בהקמת תחנת החשמל הראשונה בנהריים ונטש משך למעלה מ-60 שנה בשטח חוזר אחרי כמעט 90 שנה לנסוע על המסילה באתר "חווית נהריים".



כשהוא מופצץ תחת שרשראותיו מוקשי נעל. הכלי הכבד נע בבטחה לתוך השטח המפורז, לאי "נהריים", ועם הגעתו לחלקי הקטר שהיו שקועים בבוץ כבד, קשרו אותם אנשי צוות חיל ההנדסה בשרשראות כבדות לכף הדחפור ואז יצאו חזרה אל כביש המערכת. חלקי הקטר שונתרו מפורזים בשטח למעלה מ-60 שנה וחולצו, הובאו לקיבוץ גשר ומשם הועברו לסדנת קיבוץ עין שמר לשיקום ושיחזור.

דבר המשפץ

שרידי הקטר ההיסטורי הובלו לסדנת "שועלי" לשימור ותיקון מיכון עתיק בקיבוץ עין שמר ואילן צור, מקיבוץ עין כרמל, ניצח על הצוות המקצועי שהחל להתמודד עם משימת השיפוץ המורכבת. השרידים שהוא קיבל לידיים היו תא הנהג, שני מיכלי צד לאכסון מי הקיטור, גוף הקטר על גלגליו ומיכל פחמי אבן שאפילו היה מלא בחלקו. רן חדותי מקיבוץ עין שמר מספר: "בשלב ראשון העברנו את שלד הקטר וחלקים נוספים לסדנאות חברת החשמל בחיפה, כדי לבצע בו



כמה זמן עוד תתאפק? הגיע הזמן לשחרר את היגואר שבך.



יגואר S-TYPE SE, עכשיו החל כ-197,245 ש"ח*

היתרה בסך 200,000 ש"ח ב-24 תשלומים ללא ריבית וללא הצמדה. סיבה נוספת לשחרר את היגואר שבך.

Trade-In לכל סוגי הרכב **שנות אחריות מלאה**

*מאיר-חברה למכוניות ומשאיות בע"מ: רח' המסגר 52 תל אביב טל 03-5689988 פקס 03-5689980 סניף חיפה: דרך יפו 137 א. טל 04-8514110 סניף ירושלים: רח' פייר קניג 38 אזור תעשייה תלפיות טל 02-6799977 סניף נצרת, גזניקאר: כביש עפולה נצרת. טל 04-6556966 סניף כפר סבא, שרף-שום-סוכנויות השרון: התע"ש 14 אזור תעשייה טל 09-7666606 סניף אשדוד, דגנר בע"מ: רח' האורגים 29 טל 08-8523444 סניף באר שבע, אל שרותי רכב בע"מ: רח' הסדנה 7 טל 08-6276382 התמונה להמחשה בלבד. המכירה לפי הדגמים והמפרטים הנמצאים באולמות המכירה. * מחיר הרכב 397,245 ש"ח לפי מחירון החברה מס' 2/2004 מתאריך 1.3.04. המחיר כולל מע"מ ומס בולים ואינו כולל אגרת רישוי.

מוכרים

למכירה פורד טאונוס M 2000, 20, 69 מנוע V 6 במצב נסיעה + טסט. סטרולוזן עופר 03-5619092 (א - 205).

למכירה מוריס מרינה שנת ייצור 1975, מצב מכני טוב מנוע 1300, 5,000 ש"ח. איתן 052-3512125 (א - 215).

למכירה רכב BMW 316 שנת 1976, 1600 סמ"ק + מזגן. ענת 050-6335357 (א - 215).

למכירה פולקסווגן וריאנט שנת ייצור 1971, כל החלקים מקוריים במצב נדיר. עדי 050-5366309 (א - 215).

למכירה/החלפה באופנוע ים, פיאת 850, 65, אספנות שמורה ונוסעת 12,000 ש"ח. אלי 052-790750, 052-8720364 (א - 2001).

למכירה פליימות' ווליאנט ספיר, 61 + טסט ל-6 חודשים, מצב מכני טוב, נוסעת מעולה. אמנון 067-422822 (א - 2002).

למכירה פורד טאונוס 69, אספנות יפיייה בהזמנות. משה 08-6414534, 053-903861 (א - 2003).

למכירה/החלפה פרגו 52 טנדר - טקסס אורגינלי מעולה - ON AND TOP - מרצדס CLE 180, 62, שמורה ומטופחת - מחפש שברולט בל-איייר בכל מצב + חלקים. הללי 052-510550 (א - 2004).

למכירה דודג' קורונט 2 דלתות, 52 בשלבי שיפוף אחרונים - ריפוד חדש, פחחות וצבע, אוברול מנוע וחשמל חדש. שאולי 068-631968 (א - 2006).

למכירה סאאב 95, 76, סטיישן 1500 סמ"ק, מצב מכני טוב מאד, לאחר שיפוף גוף הרכב וצבע. ד"ר שפירא אריה 04-8253124, 054-6884323 (א - 2007).

למכירה מוריס מיינור 1000 פתוחה, 1959 + טסט לאחר צביעה 20,000 ש"ח. אלכס 050-270669 (א - 2008).

למכירה לנדרובר 54, מושלם במצב תצוגה 45,000 ש"ח. נחום 5211658, 054 (א - 2011).

למכירה דודג' פרגו מסחרי, אוטו לחם מיוחד ויחיד במינו וסוגו בארץ מספר רישוי 50 35,000 ש"ח - וויליס טנדר קומפקט, 66 משופץ, טעון שיפור 15,000 ש"ח. שוקי 057-7666591 (א - 2010).

למכירה BMW 2002, 70, במצב שמור; וולבו סטיישן, 69, במצב שמור דרוש שיפוף קל; פליימות' ברקודה, 65, מצב שמור עם סיפור היסטורי מיוחד; אופנוע + סירה BSA, 63, 2 בוכנות 650 סמ"ק. עובדיה 08-9455910 (א - 2012).

למכירה פורד פלקון 64 פנס עגול מאחור, אחרי פחחות וצבע יסודי האוטו וכל החלקים מנוע, גיר תקינים (תמונה באתר). דרור 054-4930364 (א - 2101).

למכירה נורטון ES2 500 סמ"ק, 64, אחרי שיפוף ברמה גבוהה + טסט - למכירה טריומף 500 T100 סמ"ק, 69 טוויין אחרי שיפוף ברמה גבוהה + טסט. נא להתקשר בין השעות 9:00-17:00. 04-8223742 (א - 2102).

למכירה BMW 700, 64, לאחר שיפוף + טסט. נעם 057-7344801 (א - 2103).

למכירה ג'יפ וויליס, 56, מצב מכני מעולה, שמור! 30,000 ש"ח. 08-8525086, 055-294639 (א - 2106).

למכירה פרוייקט לשיפוף MEHARI, רכב אספנות, מנוע וגיר מוכנים להרכבה. שמואל 054-4998982 (א - 2107).

למכירה סאאב 96, 66, מיוחדת בעלת גג נפתח, זקוקה לשיפוף: פחחות וצבע יסודי - סאאב 95, 67 + כמות גדולה של חלפים, מנועים, גירים וחלקים נוספים הכל בעסקת חבילה אחת בלבד. נח 052-4265395 (א - 2108).

למכירה ג'יפ 1948, 35,000 ש"ח - מוריס מינור, 66, טנדר נדיר 40,000 ש"ח שניהם משופצים + טסט. יעקב 052-3245368, 052-2582661 (א - 2110).

למכירה קופלווגן, 78, מקורית לחלוטין, פתוחה, לשעבר מדיפלומט מגרמניה + טסט לרציניים בלבד. 054-7830000, 03-6059122 (א - 2111).

שוק עתיק

למכירה חלקים שונים + בקסטים לטנדר, פנסים, אלטרנטורים, כסאות. הללי 052-510550 (א - 2004).

למכירה חלקי חילוף חדשים ומקוריים לכל סוגי הרכב, מחירים מיוחדים לחברי מועדון. אייל 052-2635751 (א - 2009).

למכירה מנוע קומפלט של NSU - סטרטרים, דינמו, טסות + חלקים שונים למכוניות משנות: 40, 50, 60. עובדיה 08-9455910 (א - 2012).

מחפש חלפים ל-BMW רוסי "אורל" או "דנייפר". איציק 052-8784368 (א - 2013).

למכירה פנס אחורי לפיג'ו 404 (הבקליט ובית המנורות) חדש מהניילון 130 ש"ח. אושרי 07960789 (א - 2014).

למכירה ארבע חישוקים (ג'נטים) כרום (ניקל) "14" כולל צמיגים במצב סביר, מתאימים ל: קרייזלר (פליימות' דודג'), פורד ופולקסווגן (5 ברגים) 6 - 600 ש"ח. אילן 03-6771136 (א - 2104).

למכירה זוג בקלטים אורגינליים לפנסים אחוריים של פיאת 850 ספיידר 67-70 במחיר מציאה. מצא 052-2576056 (א - 2114).

למכירה עגלה נגדרת לכל מטרה, מסודרת ל-3 אופנועים כולל היבר דינו. יצחק 052-2782592 (א - 2117).

למכירה חלקים חדשים לכל סוג רכב: בולמים, חלקי פרונט, משאבות, קלאצי, סט אטמים, גומיות ועוד הרבה. אייל 052-2635751 (א - 2119).

שונות

למדור הרכב של עיתון "הארץ" דרוש כתב פרילאנסר בתחום רכב קלאסי. דרישות התפקיד: כישרון כתיבה, הבנה וידע בתחום, רצינות והתמדה. אנא שלחו קורות חיים + כתבה קצרה (200-400 מילים) אודות מכוניות קלאסית לפי בחירתכם. יואב קווה. Y_kaveh@haaretz.co.il, yoavkav@yahoo.com

מחפשים

מחפש מישהו שיש לו סוסיתא 12. נתן 057-7625722 (א - 2105).

מחפשת פיאת 600, 64, 4 בולמי זעזועים. שולה 03-6478397 (א - 2116).

מחפש מקום לשמירה/אחסון פיאת 500 אספנות. שאול 08-9261953, 052-592391 (א - 2005).

למכירה BMW 600 + סירה, 67, מכאנית מעולה + תוספות. צביקה 03-6774861, 050-7964471 (א - 2112).

למכירה P1800S VOLVO (המלאך), 64, במצב טוב ומסודר + מזגן. מנחם 03-9032199 (א - 2113).

למכירה 42BSA אורגינלי - 54BSA + סירה - 350BSA - 54 טריומף 700, 70 הכל משופץ. יצחק 03-7312311, 052-2444165 (א - 2114).

למכירה פורד טאונוס 12, 66, יד שניה במצב מצוין. משה 052-2734071 (א - 2115).

למכירה סנבים אלפין, פתוחה, 65, משופצת, 40,000 ש"ח. 09-7429017, 054-4466776 (א - 2118).

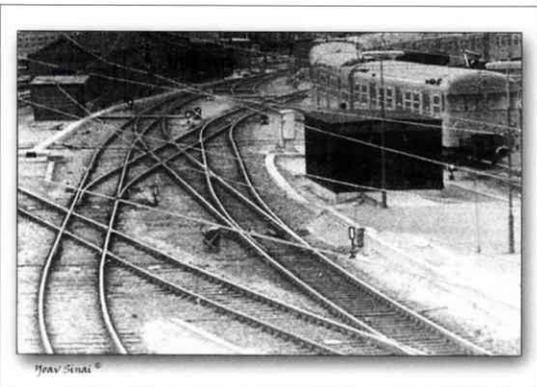
למכירה ג'יפסטר, 49, קברילוט, מצב טוב + טסט 19,000 ש"ח. קובי 050-5293727, 053-3201860 (א - 2120).

למכירה מרצדס 200, 69 + הגה כח, מזגן מפוצל, חלונות חשמל ועוד תוספות, מקוריות עם סלון חדש במצב מצוין. 050-7787835 (א - 2121).

למכירה BMW R50, 54, 54BSA + סירה - BSA 60 כחול יפה - מצ'לס 40 כל האופנועים אחרי שיפוף וטסט. בעז 03-6995323 (א - 2122).

למכירה שברולט PICK-UP שנת 1936 יפיייה במצב חיצוני ומכני מעולה ונדיר לרציניים בלבד, המכונית בארה"ב. מתי 001-201-7884990, mattyl1@verizon.net (א - 2123).

למכירה ווקסהול-וויברן, 54. יצחק 052-2905992 (א - 2109).



**יואב סיני, בן 54, מקיבוץ כפר גליקסון
עוסק במחשבים (עבודה) ובצילום (תחביב).**



Unlike any other

שונה מכולם, הדרך של מרצדס. אתה מוזמן להתרשם מדגמי 2005 באולמות התצוגה. Mercedes-Benz. Unlike any other.



Mercedes-Benz

המירוץ שלהם, והגישה המקורית שלהם בכל מה שקשור לבטיחות. גם היום, אחרי מליוני קילומטרים ועשורים של המצאות ופטנטים, המכוניות והרעיונות האלה, עדיין קיימים, חיים ובוועטים בדיוק כפי שהיו בהתחלה. הם הראו ועדיין מראים לעולם שיש רק דרך אחת לבנות מכונית. הדרך הנכונה.

אנשים היו המומים, לסוסים הוקל. לפני למעלה מ-115 שנים, שני גאונים, האחד דיימלר והשני בנץ, חוללו מהפכה בעולם: המכונית הומצאה. זו הייתה מכונה, או יותר נכון, רעיון, שלא חשבו עליו מעולם. במהלך השנים, הם הממו את העולם עם המכוניות הדו מושביות הפתוחות שלהם, מכוניות