

מועדון החמש



תנועה הרכב היסטורית בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

האבטומוביל

מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גליון 55 • ספטמבר-אוקטובר 2004 • 30 שקלים • חינוך לחברי מועדון החמש



פורד אסקורט | אלפא רומיאו ג'ולייטה
וולוו | אוטובוס קומתיים | I.F.A F9
פורש 356C | וויליס ג'יפ MB | שוק עתיק | ראלי וינה-טרייסטה



האבטומוביל - בטאון מועדון החמש מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכונות קלאסיות ורכב אספנות

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



אלפא רומיאו ג'ולייטה ספיידר
וולוצ'ה 1962, של דרור בריל
צילום: איל פלד

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: יורם בינור, רפי בן חור, חיקה ברנשטיין,
יואכים לוינ ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

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

ועד המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר וגזבר: זמי לוינ

קשרי חוץ: יוסי צור

לוגיסטיקה לאירועים: משה צליק

אבזרים וציוד: רוני רזנברג

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: 09:00-15:00

בימי שלישי בין השעות 15:00-20:00

בערבי חג בין השעות 08:30-11:00

מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

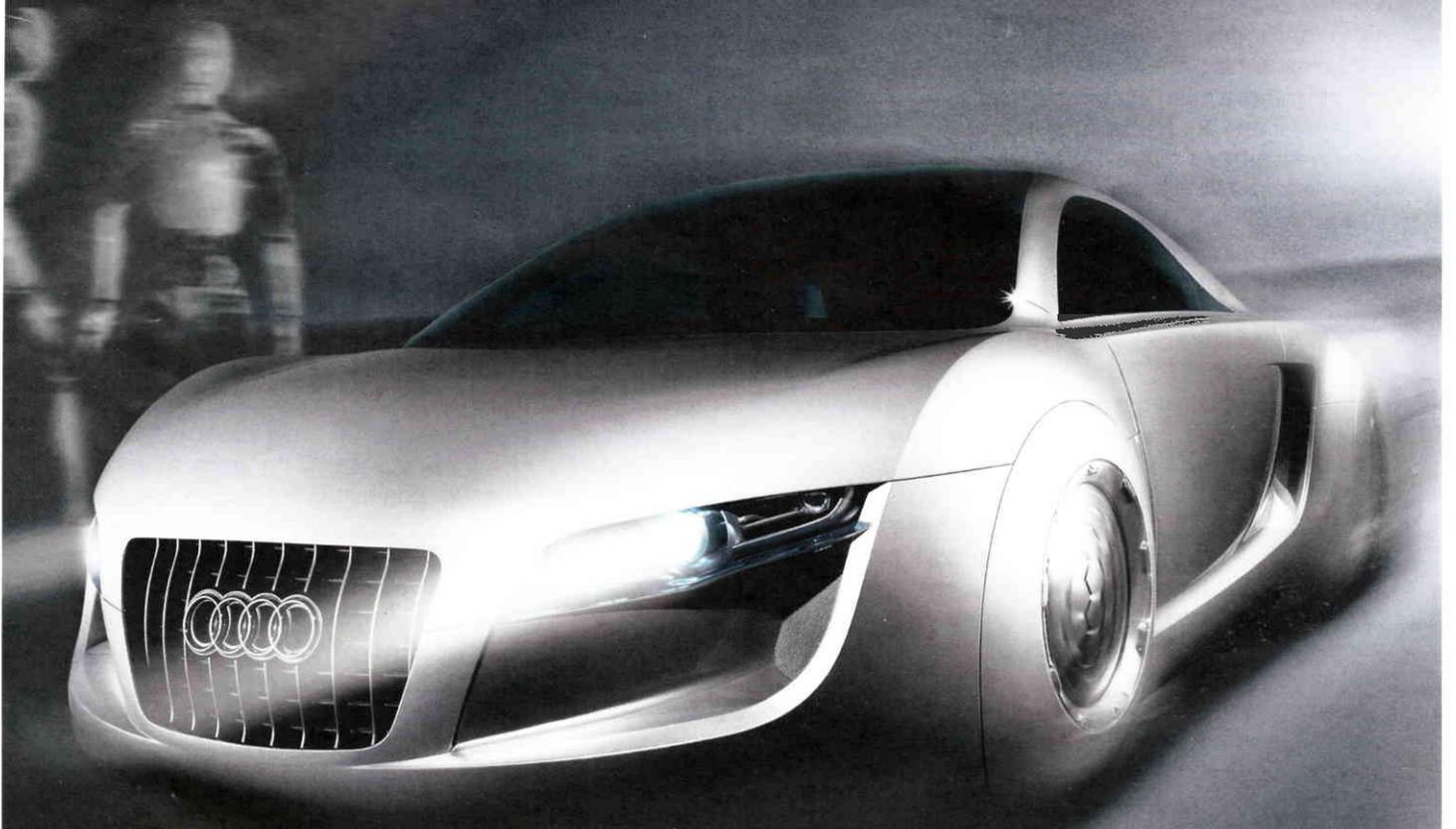
מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

מנהל האתר: דרור וסרשטיין



HOW FAR AWAY IS THE FUTURE?



אני, חבט RSQ

שלום רב,

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

הדרך החדשה שהתחלנו ללכת בה, בשיתוף פעולה עם איל פלד, מוכיחה את עצמה - ואנו רואים במתכונת החדשה של "האבטומוביל" תוצאות טובות בתוכן, בעיצוב, ובהתעניינות של חברים חדשים.

לקראת סוף הקיץ ערכנו מסע לעידוד נסיעה בטוחה וזהירה, ולמלחמה בתאונות הדרכים. במסע השתתפו כ-80 מכוניות. ה"שיירות" יצאו מתל אביב, ירושלים וחיפה, ונפגשו באמצע הדרך לשבת של כ"ף. המסע התנהל למופת, והיענות החברים ובני משפחותיהם היתה רבה. בכוננתנו לארגן עוד מפגשים כדוגמת זה, של שבת בבוקר, ולשכפל את ההצלחה. נשמח לקבל הצעות ורעיונות ליישום.

ועוד בנושא האירועים: בסוכות אנחנו מתכננים לקיים אירוע שיימשך שלושה ימים במזיאון חיל האוויר בחצרים שליד באר-שבע. כל הפרטים פורסמו ב"קלאסיקון" האחרון ואני מזמין את כולכם להירשם, ולהגיע לדרום עם מכוניות האספנות.

בשבועות האחרונים קיימנו עוד שתי השקות מוצלחות של מכוניות אספנות. בהשקה האחרונה, ויליס ג'יפ MB שנת 1942 של אילן יוחנן, נוכחנו שוב לראות שהשקעה של אהבה ומאמץ משיגה תוצאות מרשימות. עד היום קיימנו שבע השקות והתור הולך ומתארך. אנו גאים ומברכים כל רכב ששיפוצו הושלם והוא מצטרף למשפחת "מועדון החמש".

בחנוכה הקרוב, כמו בכל שנה, יתקיים האירוע השנתי ובמרכזו תחרות הגביע הנודד על שמו של שאול גלאי ז"ל. במסגרת האירוע ייבחנו מכוניות האספנות ששופצו ברמה הגבוהה ביותר במהלך השנה באחרונה ויוכרוזו הזוכים במקומות הראשונים. עדיין לא מאוחר להירשם. אני מצל הזדמנות זו לשוב ולציין כי נלמדו הלקחים מאירועי השנים הקודמות וצוות השופטים המקצועי והנאמן של התחרות הונחה ליישם אותם במלואם.

אנו מקפידים לעדכן על אודות אירועי "מועדון החמש" באמצעות ה"קלאסיקון", אתר האינטרנט של "מועדון החמש" וב"פורום רכב אספנות". כמובן, שניתן לקבל את כל הפרטים ולהירשם לכל האירועים גם במשרדי המועדון. אנא, רשמו לפניכם את מועדי האירועים ובואו לקחת בהם חלק עם כלי הרכב ועם בני המשפחה. כמדי שנה מתקיימים האירועים הגדולים בביולי שבאנגליה ובקריילי והרשי שבארצות הברית. לחברים שנוסעים אני מאחל נסיעה טובה ומוצלחת ומוסיף בקשה צנועה: לאסוף כתובות של ספקים מעניינים ומידע מועיל אחר ולמסור את רשמי המסע והחוויות לפרסום באחד הגיליונות הקרובים של "האבטומוביל" ולסיום, בהזדמנות זו, אני מבקש לברך את כל קוראי "האבטומוביל" ואת כל חברי "מועדון החמש" ובני משפחותיהם, בשנה טובה. שנת אספנות מוצלחת, שנת בריאות טובה, שנה של שלום, ביטחון ושגשוג לישראל.

שלכם,
נחום



בוודאי שמתם לב שהגיליון הזה קצת יותר כבד, פשוטו כמשמעו, מהגיליון הקודם. הגדלנו את "האבטומוביל" ל-52 עמודים על מנת לעשות מקום ליותר כתבות בנושאים שמעניינים את כולנו.

זמי לוי נסע לכפר מל"ל לפגוש את דוביק גרודמן ולשמוע ממנו על קורותיה של אחת המכוניות המיוחדות ביותר הנושאת לוחית רישוי ישראלית עם חמש ספרות: F9 קברולה שנת 1954 מתוצרת המפעל המזרח גרמני IFA. המכונית הזו, שרק 1,616 כמוה יוצרו לפני כחמישים שנה, נחשבת לנדירה גם בעולם.

בני הספל ערך בשבילנו שני מסעות מרתקים - האחד בזמן והאחר למרחק. במסע הראשון מפשפש בני ביכרונות ילדותו ובארכיון המקיף שלו ומספר את קורותיו של אוטובוס הקומתיים בישראל. במסע השני הצליח בני להיות במקום הנכון בדיוק בזמן הנכון על מנת לראות מקרוב את הזינוק לראלי וינה-טרייסטה 2004.

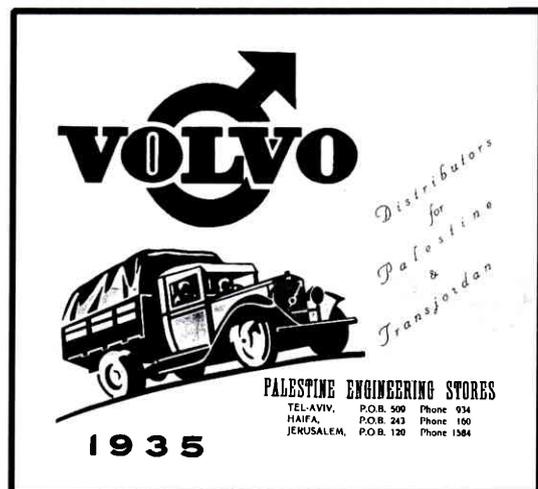
עמרי רחמימוב, בנו הבכור של נמרוד רחמימוב, הגיע לגיל שאפשר להתחיל. לנהוג. במשפחת רחמימוב החליטו שהמכונית הראשונה של עמרי תהיה מכונית אספנות והפור נפל על פורד אסקורט שנת 1972. למה? יש יותר מסיבה אחת והכל בפרק הראשון של "המדריך לשיפוץ עממי של רכב אספנות". כתבה ראשונה בסדרת כתבות שתעקוב אחרי התקדמות השיפוץ ועלותו.

צ'רלס גודייר יזכר לעד כמי שהמציא את תהליך הגיפור והפך את הגומי הטבעי למוצר תעשייתי בעל שימושים נרחבים ובכלל זה בתעשיית הרכב. חן פרחי מספר על הגומי ומוצרו ומשיא כמה עצות איך לשמור על חלקי הגומי במכוניות.

פעם בשנה, בשלהי חודש אוגוסט, מגיעים לגוטבורג שבשוודיה מאות אספני וולו מכל קצוות אירופה. את הדרך הם עושים, איך לא, בקלאסיות שלהם. ה"וולו וויקאנד" הוא סוף שבוע ארוך של שכרון חושים. איל פלד נסע לאירוע החם של סקנדינביה הקרה. ולקינח - ממתק איטלקי. שנת 2004 היא שנת היובל לג'ולייטה. כן, המכונית הקטנה הכי גדולה של אלפא רומיאו כבר בת 50. אחי טל מספר על לידתה, ילדותה ובגרותה של הג'ולייטה ואיל פלד פגש את דרור בריל ומביא את סיפורו של גוש ברזל שחור ומלא בוץ שהפך לג'ולייטה ספיידר וולוצ'ה נוצצת.

שנה טובה, קריאה מהנה ונסיעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד

מודעה של "וולו" משנת 1935.
ראו כתבה בעמ' 32-38





מדברת אל השכל שלך www.audi.co.il

DEPENDS ON WHAT YOU'RE DRIVING



ליינרל DDB

The New Audi A6 | Tomorrow Has Arrived Today

היבואן: צ'מפיון מוטורס (ישראל) בע"מ. אולם תצוגה ראשי (מרכז): בני ברק רחוב ששת הימים (מול קניון איילון), טל' 03-5775283. אולמות תצוגה: באר שבע סוכנות ריטס, טל' 08-6900111. בקה אל גרביה רכב עירון, טל' 04-6384585. חיפה Audi צפון, טל' 04-8135707/8. רכב עוז, טל' 04-8676333. ירושלים Audi ירושלים, טל' 02-5655556. נצרת סוכנות ג'ורג' והנרי דור, טל' 04-6085558. רכב הנגב צומת ביל"ו, טל' 08-9416223. לפרטים על מוסכי השרות ברחבי הארץ טלפנו 03-7653350. טרייד אין באמצעות אוטודיל 700-866-700-1.

חדשות וישנות

השקות: פורשה 356C, ויליס ג'יפ MB, טנדר GMC
אירועים: שוק עתיק, ראלי בטיחות בדרכים



קומה שנייה מעל הנהג

כתב: בני הספל, צילומים: ארכיון לע"מ
בני הספל סוקר את קורותיו של אוטובוס הקומתיים
בכבישי ישראל, בנחל איילון ובחיל הים



איש הגומי

כתב וצילם: חן פרחי
חן פרחי מספר קצת על תולדות הגומי בתעשיית הרכב
ומספק כמה טיפים ועצות מועילות לשמירה על חלקי הגומי



רומיאו וג'ולייטה

כתב: אחי טל, צילומים: ארכיון אלפא רומיאו
תולדות הג'ולייטה, המכונית הקטנה הכי גדולה
של אלפא רומיאו, שחוגגת השנה יום הולדת 50



ראלי וינה - טרייסטה

כתב וצילם: בני הספל
בני הספל היה במקום הנכון בזמן הנכון:
הזינוק לראלי הקלאסיות וינה-טרייסטה 2004

08

16

18

22

28

32

40

44

48

50



גם יפה וגם IFA

כתב וצילם: זמי לוי
זמי לוי מספר על שיפוצה של ה-IFA קבריולה 1954
של דוביק גרודמן, מכונית נדירה גם בקנה מידה עולמי



פרויקט אסקורט

כתבו וצילמו: נמרוד ועמרי רחמימוב
פרויקט מיוחד. "האבטומוביל" מלווה שיפוץ
רכב אספנות: פורד אסקורט 1972



וולוו וויקאנד

כתב וצילם: איל פלד
פעם בשנה מתכנסים אספני וולוו מכל העולם
בעיר גוטבורג בשוודיה לסוף שבוע שכולו וולוו



דרור יקרא ג'ולייטה

כתב וצילם: איל פלד
דרור בריל תמיד חלם על ג'ולייטה ולפני כשנתיים רכש
גוש ברזל שחור בקליפורניה והתחיל להגשים את החלום



הלוח הישן

קונים ומוכרים מכוניות אספנות

”אף מכונית קומפקטית אחרת בכלל לא מתקרבת אליה מכל הבחינות.
גיל מלמד, מעריב עסקים, 13 ביולי 2004”

”היתרון הגדול והחשוב ביותר של סדרה 1 על יריבותיה - התנהגותה
 מציבה סטנדרטים חדשים בקטגוריית המכוניות הקומפקטיות.
שחר חלקיה, הגה, אוגוסט 2004”

”BMW סדרה 1 היא נכון להיום המכונית הקומפקטית הטובה ביותר
 שתעשיית הרכב מציעה. חשוב יותר, היא הטובה מכולן בהפרש ניכר.
הילל פוסק, Ynet, 9 ביולי 2004”

”סדרה 1 מביאה לעולם הקומפקטיות את רוב הדברים העיקריים שעושים
 את BMW למה שהיא.”
יואל פלרמן, אוטו, אוגוסט 2004

”לסדרה 1 אין מתחרים... בכל פלח המכוניות שלה אין אפילו
 מכונית אחת שמתקרבת ליכולותיה על הכביש... זו לא אותה ליגה.
ב. מיכאל, ידיעות אחרונות, 6 ביולי 2004”

סדרה 1 החדשה של BMW. אחת לפני כולם.



עכשיו במחיר הכרות, החל מ:
***194,900**
ש"ח
 BMW 120i: 2.0 ליטר, 150 כ"ס

לא פלא שכתבי הרכב מתלהבים, סדרה 1 החדשה של BMW הינה שילוב חדש וייחודי של יתרונות המכונית הקומפקטית עם האיכות יוצאת הדופן של BMW. עם סדרה 1, BMW לא רק נכנסת לפלח שוק חדש, היא גם פותחת פרק חדש בהיסטוריה ההצלחות שלה. דגם ה-120i עם מנוע 2.0 ליטר ו-150 כ"ס הינו הדגם הראשון בקבוצת המכוניות הקומפקטיות עם הנעת גלגלים אחורית וכזוה, הוא דינמי יותר, יציב יותר, בעל היגוי מדוייק יותר ובטיחותי יותר מכל מתחרייו. אתה מוזמן לגלות את חווית הנהיגה המושלמת בגירסתה הקומפקטית.

סדרה 1 החדשה של BMW
 קמור רכב בע"מ
www.bmw.co.il



עכשיו באולם התצוגה המרכזי ברח' המסגר 16 תל אביב. לפרטים נוספים ולתיאום נסיעת מבחן: 03-6899000
 המזמינים את דגם 120i בחודשים הקרובים יקבלו את חבילת האיבור במחיר מיוחד של 10,000 ש"ח במקום 23,900. החבילה כוללת צמיגי אל תקר, מערכת Hi-Fi (10 מקולים), פנסי איתות לבנים ופנסי ערפל.

* המחיר מתייחס לאבור בסיסי. המחיר אינו כולל מס בולים ואגרת רישוי. התמונה להמחשה בלבד. קמור רכב רשאית להפסיק את המבצע עפ"י שיקול דעתה בכל עת. אין כפל מבצעים והנחות. המלאי מוגבל.

משיקים מכוניות אספנות

פורשה 356C 1964

יש מי שמאמינים שיום שישי ה־13 בחודש הוא יום שמביא עימו רק מזל רע, אבל יום שישי ה־13.8.2004, הביא עימו צרור גדול של ברכות מזל טוב לרגל אירוע ההשקה השישי של "מועדון החמש".

נחום קדמיאל, יו"ר "מועדון החמש" וגרשון גולדר, מנהל מותג פורשה בחברת "מכשירי תנועה", יבואני סוזוקי, קריילר, ג'יפ ופורשה לישראל, ברכו את זליג רבינוביץ', הרימו יחד איתו את הכיסוי וחשפו את הפורשה 356C קופה שנת 1964.

פורשה 356 היא מכונית ספורט המבוססת, רובה ככולה, על החיפושית של פולקסווגן שד"ר פרדיננד פורשה היה אחד מאבותיה. ה־356, שייצורה החל בשנת 1950, היא המכונית הראשונה מבית היצרן למכוניות הנושא את שמו של פורשה ומאז, הלכה למעשה, מכוניות ספורט גרמניות ופורשה הפכו למילים נרדפות.

אחרי 10,678 מכוניות מדגם 356, החל בשנת 1956 ייצור ה־356A שנמשך שלוש שנים עד 1959 והוליד 20,626 מכוניות. באותה שנה החל ייצור ה־356B שבמהלך ארבע השנים עד 1963 הנפיק לעולם 25,834 מכוניות ורק אז, בשנת 1963 החל הייצור של ה־356C. הפורשה 356C שנת 1964 של זליג רבינוביץ' היא הדגם הרביעי והאחרון במשפחת 356 ובמרוצת שתי שנות הייצור שלה נבנו 16,674 מכוניות. בשנת 1965, השנה האחרונה שבה ייצרו 356 כבר החל הייצור והשויוק של ה־911, הדגם המיתולוגי של פורשה.

וויליס ג'יפ MB 1942

בקיץ שנת 1940 פרסם הצבא האמריקני מכרז לייצור ג'יפ שמשקלו לא יעלה על 590 ק"ג. בפרק הזמן שקצב הצבא ליצרנים אי אפשר היה לעמוד בתנאי המפרט וחברת וויליס-אוברלנד הציעה לצבא ג'יפ במשקל 980 ק"ג שהתבסס על מנוע קונטיננטל 2,199 סמ"ק שהיה ברשותה.

מבלי להיכנס עמוק מדי לחדיוניות התכנון והרכש של צבא ארצות הברית בימי מלחמת העולם השנייה נספר רק שהמפרט החדש של הג'יפ הקל אושר במשקל של 980 ק"ג. נבחרו שלושה יצרנים: פורד, אמריקאן באנטאם קאר ו-וויליס אוברלנד. הדגם של וויליס היה בעל המנוע הטוב ביותר והמחיר הנמוך ביותר



זליג רבינוביץ' וגרשון גולדר מגלים את הפורשה של זליג

"אילן עשה עבודה יוצאת מן הכלל יפה, שמר על האותנטיות של הג'יפ עם כל הכלים שמסביב, והדבר שהכי שבה את ליבי הוא ריפודי הברזנט על המושבים שריחם הזכיר לי ריח של אפסנאות צה"לית ביום חם. כל הכבוד".

ורק למען הסדר הטוב ראוי להזכיר שהג'יפ MB הוא מימי מלחמת העולם השנייה והוא לא הג'יפ השכיח שנמצא בשימוש צה"ל. בשנת 1945 עם תום מלחמת העולם השנייה החלה חברת וויליס לייצר את הג'יפ CJ, הג'יפ האזרחי, כשהאותיות הן ראשי התבות של Civilian Jeep.



אילן יוחנן, בני רוטברג, אירית בורג ונחום קדמיאל בהשקת הג'יפ

והחברה זכתה לנתח העיקרי של הייצור. לדגם הזה שיוצר בשנת 1940 קראו MA. מהדגם הבא, ג'יפ MB, שמשקלו היה 1,150 ק"ג יוצרו כ־700,000 כלי רכב, 400,000 מהם על ידי חברת וויליס. ביום שישי ה־27.8.2004 השיקו נחום קדמיאל, יו"ר "מועדון החמש", ובני רוטברג, מנהל המותגים ג'יפ וקריילר בחברת "מכשירי תנועה", את הג'יפ MB שנת 1942 מתוצרת וויליס של אילן יוחנן.

הג'יפ שוחזר עד לאחרון האזורים וקשה להאמין שחלפו 62 שנים של דרכי עפר, בוץ ואבק מאז ירד מפס הייצור בבית החרושת. חן פרחי, בשפתו הציורית, היטיב לתאר:



הג'יפ של אילן יוחנן

כבר 50 שנה שאלפא מרגשת אותך כל יום מחדש.

גלר נסיס | גלר רוי



50° Giulietta



יבואן: סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ. יבואני פיאט, לנצ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 03-5655555

טנדר 1965 GMC

הסיפור מתחיל לפני כשלוש שנים בנסיעה של בני הזוג מקובר לסוף שבוע בקיבוץ הגושרים. מכאן לשם, נכנס יורם מקובר לחנות מקומית וראה שם צילומים ישנים של טנדר GMC. כשהתעניין לדעת מה עלה בגורלו של הרכב התברר לו שהטנדר הוותיק משמש כשלט פרסומת מאובק באזור התעשייה הצפוני של קריית שמונה. הטנדר, כפי שכולם יכולים לנחש, הצטרף למשפחת מקובר המורחבת (שכוללת גם סוסיתא ומוסטנג).



הטנדר של יורם מקובר

מדובר בטנדר GMC דגם 1001 חצי טון משנת 1965 המצויד במנוע בנפח של 5,700 סמ"ק. הטנדר פורק לחלוטין ונבנה מחדש. החלקים המכאניים יתרו - גומיות, צירי דלתות ועוד - הגיעו מאריזונה שבארצות הברית, שם יש לא מעט ספקי חלפים המתמחים בכלי רכב מסוג זה.

ביום שישי 10.9.2004, אחרי שנתיים וחצי של עבודות שיקום ושיפוץ מאומצות התקיים אירוע ההשקה בנוכחות בני משפחה, חברים קרובים ומשפחת "מועדון החמש". הכול הרימו כוסיות לכבוד הטנדר וגם לכבוד השנה החדשה.

עוד על ראלי לונדון-ירושלים

בגיליון האחרון של "האבטומביל" (גיליון 54, יולי-אוגוסט 2004), בסקירה על אודות ראלי לונדון-ירושלים המאורגן אחת לשנתיים על ידי הקרן הקיימת לישראל הועלתה השאלה מדוע לא מקיימים מארגוני שיתוף פעולה רשמי ומלא עם "מועדון החמש" שיאפשר גם למכוניות אספנות מקומיות לקחת חלק



סאאב 99 של אורן קיפניס

מעתה גוף מייצג אחד הפועל ב-50 מדינות ובו כ-750 אלף חברים.

פעולתן העיקרית של הארגונים הייתה, ותמשיך להיות, פיקוח ומעקב על מדיניות החקיקה המוצעת בקשר עם רכב היסטורי ובאותם המקומות בהם נדרש, לפעול על מנת להשפיע על ממשלות להימנע מחקיקה ומפעולות שיש בהן כדי להשפיע על רכב היסטורי ועל בעליו ובכך להבטיח את המשך פיתוחו של תחום חשוב זה במורשת ההיסטורית; להבטיח את זכותם של כלי רכב היסטוריים, ושל בעליהם, לתנועה חופשית בדרכים; לפקח על אירועים בינלאומיים הקשורים ברכב היסטורי ולהבטיח כללי בטיחות נאותים; להסדיר את הזיהוי, המיון והזיהוי של כלי רכב היסטוריים.

כתוצאה מהאיחוד כל העמותות שהיו חברות בארגון הבינלאומי של רכב היסטורי (IHVO) יהפכו להיות חברות בפרדציה הבינלאומית לרכב ישן (FIVA) והארגון הבינלאומי של רכב היסטורי יחדל להתקיים כגוף עצמאי מאוקטובר 2004.



קצת על הפרדציה הבינלאומית לרכב ישן (FIVA): הפרדציה הוקמה בצרפת בשנת 1966 כפרדציה בינלאומית של מועדוני רכב היסטורי. הפרדציה, הפועלת כארגון ללא כוונות רווח, היא הארגון היחיד העוסק ברכב היסטורי שפעילותו מוכרת על ידי ארגון אונסק"ו של האומות המאוחדות.

במסע, או לפחות בחלקו הישראלי. אורן קיפניס, ממועדון סאאב ישראל, מבקש לספר שהזמן, יחד עם הסאאב 99 שלו, לקחת חלק בקטע הישראלי של הראלי על ידי הסניף האנגלי של הקרן הקיימת לישראל. מכוניתו זכתה לשאת את מדבקות הראלי עם המספר 26 וגם, כך הוא מוסיף ומספר "במהלך השהות בארץ שיפצתי את תיבת ההילוכים של רובר P5B". מתברר, אם כן, שלפחות שתי מכוניות בראלי לונדון-ירושלים זכו למגע יד ישראלית במהלך המסע.



צילום: אורן קיפניס

הארגונים הבינלאומיים מתאחדים

יוסי צור, האחראי על קשרי החוץ ב"מועדון החמש" מעדכן כי בהודעה לעיתונות שהתפרסמה ביולי 2004 הכריז אמדרו בורט, המזכיר הכללי של הפרדציה הבינלאומית לרכב ישן (FIVA), על אודות החלטתם של שני הארגונים הבינלאומיים הראשיים, הפרדציה הבינלאומית לרכב ישן (FIVA) והארגון הבינלאומי לרכב היסטורי (IHVO) להתאחד, לשלב כוחות, ולחזק את תנועת הרכב היסטורי לתועלתם של שותריהם בכל רחבי העולם.

הסכם האיחוד שנחתם ב-5.5.2004 על ידי נשיאי שני הארגונים, מישל דה תומסון (FIVA) והורסט ברוינג (IHVO), יוצר מצב לפיו לתנועת הרכב היסטורי העולמית יש

רכב הפנאי-שטח המוביל בארה"ב עכשיו בישראל!



TRAILBLAZER

תמיד רצית רכב 4x4 אלגנטי ויוקרתי, שיעניק לך יותר שווצמה... רמת פינוק ואיבזור עשירה יותר... מרחב פנימי נדיב יותר... חבילת בטיחות מתקדמת יותר... יכולת שטח גבוהה יותר... וחווית נהיגה מרגשת יותר בכל דרך שתבחר/!...
שברולט טרייל בלייזר. כי תמיד רצית יותר.



* התמונות להמחשה בלבד



יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ - יבואנית בלעדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביואיק, קאדילק, אופל, איסוזו וסאאב. אולם תצוגה בית UMI ראשל"צ: פלטיץ 5, א.ת. חדש טל: 03-9534444. אולם תצוגה ת"א: דרך פ"ת 76, טל: 03-6235555 ובכל אולמי התצוגה ברחבי הארץ. WWW.UMI.CO.IL



ראלי הצדעה למען הבטיחות בדרכים



צילם: שלומי יצחקי

ביום שבת 21.8.2004 קיים "מועדון החמש" ראלי הצדעה למען הזהירות והבטיחות בדרכים וכתמיכה לכל הגופים הפועלים למלחמה בקטל בכבישים. כ-80 משתתפים, מי במכונית ומי באופנוע, בשתי שיירות הצדעה, האחת מתל אביב והאחרת מחיפה, השתלבו בתנועה הנינוחה של שבת בבוקר בכביש איילון ובכביש החוף, ונפגשו ביקום. שם, לאחר שחנו את כלי הרכב להשתזף בשמש, הציגו לראווה כרזות שהוכנו מבעוד מועד למען הגברת הבטיחות בדרכים. הכרזות היצירתיות ביותר היו של משה אזולאי, עזיז אריאל, אילן יוחנן ודורון סגל.



צילם: שלומי יצחקי



צילם: שלומי יצחקי

אני מסביר שאני ממהר לאירוע של מועדון החמש למען הבטיחות בדרכים ולהפתעתי הם מתנצלים, מחזירים את הניירת - 'הלוואי וכולם היו מסודרים כמוך' - ומאחלים לי נסיעה טובה. העיכוב הקצר גרם לי לאחר למפגש עם השיירה שיצאה מתחנת הרכבת והגיעה אחרי כ-50 דקות נסיעה ליקום. כחצי שעה אחר כך מגיעים החבר'ה מהצפון ואני סופר ארבעה לארקים באירוע אחד. בשעה אחת וחצי יצאתי בנסיעה חזרה לכיוון ירושלים."



צילם: שלומי יצחקי

נחום קדמיאל, יו"ר "מועדון החמש" מסכם בוקר של כיף אמיתי "המטרה של הגברת הבטיחות בדרכים היא מטרה נעלה. האירוע של היום מעורר חשק לעוד ואנחנו, חברי ועד המועדון, נשתדל לארגן עוד אירועים דומים למען המטרות החשובות למועדון ולקהילה."

עופר בן צבי הגיע מירושלים עם הלארק והספיק לצבור חוויות בדרך "בשבע בבוקר בירושלים מזג אוויר נעים ואני בשלבים אחרונים של הכנות לנסיעה: בדיקת שמן, מים, אוויר בצמיגים והתקנת דגל המועדון בחלון האחורי השמאלי. ברבע לשמונה אני מניע ויוצא לכיוון תל אביב. ירדתי לתדלק בשדה התעופה בן-גוריון ובעלייה חזרה לכביש המהיר אני מבחין בביקורת שגרתית של המשטרה והשוטר, כמובן, מאותת לי לעצור. הוא מחמיא לי על האוטו היפה והשמור ובאותה נשימה מבקש לראות רישיונות וביטוח. אני מציג לו את הניירות ובינתיים מתגודדים סביבי עוד שוטרים סקרניים שלוחצים את ידי בחיך.



צילם: דרוו וטרשטיין



צילם: שלומי יצחקי

VOLVO
for life

BBDO/MPA

סדנת יופי פנימי

VOLVO NEW S40
הביטחון שלך

"יופיים של כל הדברים הוא הקרנת ישותם הפנימית" כתב הוגה הדעות מני ברדיצ'בסקי. וכמו שמה שיש בתוכך מקרין משהו החוצה, כך גם מה שיש בתוך המכונית נבחרת לעצמך מקרין החוצה ומוסיף למראה עוצר הנשימה שלה. אבל לאדם כמוך חשוב ליהנות בעצמך ממה שאתה רואה כשאתה יושב במכונית הרבה יותר חשוב ממה שאחרים רואים כשהם מביטים במכונית שלך מבחוץ. הפאנל הצף של ה-VOLVO NEW S40 הוא רק דוגמה אחת לחשיבות שאנחנו מייחסים למושג היופי הפנימי

2
שנתיים
אחריות

אין
טרייד
אין

"מאיר" חברה למכוניות ומשאיות בע"מ • סניף תל-אביב: יצחק שדה 47, טל. 03-6255600 • סניף ירושלים: פייר קניג 38, אתר תלפיות, טל. 02-6799977 • סניף חיפה: דרך יפו 437 א', טל. 04-8544140 • מוסטו ארז, רח' האשכנזי מפרץ חיפה, טל. 04-8410345 • נצרת ג'וניקאר - דרך עפולה נצרת, טל. 04-6566966 • כפר-סבא סוכנות השווא, הוות"ש 14 אוהלת' לים טכ. 09-7666606 • סוכנות רכב ראשון לצ' חסרוב 6, אוהלת' חדש ראשון לצ' טל. 03-9613039 • אשדוד: סוכנות אשדוד, הבונים 9, אשדוד טל. 08-8523440/4 • באר שבע, אל שורות רכב, טל. 0278235, 08-6276382 • טרייד איקו אוטוסיסטר, הפטיש 6, נס-ציונה, 08-9302240 • ט.כ.ר. מוקד VOLVO for life 4044 • מכל טלפון סלולרי, 24 שעות ביממה • www.volvocars.co.il • התמונה להמחשה בלבד • לפרטים פנו לאנשי המכירה

סוף הקיץ



צילום: נחום קדמיאל



צילום: דרור וסרשטיין ומשה שטיין



צילום: דרור וסרשטיין ומשה שטיין



צילום: דרור וסרשטיין ומשה שטיין



צילום: דרור וסרשטיין ומשה שטיין

והשווקים הגדולים המתקיימים בארצות קרובות ורחוקות מעבר לים, אבל זה בהחלט מכובד ויעיל בשביל השוק המקומי המתעורר ועבור הקהילייה המתרחבת של אספני הרכב בישראל.

ישראלית אחת במחיר של 160 שקלים (פרטים מלאים ומדויקים בגיליון הבא של "האבטומוביל" באדיבות נמרוד רחמימוב ובנו עמרי).

נכון, זה עדיין לא בגודל ובהיקף של הירידים



צילום: עמרי רחמימוב

שוק עתיק

יש בארץ שווקים רבים - שוק הפשפשים ביפו, השוק הבדואי בבאר שבע, שוק רמלה-לוד (שכבר היה לשוק נודד בכל רחבי הארץ), שוקי העיר העתיקה בירושלים ועוד - אבל יש רק "שוק עתיק" אחד: שוק החלפים למכוניות אספנות של "מועדון החמש".



צילום: דרור וסרשטיין

גם השנה, וליתר דיוק ביום שישי 10.9.2004 לפני הצהריים, התקיים במרכז הירידים בתל אביב שוק עתיק שבוע, וככל הנראה רק בו, אפשר היה למצוא בדיוק את הבקליט החסר לפנס, מצמד לפרינץ 1000, בולמים לטריומף, טאסות למרצדס, סמל לוולוו, כסא בודד לווספה או 11 פריטים שונים לפורד אסקורט



1974



1983



1991



1997

דבילינג



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 החיך שעולה על פיץ, בכל פעם שאתה נוהג בה.



The new Golf

www.vw.co.il

הגולף החדשה 2005 עכשיו באולמות התצוגה: 1.6L 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 יב. רכב דרום טל' 08-8501267. באר שבע ריטס בע"מ, טל' 08-6900111. בקה אל גרביה רכב עירוני, טל' 04-6384585. הוד השרון סידרון 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 גורג' והנרי דור, טל' 04-6085555, 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 שליין 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.

גם יפה וגם IFA



ב"אורווה" של דוביק גרודמן בכפר מל"ל יש כמה סוסים מכאניים אצילים במיוחד. זמי לוין פגש את חברו הוותיק וראה במו עיניו ב.מ.וו 1938, יגואר ואוסטין-הילי 1955, אם.ג'י 1946 ומביא את סיפור שיקומה של IFA קבריולה נדירה משנת 1954

כתב וצילם: זמי לוין

שלבים שונים בשיפוץ המנוע והגוף
צילם: דב גרודמן



דוביק גרודמן הוא חבר מועדון ותיק וחובב ענתיקות אמיתי. בחצר ביתו בכפר מל"ל, בין עצי תפוז רחבי עלווה, נמצא בית מלאכה שהוא חלומו של כל חובב ובו מכוניות מפורקות בשלבי שיפוץ שונים, ענתיקות המחכות לתרון לשיפוץ או גרוטאות המיועדות לתרום איברים.

לדוביק יש חולשה למכוניות מיוחדות ונדירות, אותן הוא מאתר גם מהאוויר, בשעות הארוכות בהן הוא מטיס את מטוס הריסוס שלו. אחת המיוחדות שחידשה לאחרונה את עלומיה היא IFA קבריולה שנת 1954.

IFA היה עוד אחד מהמפעלים שהקימו הרוסים אחרי מלחמת העולם השנייה בשטחי מזרח גרמניה לשעבר. בשנות המלחמה נהרסה תעשיית הרכב הגרמנית, שייצרה עבור מכונית המלחמה הנאצית, כמעט עד היסוד ובשנים שאחרי המלחמה החלו לשקם חלק מן המפעלים. אחרים פשוט ירדו מן המפה ונעלמו.

מייד עם שוך הקרבות במזרח גרמניה הופיע על מגרש תעשיית הרכב שחקן חד-שישן שנקרא בשם IFA. שמו המלא הוא HRZEUGBAU INDUSTRIEVERBAND ובתרגום חופשי לעברית: "איגוד תעשיית רכב". יצרן הרכב IFA החל לפעול בעיר צוויקאו, באותו המקום בו יוצרו לפני המלחמה דגמי אאודי ו.ד.ק.וו (DKW). זמן קצר אחר חידוש הייצור הוצגה המכונית שזכתה לשם F9.

ל-F9 היה מנוע היה בנפח 900 סמ"ק, שלוש בוכנות ושתי פעימות,

שהפיק 30 כוחות סוס ב-3,600 סל"ד. המנוע הזה פותח עוד לפני המלחמה על ידי חברת "אוטו-יוניון" שלימים הייתה לחלק מ"אאודי". נצר אחר של המנוע הזה מצא את דרכו לדגמים 92-96 של "סאאב". ייצור ה-F9 נמשך שש שנים בין השנים 1950-1956 ובמהלכן יוצרו 40,663 מכוניות, מתוכן רק 1,616 מתצורת הקבריולה. בשנת 1953 עבר הייצור של ה-F9 לאייזנאך, באותו המקום בו יוצרו לפני מכוניות ב.מ.וו ושם, בשנת 1954, ירדה מפס הייצור גם הקבריולה של דוביק גרודמן.

כשנתיים אחר כך הביא האדון מאוריצי רינגלר, הבעלים הראשון של המכונית, את ה-F9 לישראל וקיבל את לוחית הרישוי "א2236". עם שינוי שיטת הרישום של מספרי הרישוי והמעבר לחמש ספרות, קיבלה המכונית את הלוחית 23-219 אותה היא נושאת עד היום. שנים אחר כך נמכרה המכונית לבעליה השניים - משה רוט, והוא מכר אותה בשנת 1988, לדוביק גרודמן. המכונית הגיעה ליד השלישית וככל הנראה גם האחרונה. הרכב עמד כמה שנים טובות ומצבו, בתחילת תהליך השיקום





אחרי 10 שנים של שיפוץ, שיחזור ושיקום חזרה עטרה ליושנה

תהליך השיפוץ שתואר כאן בכ-160 מילים נמשך, יום לכאן ויום לשם, עשר שנים. כשמתבוננים בתוצאה הסופית, ומוסיפים לכך את העובדה שמדובר במכונית ייחודית בכלל ובדגם הקבריולה הנחשב גם לנדיר ברמה העולמית בפרט, אין שום ספק שהמאמץ ארוך השנים שווה כל רגע שהושקע בו.

ה-IFA הנדירה לא לבד. בחנייה של דוביק בכפר מל"ל עומדות שתי "פנינות" נוצצות נוספות: MG דגם TC שנת 1946 ואוסטין הילי רודסטאר 4/100 משנת 1955. בבית המלאכה נמצאות בתהליכי שיפוץ שלוש מכוניות ייחודיות אחרות: AMILCAR - מכונית מרוץ צרפתית משנת 1925; יגואר 120 XK רודסטאר שנת 1955; ב.מ.וו 321 קבריולה שנת 1938. הید, כך אומרים, עוד נטייה...

והשיפוץ, לא היה מעודד: גוף חלוד, מנוע תפוס ומאייד חסר. המאייד, כך התברר ככל שחלף הזמן היה אבן נגף בתהליך השיקום מכיוון שמדובר במאייד יוצא דופן וקשה להשגה. למרבה ההפתעה דווקא הגג המתקפל, בעל מנגנון ייחודי ומסובך, היה במצב הניתן לשיקום והצלה. המנוע נעקר מגוף הרכב ונשלח לשיפוץ אצל דני מחברת "מוביל" ברחוב סלמה בתל אביב. חלקי הגוף פורקו מהשלדה וכל חלק עבר טיפול יסודי. אחרי זמן חזר המנוע הביתה והורכב. המאייד המקורי עדיין לא נמצא ואז, כמאמר השיר "הראש היהודי ממציא לנו פטנטנים", גוייס למשימה מאייד של "אולטרלייט" ונאנס להשתתף בהנעת המנוע. לאור הקשיים ב"שידוך" נעצר תהליך שיפוץ המנוע והתקנתו עד שנמצא מאייד מקורי ומתאים בגרמניה והובא לארץ בעזרתו של חבר המועדון יניי טובי (מ"נאי מכוניות קלאסיות"). על עבודות הפחחות והצבע שבוצעו בחצר ביתו של דוביק ניצח מרעי הפחח שעובד על ה"הלומים של דוביק" כבר כ-15 שנה והוא האיש שהצליח לפרק, ולא פחות חשוב גם להרכיב מחדש, את הגג המתקפל המיוחד.

קומה מעל הכנה

שנייה

בני הספל מפשפש בזיכרונות ילדותו ובארכיון המקיף שלו ומספר על קורותיהם של שלושה אוטובוסי קומתיים שנסעו בעבר בכבישי ישראל

כתב: בני הספל
ציילומים: ארכיון לע"מ

היה פתח רחב ללא דלת ודרכו עלו וירדו הנוסעים. שם עמד הכרטיסן שהיה מצויד בתיק עור התלוי על כתפו ובו הקופה ומלאי הכרטיסים. ממש כמו בלונדון, אבל עם הבדל אחד: הפתח היה בצד ימין של האוטובוס והמדרגות לקומה השנייה הוזזו לצד שמאל.

סופו של הקומתיים

כבוד גדול היה לנהוג באוטובוס הזה ורק שלושה-ארבעה נהגים קיבלו את הרשיון המיוחד. אוטובוס הקומתיים נכנס לשירות בקו 4 שנפתח אז והנהנים העיקריים היו ילדי העיר שבאו בהמוניהם לנסוע בו. הקומתיים הפך ל"בייבי סיטר העירוני". האימהות קנו כרטיס הלוך-ושוב, הפקידו את הילד בקומה השנייה, הלכו לקניות בשוק וחזרו בזמן לאסוף את התכשיט הצוחל.

באותה תקופה חנכה חברת "המעביר" את המוסך החדש בסוף רחוב ארלוזורוב, לימים "חניון דן". האוטובוסים היו נכנסים דרך פתח נמוך יחסית שמעליו קומת משרדים. את "גורד השחקים הנייד" היו מכניסים לחנייה רק מצידו האחורי של המוסך. באחד הימים שכח אחד הנהגים שיש לו עוד קומה מעל הראש. הוא נסע כהרגלו ברחוב ארלוזורוב, פנה למוסך ולא שמע את צעקות האזהרה. את האוטובוס שלחו לפחח ואת קומת המשרדים לזג. סופו של הקומתיים הזה עצוב. במלחמת העצמאות תקפו המצרים את תל אביב מהאוויר. הקומתיים ספג פגיעה ישירה, נהגו נהרג והוא עלה באש. חלקו התחתון חזר לכביש כאוטובוס חד-קומתי לכמה שנים נוספות.

הקומתיים של "דן"

אבל, לא אלמן ישראל ותל אביב זכתה לקומתיים חדש ברחובותיה. בשנת 1949 החל הרומן הגדול של חברה "ליילנד" עם התחבורה הציבורית בישראל, רומן שבשיאו שלטו אוטובוסי ה"רויאל טייגר" בכבישי ארצנו. כ"סיפתח" שלחה ליילנד אוטובוס קומתיים חדש ל"דן" (שהיא ההמשך של "המעביר"). האוטובוס הזה הוא מיוחד בתולדות אוטובוסי הקומתיים בעולם. מבחוץ נראה שאין לו ייחוד אבל הוא אחד מהבודדים בתצורה הלונדונית שנבנו עם הגה שמאל.

פני מספר שנים הסתובבו בכבישי ארצנו אוטובוסי קומתיים. אלו היו אוטובוסים בינעירוניים מתוצרת החברה הגרמנית "ניאופלאן" שצוידו במנועי מרצדס ובכל אבזרי הנוחות לנוסעים ולנהג. בסופו של דבר הניסוי לא הצליח וארצנו מסתפקת באוטובוסים הבנויים לאורך ולא לגובה. ה"ניאופלאנים" לא היו הראשונים כאן עם קומה נוספת מעל הראש. בין שנות ה-30 לשנות ה-70 של המאה שעברה הסתובבו כאן שלושה אוטובוסי קומתיים: האחד בשירות "המעביר", השני בשירות "דן" והשלישי - קחו נשימה עמוקה ותצללו עמוק - בשירות חיל הים.

הקומתיים של "המעביר"

בשנת 1936 תל אביב כבר הייתה כרך תוסס. תושביה של העיר הגדלה בהתמדה היו בעיקר עולים חדשים שהגיעו ממרכז אירופה ורצו שעירם החדשה תדמה לכרכים שהכירו - ורשה, ברלין, וילנה. ואכן, תל אביב החלה להידמות להן בארכיטקטורה, במסחר הזעיר, בבתי הקפה וכמובן בתחבורה. קואופרטיב "המעביר" ולצידו "איחוד רגב" (שפעל בעיקר ברמת גן) הצטיידו באוטובוסים חדשים ונעו ברחובות המתפתחים ובשדרות המוריקות של העיר העברית הראשונה.

באותם ימים שלטה כאן בריטניה מכוח המנדט שניתן לה על ידי חבר הלאומים (הארגון הבינלאומי שהקדים את האו"ם). השפעת הבריטים ניכרה בתחומים רבים: תאי טלפון ותיבות דואר בצבע אדום, רכבת שהתנהלה כמו באנגליה ומסיבות תה ל"היי סוסייטי". התחבורה אמנם התנהלה בצד ימין, כי לא היינו מושבה בריטית מן המניין, אולם מספר המכוניות האנגליות שנראו ברחובות הלך וגדל. אחד מסמליה המובהקים של לונדון היה (והינו) אוטובוס קומתיים אדום. חשבו פרנסי תל אביב של אותם הימים שעירם גדולה מספיק על מנת להתהדר בסמל לונדוני זה. אמרו ועשו. באוגוסט 1936 הגיע ארצה אוטובוס קומתיים מסוג "ליילנד טיטן" בצבע אדום בוהק. הצבע, אגב, הוחלף זמן קצר אחר כך לאפור בהיר. ההגה היה בצד ימין, הנהג ישב באותו הצד ב"חצי קבינה" מעל המנוע ובקצה האחורי



משמאל: קורס נהגות אוטובוס למתנדבות הצבא הבריטי (1940)
באמצע משמאל: הקומתיים שספג פגיעה ישירה מהאוויר במלחמת העצמאות
באמצע מימין: הקומתיים שטבע בנחל איילון (1951)
למטה: הקומתיים בתחנה המרכזית בתל אביב (1949)





הנהג שלנו חבר'מ

בני הספל ומתניה לוי משוחחים עם אבי גרין מפתח תקווה, נהג אוטובוס קומתיים של "דן"

"לא היה לי אף רפורט בחיים" מצהיר בנאוהו אבי גרין בן ה־76, נהג אוטובוס הקומתיים של "דן". וזה הישג לא מבוטל אם לוקחים בחשבון שנות דור של נהג מקצועי שתחת הידיים שלו עברו גלגלי הגה של כל סוגי כלי הרכב המנועיים, קלים וכבדים כאחד. מ"כרמל דוכס" פרטית עד "דימונט T", מוביל הטנקים האגדי ממלחמת העולם השנייה וימיו הראשונים של צה"ל. מאוטובוס "טעפלה" קטן של שנות ה־30 ועד אוטובוס הקומתיים הגדול של "דן" שנסע כאן בשנות ה־50. בכלום הוא נהג ובכולם הוא נזכר כשהוא מקפץ חסר מנוחה בין סלון ביתו הצנוע בפתח תקווה לבין בית המלאכה שבחצר, שם הוא בונה "מוביילים" ודמויות מעץ זית.

אבי למד לנהוג באוטובוס בחברת "שחר" בחיפה, בשנת 1948. זה היה אחרי שכבר צבר שנות והיגה רבות בכל דבר צבאי שזז על גלגלים. בשנות 1951 עבר לפתח תקווה, התיישב בה, ואז התקבל כחבר ב"דן".

כשאבי גרין מספר על הימים ההם הוא משתמש, איך לא, במילים של נהגי אוטובוסים: "נהגתי בכל סוגי האוטובוסים שאפשר להעלות על הדעת. היו לנו כמה מכוונות מסוג 'סופרוויט פול טריילר' שזה היה אוטובוס עם עגלה שמחוברת מאחוריו באמצעות שרשראות. נהגתי ב'שוסון' שזה היה אסון אבל הכי אהבתי לנהוג על ה־GMC. אוטובוס אמריקני, רב עוצמה וקל לנהיגה והגעתי איתו לחורים הכי נידחים בסיני. כן, נהגתי גם על ה'רויאל טייגר', חלום של אוטובוס עם גיר חצי אוטומטי שעשה את כל ההבדל".

אנו מחזירים אותו לספר על אוטובוס הקומתיים: "היו שני קומתיים ב'דן'. האחד נשרף במלחמת השחרור והנהג שהיה בו נהרג. אז חתכו את הקומה השנייה והאוטובוס הסתובב עוד כמה שנים עם קומה אחת. גם בו נהגתי". אבי לא היה הנהג היחיד בקומתיים. בשביל לנהוג באוטובוס קומתיים היה צורך ברישיון מיוחד וזה היה נחשב כבוד גדול להיות נהג של האוטובוס הגבוה.

אבי לא עושה מזה עניין. "נהגתי בו כשנדרש. הייתי עושה בבוקר טור בקו 51 מפתח תקווה לתל אביב ובחזרה. אחר כך שני טורים רצופים מפתח תקווה לראש העין. זאת הייתה חוויה. עשרות נדחסו פנימה וישבו שלושה במושב ונסעו גם בעמידה, אפילו בקומה השנייה". ולא רק בני אדם נסעו מראש העין לפתח תקווה. "פעם עלה יהודי עם עז. הכרטיסן רצה לגרש אותו אבל הוא שאל, למה לכלבים מותר ולעז אסור? היא לפחות מביאה תועלת ונותנת חלב...".

אבי זוכר שבאחת הנסיעות הרגיש שמהו מטפס לו על הראש "חשבתני שמישהו משתין אבל אז הסתבר שגברת אחת מראש העין עלתה עם בלוק קרח וישבה למעלה במושב הראשון. בדרך נמס הקרח וטפסך דרך שתי הקומות ישר על ראש שלי".

הממדים של האוטובוס יצרו לא מעט אתגרים לנהג שישב ב"חצי קבינה", מנותק מהנוסעים, כשליצידו מטרטר המנוע וידיו אוחזות בהגה לא מתנוגבר. "רק לאחר שנים ציידו את האוטובוס בגיר 'וילסון' חצי אוטומטי וזאת הייתה הקלה גדולה" הוא נזכר ומדגיש שהאוטובוס היה אמין מאד וכמעט שלא התקלקל "אבל הוא תמיד התנדנד, בגלל הגובה".

אתגר מיוחד היה המעבר ב"גשר ראש פינה" בתל אביב. הגשר שעמד בצומת הרחובות המסגר, ראש פינה ולה גווארדיה ושעליו עברה מסילת הברזל שיצאה מ"בית הדר" כבר לא קיים היום. "עם אוטובוס מלא הייתי עובר מתחת לגשר, אבל תמיד עם דפיקות לב. כשהאוטובוס היה ריק או חצי מלא נאלצתי לעשות סיבוב". גם העצים היו בעיה "הייתי מלטף את כל העצים מצידי הכביש" מודה אבי בחצי חיוך. הבעיות של הגשר ושל העצים נפתרו בחלקן כשצויד הרכב בגלגלים קטנים ונמוכים יותר. את הטביעה המפורסמת בנחל איילון הוא זוכר היטב למרות שלא הוא נהג באוטובוס באותו היום. "זה היה נהג בשם קובקוב ז"ל. אבל לא קרה שום דבר. שמנו את האוטובוס לייבוש והוא חזר לעבודה". אבי נהג בקומתיים עד ימיו האחרונים של האוטובוס בשירות "דן".

אבי גרין, צעיר ונמרץ כבעבר ("הנער" בן 76, להזכירכם) לא מסתכל אחורה בעודך נוטלגיה אלא מביט קדימה ועוסק בתחביבו המיוחד. במחלקות ילדים ברבים מבתי החולים בארץ תלויים המוביילים שהוא מייצר במו ידיו, הידיים שאחזו בהגה הקומתיים ההיסטורי.

רק שתי שלדות של "ליילנד" (מדגם קצרי־שילדה בשם LOPS2) נשלחו למפעל מרכבים קטן באנגליה על מנת לבנות אוטובוס קומתיים עם הגה שמאלי. אוטובוס אחד נשלח לקובה והאחר הגיע לארץ הקודש.

האוטובוס הזה היה לאגדה ואלפי ילדים, בשנים הראשונות של המדינה, ועבדכם הנאמן ביניהם, שכנעו את אמהותיהם להרשות להם לנסוע בו ולהכיר בזכותו מקומות כמו פתח תקווה וראש העין, אותם פקד הקומתיים בתדירות רבה. האוטובוס התפרסם בזמן השיטפונות הכבדים שהיו בארץ בחורף שנת 1951 כשטבע בנחל איילון ורק הקומה השנייה מתנוססת במלוא הדרה מעל פני המים.

האוטובוס פעל בשירות "דן" עד תחילת שנות ה־70 כאשר השיפור היחיד בו היה בהכנסת תיבת הילוכים חצי אוטומטית מסוג "וילסון" (זהה לזו שב"רויאל טייגר") והתקנת דלת אוטומטית בפתח הרחב מאחור. בשנת 1972 הייתה לאוטובוס עדנה כאשר חברת "דפי זהב" השכירה אותו והשתמשה בו בפרסומת נידדת בכבישי הארץ.

חבל ש"דן" לא השכילה, ולא משכילה, לשמור את כלי הרכב ההיסטוריים, וכך נשמת מידיה הקומתיים שמשמש היום, האמינו או לא, כבית מגורים בראשון לציון.



הקומתיים במוזיאון ההעפלה וחיל הים בחיפה צילם: בני הספל

הקומתיים של חיל הים

ועכשיו ניקח נשימה ארוכה ונצלול לים. חיל הים הישראלי הצטייד בצוללות לראשונה בסוף שנות ה־50. היו אלה שתי צוללות בריטיות מתקופת מלחמת העולם השנייה שזכו לשמות העבריים "תנין" ו"רעב". יחד עם הצוללות קיבל חיל הים ערכת הדרכה שנכלל בה אוטובוס קומתיים. האוטובוס מדגם AEC זהה לדגם ששירת את חברת האוטובוסים של לונדון בנאמנות במשך כמה עשורים עד שנות ה־70. בזמן מלחמת העולם השנייה גויסו כמה אוטובוסים כאלה לצבא הוד מלכותה והוסבו למתקני הדרכה לצוללנים. אחד מהם הגיע ארצה ושירת בבסיס ההדרכה של חיל הים בחיפה עד שהשתחרר מהצבא ויצא לגמלאות.

אנשי חיל הים דואגים לאוטובוסים שלהם יותר מחברי "דן" והאוטובוס הזה מצא עצמו במוזיאון ההעפלה וחיל הים בכניסה הדרומית לחיפה. חלקו העיקרי של המוזיאון, הנראה בבירור מהכביש הראשי, הוא אניית המעפילים "אף על פי כן" והאוטובוס ניצב מאחורי הירכתיים שלה.

רוצה להיות כאן?



רק 9.90 ש"ח בחודש ויש לך מנוי למסע
עולמי, הירחון שלוקח אותך לכל מקום בארץ
ובעולם. זה הזמן לצלצל 03-5774432

פעם בחודש ניקח אותך לכאן,
לשם ולכל מקום בארץ ובעולם

מסע עולמי
הירחון שמוביל ישראלים בארץ ובעולם



פרויקט אסקורט

המדריך לשיפוץ רכב אספנות במחיר עממי האבטומוביל עוקב בסדרת כתבות מתמשכת אחרי כל השלבים והעבודות לשיקום ולשיפוץ של פורד אסקורט שנת 1972

כתבו וצילמו: נמרוד ועמרי רחמימוב

האסקורט שלנו

בסוף מאי 2004 קנינו אותה. פורד אסקורט 1300 סימן 1, מודל 1972. יוצרה באנגליה והורכבה בנצרת עילית. את האוטו רכשנו ממורה בנימלאות שירשה אותו מאביה, שהיה הבעלים הראשון, בשנת 1976. האוטו תקין אך עמד ללא טסט שנה וחצי. היא רצתה 1,000 שקלים, אני הצעתי 500, בעלה אמר לא פחות מ־750, בסוף סגרנו על 600 שקלים.

אף שחיצונית האוטו לא יפה במיוחד, יש בו, באופן מפתיע, רק מעט מאוד חלודה. הוא נצבע לאחרונה לפני שנים רבות שזה יתרון יחסי כי צבע חדש יכול להסתיר חלודה ותיקה. המקומות המועדים לפורענות כמו תא המטען, הרצפה והכנפיים – נקיים מחלודה כמעט לחלוטין.

לפי הספידומטר האוטו עשה 183,000 ק"מ, והמנוע, כך סיפרו לנו, עבר שיפוץ ב־100,000 ק"מ. יתר המכלולים המכאניים תקינים ככל שניתן לוודא באוטו שלא נוסע. בכל מקרה נעבור על כל רכיב ורכיב ונחדש כל מה שצריך. החלטנו שמכלולים בטיחותיים יוחלפו בחדשים בכל מקרה. פנים האוטו זקוק לחידוש מלא, אך כל המתגים קיימים ועובדים, החלונות עולים ויורדים והמנעולים תקינים. יחד עם המכונית קיבלנו את ספרי הרכב המקוריים וגם סט של מפתחות שמעולם לא עשו בו שימוש!

לאחר הרכישה, הרמתי טלפון לאביקם שור שכבר הפך להיות הגרדיסט הקבוע שלנו (בכל זאת, גרייה שנייה!) ולמחרת הוא הביא את האסקורט מירושלים. שוב הפגין עדינות ראויה לציון בטיפול באוטו ואף טפח לנו על האגו במחמאות על מצבו. הכנסנו את האוטו למקום החנייה של רותי (אשתי ואמנו) חרף מחאותיה הרמות תוך הבטחה חגיגית שזה "רק זמני".

מתחילים בעבודה

שלב ראשון: נקיון. גם מרצדס חדשה שתעמוד שנה וחצי מתחת לעץ אורן תראה כמו יעל בר זוהר ברגע שבו היא קמה בשבת בבוקר בבית, והאסקורט הזו היא, איך נאמר זאת, דומה יותר לגולדה מאיר. בקיצור – האוטו נראה זוועה. מבחוץ הוא מלוכלך עם אבק, שרף ומחזור אורן בכל פתח ופינה אפשריים. גם בפנים המצב לא מזהיר. שכבה עבה של אבק מכסה הכל ובתא המטען דורות של פסולת שהצטברה. עמרי ואני עושים לאוטו מסדר אמריקאי: מוציאים הכל כולל המושבים. משאירים רק את מה שממש מחובר ושוטפים הכל. אחרי הניקוי מתגלה מה שהתרשמנו מראש: האוטו במצב מצויין. זה לא

בני הבכור עמרי כבר בגיל שאפשר להתחיל (לנהוג). מאחר והרך מתעקש על רכב אספנות כאוטו ראשון החלטנו לאחר דיונים ארוכים לקנות אוטו שיהיה מתאים לשימוש עירוני יומיומי מוגבל מחד גיסא, ולא יהיה ממש חבל אם יחטוף פה ושם עיקום קל במסגרת רכישת מיומנויות הנהיגה מאידך גיסא. הרכב נועד גם להיות פרויקט שיפוץ משותף של שנינו, לטובת חיזוק הקשר אב־בן. תנאי אחרון והכרחי – עלות הגיונית. הפרויקט צריך להיות זול ככל שניתן מבלי להתפשר על בטיחות כלל, ועם התפשרות סבירה על עומק השיפוץ. המטרה היא לקבל בסוף התהליך רכב שיהיה ראוי להיקרא "אספנות" ולא "אשפנות" – וכאמור, מבלי לקרוע את הכיס.

ניסיוני בשיפוץ מכוניות מוגבל מאוד. לפני שנים רבות שיפצתי אופנוע טריומף 500 וזהו. אין לי כל נסיון נוסף, ואינני מתעסק בזה ביומיום כלל. זו הסיבה שחשבתי שיהיה מעניין לחסרי נסיון כמוני לקרוא על התהליך. קהל היעד העיקרי, בעיני, הוא צעירים שחושקים במכונית אספנות אך חוששים מהנטל הכלכלי. אני מקווה שסדרת הכתבות הזו תיתן להם מדריך פרקטי איך לעשות את זה, ותעזור גם לקרב אותם ל"מועדון החמם".

למה אסקורט?

מועמדת מתאימה ל"שיפוץ עממי", צריכה לעמוד בכמה תנאים בסיסיים: מחיר רכישה נמוך, זמינות חלקים טובה, ואמינות סבירה לשימוש בהמשך. נוחות נסיעה וביצועים נסבלים אף הם שיקולים חשובים, אך משניים. בדרך כלל המכלולים המכאניים הם פחות בעייתיים לשיקום מאשר החלקים הפנימיים או הקוסמטיים. לרוב אין קושי לייצר מחדש חלק פח שהחליד, אבל להשיג סמל או מסגנון־חלון לרכב נדיר, עלול להתגלות כמשימה קשה ויקרה.

הפורד אסקורט ידוע כרכב אמין ביותר. כל בעל אסקורט לשעבר איתו דיברנו, נזכר בעיניים נוצצות איך נסע מאל־עריש עד תל אביב עם חור ברדיאטור שנסתם בגללי גמל, או איך העמיס במילואים את כל האפסנאות על האוטו והעפיל למוצב החרמון. בדקנו באינטרנט וראינו שקיימים בחו"ל מקורות בלתי נדלים לכל חלקי הפנים, הסמלים, המתגים והסקנו שהשיקום לא יהיה קשה מדי. בנוסף, יש לפורד אסקורט ייחוד מסוים בהיותו אחד הרכבים שהורכבו בארץ, ולא פחות חשוב, ואולי אפילו העיקר, המכונית מאוד מצאה חן בעיני עמרי. הפור נפל. אגב, מועמדות מתאימות ומוצלחות לא פחות היו יכולות להיות חיפושית או ולוו 144.



למעלה: עמרי רחמימוב ביום הקנייה של הפורד אסקורט
משמאל למעלה: המסמכים המקוריים וזוג מפתחות "בתול"

ששיני הזמן לא כירסמו בכל דבר כמעט, אבל אין "חזירויות".
מכוניות ישנות שעברו הרבה ידים, בד"כ עברו גם הרבה
שינויים, אילתורים ותיקונים מחופפים. כאן הכל כמעט כמו שיצא
מהפעל - רק ישן ובלוי.

אסקורט היא כמו כתיב חסר

לאחר הניקוי אפשר לעשות ביקורת חלודה אמיתית. גם כאן המצב
שפיר. בתא המטען אנו מוצאים חור קטן בחיבור הכנף הפנימית
לרצפה, ומתחת לרגלי הנהג עוד אחד. אלו חלודות אופיניות
ושוליות מאוד והתיקון שלהן יהיה פשוט. מה שמדאיג אותי יותר,
הם סדקים בשני ה"shock towers": אותן חלק של הכנף הפנימית
הקדמית עליו יושב המתלה. סדק שם הוא חולשה משמעותית
וידרוש תיקון מקצועי.

אחרי ניקוי תא המנוע, אפשר להתחיל לראות מה קורה שם,
והאמת שלא קורה שם הרבה. האסקורט היא כמו כתיב חסר: יש
כל מה שצריך, אבל בצמצום. מה שבמכונית אחרת מחובר עם
חמישה ברגים, פה מוחזק עם שניים. במקום שבו יוצאת צמה
מפוארת של חוטים, פה יש חוט וחצי. הכל קטן וקומפקטי מחד
גיסא, אבל נוח מאוד ונגיש לעבודה מאידך גיסא.

אנו עוברים מערכת מערכת, והכל נראה טוב. הפלגים לא חדשים
אבל בהחלט סבירים ומראים בלאי רגיל של עבודה בלי משקעים
חריגים. שמן המנוע ומי הקירור אף הם נראים טוב ואין סימנים
שאחד מהם ביקר אצל חברו. הפגם החמור ביותר שהעין קולטת
הוא העדרם של פילטר אוויר ושל הבית שלו. מישהו שתל שם
חתיכת צינור מאוטו אחר, אבל פילטר - יוק.

מד שקלים

פורד אסקורט - דו"ח הוצאות

600.-	קניית הרכב
480.-	גרידת הרכב (ירושלים גני תקווה)
-28.60	מטבעות שנמצאו ברכב
-100.-	חצי מיכל דלק באוטו
<u>951.40</u>	סיכום ביניים

מימין: חלודה "לא משמעותית"
למטה: חלודה "משמעותית"



בגיליון הבא

"פרויקט אסקורט" הוא מבצע מיוחד שבו "האבטומוביל" עוקב
ומתעד, בעזרתם הרבה של נמרוד ועמרי רחמימוב, את כל
השלבים בעבודות השיקום והשיפוץ של פורד אסקורט שנת
1972. בגיליון הבא נענה, בין היתר, גם לשאלות הבאות:
איך מניעים מנוע שעמד הרבה זמן?
איך משנים במרדד הרישוי את הרישום לרכב אספנות?
ואיפה אפשר להשיג חלקים וחלפים בזול?

תולדות האסקורט

כתב: נמרוד רחמימוב
צילומים: ארכיון תע"ר



פס ייצור משולב של אסקורטים וטנדרים



צילום: נמרוד רחמימוב

עדי ברקו, 2004

כמו ברולס רויס

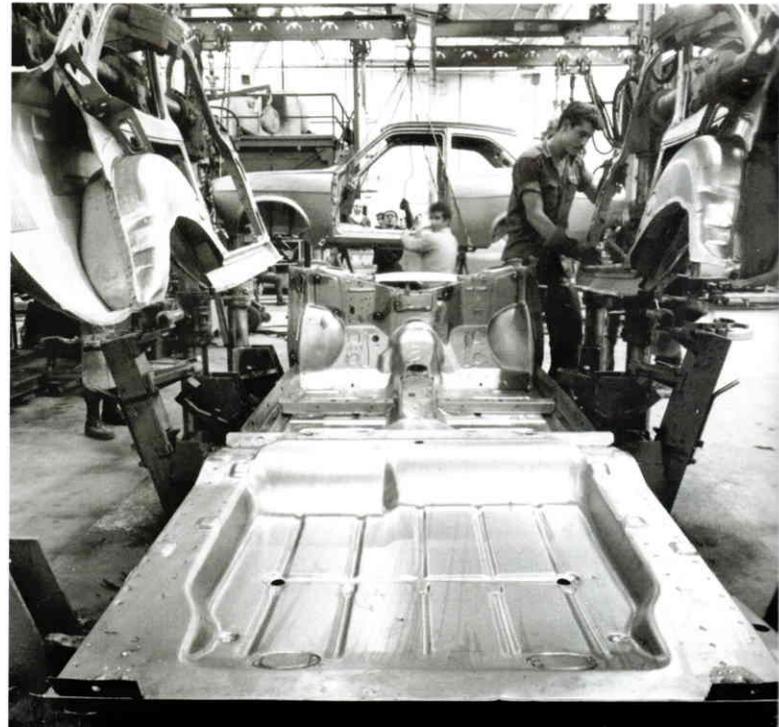
קו הייצור כלל ארבע מחלקות: מחלקת ריתוך בה חיברו יחדיו את חלקי הפח השונים והכינו אותם לצבע; מחלקת צבע; מחלקת הרכבה למכלולים ולמיתקון פנים; ולבסוף, מחלקת בחינה ותיקון. בניגוד למפעלי הרכבה אחרים בעולם בהם בודקים רק מדגם מייצג של המכוניות לצורך איתור פגמי ייצור, בקרת האיכות בקו ההרכבה של האסקורט הישראלית הייתה פרטנית לכל מכונית ומכונית – ממש כמו ברולס רויס! ברקו אומר שהשיטה הכיחה את עצמה מאחר והוא לא זוכר אפילו רכב אחד שלא היה בו משהו שצריך לתקן...

בסעתי לנצרת עילית לפגוש את עדי ברקו מ"תעשיות רכב" (תע"ר) – המפעל שהרכיב מכוניות פורד אסקורט בישראל. ברקו הוא דור שני לתעשיית הרכב בישראל. אביו עבד ב"מפעלי אילון" כפחח ובנה שם רכבי "וויליס". ברקו הבן החל לעבוד בתע"ר עם שחרורו מהצבא. תחילה עבד כבוחן רכב ובמשך השנים התקדם עד לתפקיד מנהל שירות והדרכה. לסיפורנו הוא נכנס מתוקף היותו בשנים הרלבנטיות האחראי על קו הייצור של האסקורט. במילים אחרות: עדי ברקו הוא האיש שתחת שרביטו הורכבה האסקורט שלנו.

ברקו הוא איש שיחה נעים, ויש לו סיפורים משעשעים למכביר על אודות תע"ר בכלל והאסקורט בפרט. תחילתו של קו הייצור בשנת 1968. באותה תקופה יצרו בתע"ר משאיות D500 וקומנדקרים. מאחר ובשטח המפעל לא היה מקום להוסיף קו נפרד לרכבים פרטיים, הורכבו כל כלי הרכב באותו הקו. כדי לאפשר זאת, מוקמו מכשירי הייצור וההרכבה על עגלות, וכשגמרו לבנות את המכסה המתכננת של משאיות, החליפו את העגלות והתחילו בהרכבת האסקורטים.

בתחילת שנות ה-70 גדל הביקוש למכוניות, קצב ההרכבה הוגבר והמפעל הורחב על מנת להכיל קו ייצור נפרד ששימש להרכבת האסקורט והטרנזיט.

העברית



למעלה: מחלקת ריתוך
מימין: בדיקת אטימות למים
משמאל למעלה למטה:
הנוי פורד השני מבקר בפס ההרכבה
מחלקת מכללים מכאניים
מחלקת הרכבה ומיתקון פנים



החלקים עצמם, כ-7,000 במספר לכל מכונית, הגיעו ברובם מחו"ל. השיטה נקראת CKD שזה ראשי תיבות של Complete Knock Down. בשיטה זו מיוצרים החלקים במיקום מרכזי עבור כל מפעלי ההרכבה המפוזרים במקומות שונים. כל מפעל הרכבה מזמין חלקים לפי תכנית ייצור שנתית, ומרכיב את המכוניות מא' ועד ת' עבור השוק שלו.

השיטה שעובדת היטב בכל העולם לא התאימה (ולמה זה לא מפתיע?) לישראל: פעם הפועלים במילואים, פעם אחרת שבייתה בנמל ופעם הזמנה של משרד הביטחון מוקפאת פתאום מחוסר תקציב. התברר שבארץ כל תכנית ייצור מסודרת וארוכת טווח נדונה מראש לכישלון. הפתרון שנמצא היה ישראלי מקורי: מרכיבים מה שאפשר. אם יש חלקי פח - בונים גוף. הגוף מחכה עד שיגיעו מנועים ואז מרכיבים אותם. אין פנסים? לא נורא. בחודש הבא יגיעו



פורד אסקורט סימן 1

בסוף שנת 1967 הכריזה החטיבה האירופאית של פורד על יורש לדגם "אנגליה" הוותיק - פורד אסקורט. כמעט בן לילה הפכה האסקורט לאחת המכוניות הנמכרות ביותר באירופה, ובשנים מסוימות אף החזיקה בתואר "המכונית הנמכרת ביותר באירופה". האסקורט הוצעה בשלוש תצורות מרכז: שתי דלתות; ארבע דלתות; ושתי דלתות סטיישן בשתי גרסאות - "אסטייט" משפחתית ו"וואן" מסחרית. לדגמים הבסיסיים היו מנועים בנפח של 1.1 ו-1.3 ליטרים, בעלי הספק של 45 ו-52 כוחות סוס בהתאמה, וברמות גימור שונות. בין השנים 1968-1975 ייצרו יותר משני מיליון פורד אסקורט סימן 1, כמיליון 200 אלף מכוניות בסך הכול בבריטניה ועוד כ-800 אלף בגרמניה. בינואר 1975 החלו לייצר בפורד את האסקורט סימן 2, שהיה מבוסס על רצפת הסימן 1 עם עיצוב מעודכן, וגרסאות מפורדות יותר.

החל משנת 1968, הופיעו גם דגמים ספורטיביים ומשופרים של האסקורט שהתאימו גם למרוצי ראלי, ונועדו להפוך את הרכב השנתי לרכב ספורטיבי ומסעיר ובדרך זו להרחיב את השוק ואת קהל היעד של רוכשים פוטנציאליים. חמשת הדגמים הספורטיביים יותר של הפורד אסקורט סימן 1 הם:

GT: התבססה על הדגם בעל מנוע בנפח 1.3 ליטרים, וכללה קרבורטור "וובר", בלמי דיסק עם מגבר, תיבת הילוכים ספורטיבית בעלת יחסי העברה קרובים וצמיגים רחבים. הספקה היה 64 כוחות סוס.

Twin Cam: אחותה החזקה יותר של ה-GT, וההצלחה הראשונה של האסקורט במרוצי ה-ראלי. באמצעות מנוע בנפח 1.6 ליטרים בעל הספק של 110 כוחות סוס ותיבת הילוכים שנלקחה מפורד קורסאיר E2000, הגיעה ה-Twin Cam למהירות מרבית של 180 קמ"ש.

RS1600: החליפה את ה-Twin Cam בשנת 1970, וכללה שתי דלתות מחוזקות, קשת התהפכות, גלגלים רחבים ומנוע בעל הספק של 120 כוחות סוס.

RS2000: בעלת נפח מנוע גדול יותר משל ה-RS1600, שיוצרה החל מ-1973, והושלם בה מנוע של פורד "פינטו" האמריקאית.

Mexico: הוצעה לציבור בשנת 1971 לציון ניצחונה של האסקורט בראלי לונדון-מקסיקו בשנת 1970. מנוע בנפח 1.6 ליטרים, שתי דלתות מחוזקות, ומערכת בלימה ושיכוך זעזועים של ה-RS.

עמרי רחמימוב

חלקיו מיוצרים בארץ פטור ממס קניה. כתוצאה מכך עמד מחיר האסקורט לצרכן על כמחצית ממחירו של רכב מיובא מקביל. על מנת לעמוד בדרישת החוק, החלו לייצר בארץ חלקים רבים של האסקורט - ריפוד ושטיחים, פגושים, רדיאטורים, חלקי גומי, צמיגים ומצברים. למרות המאמץ, הגיע היצור המקומי בשיאו רק לכ-30% מהרכב.

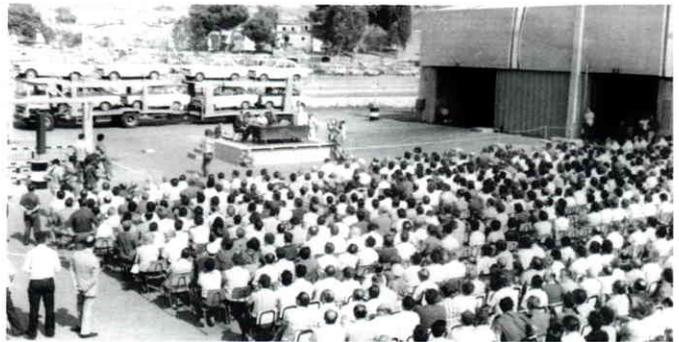
תע"ר עוברת מאז שנות ה-70 עליות ומורדות. כיום נאבק המפעל, שבו רק כ-80 עובדים, על קיומו. הם ממתינים להחלטה האם יוכל צה"ל לרכוש את הסופה החדשה או לא. עצוב לי שזה המצב בארץ. ברור שעם בסיס והצדקה לכליים תעשיית הרכב המקומית הייתה פורחת כבעבר. הבסיס הכלכלי לא צריך להיבנות רק על ידי מערכת מיסוי מפלה, אבל מקבלי ההחלטות צריכים להשכיל ולטפח יכולת טכנולוגית מקומית גם בתחום תעשיית הרכב ולא להיות נדרשים רק לשירותיהם של אחרים.

תודה ענקית לעדי ברקו ולאונרד סולומון מתע"ר על עזרתם הרבה בהכנת הכתבה.

מספיק פנסים לשנה שלמה. מסיבה זו אין לברקו כל אפשרות לספק לי נתונים לשאלות בסיסיות כמו מה היה קצב הייצור או כמה זמן נמשכה ההרכבה של מכונית אחת. כעקרון, כשהמפעל עבד, הרכיבו במוצע 24-28 מכוניות במשמרת של 12 שעות.

הנרי פורד מקבל בראש

ההרכב האנושי בקו הייצור היה אופייני לישראל של אז. רוב הפועלים, כ-120 בכל משמרת, היו עולים חדשים או ערבים. פועל שהתבסס במקום עבודה היה מביא אחרים בשיטת "חבר מביא חבר". כך נוצרה חלוקה אתנית ברורה: התקנות הפנים היו נחלתם של הרומנים, מכלולים הרכיבו במרוקאית, ואם לא ידעת ערבית לא היה לך מה לחפש במחלקת הריתוך. גם להנהלה היה טוב עם השיטה, מאחר והיא פישטה מאוד את תהליך מיון העובדים והכשרתם.



הנרי פורד השני נואם בפני עובדי מפעל "תעשיות רכב" בנצרת עילית במהלך ביקורו שם בשנת 1973



את פורד העולמית המצב כנראה לא הטריד. נציגיה היו באים מעת לעת לפקח על הנעשה במפעל אבל הסתפקו רק בבדיקת הניירת. הנציג היחיד שממש בחן מקרוב פורד אסקורט ישראלית היה לא אחר מהנרי פורד השני בכבודו ובעצמו. זה היה בזמן שביקר במפעל בנצרת עילית בשנת 1973. הוא נאם בפני העובדים כשמאחוריו משאית ועליה מסדר של אסקורטים נוצצים מוכנים למשלוח. לאחר הנאום ניסה להתיישב באחת המכוניות וחבט את ראשו במשקוף הדלת. "מי בנה את האוטו הקטן הזה?" זעם. "זה תכנון של פורד" ענה לו בשלווה מנכ"ל המפעל. "הם כאלה אידיוטים" החזיר פורד בקריצה.

עם ישראל חי באסקורט

בשנים 1968-1981 הורכבו בישראל 27,575 מכוניות פורד אסקורט מדור ראשון ושני. השיא נקבע בשנת 1976 עת ירדו מפס ההרכבה 3,801 מכוניות. לא רע בהתחשב בכך שמצבת כלי הרכב בארץ בימי טרום-ארידור עמדה על כ-140,000 מכוניות פרטיות בלבד. את הדור השלישי של האסקורט כבר לא הרכיבו כאן כי שינויים יקרים שנדרשו בקו הייצור העמידו בספק רב את כדאיות העניין. הופתעתי לגלות שרובן המכריע של המכוניות נרכשו דווקא על ידי אנשים פרטיים. אמירה רווחת טוענת, שייצור מכוניות בארץ היה אפשרי רק בגלל קנייה מאולצת ורחבת הקף של משרד הביטחון, המשטרה, ומינהל הרכב הממשלתי. מתברר שהרכישה המוסדית כולה עמדה על פחות מ-900 מכוניות. את כל היתר קנה "עם ישראל". ההסבר נעוץ בתקנות המיסוי שנהגו אז ולפיהן רכב שיותר ממחצית



ב-מ-ב

חברה להפצת צמיגים בע"מ
מפיצי צמיגי גודייר בישראל

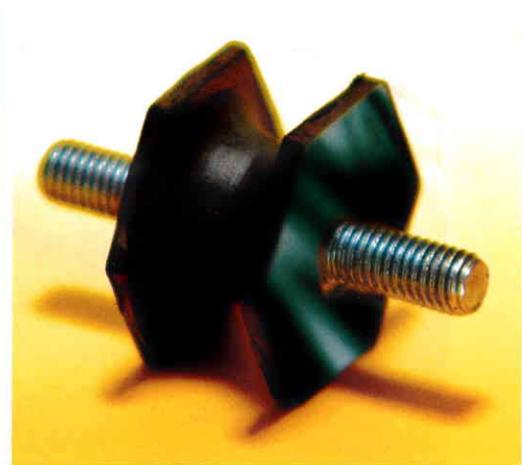
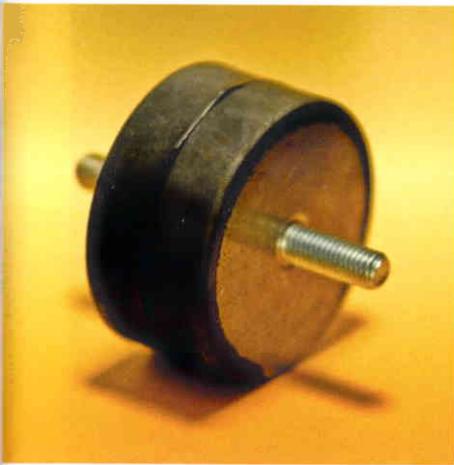
אזור תעשייה ישן אור עקיבא
מתחם ורדינון, טל: 04-6266130

GOODYEAR
#1 in Tires



איש הגומי

כתב וצילם: חן פרחי



גומי חדש למכוניות ישנות

ככל שהמכונית ישנה יותר – וזה עשוי להפתיע רבים – כך קל יותר למצוא לה חלקי גומי חליפיים. הסיבה נעוצה, איך לא, בקדמה. ככל שהמכוניות משוכללות יותר ומכלוליהן מורכבים יותר כך התקדמו גם מוצרי הגומי שבהן. במרוצת השנים נאלצו מהנדסי הרכב למצוא פתרונות למצבים חדשים ולבעיות רבות, חלקן "מסורתיות" וחלקן "מודרניות", הנובעים מצרכי העיצוב, הטכנולוגיה, הנדסת האנוש ועוד. המכוניות נעשו ייחודיות יותר ולכל דגם יש מספר גדול של מרכיבים שייחודיים רק לו. לכן, במכונית חדשה, קיים הצורך וההכרח להשתמש כמעט אך ורק בחלקי הגומי השייכים לה. במכונית ישנה קל יותר להתאים מוצר קיים ובדרך כלל, ומניסיון אישי רב שנים, בהצלחה מרובה.

איך להגן על הגומי?

בעבר, כאמור לעיל, שינויי הטמפרטורה, חום וגם קור, היו האויבים הגדולים ביותר של הגומי הטבעי. כיום, הסכנות הגדולות ביותר למוצרי הגומי במכוניות מגיעות מהשמן ומהדלק. נוזלים אלו תוקפים גומי (למעט ניאופרין וגומי נטרילי), מרככים אותו וגורמים לקריעתו המהירה. חייבים להקפיד לשמור את אזור תושבות המנוע בתא המנוע, נקי משמן ומדלק ככל האפשר, ובמידה ונשפכים על התושבות שמן או דלק יש לשטוף במים נקיים. לגבי שאר חלקי הגומי במכוניות בכלל, ואלה החשופים לאוויר בפרט (פרופילים שונים, בעיקר) הדרך הטובה ביותר להגן עליהם מפני פגיעת המזיקה של האוזון, התוקף גומי וגורם להתפוררותו, היא למרוח עליהם שכבה עבה של סיליקון (קיים בתרסיס). הגנה כזו יעילה גם עבור חלקי גומי "עומדים" אחרים המותקנים במכוניות.

הגומי כחומר גלם מוכר לאדם מזה מאות שנים כחומר טבעי שהופק מעצי הקאוצ'וק שגדלים בדרום אמריקה ובדרום מזרח אסיה, והשימוש בו בעולם הרכב החל בתחילת המאה ה-19 עת החלו לצפות בו גלגלי כרכרות סוסים, והתקבל בהתלהבות רבה. אלא שהגומי הטבעי הינו חומר בעייתי – הוא רגיש לשינויי טמפרטורה. בתנאי חום הגומי הטבעי מותך והופך לעיסה, ובתנאי קור הוא מתקשה ונוטה להישבר.

גומי ותעשיית הרכב

בשנת 1839 חלה מהפכה רבתי בתחום, כשצ'רלס גודייר המציא את גיפור הגומי כשהשליך גומי טבעי וגופרית לתנור, וגילה כי הגומי התקשה והפך עמיד לשינויי טמפרטורה קיצוניים. ההמצאה הזו אפשרה את פיתוח צמיגי המכוניות, שהופיעו לראשונה בסוף המאה ה-19. כשגילו יצרני הרכב את האפשרויות הגלומות בחומר הגמיש והחזק הזה, החלו משתמשים בו כמבודד בין המנוע לשלדה (תושבות מנוע) וככל שהלכו המכוניות והתקדמו, רב בהם השימוש במוצרי הגומי. בשנות ה-30 של המאה ה-20, הומצא הגומי הסנתטי, וכפועל יוצא הורחב השימוש בגומי בענף הרכב. בסוף שנות ה-30 הוחל בשימוש בגומיות כמתלי צינור המפלט, כחומר ציפוי לדושות המכוניות, וכמשככי רעידות שונים. בשנות ה-40 וה-50 חלה עוד התקדמות בשימושי הגומי בתעשיית הרכב. לראשונה הופיעו פרופילים למסגרות השמשות, צינורות מים המשולבים בד גומי, תושבות מנוע ותושבות תיבות הילוכים משופרות והתרחב גם השימוש בגומי כחלקי מתלה שונים. למעשה, בכל מכונית, חדשה או ישנה, ישנם מאות חלקי גומי, רבים מהם נסתרים מן העין, ואיננו יודעים כלל על קיומם, עד שמשוהו נקרע...

חן פרחי, אנציקלופדיה מהלכת של מורשת מוטורית, חובב מכוניות קלאסיות ויצרן של מוצרי גומי, מניח את השבלונות והכפפות בצד לכמה דקות, מספר על ההיסטוריה של הגומי בתעשיית הרכב ומנדב כמה טיפים ועצות מועילות לשמירה על מוצרי גומי המותקנים במכונית במקומות גלויים ובמקומות נסתרים



חלקי גומי פשוטים (מכוניות ישנות) וחלקי גומי מורכבים וייחודיים (מכוניות חדשות)

ואלה תולדות הגומי

מתקשה ושבייר. גודייר המציא את תהליך הגיפור שבו הופכים גומי טבעי צמיג לחומר קשיח ושימושי על ידי חימומו בגופרית. התוצאה הייתה גומי שלא שינה את תכונותיו בהתאם למזג האוויר, עמיד למים ומבודד מבחינה חשמלית. התהליך עבר שדרוג, ונרשם כפטנט ב־5 ביולי 1843.

גודייר לא הצליח לשכנע את התעשייה האמריקנית להשתמש בהמצאה שלו ושלח את מוצריו החדשים לחברת מקינטוש האנגלית. לא ברור איך, אבל פיסות הגומי החדש הגיעו לידיו של מדען ומהנדס סקוטי בשם תומס הנקוק, אשר לפי הריח ניחש שגופרית מעורבת בתהליך. הוא ערך ניסויים ורשם פטנט על שמו באנגליה ב־21 בנובמבר 1843, שמונה שבועות לפני שנרשם שם הפטנט של גודייר. מאז, גודייר והנקוק הם האבות המאושרים של הגומי המודרני.

כיום כ־75% מייצור הגומי בעולם הוא של גומי סינתטי המיוצר מפטרוכימיקלים (נפט גולמי). גומי סטירן-בוטדיין הוא הגומי הסינתטי השכיח ביותר. הוא פותח במלחמת העולם השנייה, ומיוצר בתהליך החלבה שבו מעורבים סטירן ובוטדיין בתערובת של מים וקטליזטור מתאים. שיעורים שונים של החומרים ושל הטמפרטורות משנים את תכונות הגומי. סוג זה מנוצל בצמיגים, ותכופות מעורבב בגומי טבעי כדי לשפר את גמישותו. גומי בוטילי, שהוא גומי סינתטי החדיר לגו פחות מחומרי גומי טבעיים, משמש לייצור חלקיהם הפנימיים של צמיגים.

יש בעולם רק סוג אחד של גומי טבעי שמקורו בעצי קאוצ'וק הגדלים ברצועה הטרופית שלי קו המשווה. כ־90% מייצור הגומי הטבעי מקורו בארצות דרום-מזרח אסיה: מלזיה, תאילנד ואינדונזיה.

יעל שנער

בני תרבות המאיה, שהתגוררו במרכז אמריקה עשו, ככל הנראה, שימוש בגומי כבר בשנת 1600 לפנה"ס. הם השתמשו בלטקס ליצירת כדורי גומי ששימשו בפולחניהם הדתיים. לטקס היוו תחליב נוזלי המצוי בגזעי עצים ובצמחי פרחים. הלטקס של עץ הקאוצ'וק, עץ הגומי, משמש לייצור גומי טבעי ואוגמים אותו לכלים אחרי שעושים חתכים אלכסוניים בגזע העץ.

בשנת 1496 חזר קולומבוס ממסעו השני מאמריקה והביא לאירופה בפעם הראשונה כדורי גומי טבעי. אבן הדרך הבאה בהיסטוריה של הגומי הטבעי הייתה בשנת 1615 כשהספרדים גילו שהשימוש בלטקס הופך בדים ועורות לעמידים במים. בשנת 1736 יריעות גומי, שנקרשו מן הלטקס ונכבשו ליריעות, נשלחו לצרפת והקסימו את כל מי שזכה לראותם. בשנת 1791, האנגלי סמואל פיל הוסיף טרפנטין לגומי והפך את הבגדים של אז לאטומים למים. באותה תקופה גילה גוז' פריסטלי, ממציא ומדען אנגלי, שאפשר להשתמש בגומי למחיקת סימני העיפרון על נייר. מתגלית זו נולד השם האנגלי של הגומי (Rubber) שנגזר מיכולתו למחוק (rub off).

חלוץ תעשיית הגומי באירופה הוא צ'רלס מקינטוש, כימאי תעשייתי שעבד בגלזגו, שגילה בשנת 1818 שתמיסת זפת, כחם ושמן אדמה מהווה מסיס מצוין לגומי. כך החל השימוש התעשייתי בגומי כשכבה אוטמת בבני מים בין שני בדים. מכאן גם מקור השם של מעיל הגשם הבריטי המפורסם, ה"מקינטוש". האמריקני צ'רלס גודייר חתום על ציון הדרך הסופי בהיסטוריה המוקדמת של הגומי, והוא נחשב לאחראי על צורתו המודרנית של הגומי. עד שנת 1839 היה מצבו של הגומי מושפע ממזג האוויר – בימים חמים היה הגומי עיסתי ודביק ובימים קרים היה



צ'רלס גודייר

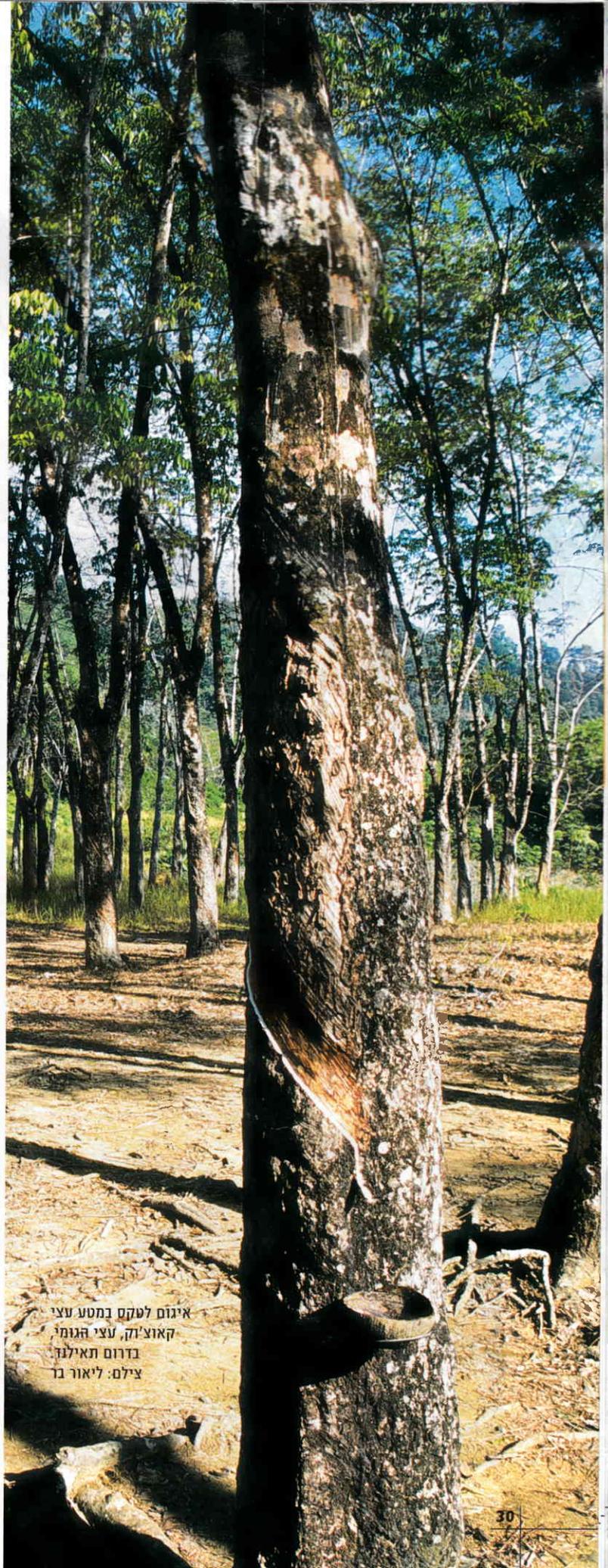
צ'רלס גודייר נולד בניו הייבן קונטיקט, ב־29 בדצמבר 1800. בבית הספר למד שנים ספורות ובגיל ההתבגרות כבר סייע לאביו בחנות המתכת שלו. העסק המשפחתי לא הצליח, וצ'רלס, שאז גר בפילדלפיה, ניסה לייצר מוצרים מגומי. בימים ההם שלטה 'קדחת הגומי' בארצות הברית. הכול רצו מוצרי גומי עמיד במים שהגיע מברזיל. ואז, כשהתברר שהמוצרים נמסים בקיץ החם ונשברים בחורף הקר, דעך הביקוש, יזמים הפסידו את הוונם, חברות גומי פשטו את הרגל והדעה הרווחת הייתה שעידן הגומי בארצות הברית תם ונשלם.

גודייר חזר עני מתמיד לפילדלפיה ונכלא בגין אי תשלום חובותיו. לבקשתו, הביאה לו אשתו לתאו בכלא, גושי גומי וחומרי סיכה. אלה היו הניסיונות 'המדעיים' הראשונים שערך בחומר. הוא נחן אותו מכול עבר, ובדק את התנהגותו ותגובותיו במשך שעות. כשהשלים את תקופת מאסרו ערך גודייר ניסיונות כימיים של ממש והוסיף חומרים וכימיקלים שונים לגומי. הניסיונות לא צלחו. גודייר, למרות מצבו הכלכלי הנואש, האמין בעתיד הגומי, המשיך בניסיונותיו ועבד עם חומצה גופריתית. הגומי הפך להיות חלק ויבש. הוא הצליח לקבל הזמנת עבודה לייצור 150 שקי דואר המבוססים על תהליך הגומי והחומצה הגופריתית. גודייר היה מאושר, ייצר את השקים, איחסן אותם ויצא עם משפחתו לחופשה של חודש ימים. כששב מהחופשה גילה במקום בו השאיר את השקים רק עיסה דביקה וגדולה. ואז, מתוך הייאוש הגדול, רגע אחד לפני שגודייר מרים ידיים, באחת התקלות המפורסמות ביותר בתולדות המדע, תערובת של גומי, עופרת וגופרית מצאה את דרכה לתנור חם. כשניסה גודייר לנקות את התנור ולהסיר את החומר אורו עיניו. התמיסה שחוממה הפכה לחומר יבש ואלסטי.

למרות שגודייר טען להמצאתו בשנת 1839, הוא רשם אותה כפטנט רק ב־5 ביולי 1843, וכתב את סיפור הגילוי רק בשנת 1853, בספרו האוטוביוגרפי "Gum-Elastica". צ'רלס גודייר, שהיה חסר כל השכלה פורמלית, ומשכן את כל רכושו במאמץ לגייס כסף לניסיונותיו ומיזמיו ולא זכה בחייו לתמורה כספית בעבור המצאתו, הלך לעולמו בשנת 1860 והותיר אחריו חובות ענקיים.

חברת גודייר (Goodyear), תאגיד ענק בינלאומי לייצור צמיגים, הנושאת את שמו של צ'רלס גודייר, אינה קשורה בו או בבני משפחתו. החברה הוקמה בשנת 1898, 38 שנים לאחר מותו של האיש שעל שמו נקראה, על ידי פרנק סייברלינג שקנה את המפעל הראשון לייצור צמיגים תמורת 3,500 דולר במזומן. קצת יותר ממאה שנים אחר כך, לחברת גודייר יש 86,000 סניפים ב־28 מבעלים בכל רחבי העולם. בשנת 2003 עמדו מכירותיה של יצרנית הצמיגים, הנושאת את שמו של צ'רלס גודייר ממציא הגומי שמת בחוסר כל, על 15.1 מיליארד דולר.

יעל שנור



איגום לטקס במטע עצי קאוצ'וק, עצי הגומי, בדרום תאילנד. צילם: ליאור בר

חן פרחי מייצר מוצרי גומי, בעיקר לתעשיית הרכב. כן, מייצר בעבודת כפיים ומכונה "ב'אורגום" יש לחן פרחי מלאי ענק של שבלונות למוצרי גומי שפשוט "יצאו מהשירות" כי הזמן עושה את שלו ולחלפי הגומי האלה אין ביקוש. חברי "מועדון החמש" הנמצאים בעיצומו של תהליך שיפוץ וזקוקים למוצרי גומי ("שלפעמים אפשר לייצר בחצי שעה...") מוזמנים לפנות ל"אורגום" - ייצור ופתוח מוצרי גומי, רח' שערי תשובה 6, תל אביב. טלפס: 03-6829577 או ישירות לחן פרחי בנייד 052-5582717.

ינאי כלי רכב קלאסיים מציע לך
חלקים מקוריים לכל סוגי
המכוניות הקלאסיות: חדשים
ומשומשים, יבוא רכב אספנות,
איתור רכב בחו"ל וטיפול בהבאתו
ארצה, ספרות מקצועית, מגאזינים
ומחירוני רכב קלאסי, ייעוץ בכל
הקשור לרכב קלאסי, שיפוצו
ואחזקתו

בתמונה: יגואר XK120 FHC לקראת סיום השיפוץ

Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet
1946

Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupe
1949

Alfa Romeo 6C 1750
1929

Alfa Romeo Spider Veloce
1959

Alfa Romeo Giulia GT
1967

Chrysler Royal Saloon
1936

Dodge Saloon
1940

Jaguar MKII
1963

Jaguar XKE Roadster
1963

Jaguar XK120 Roadster
1953

Jaguar XK120 FHC
1954

Jaguar XK120 FHC
1953

Mercedes 170V
1937

Mercedes 220 Saloon
1949

MGB Roadster
1972

Morris 8 Tourer
1935

Peugeot 201
1934

Pontiac
1929

Plymouth
1928

Rolls Royce Silver Shadow
1972

בית שפס, פרדס חנה
יש לתאם ביקור

טלפון: 054-463 4734 ; 04-627 7466

פקס: 04-6277488

דוא"ל: yannai@netvision.net.il

ינאי כלי רכב קלאסיים

ינאי כלי רכב קלאסיים | איתור ויבוא כלי רכב וחלקיהם

וולוו וויקאנד

פעם בשנה נפגשים בגוטבורג שבשוודיה אוהבי וולוו מכל העולם. הם מקיימים ראלי קלאסיות בנופי הכפר ויריד ענק שיש בו כל מה שאפשר להעלות על הדעת, בתנאי שזה קשור לוולוו. איל פלד נסע לשם, פגש ג'נטלמן שוודי, ראה מקרוב כמה מכוניות נדירות באמת ומצא שני בקליטים למלאך הפרטי שלו

כתב וצילם: איל פלד



בשעות הבוקר המוקדמות של יום שבת כמעט ואין תנועה במרכז העיר גוטבורג. בכיכר שמול תחנת הרכבת במרכז העיר, שעוד כמה שעות תהיה הומה אדם וחשמליות מודרניות, עומד עכשיו, בבדידות מזהרת, אחד מקרונות החשמלית הראשונה בעיר. הרמזור מתחלף לירוק ושילוט הכוונה מאיר עיניים מסייע לי לנווט במחלף הגדול שבצפון-מזרח העיר ואני עולה על כביש E-20 לכיוון סטוקהולם. פני מועדות לאלינגסאס ואחרי כ-50 קילומטרים אני מבחין בשלטים המבשרים שהגעתי לשם ואני יורד מהכביש המהיר. בינתיים אין שום עדות בשטח שסוף השבוע הזה הוא ה"וולוו וויקאנד", סוף השבוע של וולוו.





למעלה:
הילדה אנדרסון בן 84,
זקן המשתתפים בראלי הענתיקות
עם הוולוו PV444 שלו משנת 1947

משמאל:
כל המשתתפים בראלי מצמידים
לוחית זיהוי מיוחדת בקדמת הרכב

וולוו אמאזון סטיישן
במנוחה אחרונה לפני היציאה
לראלי הענתיקות

המכוניות הישנות ביותר שנרשמו השנה לראלי הן מונית שחורה, וולוו PV60 משנת 1946 ווולוו PV444 שנת 1947 שבעליה הראשונים מקפיד להגיע איתה מדי שנה. "כדאי לך לדבר איתו" ממליץ תומאס "הוא איש נחמד מאוד ואתה תזכה אותו בקלות רבה". במקביל לשיחתנו מתבצע רישום המשתתפים בסדר מופתי. כל משתתף מקבל מפה והוראות ניווט למסלול, לוחית זיהוי של הראלי וקופונים לקפה וכריכים בנקודת מפגש בערך באמצע המסלול. הראלי הזה הוא לא תחרות. הכול צריכים לצאת מאלינגסאס לפני תשע בבוקר ולחזור לשם, אחרי ניווט עצמאי לאורך כמאה קילומטרים לארוחת צהריים ולטקס הסיום, עד שתיים בצהריים.

הג'נטלמן השוודי

במגרש החנייה הפנימי של אלינגסאס פארק רוחשים-לוחשים, כמעט בדממה, עשרות מנועים של וולוו שעדיין רואים ימים טובים. חלק מהמשתתפים כבר יצאו לדרך, אחרים עדיין מצמידים בזירות רבה את לוחית הזיהוי לפגוש הקדמי או לגריל בחזית הרכב. אני מסתכל ימינה ושמאלה ומרגיש כמו ילד שנכנס בפעם הראשונה לחנות ממתקים גדולה. מאיפה להתחיל? ואז אני רואה אותו. תומאס צדק, אני מזהה את האדון הילדה אנדרסון בקלות רבה. הוא חנוט בחליפה ובעניבה, חובש מגבעת לראשו ולמרבה השמחה יש לו סבלנות וזמן גם בשבילי.

הג'נטלמן השוודי כבר בן 84 ומשתתף בראלי הקלאסיות של הוולוו ויקאנד" עם ה-PV444 שנת 1947 שלו מאז שנת 1987. המכונית היא יד ראשונה אצלו. הוא נולד בגוטבורג בשנת 1920 ועם סיום לימודיו, בשנת 1939, התחיל לעבוד בעיתון "גוטבורג פוסט". שמונה שנים אחר כך, כשקיבל קידום לתפקיד מנהל מחלקה והעלאה יפה במשכורת קנה את הוולוו. 51 שנים עבד ב"גוטבורג פוסט" עד שפרש

"הוולוו ויקאנד"

הרשו לי לערוך לכם היכרות עם "וירום" (VROM). מדובר באגודה אידיאליסטית, או כמו שנהוג לומר ארגון ללא כוונות רווח, שהחלה לפעול בשנת 1987. ראשי התיבות של השם באנגלית, בתרגום חופשי, הם "מפגשים של חברים בעלי וולוו" וגולת הכותרת של הפעילות היא ארגון המפגש השנתי של שוחרי וולוו מכל העולם. עם השנים, המפגש הזה זכה לשם החיבה "וולוו ויקאנד" והוא מתקיים, בכל שנה, בגוטבורג שבשוודיה, עיר האם של וולוו. סוף השבוע עמוס באירועים. ביום שישי יום עיון וביקור במפעלי וולוו, בשבת ראלי של מכוניות וולוו קלאסיות, וביום ראשון יריד חלפים אדיר ממדים ותצוגה מרשימה של מאות קלאסיות.

בירידה מהכביש המהיר אני נוסע בכביש צר ובתוך דקות נכנס לשיירה של קלאסיות - סדרת ה-PV, אמאזון, מלאכים ועוד - שעושות את דרכן ל"אלינגסאס פארק" הנמצא בכניסה הדרומית לאלינגסאס. מי שנרשם מראש לראלי הקלאסיות מורשה להיכנס לתחומי הפארק, כל האחרים חונים במגרש סמוך.

בקלות רבה אני מוצא את תומאס, קצין העיתונות של וירום, והוא מספר לי שהשנה משתתפות בראלי "רק" 169 מכוניות. "כבר היו שנים שהיו לנו 300 מכוניות בראלי, אבל מחר, ביריד ובתצוגה, יהיו יותר מ-600 מכוניות" הוא מסביר בטון מתנצל כאילו 169 קלאסיות הן סיבה לאכזבה. הצצה סקרנית קטנה במחשב הנייד שלו מגלה שהגיעו מכוניות מ-11 מדינות באירופה: שבדיה (90 מכוניות), גרמניה (26), הולנד (24), נורווגיה (17), צרפת (שלוש), איטליה, בלגיה ושוויץ (שתיים מ"א) ומכוניות בודדות מפולין, לטביה ופורטוגל. "בדרך כלל מגיעים משתתפים גם מארצות הברית, אוסטרליה ודרום אפריקה, אבל השנה אין" הוא ממשיך להתנצל ומוסיף בתשובה לשאלתי "לא, מישראל עוד לא היו לנו משתתפים".



למעלה מימין:
כריסטר אנגסטמן יושב בוולוו
PV445 הפתוחה שלו

משמאל למעלה למטה:
וולוו PV544 סלון במהלך הראלי
וולוו PV544 טנדר
אינגה פירסון בוולוו ספורט
P1900 משנת 1956



לגימלאות בשנת 1990 אחרי ששימש עשר שנים כמנכ"ל העיתון. "יש לי עוד מכוניות אבל את הוולוו הזו, המכונית הראשונה שלי, לא אמכור אף פעם" הוא מכריז באוזני מוסיף כממתיק סוד "יש לי גם אופנוע הארלי דייוידסון משנת 1927". יש לו, לג'נטלמן השוודי, טעם טוב.

עוד אנחנו עומדים ומדברים וחולפת על פנינו באיטיות מלכותית וולוו ספורט P1900. אי אפשר שלא לסובב את הראש. לא, זה לא דגם "המלאך" שכבודו במקומו מונח, זה דגם מוקדם יותר ונדיר הרבה יותר. הנהג מבחין בסקרנות, מחייך ואומר באדיבות "ניפגש בסטומרס לודג' ואז נדבר" ונעלם מעבר לעיקול הדרך. נפרדתי לשלום מהילדה אנדרסון, פתחתי את מפת מסלול הראלי, מצאתי את סטומרס לודג' ויצאתי לדרך.

המהנדס והכבאי

מארגני הראלי ההיסטורי בחרו מסלול של כמאה קילומטרים בנוף כפרי שפותח את הריאות. הנסיעה, רובה ככולה, בכבישים צרים, לאורך אגמים תכולים, לצד יערות ירוקים ובלב שדות פתוחים שנטועים בהם בתי חווה גדולים. מעת לעת חוצים כפרים קטנים ועיירות שלוות. סוף השבוע הזה התברך במזג אוויר קיצי אמיתי. שמש, שמיים בהירים ועשרים ומשהו מעלות. הקלאסיות נעות בכבישים הצדדים במתינות, פה ושם עוצרים לתצפית נוף, לכוס קפה בחיק הטבע או לטבילת רגליים באגם קטן. אף אחד לא ממחר לשום מקום.

אחרי כשעה של נסיעה אני מגיע לסטומרס לודג', פונדק דרכים גדול מוקף בשדה ירוק שכבר הפך למגרש חנייה של כמה עשרות וולוו קלאסיות. אני מפלס את דרכי ביניהן, משתמש בקופון הנכון, מקבל כוס קפה ולוקח לעצמי כמה דקות של התבוננות, עונג ושלווה. "אתך

דיברתי בבוקר?" שואל אותי ויקינגי מודרני עם חולצה אדומה וזקן לבן ומטופח. יש גם ויקינגים נחמדים ומתברר שאינגה פירסון הוא אחד מהם. הבחור, מהנדס במקצועו, מתמחה בבנייה של וולוו סטרצ'לימוזין. כשהוא שומע שאני מישראל הוא ממחר למסור דרישת שלום לישראל ולאבנר קז. כמה צעדים משם עומדת הוולוו שלו, דגם P1900 ספורט שנת 1956. פנינה אמיתית. וולוו רצו להראות לעצמם ולעולם שהם יודעים לייצר גם מכוניות קטנות ובשנת 1955 החל הייצור של "פרוייקט 123" שלימים קיבל את השם P1900. הייצור נמשך פחות משנה והוליד רק 67 מכוניות. הוולוו ספורט היא בעלת מנוע בנפח 1,414 סמ"ק שמפיק 70 כוחות סוס, מהירות מרבית של 175 קמ"ש, בלמים הידראוליים וגיר של שלושה



במוזיאון וולוו בטורסלנדה מציגים את ההיסטוריה המוטורית של וולוו, באמצעות הצגת כל הדגמים של היצרן השוודי ותצוגה של חדר העבודה של מייסדי החברה גבריאלסון ולארסון

שוודי לייצור מכוניות. התוצאות לא איחרו לבוא וב-14 באפריל 1927 התגלגלה המכונית הראשונה, שכונתה בשם החיבה "ג'ייקוב", מפס הייצור של המפעל בגוטבורג. אז גם נקבע השם וולוו שמשמעו בלטינית "אני מתגלגל".

גבריאלסון ולארסון, המייסדים והמנהלים של וולוו, חלקו את אותו החדר וגם את אותו שולחן עבודה והציעו את וולוו להיות התשלובת התעשייתית הגדולה ביותר בסקנדינביה. שולחן העץ שמשני צידי נהגו לשבת, ועוד אבזרים ממשדרם המשותף, ניצבים היום בכניסה למוזיאון וולוו. המוזיאון נמצא בתוך אחד ממבני התעשייה רחבי הידיים באזור התעשייה טורסלנדה, בגדה הצפונית של לשון הים שבה שוכן נמל גוטבורג, כרבע שעה נסיעה ממרכז העיר.

המוזיאון מציג את ההיסטוריה של וולוו מימייה הראשונים ועד היום. המכוניות הראשונות משנות ה-20 וה-30 של המאה שעברה ניצבות דוממות באולם הכניסה בקומת הקרקע. באולם הראשון בקומה השנייה עומדים כל דגמי סדרת PV משנות ה-40 וראשית שנות ה-50 ובאולם המרכזי באותה קומה חונים כל דגמי סוף שנות ה-50 ושנות ה-60: האמאזון (סדרה 120, החל משנת 1956), המלאך (החל משנת 1961), וולוו 144 (החל משנת 1966). האולם השלישי מוקדש לדגמי שנות ה-70 ואילך. הירידה חזרה לקומת הקרקע נעשית דרך תצוגה צפופה וצבעונית מכוניות ספורט, דגמי קונספט ומכוניות מייצור לא סדרתי. למטה, בהאנגר גדול, משאיות, אוטובוסים וטרקטורים. אגב, כבר בשנות ה-30 של המאה שעברה, לא הרבה אחרי הקמתה של וולוו כבר היה למשאיות ואוטובוסים מתוצרתה ייצוג נכבד בכבישי ארץ ישראל.

הילוכים. לוולוו היחידה בהיסטוריה שנבנתה עם גוף פיברגלס לא היה ביקוש וייצורה הופסק. "אז זו מכונית ממש נדירה?" אני שואל אותו. הוא משתהה קלות ועונה בצניעות "לא ממש, אני חושב שיש עוד 30 כאלה בעולם, אבל הוולוו האדומה ששם" הוא מצביע לכיוון הפונדק "זאת באמת מכונית מיוחדת".

היפהפיה האדומה שייכת לכריסטר אנגסמן, כבאי מהעיררה בילדל, כ-18 ק"מ מדרום לגוטבורג. מדובר בוולוו PV445 פתוחה משנת 1952. המכונית, אחרי ארבע שנים של שיפוץ, נראית כאילו ירדה שלשום מקו הייצור ויצאה רק אתמול מאולם התצוגה. מתחת לחופת המנוע מסתתר מנוע B4 שברגעי הגדולים מפיק 44 כוחות סוס. "בין השנים 1951-1953 בנתה וולוו רק 38 מכונית מהדגם הזה, כולן בהרכבה ידנית, ושלי היא מספר 12" מספר כריסטר שקנה אותה במכירה פומבית בסטוקהולם לפני חמש שנים ומאז השקיע כל מה שהיה לו - אהבה, פנאי ומוזמונים - בשיפוץ. "עד כמה שאני יודע יש רק 18 כאלה בעולם" הוסיף בגאווה.

שלוש שעות מאוחר יותר, שוב ב"אלינגסאס פארק", מקבל כריסטר את פרס "המכונית היפה ביותר" של ראלי 2004, הילדה אנדרסן, הג'נטלמן השוודי, שוב זוכה למחאיות כפיים כשהוא מקבל, כמעט כרגיל, את פרס "זקן המשתתפים" והכול נפרדים בידיעה שלמחרת בבוקר יפגשו ביריד הגדול.

כשגבריאלסון ולארסון נפגשו

בקיץ שנת 1924 החלו אסאר גבריאלסון, כלכלן ואיש עסקים, וגוסטב לארסון, מהנדס ומעצב, לדבר ברצינות על הקמתו של מפעל



מוזיאון וולוו

מוזיאון וולוו מציג את ההיסטוריה וההתפתחות של החברה משנת 1927 ועד היום בתחומי תעופה, אוטובוסים, משאיות, ציוד כבד וחקלאי ומכוניות פרטיות. אגפים מיוחדים במוזיאון מציגים את תפיסת העולם והמחשבה של וולוו בנושאי בטיחות ואיכות הסביבה. המוזיאון פתוח בימים שלישי עד שישי בין השעות 10:00-17:00 ובימים שבת וראשון בין השעות 11:00-16:00. בין החודשים ספטמבר למאי פותח המוזיאון את שעריו בימים שלישי עד שישי רק בשעה 12:00. בימי שני סגור. הכניסה בתשלום.

מהכבישים המהירים E6 ו-E20 ומהכבישים האזוריים RV40 ו-RV45 נוסעים לכיוון היסינגן (Hisingen) וממשיכים לפי השילוט לטורסלנדה (Torslanda). משם כבר יש שילוט למוזיאון וולוו עצמו.





ביום האחרון של ה"וולוו וויקאנד" מתקיים יריד ענק הכולל שוק חלפים, מכירת מכוניות ותצוגה של כ־600 קלאסיות

"מעבר לגדר", הבנים החורגים של האירוע. וולוו קלאסיות שאינן עולות בקנה אחד עם הסטנדרטים של שימור המורשת המוטורית. מכוניות שעברו שינוי מנוע מהותיים, הוספה של אבזרים חיצוניים המשנים את הקווים המקוריים (ניפוח, ניקלים, ספויילרים וכדומה), צביעה אוונגרדית יצירתית במיוחד ועוד.

אלפי בני אדם מגיעים ביום הזה לשוטט ביריד שיש בו כל מה שאפשר להעלות על הדעת - ממנועים וגירים ועד סמלים וספרי רכב. יש מי שמתמחה רק בסוג אחד של סחורה - דלתות וכנפיים, פגושים, פנסים, צלחות גלגלים (טאסות), ניקלים וכרום, לוחות שעונים, מושבים ויש מי שאפשר למצוא אצלו הכל. סוחרים רבים מתמחים בנוסטלגיה ובממורביליה של וולוו: ספרי רכב, פרוספקטים מקוריים, מודעות פרסומת היסטוריות, גלויות, חולצות, כובעים ודגמים מיניאטוריים.

אחרי כמה שעות של שוטטות מענגת מצאתי באחד הדוכנים שני בקליטים חדשים (25 אירו, מוגזם אבל שווה) לתאורה הפנימית במלאך הפרטי שלי. שמח וטוב לב פנית ללכת. סוף השבוע הקסום, ה"וולוו וויקאנד", הגיע לסופו. לפחות עד השנה הבאה.

במהלך ה"וולוו וויקאנד" פתוח מוזיאון וולוו למבקרים ללא תשלום אבל ההצגה האמיתית מתרחשת בחוץ. מגרשי החנייה הענקיים שבחזית המוזיאון הופכים ליריד צבעוני וענק שכל כולו וולוו.

שוק הפשפשים של וולוו

בתנועה הדלילה של בוקר יום ראשון קל לגמוע את המרחק ממרכז העיר גוטבורג לאזור התעשייה בטרוסלנדה בפחות מעשר דקות נסיעה. בתשע בבוקר מתחילה החגיגה שתימשך עד ארבע אחר הצהריים. אם אין לכם וולוו קלאסית, בת 30 שנה לפחות, תיאלצו לחנות במגרשי החנייה החיצוניים. אם יש לכם קלאסית תצטרכו למצוא מקום בין כ־600 מכוניות אחרות. מגרש החנייה מחולק לאזורים לפי הדגמים השונים: כל ה-PV במקום אחד, מאות "אמאזונות" ממול ובתווך כמה עשרות "מלאכים". נעים לראות מלאכים בשמי גוטבורג, אפילו אם השמיים הם משטח אספלט רחב ידיים באזור תעשייה.

בקצה הרחוק של המגרש הענק "שוק המכוניות" שבו מוצעות למכירה כ־40 מכוניות וולוו מדגמים שונים. רחוק יותר, ולמעשה

מרחיבים על צלילי המסעדה בין ארץ המסעדה ובמסעדה
מרענן לקראת החורף.

במתחם הבילויים התוסס בהרצליה פיתוח, נפתח לאתרונה
את Montagy - רסטורן בר, יוסי בר, היוזם והבעלים, מגדיר
לשעבר בחיל האוויר, והבר ב"מועדון ה-5" (חובבי
מכוניות עתיקות ומיוחדות), לא הסך בתכנון קפדני,
בעיצוב עכשווי - המשלב מודרני עם ארט-דקו, ופרטי
מכוניות ישנות, ששופצו - ובתפריט משובת, אבל לא
"פלצני".

המסעדה נחלקת ל-4 אזורי ישיבה - אחד מהם בחוץ,
משקיף על מדשאה מטופחת, שהילדים יהנו להשתובב
עליה - כשמחיצה מתפתלת, מקושטת בתצוגת דגמי
מכוניות, מפרידה בין 2 אזורי ישיבה, בתוך המסעדה.

Montagy מגישה תפריטים לכל שעות היום: ארוחת
בוקר מפנקת (בקרוב), עסקיות אטרקטיביות, ארוחת
ערב רומנטית בערב, בר עשיר ותפריט "קטן על הבר",
במחיר קטן - בשעות הערב המאוחרות ועד עמוק אל
תוך הלילה.

Montagy

פתוח כל השבוע החל מ-12:00 ועד 03:00 לפנות בוקר
שנקר 16 פינת רחוב החושלים הרצליה פיתוח טל. 09-9628808

15% הנחה לחברי "מועדון ה-5"
(לא כולל עסקיות)

רומיאו וג'ולייטה

הג'ולייטה מבית היוצר של אלפא רומיאו היא פרי עמלם של מעצבים איטלקיים רבים ומושא חלומותיהם של איטלקים רבים עוד יותר. השנה חוגגים 50 שנה להולדתה של המכונית הקטנה הכי גדולה של אלפא רומיאו

כתב: אחי טל
צילומים: ארכיון "אלפא רומיאו"



רומיאו ויוליה בטקס השקת הג'ולייטה



צילום פרסומת של ג'ולייטה ספרינט

סינדרלה ספרינט

עיקר הקרדיט בעבור תכנון הג'ולייטה וייצורה מגיע לסטודיו ברטונה, אם כי להצלחה, כמו תמיד, יש אבות רבים. בדרך כלל מציגים קודם כל את גרסת הסדאן וממנה גוזרים את הגרסא הספורטיבית יותר. במקרה של הג'ולייטה, התעכבה הסדאן בעלת ארבע הדלתות, שלמים תיקרא ג'ולייטה ברלינה, בגלל בעיות טכניות שעיקרן רעש בלתי נסבל שהגיע מהמנוע. למנהלי אלפא רומיאו אצה הדרך בגלל הסכמי מימון מורכבים שחייבו הצגה מיידית של לפחות דגם אחד מהמכונית החדשה. וכך, תחת ההנחה שבדגם ספורטיבי הרעש יתקבל בסובלנות רבה יותר הציג סטודיו ברטונה ב-11 באפריל 1954 את הג'ולייטה ספרינט בחצר המפעל. מחיאות כפיים סוערות קידמו את הופעת המכונית ועשרה ימים אחר כך, ב-21 באפריל הוצגה ג'ולייטה ספרינט בתערוכת הרכב בטורינו. ההצגה הפומבית השלישית של הג'ולייטה הייתה בסתיו של אותה השנה בתערוכת הרכב בפריס.

ההצלחה האדירה מיוחסת לשלוש סיבות: העיצוב המופלא עם סמל אלפא מוארך במרכז הגריל ושני פתחי אוויר בעלי "שפמים" מכרום משני צידיו; מנוע יציקת אלומיניום בנפח 1,290 סמ"ק, 65 כוחות סוס ומהירות של 160 קמ"ש שעשו את הג'ולייטה למכונית המהירה בקטגוריה שלה; ותג מחיר תחרותי של מיליון ו-700 אלף לירות (משהו כמו 25 אלף יורו בערכים של 2004) שאיפשר לקהל קונים רחב לרכוש בפעם הראשונה אלפא רומיאו. ואכן, כ-700 מכוניות הוזמנו במהלך סלון הרכב עצמו. זה היה מספר עצום ליצרן בקנה

בטקס הצגת הג'ולייטה, שנערך ב-11 באפריל 1954 בחצר המפעל בפורטלו, התחפשו שני שחקנים איטלקיים לזוג הנאהבים רומיאו ויוליה. בגלל ההצלחה הפנומנאלית של הג'ולייטה מעטים זוכרים שבאותו המעמד הציגה אלפא רומיאו לראשונה רכב מסחרי קל משקל שנקרא רומיאו באופן רשמי ואוטוטוטו, שפירושו באיטלקית, רכב רב שימושי, באופן בלתי רשמי. כך או כך באותו היום באו לעולם רומיאו וג'ולייטה.

50 שנה חלפו מאז הופעתה הראשונה של הג'ולייטה, המכונית הקטנה הראשונה של אלפא רומיאו שהצדיקה ייצור המוני, מכונית המסמלת נקודת מפנה של ממש באבולוציה של המכוניות לא רק בזכות החידושים בסגנון ובטכנולוגיה שהופיעו בה, אלא גם – ואולי בעיקר – בזכות ההשכלות החברתיות והתרבותיות שהביאה עמה. באמצע שנות ה-50, כעשר שנים אחרי תום מלחמת העולם השנייה, אירופה החלה לחזור לעצמה והתהליכים החיוביים של פיתוח הכלכלה והתעשייה לא דילגו על איטליה שהתהוותה כמעצמה תעשייתית בכלל ובתעשיית הרכב בפרט.

על הרקע הזה הופיעה הג'ולייטה ושידרה רעננות וחדשנות, יצירתיות ומעוף, עיצוב וסגנון. שני מרכיבים עיקריים תרמו להצלחתה הרבה של המכונית: רמות ביצוע גבוהות במיוחד שמעולם לא נראו בכלי רכב קטנים בעלי נפח מנוע של 1,300 סמ"ק וצורה חיצונית שנסקה לגבהים אסתטיים מרשימים במיוחד בדגמי הספרינט והספיידר.



ג'ולייטה ספרינט 1954

ביוני 1958 הוצגה סדרה 2 של הספרינט. שינוי העיצוב הגיעו מבית מדרשו של ג'וליארו, מי שעתיד להיות ממעצבי הרכב המובילים באיטליה ובעולם. השינויים הבולטים היו בגריל שבחזית, בפתחי האוויר המשופמים, בפנסים האחוריים ובפנסי איתות בדפנות. נפח המנוע ועוצמתו נותרו כשהיו אך ידית ההילוכים עברה לרצפת המכונית.

הג'ולייטה הייתה המכונית של הידוענים, וכוכבי הקולנוע. היא סימלה הצלחה חברתית, וייצגה את המודרניות, המהירות, הקדמה, טוב הטעם והקסם האיטלקיים

ביוני 1962 הוגדל נפח המנוע ל-1,600 סמ"ק, 92 כוחות סוס, חמישה הילוכים ומהירות מירבית של 172 קמ"ש. שמה של המכונית שונה לג'וליה ספרינט. דגם הג'וליה ספרינט ג'י.טי שהוצג בשנת 1963 חתם את סדרת ה-1600 בעלת החיים הקצרים. בתערוכת הרכב בז'נבה בשנת 1964, בניגוד למגמה הרווחת בעולם של הגדלת נפחי מנוע, חזרו באלפא רומיאו ל"מקורות" והג'וליה ספרינט שוב זכתה למנוע 1,300 סמ"ק, 80 כוחות סוס וחמישה הילוכים. מכוניות הספרינט האחרונות יוצרו בספטמבר 1965.

המידה של אלפא רומיאו באותו הזמן, ועוד יותר לסטודיו ברטונה שלא היה לו כח ייצור בהקף שזכה. מסיבה זו נבנו ב-1954 בעבודת יד רק 12 מכוניות ג'ולייטה ספרינט וככל הנראה לא היו אפילו שתיים זהות אחת לשנייה. הספרינט, אם להזכיר לנו את העובדות, לא הייתה אלא דגם הקופה של הסדאן שעוד לא היה מוכן לייצור.

ואלה תולדות הספרינט

המנוע יוצא הדופן שהותאם למכונית היה אחראי על רמות הביצוע הגבוהות שלה. למעשה, בג'ולייטה הופיע בפעם הראשונה ה-overhead twin cam האגדי (שני גלי זיזים עיליים), במכונית עם נפח מנוע קטן, שמאז הופיע דרך קבע בדורות רבים של מכונית אלפא רומיאו עד שנות ה-90 של המאה ה-20. הדבר הציב את הג'ולייטה בין המובילות בתחום הטכנולוגיות המוטוריות של אז. בשנת 1956 הופיעה גרסה משופרת - ג'ולייטה ספרינט וולוצ'ה (סדרה 1). המראה החיצוני היה דומה אך משקלה של המכונית היה קל יותר הודות לפגושי אלומיניום וחלונות פלקסיגלאס (פרסקס). השינויים הבולטים היו העלאת יחס הדחיסה, מערכת שסתומים חדשה וסעפת חדשה בעלת שני קרבורטורים. השינויים האלה תרמו להגדלת כוח המנוע ל-80 כוחות סוס. מהירותה המרבית הגיעה ל-170 קמ"ש והמכונית התאימה גם למסלולי המירוצים. רק למען האמת ההיסטורית נציין שלא פחות מ-24 ג'ולייטות עמדו על קו הזינוק של מרוץ ה"מילה מיליה" המפורסם באותה השנה.



למעלה:
ג'ולייטה ברלינה

משמאל:
ג'ולייטה SZ מבית היוצר של זאגאטו

ביותר ויוצרו ממנו, בסדרות השונות, 92,728 מכוניות. בשנת 1965 תם ייצור דגמי הסדאן של ג'ולייטה ואחת המכוניות האחרונות שירדה מפס הייצור נסעה למוזיאון אלפא רומיאו באיטליה ועומדת שם עד היום.

מקס הופמן והספיידר

הג'ולייטה ספיידר, הנחשבת עד היום לאחת המכוניות היפות בעולם, הוצגה לראשונה בתערוכת הרכב בפריס בשנת 1955 ואחרי כמה שינויים קלים הוצגה שוב בתערוכת הרכב בטורינו בשנת 1956. מקס הופמן, יבואן אלפא רומיאו לארצות הברית, היה משוכנע שהדגם יצליח בשוק האמריקני והזמין כמות אדירה ולא תיאמן, במונחי השנים ההן, של 600 מכוניות. המשלוח יצא מאיטליה לארצות הברית במרוצת שנת 1956 ורק בסוף אותה השנה הופץ הדגם גם בשוקי אירופה. ג'ולייטה ספיידר היו שני דגמים טיפוסיים, האחד מבית היוצר של סטודיו ברטונה והשני מבית היוצר של פינינפארניה. בסופו של דבר הועדף העיצוב של פארניה בעל הקווים הקלאסיים יותר. מבחינה מכאנית התבססה הספיידר על הספרינט והציעה מנוע בנפח 1290 סמ"ק שהפיק 65 כוחות סוס. הספיידר וולוצ'ה שהופיעה לראשונה בשנת 1956 הציגה מנוע שהפיק 90 כוחות סוס. בשנים 1958-1961 נעשו שינויים קלים בספיידר ובספיידר וולוצ'ה שעיקרם עידון עיצובי מחד גיסא והעצמת כוח המנוע מאידך גיסא.

מעצבים מהירות

עם האוכל בא התיאבון ועם הג'ולייטה ורוח הנעורים באה השאיפה למהירות גבוהה של ממש. באלפא רומיאו החליטו לייצר מכונית שתתחרה בפורשה קררה 1500 וגם תוכל לה. וכך, בשנת 1957, נולד דגם הג'ולייטה ספרינט ספיישל שזכה לכינוי SS. תא הנהג דמה לתא טייס קרב וישב על מרכב אווירודינמי בעיצובו של סקליונה מסטודיו ברטונה. המכונית עם מנוע שהפיק 100 כוחות סוס ותיבה של חמישה הילוכים הגיעה למהירות מרבית של 190 קמ"ש.

סוף סוף ברלינה

לאחר שהתגברו על הקשיים הטכניים (הרעש הבלתי נסבל, זוכרים?) של דגם הסדאן השיקה אלפא רומיאו את הברלינה באפריל 1955 במסגרת תערוכת הרכב ה-37 בטורינו. הקו האלגנטי שאפיין את מכונית הספרינט הופיע גם כאן וזו הייתה הפעם הראשונה שבה מכונית ספורטיבית הפכה להיות מכונית משפחתית קטנה בייצור סדרתי והמוני. השורשים של הברלינה נגעו עמוק במסלול המרוצים ולכן יכולות היציבות והבלימה היו גבוהות הרבה יותר מאשר במכוניות של חברות מתחרות באותה קטגוריה, ואף בקטגוריה גבוהה יותר.

מהירותה המרבית הגיעה ל-170 קמ"ש והמכונית התאימה גם למסלולי המירוצים. רק למען האמת ההיסטורית נציין שלא פחות מ-24 ג'ולייטות עמדו על קו הזינוק של מרוץ ה"מילה מילייה" המפורסם באותה השנה

בספטמבר 1957 יצאה לשוק ברלינה בגרסא בעלת ביצועים טובים אף יותר, ה"טוריסמו אינטרנציונלה" שזכתה לסימן היכר TI. עוצמת המנוע גדלה מ-50 ל-65 כוחות סוס והמהירות המרבית הגיעה ל-155 קמ"ש. סדרות 2 ו-3 של הברלינה ושל ה-TI הוצגו בתערוכות הרכב בפרנקפורט בשנת 1959 ובשנת 1961 בהתאמה. במרוצת השנים חלו שינויים קלים בעיצוב הגריל בחזית ובמיקום הפנסים בקצות הכנפיים האחוריות שכוננו 'סנפירים'. שינויים אחרים חלו בעיצוב חופת המנוע ומכסה תא המטען. עוצמת המנוע גדלה ל-62 כוחות סוס בברלינה ול-74 כוחות סוס ב-TI. מחיר דגם ה-TI היה גבוה מזה של הברלינה בכ-10% ואף על פי כן הוא היה לדגם הג'ולייטה הנמכר



למעלה:
ג'ולייטה ספרינט 1954

משמאל למעלה למטה:
ג'ולייטה ספרינט
ג'ולייטה ספרינט ספיישל SS
ג'ולייטה ספרינט וולוצ'ה



על מנת לספק את מבוקשם של נהגים בעלי דרישות גדולות אפילו יותר ביקשו אנשי אלפא רומיאו מהמעצב זאגאטו לייצר דגם במשקל קל יותר ובעיצוב אווירודינאמי יותר מה-SS. מהמכונית הנדירה והמהירה הזו, שנקראה ג'ולייטה ספרינט זאגאטו ובקיצור SZ, יוצרו רק 271 יחידות והיא ייצגה את אלפא רומיאו במסלולי המירוצים עד שנת 1964.

הג'ולייטה דולצ'ה ויטה

הג'ולייטה הייתה יותר ממכונית, היא הייתה מכונית החלומות. כל הצעירים האיטלקיים שהיו תקועים בפקקים בפיאט 600 שלהם חלמו על החיים הסוערים של בעלי הג'ולייטה. הג'ולייטה הייתה המכונית של הידוענים, הספורטאים וכוכבי הקולנוע והטלוויזיה. היא סימלה הצלחה חברתית, וייצגה את המודרניות, המהירות, הקדמה, טוב הטעם והקסם האיטלקיים. הג'ולייטה ידעה, בעשר שנות ייצורה להעניק לנהגים בה תחושות של עונג עילאי ולמלא עד תום את מחוזות הפנטזיה של כל מי שצפה בה מרחוק. חמישים שנה אחרי שנולדה אפשר לקבוע כמעט בוודאות שהג'ולייטה היא הסמל המובהק ביותר של חברה שאהבה בטירוף את החיים ובלעה אותם תוך ניצול כל הנאה אפשרית, ובעיקר המהירות. החיים היו יפים, טובים ומתוקים יותר בג'ולייטה של אלפא רומיאו.

דרור יקרא ג'ולייטה

במשך 20 שנה חלם דרור בריל על אלפא רומיאו ג'ולייטה. כשנודע לו שיש למכירה בארצות הברית אחת כזו, ולא סתם אלא ספיידר וולוצ'ה, החליט ללכת על זה. שנה תמימה חלפה עד שהברווזון השחור מקליפורניה הפך לברבור אדום ומבריק ביבנה

כתב וצילם: איל פלד



"ת

מיד רציתי אלפא רומיאו, לא יודע למה, אבל תמיד רציתי אלפא", מספר לי דרור בריל בחיוך רחב ועיניים נוצצות כשאנחנו יושבים תחת הפרגולה בחצר ביתו ביבנה, ואז ממשיך להתפייט: "האלפא שונה מכל המכוניות, היא צעירה, ספורטיבית, פראית ומעניקה תחושה של חופש".

התאוה לג'ולייטה

כשסיים קורס טיס, אי שם בשנות ה-70 קנה את המכונית הראשונה שלו - אלפא סוד 1400TI. מאז, צבר דרור אינסוף שעות טיסה, קנה ומכר לא מעט מכוניות, התחתן עם יעל ונולדו להם שלושה ילדים - עמוס, איה ודנה - והמשפחה עברה מרמת השרון ליבנה. "לפני 20 שנה בערך ראיתי בתל אביב ג'ולייטה ספיידר ואמרתי לעצמי שזו המכונית שאני רוצה" הוא נזכר ומלכסן מבט לקצה הרחוק של החצר שם עומדות בסדר מופתי וולוו אמאזון ושלוש אלפות: ספיידר 1988 GTV (המכונית הראשונה של הבן עמוס) וגולת הכותרת ג'ולייטה ספיידר וולוצ'ה 1962.

לפני ארבע שנים בערך קנה את הספיידר, הרעים את המנוע והרגיע את התאוה. אבל לא להרבה זמן. חלום הג'ולייטה לא הרפה ממנו ודרור החל לחפש את 'אהבת נעוריו' ברחבי הארץ. בעקבות שמועות נסע לירושלים, חקר, חיפש, שאל ותהה אבל

ג'ולייטה לא מצא. חיפוש קצר באיטליה העלה לא מעט תוצאות אלא שכולן הסתיימו באכזבה נוכח הגדרתה של המכונית ההיסטורית כנכס לאומי איטלקי שמכירתו מחוץ לתחומי ארץ המגף אסורה. הישועה הגיעה מהצד השני של האוקיינוס האטלנטי. מתברר שארץ האפשרויות הבלתי מוגבלות מבטיחה ומקיימת. "לידיו של יניי, חבר טוב ומומחה למכוניות אספנות, הגיע מקומון מקליפורניה ובו מודעה על מכירת ג'ולייטה ספיידר 1962. הוא נסע לשם ובטלפון אמר לי שזה זה. אמרתי לו 'תביא אותה' וחשבתי שבה נסגר העניין".

חפש את האישה

אבל העניין לא היה כל כך פשוט. הג'ולייטה הייתה קבורה בבוץ באסם תבואה בעיירה קטנה ושכוחת אל לא רחוק מפארק יוסמיטי. אחרי ששולם המחיר לבעליה נשלח מלוס אנג'לס גרר על מנת להעמיס את הבונבוניירה ולהכין אותה למשלוח לארץ. כשהגיע פגש הגרריסט בבעלת הבית שסירבה לתת לו להיכנס ולהעמיס את המכונית. התברר שהג'ולייטה הייתה שייכת לזוג שהתגרש. המכונית נקנתה כחוק מהבעל אבל חנתה בביתה של האשה. את שאריות הכעס על בעלה לשעבר החליטה הגברת להמיר בעוד קצת מזומנים מכיסו של דרור.

אז נפתחו דלתות האסם, הגרריסט שפסף את העיניים בתימהון, שלף את הסלולרי ומיהר להתקשר לארץ. החדשות הטובות היו



אבא שלי בחן את המכונית ופסק
'ישר לחיריה' ואז הסתכל עלי
בסלחנות ושאל 'אין לך מה לעשות
עם הכסף?', עמוס, בני הבכור, היה
קצר ותכליתי: 'אכלנו אותה, אבל
בגדול', השכנים הסתכלו עלי כאילו
הייתי משוגע וחששו שאני מוריד
את ערך הבתים בשכונה

שמרשים לו להוציא משם את הג'ולייטה. החדשות הרעות היו שלמכונית אין גלגלים,
היא קבורה עמוק בבוץ ואין כל דרך לגרור אותה משם. עוד משא ומתן טלפוני, עוד
דולרים ירוקים חוזרים לארצו של הדוד סם והגרריסט מסכים לנסוע חזרה ללוס
אנג'לס ולשוב על עקבותיו עם גדר מנוף. סוף סוף יוצאת הג'ולייטה בהרמה מלאה
לדרך הארוכה מקליפורניה ליבנה.

ארבעה חודשים אחרי שיחת הטלפון הראשונה מיני הגיעה הג'ולייטה לנמל אשדוד.
במכס לא הבינו מי מביא בייבוא אישי גוש ברזל מלא בוץ, בלי גלגלים, בלי כסאות
ובלי גג ומתעקש לקרוא לו מכונית. 10 ימים הייתה הג'ולייטה בנמל אשדוד – 'אפילו
לחלקים אני לא מרשה לך להכניס את זה לארץ' – ובתום כל ההליכים המנהליים
סומנה דרגה חמש, המכס שולם וגוש הברזל השחור נחת בחצר הבית ביבנה.

"הייתי בטוח שיעל זורקת אותי מהבית" משחזר דרור את התחושות והתגובות מאותו
היום, "אבא שלי בחן את המכונית ופסק 'ישר לחיריה' ואז
הסתכל עלי בסלחנות ושאל 'אין לך מה לעשות עם
הכסף?', עמוס, בני הבכור, היה קצר ותכליתי:
'אכלנו אותה, אבל בגדול', השכנים הסתכלו
עלי כאילו הייתי משוגע וחששו שאני מוריד
את ערך הבתים בשכונה".





מבוא לארכיאולוגיה

החודש הראשון הוקדש לחפירות ולארכיאולוגיה. מאות קילוגרמים של בוץ חדרו לכל הלל במכונית ועכשיו צריך לגרד, לחפור, לחפון ולשלוף איתם החוצה. "המזל הגדול הוא שלג'ולייטה יש פה עבה של 0.8 ס"מ ושקליפורניה היא מקום יבש וככל שחפרנו וחשפנו לא מצאנו חלודה".

אחרי כמעט שבועיים של חפירות מגיע דרור לרצפה של המכונית ומוצא שם "אוצר" – תיק עור בצבע אפור כהה ובתוכו כל הניירת המקורית של המכונית. עיון בתעודת האחריות המקורית של הבעלים הראשון מלמד שהג'ולייטה הזו, שילדה מספר 11599 ומנוע מספר 00579, נמכרה ביום 28.11.1961 לאחד ג'ים מק'לואו. עוד בתיק העור ספר השירות של אלפא רומיאו (מהדורת ספטמבר 1960) עם רשימת כל תחנות השירות של אלפא רומיאו באיטליה ובעולם. בישראל, לפי הספר, אין נציגות של אלפא רומיאו ואין מוסך מורשה. "מצאתי שם גם את תעודת האחריות של הגג, ובגלל שלא היה גג רציפי להפעיל אותה..." מספר דרור בחיוך. אחרי חודש של חפירות מקבל גוש הברזל צורה של מכונית מעוצבת בקווים איטלקיים מגרים ואפשר להבחין בתא מטען, סלון, דלתות וחופת מנוע.



בסטרטר השלישי

באותו הזמן החל דרור להתעניין מי יוכל לעזור בשיפוץ והמכלולים המכאניים ומי יוכל לקחת על עצמו את הפחחות והצבע. רשת המידע הוותיקה "מפה לאוזן" הוכיחה את עצמה והוליכה את דרור אל מוסך משאיות בקריית גת ואל אחד מעובדיו שראה את הג'ולייטה והכריז "אני מכיר את האוטו הזה ויכול לעשות אותו". רק על מנת להוכיח שהוא מקצוען הביא קצת דלק ואז "בלי קרבורטורים ובלי רדיאטור, בסיבוב השלישי של הסטרטר המנוע רעם כמו שרק מנוע של אלפא יודע לרעום". שוב הוזמן גרר והג'ולייטה עשתה את הדרך מיבנה לקריית גת, שם פורקה לגורמים. במרוצת שבעה חודשים של פירוק והרכבה, שיקום ושיפוץ, הביא דרור חלקים מכאן ומשם. בעיקר משם, כלומר מחו"ל. האינטרנט התגלה כמכרה זהב, שעולה הרבה כסף, ודרור מציין בסיפוק "שכל החלקים בג'ולייטה הם חלקים מקוריים של אלפא. רק הצמיגים מתוצרת אליאנס". אחרי שנה ארוכה ואחרי מסע ארוך ומייגע במחוזות הבירוקרטיה של מכון התקנים ורשות הרישוי הגשים דרור את החלום ויש לו ג'ולייטה ספידר וולוצ'ה 1962 אדומה ומבריקה. החיוך, כמעט מיותר לציין, לא יורד לו מהפנים.





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

דובצקי זקס אינפורמטי



ראלי וינה-טרייסטה חגיגה לעיניים ולבלוטות הקנאה...

כתב וצילם: בני הספל

מקצים - "המרוץ" ו"התיירותי". לראלי וינה-טרייסטה יש אופי ספורטיבי והמסלול ההררי כולל גם כמה סיבובים במסלולי מרוץ לאורך התוואי. המקצה "התיירותי" עושה את אותו המסלול אבל בלי מרכיבי המהירות והתחרות.

על מנת לקחת חלק באירוע משלמים די הרשמה נכבדים למדי ותמורתם מקבלים, נוסף על הזכות להשתתף, מדבקה הניתנת להסרה ובה שם הנהג ו"טייס המשנה" הנוסעים ברכב, מזון, תכנית אמנותית בדרך וערב גאלה מפואר בתום הראלי. הארגון, כמעט מיותר להוסיף, מופתי.

אז מה היה לנו שם? 117 מכוניות קלאסיות משנות ה-20 ועד שנות ה-70: מכוניות ספורט ומכוניות מרוץ גזעיות ואציליות מבתי היוצר האיטלקיים והגרמניים ולצידן מיטב התוצרת האנגלית מימים עברו.

ירוף של עיתוי מוצלח, קצת מזל והרבה תושייה של חברנו יעקב ברנע, היושב בווינה ומחזיק באוסף הענתיקות הכי גדול באוסטריה, הביא לכך שאהיה נוכח בפתיחת "ראלי סופרפונד וינה - טרייסטה 2004" בימים האחרונים של חודש אוגוסט.

יצאנו מבית המלאכה של יעקב ברנע בטריומף ספיטפיר שלו ונסענו לרחבה שמול בית העירייה של וינה, שם התקבצו 117 ענתיקות נוצצות ומבריקות. כל הענתיקות שהגיעו לשם היו ערוכות ומוכנות לצאת מווינה למסע די מפרך שיימשך יומיים ויתפרש על פני מסלול של כ-750 קילומטרים בתחומי אוסטריה, סלובניה וצפון איטליה ויסתיים בטרייסטה.

המכוניות חולקו לשתי קבוצות ולשני



לפני היציאה לראלי בודקים המארגנים את כל המכוניות על מנת לוודא את מקוריותן



ההתנסות ברחבה שמול בית העירייה של וינה והיציאה משם לדרך מושכות קהל רב. אווה הנזל ב-MGB שלה זכתה לתשומת לב מיוחדת



הבולטות ביותר היו לנצ'יות ואלפות נדירות, יגוארים ומרצדסים מפוארים שאנחנו רק יכולים לחלום עליהם. הייתה גם מיני אחת ואפילו מוסטנג 1965. האמינו או לא, אף על פי שלא היה חבלול, איש ממאות הצופים שהגיעו לרחבת בית העירייה של וינה להתבונן במחזה המרהיב לא העז לגעת בידיו בכלי הרכב. כל המשתתפים לבשו את הביגוד ה"נכון" והמתאים לרכב ולתקופה - מעילים, כובעים וכפפות מעור, משקפי מגן וכדומה. יותר מכולם בלטה בשטח אווה הנזל מווינה שהקפידה לחבוש מטפחת ראש תואמת ל-MGB הנוצצת והמבריקה שלה משנת 1965. המשתתפים למודי הניסיון משנים עברו הגיעו מצוידים במלאי גדול של חלקי חילוף ובאבזורים חיוניים לפיקניקים בשטח. הכל, אבל הכל, נדחס בדרך פלא לתאי המטען הזעוריים של מכוניות הספורט. פרטים נוספים על אודות ראלי וינה-טרייסטה ותוצאות ראלי 2004 באתר האינטרנט: <http://www.oldtimerveranstaltungen.at/wientriest>



מוכרים

למכירה מוריס מרינה שנת ייצור 1975, מצב מכאני טוב, מנוע 1300, 5,000 ש"ח. איתן 052-3512125.

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

למכירה BMW 700, שנת 1964, לאחר שיפוץ + טסט. נעם 054-4868175, מנחם 057-7344801.

למכירה ג'יפ וויליס, שנת 1956, מצב מכאני מעולה, שמור! 30,000 ש"ח. 08-8525086, 055-294639.

למכירה פרויקט לשיפוץ MEHARI, רכב אספנות, מנוע וגייר מוכנים להרכבה. שמואל 054-4998982.

למכירה סאאב 96, שנת 1966, מיוחדת, בעלת גג נפתח, זקוקה לשיפוץ, פחחות וצבע יסודי. למכירה סאאב 95, שנת 1967 + כמות גדולה של חלפים, מנועים, גירים וחלקים נוספים הכל בעסקת חבילה אחת בלבד! נח 054-4265395.

למכירה ווקסהול-ויברן, שנת 1954. יצחק 052-2905992.

למכירה ג'יפ שנת 1948, 35,000 ש"ח. למכירה מוריס מינור טנדר, שנת 1966, 40,000 ש"ח. שתי המכוניות משופצות + טסט. יעקב 052-3245368, מקס 052-2582661.

למכירה קופלווגן, שנת 1978, מקורית לחלוטין, פתוחה, טסט, לשעבר מדיפלומט מגרמניה, לרציניים בלבד. 054-7830000, 03-6059122.

למכירה מרצדס 200, שנת 1969, הגה כח, מזגן מפוצל, חלונות חשמל ועוד תוספות, מקורית עם סלון חדש במצב מצוין. 050-7787835.

למכירה וולוו (המלאך) P1800S, שנת 1964, במצב טוב ומסודר + מזגן. מנחם 03-9032199.

למכירה פורד טאונוס 12, שנת 1966, יד שנייה במצב מצוין. משה 052-2734071.

למכירה סנבים אלפיין, פתוחה, שנת 1965, משופצת לחלוטין, 40,000 ש"ח. 09-7429017, 054-4466776.

למכירה ג'יפסטר, שנת 1949, קברילוט, מצב טוב + טסט 19,000 ש"ח. קובי 052-3201860, 050-5293727.

למכירה שברולט פיק-אפ, שנת 1936, יפיפה, במצב חיצוני ומכאני מעולה, נדיר, לרציניים בלבד, המכונת בארה"ב. מתי mattyl1@verizon.net, 001-201-7884990.

למכירה מכוניות אספנות: מרצדס מהשנים 1964, 1970, 1971 דיזל. וולוו מהשנים 68-1958. פולקסווגן טרנספורטר שנת 1966 חלון כפול. פולקסווגן חיפושית. שברולט נובה. מוריס מינור שנת 1960. מיני מיינור סטיישן שנת 1964. סיטרואן DS שנת 1960. סאאב שנת 1966. פורד אנגליה שנת 1961. פיגו 404 זינגר ווג 1961. אופנוע BSA. לרציניים בלבד. משה 050-5811395.

למכירה אופל קדט 1200, שנת 1974 אספנות, אוטומטית, משופצת, במצב מצוין + טסט. אופל רקורד 1700, שנת 1959, משופצת, מקורית לחלוטין במצב מצוין + הרבה חלקי חילוף. סוסיתא קובייה, שנת 1964, מנוע פורד 1,000 סמ"ק עובד דרוש המשך שיפוץ. אופל קדט קופה, שנת 1974, 1200, אוטומטית + טסט, אספנות במצב מצוין (לכל המכוניות יש תמונה באתר). דרור 054-4931364, drorv@actcom.net.il.

למכירה/החלפה טנדר פרנו 2X4 טקסס מקורי לחלוטין, סטרטר

מחפשים

מחפש מישהו שיש לו סוסיתא 12. נתן 057-7625722.

שוק עתיק

למכירה זוג בקליטים אוריגינליים לפנסים אחוריים של פיאט 850 ספיידר לשנים 70-1967 במחיר מציאה. מצא 052-2576056.

מחפשת לפיאט 600, שנת 1964, 4 בולמי זעזועיים. שולה 03-6478397.

למכירה עגלה נגרת לכל מטרחה, מסודרת ל-3 אופנועים כולל היבר ידני. יצחק 052-2782592.

למכירה חלקים חדשים לכל סוגי הרכב: בולמים, חלקי פרונט, משאבות, קלאצ', סט אטמים, גומיות ועוד הרבה. אייל 052-2635751.

מעוניין לרכוש מרכב (אמבטיה) לג'יפ CJ-5. אבי 052-8854212.

למכירה במחירים מצחיקים לחברי המועדון, בק-אקסים, פנסים, כסאות, חלקים שונים, מנוע לוויליס חדש ועוד. מנשה 052-2510550.

למכירה יחידה פנימית קומפלט למזגן, כולל ואקומים, צנרת ופאנל פיקוד ל-Dash Board לדודג' או פליימות' 300 A Body ש"ח. למכירה שימשה קדמית + אחורית לדארט או וליאנט 800 ש"ח גריל שלם/סדוק וניקלים שונים - חינם לקונה. אילן 03-6771136.

מחפש למברטה 1960-1962 לחלקים או חלקים ללמברטה כזו, כולל כיסוי צד. יעקב 052-3245368. פקס: 04-8343424. דוא"ל: jherbst@filesx.com.

למכירה גיר (3 סינכרו) ל-MGB. נחום 054-5211658.

ברגל, מנוע 6 ראש שטוח נדיר, משופץ, יפה להפליא. למכירה מרצדס 180 פונטון, סנרוף מקורי, לאחר שיפוץ, אפשרות החלפה. מנשה 052-2510550.

למכירה ג'יפ וויליס שנת 1965, 4 צילינדר מושקע מאד (מנוע, גיר, צבע, פחחות ועוד). למכירה BSA 500 סמ"ק, שנת 1949, מושקע, במצב מצוין, 10,000 ש"ח. מחיר סופי. אורן 052-2989288.

למכירה וולוו 121 סטיישן, שנת 1965, טסט עד ינואר, מצב מכאני טוב מאד, מעט חלודה בגג, ללא רקבונות. יוני 052-2516946.

למכירה וולוו 121, שנת 1966, טסט, 5 הילוכים, מזגן. איציק 052-3533534 בערב.

למכירה מוריס מיינור 1000 שמורה, מטופלת וממוזגת 28,000 ש"ח. עזיזי 050-6257661.

אופנועים

למכירה נורטון S2E 500 סמ"ק, שנת 1964, אחרי שיפוץ ברמה גבוהה + טסט. למכירה טריומף 500 T100 סמ"ק, שנת 1969, טווין אחרי שיפוץ ברמה גבוהה + טסט. נא להתקשר בין השעות 04-8223742 17:00-9:00.

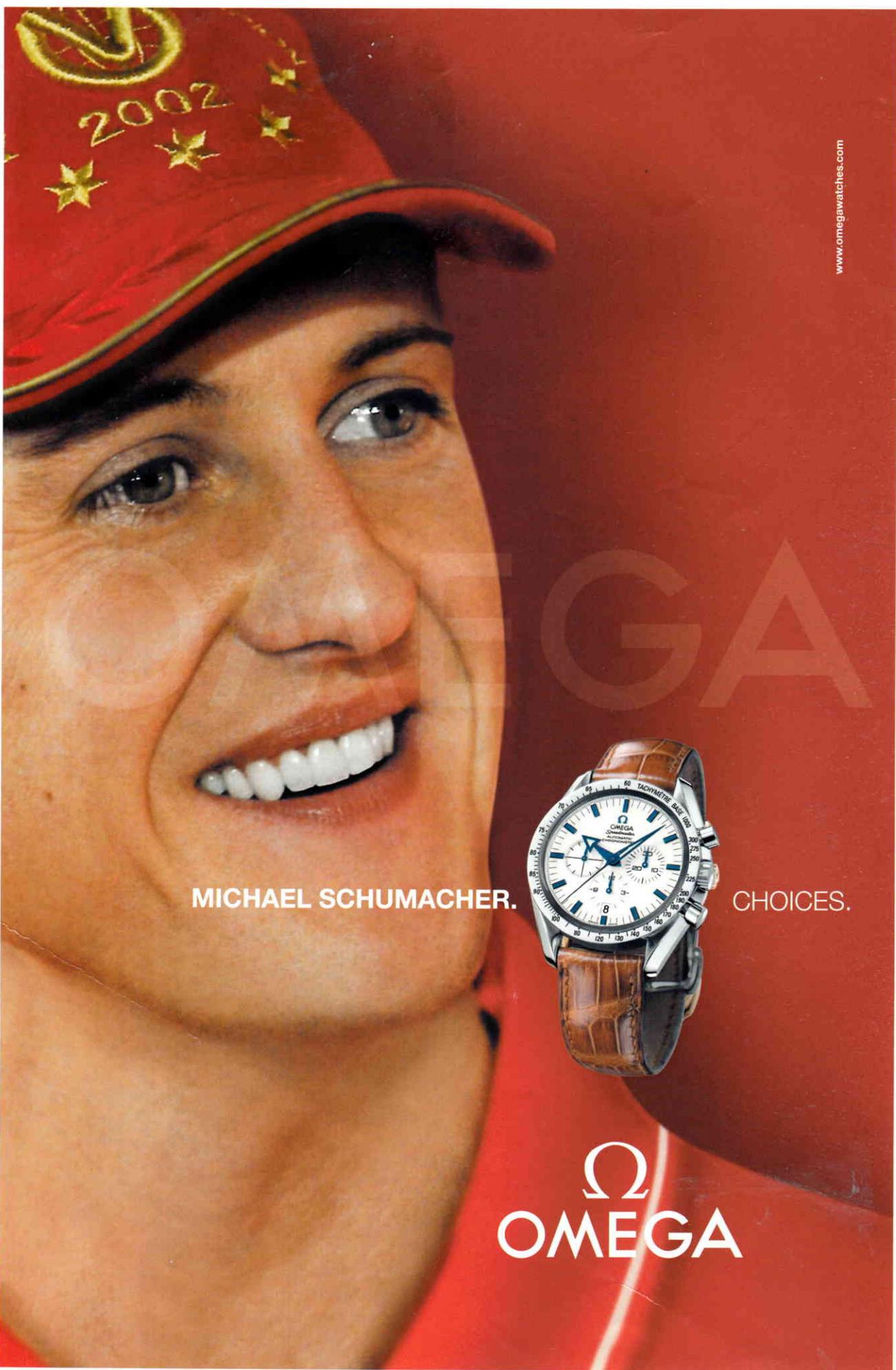
למכירה BMW600 + סירה, שנת 1967, מצב מכאני מעולה + תוספות. צביקה 050-7964471, 03-6774861, 03-6963323.

למכירה BSA שנת 1942 אוריגינלי. למכירה BSA שנת 1954 + סירה. למכירה BSA 350 שנת 1954. למכירה טריומף 700 שנת 1970. כולם משופצים.

יצחק 03-7312311, 052-2444165.

למכירה R50 BMW, שנת 1954. למכירה BSA שנת 1954 + סירה. למכירה BSA 1960 כחול יפה. מצ'לס 1940. כל האופנועים אחרי שיפוץ וטסט. בעז 03-6995323.

יבוא ושיווק בלעדי: **הולטייט** מיט רח' אמבר 7 קלאריה פתח תקוה סל. 03-9297000
 ת.ד. 5967, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5968, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5969, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5970, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5971, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5972, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5973, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5974, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5975, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5976, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5977, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5978, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5979, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5980, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5981, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5982, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5983, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5984, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5985, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5986, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5987, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5988, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5989, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5990, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5991, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5992, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5993, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5994, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5995, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5996, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5997, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5998, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 5999, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151
 ת.ד. 6000, קניון מלחה, רמת השרון, 03-5415151



MICHAEL SCHUMACHER.

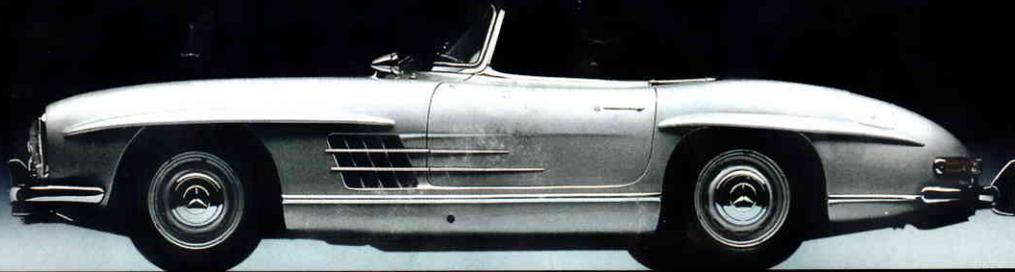
CHOICES.



Ω
OMEGA

www.omegawatches.com

Classic



מלכת הרכב
מאז 1926

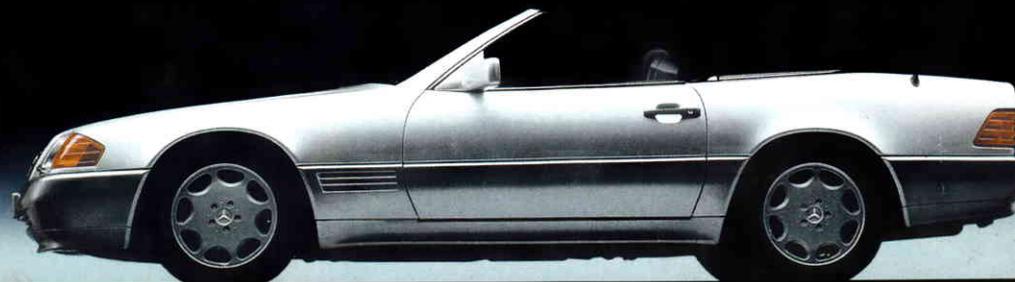
Classic



Classic



Classic



Soon to be Classic



יש מכוניות שלעולם לא מתיישנות, הן פשוט הופכות לקלאסיקה.



Mercedes-Benz

ביותר של כל הזמנים. מה הופך אותן לקלאסיקה?
אולי אלה הביצועים המדהימים? אולי זה העיצוב
שאי אפשר לעמוד בפניו ואולי זה משהו חזק
מאיתנו שקשה להסביר אותו. בדיוק כמו, תשוקה.
Mercedes-Benz. Unlike any other.

בשנת 1954 הופיעה ה-SL הראשונה והפכה עד
מהרה לחלק בלתי נפרד מההיסטוריה של עולם
הרכב. אגדה שתסלול את הדרך לדורות הבאים
של ה-SL. כתב העת היוקרתי Car Magazine
מבריטניה אף הכתיר את ה-SL כרכב הקלאסי