

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

האבטומוביל

מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גליון 58 • מאי-יוני 2005 • 30 שקלים • חנימ לחברי מועדון החמש

הילד בן 30

30 שנה לסדרה 3 של BMW

פורד אסקורט

פרק שלישי במדריך לשיפוץ עממי

רכבת לירושלים

קו הרכבת הראשון בארץ ישראל

הנסיך הקטן

פרינץ 1000 של NSU

סיפור אהבה וטיול של ירח דבש



הפיני המעופף

ראונו אלטון והמיני קופר

בראלי מונטה קרלו 1967

הלוח הישן

66 מכוניות ואופנועים למכירה



**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 ברנשטיין
sbc@spotnik.com
טל': 03-5652118
ניהול הפקת דפוס: מיקי שטופלמן, אפרת סער
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



פרינץ 1000 שנת 1970
של ליאור ברוך
צילום: ליאור ברוך

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

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי הישראלי
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 לוי ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתריל, זמי לוי

ועד המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל
מ"מ ויו"ר ועדת אירועים: זמי לוי
גזבר: מנחם ניר
קשרי חוץ: יוסי צור
אבזרים וציוד: צבי מרגלית
עורכי "האבטומוביל": בני הספל, איל פלד
אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון
מבקר העמותה: משה מצא
אחראי סניף צפוני: משה שטיין
אחראי השקות: מתניה הלוי
מנהלת המשרד: רותם לדרמן

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, שלישי ורביעי
בין השעות: 16:00-20:00 (מענה טלפוני עד 19:00)
בימי שני וחמישי בין השעות 10:00-14:00 (מענה טלפוני עד 13:00)
בערבי חג בין השעות 9:00-13:00 (מענה טלפוני עד 12:00)

מועדון החמש באינטרנט

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

אתר האינטרנט: www.5club.org.il
מנהל האתר: ליאור ברוך

”מכונית מושלמת באופן גאוני...”

AUTOCAR, ינואר 2005

”...מכונית הסדאן הנחשקת בעולם... אלופה...”

רוני אהרונוביץ', אתר נט-קאר, ינואר 2005

”...זאת אולי המכונית הטובה בעולם...”

הלל פוסק, בלייזר, ינואר 2005

סדרה 3 החדשה של BMW דור חמישי של שלמות.



סדרה 3 החדשה
של BMW

קמור רכב בע"מ
www.bmw.co.il



חווית הנהיגה המושלמת

סיפור ההצלחה העולמי של סדרה 3 של BMW נמשך כבר כמעט 30 שנה, הישג נדיר בהיסטוריה של עולם הרכב. מלבד העובדה שסדרה 3 של BMW היא זו שהמציאה את קבוצת מכוניות הספורט סלון, הרי שהמוניטין יוצא הדופן לו היא זוכה נסמך בעיקר על הערכה רבה ופרסים בינלאומיים נחשבים. בימים אלה פותחת סדרה 3 החדשה של BMW פרק חדש בסיפור ההצלחה שלה ומציגה דור חמישי של שלמות. סדרה 3 החדשה של BMW קובעת פעם נוספת סטנדרטים חדשים בקבוצתה ומציעה עיצוב חדשני, טכנולוגיה מתקדמת, דינמיות ספורטיבית ובטיחות ברמה הגבוהה ביותר. BMW סדרה 3 החדשה, אתה עומד להנות מחווית נהיגה מושלמת.

אתה מוזמן לחוות את סדרה 3 החדשה של BMW: www.bmw.co.il

קמור רכב בע"מ. אולם תצוגה מרכזי: רח' המסגר 16, תל-אביב טל. 03-6899000

• התמונה להמחשה בלבד.

שלום רב,

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

את אירועי הקיץ פתחנו בחגיגות פורים, בהן נטל המועדון חלק פעיל בנהריה, ברעננה, וגולת הכותרת היתה בעדלאידע ברמת השרון. באירוע השתתפו למעלה מ-30 כלי רכב אספנות, שהיוו אטרקציה ומקור לשמחה, גאווה והעלאת זכרונות אצל התושבים במקום. השמחה הייתה רבה, ולא פחות חשוב לציין כי כספים שנאספו באירועים העשירו את קופת המועדון.

בשבועות האחרונים המשכנו במסורת ההשקות וקיימנו השקה של פורד קורטינה XL שנת 1974 בבעלות גבי ולירון יריב בתל-אביב, ושל שברולט בל-אייר פתוחה משנת 1956 בבעלות אריה קרון בחיפה. זה המקום להודות לחברים שנסעו בשיירה ארוכה מתל-אביב לחיפה ובחזרה, כדי להשתתף עם בעל השמחה ביום חגו, ולשהות ביחד עם חברי האגף הצפוני של המועדון. שני האירועים היו מוצלחים והציבו רף גבוה להמשך.

בסוף חודש מרץ קיימנו את האסיפה הכללית של "מועדון החמש" המתכנסת אחת לשנה. במועד זה נבחרו ועד מנהל חדש, ועדת ביקורת, מבקר, אב בית דין חברים וחברי בית הדין. עיקרי הנושאים שהועלו באסיפה ויזכו לטיפול על ידי חברי הוועד החדש יפורטו בקלאסיקון. אני מבקש לנצל במה זאת ולהודות לכל החברים שהגיעו לאסיפה הכללית ונטלו חלק בהליך הבחירה הדמוקרטי שנוהל באופן מכובד. גם מי שלא נבחרו לתפקידים פעילים במוסדות העמותה נתנו את הבטחתם להמשיך ולעזור ככל הנדרש להצלחת המועדון ופעילויותיו. בהזדמנות זאת אני מבקש להודות באופן מיוחד למשה צליק, יורם מקובר, עו"ד ירון פרץ ועו"ד צבי סלנט שסיימו את תפקידיהם הרשמיים במוסדות העמותה, על פועלם ותרומתם בשנים האחרונות.

במהלך התקופה הקרובה אנו מבקשים את עזרת החברים בקידום פעיל וממשי של הנושאים הבאים: שדרוג, אחזקה וניהול שוטף של אתר המועדון באינטרנט; יישום והתאמת מערכת תוכנה לניהול רשימת החברים וכלי הרכב שבבעלותם; גיוס תרומות וחסויות, וכל מרכיב תורם אחר לקראת אירוע שנת ה-20 למועדון.

בנוסף, אני קורא לכל מי מהחברים שיכול לבוא למשרדי המועדון בימי שלישי בין השעות 16:00-20:00 על מנת לעזור בפעילויות השוטפות.

נא זכרו להכין את רכבכם לקיץ. נסיעה בטוחה.

שלכם,
נחום



כמעט לכל אחד מאיתנו, כל החברים בקהילייה של אספני מכוניות, חובבי קלאסיות ומשוגעים על 'ענתיות', יש סיפור אהבה עם המכונית שלו, או עם המכונית שהייתה שלו (או של אבא שלו) או עם המכונית שתהיה שלו. הקשר האישי והסיפור האישי הם חלק בלתי נפרד מהעניין. כמו בכל סיפור אהבה כולנו יודעים על מה מדובר אבל לא יכולים להגדיר זאת במדויק. כן, יש כמה נתונים רשמיים, וכמה עובדות היסטוריות מסייעות, אבל בסופו של דבר ובסופו של יום, נפלאות דרכיה של האהבה המוטורית לפחות כמו דרכיה של כל אהבה אחרת.

ליאור ברוך אוהב ניס-או וחולק עמו סיפור אישי ומופלא על שתי מכוניות וחתונה אחת. הוא מספר על הנסיך הקטן שלו, הפרינץ 1000, שעמו גמע קילומטרים כחייל תפרן לפני עשר שנים ועל הנסיך החדש שמצא עטוף בניילון מתחת לסככה בקיבוץ רגבים ושימש אותו בנאמנות רק עכשיו בטיול ירח הדבש בצפון הארץ. בדיוק לפני 30 שנה, ביום קיץ בחודש יולי 1975, למרגלות האצטדיון האולימפי במינכן הציגה ב-מיו לעולם את המכונית הראשונה של סדרה 3. בשלושת העשורים שחלפו מאז, הושקו חמישה דורות ונמכרו למעלה ממשעה מיליון מכוניות. הילד בן שלושים ולכבוד השקת הדור החמישי אתם מוזמנים להצצה קטנה אל העבר.

נמרוד רחמימוב אוהב מאוד את בנו עמרי ולכן, כפי שכל הקוראים הוותיקים יודעים, החליט שהרכב הראשון של בנו הבכור יהיה פורד אסקורט שנת 1972. בפרק השלישי של "המדריך לשיפוץ רכב אספנות במחיר עממי" מספר נמרוד על היסודות של המוסך הבייתי הבסיסי ועל הליך הפירוק של האסקורט.

ב-26 בספטמבר 1892 נשמעה בפעם הראשונה צפירת קטר בירושלים. רוחב המסילה מיפו לירושלים היה מטר אחד והנסיעה נמשכה שלוש שעות ו-50 דקות במהירות ממוצעת של 21 קמ"ש. באפריל השנה נחנך מחדש קו הרכבת לירושלים והנסיעה רק קצת יותר מהירה. אחי טל מספר על תערוכת "רכבת לירושלים" המביאה את סיפורו של קו הרכבת הראשון בארץ ישראל.

נהג המרוצים המיתולוגי ראונו אלטונן, המוכר גם בכינוי "הפיני המעופף", זכה ביותר ניצחונות מכל אדם אחר במרוצי מכוניות בשנות ה-60, ובשנת 1967 ניצח בראלי מונטה קרלו הגדול כשהוא נוהג במיני קופר קטנה. בראיון מיוחד ל"האבטומוביל" הוא מספר לאיל פלד על הימים ההם ועל המכונית היא.

קריאה מהנה ונסיעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד



גלוית פרסום של פרינץ 4 משנות ה-60.
ראו כתבה בעמ' 16-22

VOLVO
for life

יש כאלה שעושים רוח, ויש כאלה שמשאירים אבק.

BBDO
STUDIO



VOLVO XC90
הביטחון שלך

יש הרבה רכבי שטח מרשימים, אבל רק אחד עם מערכת RSC ליציבות מושלמת בכל תנאי

המערכת נכנסת לפעולה כשהיא מזהה סכנת התהפכות בעקבות היגוי חד, התחמקות מהירה או סטייה חדה מהדרך. היא מחשבת את כיוון ההתהפכות הצפוי ומייצרת כוח נגדי באמצעות שליטה בגלגלים ובמנוע. עוד יתרון שישך עם יכולת שטח מרשימה, עיצוב אלגנטי והנדסת אנוש מפנקת, מאפשר לך ליהנות מהביטחון של VOLVO גם מחוץ לכביש.

2
טווייט
שנתיים
אין

ניאור רכבה למינורית ומשאיות בע"מ • סניף תל-אביב יצחק שדה 17 טל 6255600 • סניף ירושלים פייר קניג 38 את חמפיות טל 6799977 • סניף חיפה דרך יפו 137 א. טל 8514110 • סוכנות
• מוסך ארז רח האשכנזי מפרץ חיפה טל 8410345 • נצרת-בנוניקאר - דרך עפולה נצרת טל 6566966 • כפר-סבא סוכנות השרון הרעש 14 אוהרת כ"ס טל 7666606 • סוכנות
רכב ראשון סחרוב 6 אוהרת חדש ראשון טל 9615039 • אשדוד סוכנות אשדוד הכונים 9 אשדוד טל 8923440/4 • באר שבע אל שרותי רכב טל 6278235, 6278235 • טלח
מוקד volvo for life - 4044* מכל טלפון סלולרי, 24 שעות ביממה • www.volvocars.co.il • התמונה להמחשה בלבד • פרטים באולמות המכירה

חדשות וישנות

השקת מכוניות אספנות: פורד קורטינה 1974 ושברולט בל אייר 1956; עדלאידע ברמת השרון; שוק עתיק; טיול מועדון דה שבנו לגולן



הילד בן 30

כתב: איל פלד

ה"ילד" של ב־מ־זו כבר בן 30. כשהוצגה לעולם סדרה 3 ביולי 1975 אף אחד לא שיער בנפשו את מידת ההצלחה של מכונית הסלון הספורטיבית מבואריה



הפיני המעופף

כתב: איל פלד

ראונו אלטון, נהג המרוצים האגדי שזכה לכינוי "הפיני המעופף", מספר בראיון מיוחד ל"האבטומוביל" על אודות ראלי מונטה קרלו והנצחון הגדול במיני קופר הקטנה



הלוח הישן

קונים ומוכרים מכוניות אספנות, אופנועים וחלפים

08



16

הנסיך הקטן

כתב וצילם: ליאור ברוך

הפרינץ נ־ס־או הוא הנסיך הקטן. ליאור ברוך מספר קצת על ההיסטוריה של היצרן הגרמני ועל סיפור אהבה שיש בו שני נסיכים וחתונה אחת

24



30

פרויקט אסקורט

כתב וצילם: נמרוד רחמימוב

נמרוד רחמימוב ובנו עמרי ממשיכים לתעד את תהליך שיפוץ של פורד אסקורט משנת 1972, והפעם הם פותחים מוסך ביתי ומפרקים את האסקורט לגורמים

36



44

רכבת לירושלים

כתב: אחי טל

אחי טל מספר על קו הרכבת הראשון בארץ ישראל, קו הרכבת מיפו לירושלים, ומציע לבקר בתערוכה מיוחדת השופכת אור על פרק מרתק בהיסטוריה המוטורית בארץ הקודש

50



יש מכוניות ויש קלאסיקות.



Mercedes-Benz

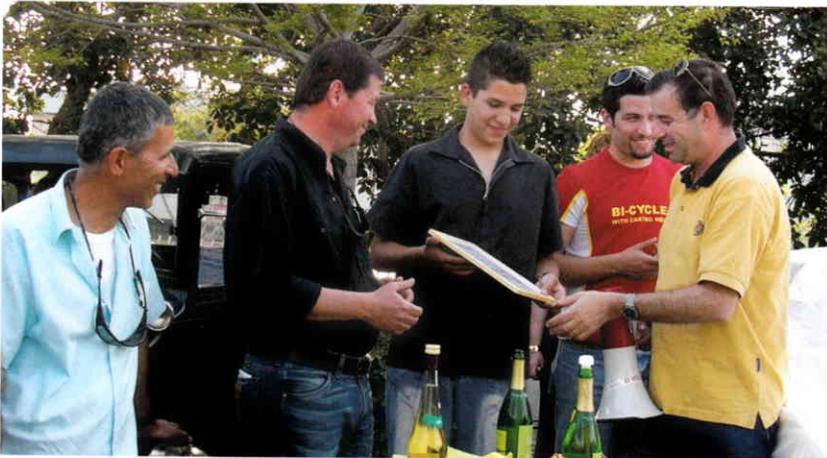
ניתן לראות בעמוד זה. זו ה-230 SL, משנת 1963.
עוד דוגמאות אפשר לראות באתר שלנו.
www.mercedes-benz.com/classic
Mercedes-Benz. Unlike any other.

נכון, גם אנחנו, כמו כולם, משתמשים באותם חומרים. ברזל, זכוכית, גומי... אבל כשהחומרים האלו מגיעים לידיים שלנו, הם הופכים למשהו אחר. משהו שאפשר לקרוא לו-תשוקה. דוגמא לכך,

משיקים מכוניות אספנות

פורד קורטינה XL 1974

צילם: אבי נוף



ביום שישי ה-1.4.2005, במקום המפגש המסורתי ברמת אביב, הושקה פורד קורטינה XL דור שלישי משנת 1974 של לירון וגבי יריב. לבני המשפחה יש סיפור אהבה מרתק וארוך שנים עם פורד קורטינה. הקורטינה המיתולוגית של משפחת יריב הובאה בייבוא אישי, נמכרה, נרכשה מחדש ואחרי תריסר שנים נמכרה שוב. כשרצו לרכוש אותה בפעם השלישית אבדו עקבותיה ומאוחר יותר התברר שנמכרה לגריסה. ואז, ביום בהיר אחד ליד מחנה צריפין נמצאה יורשת למיתולוגיה. שבע שנים ארוכות המתינו בסבלנות עד שהבעלים נעתר למכור אותה ואז בתוך ששה חודשים עטפו אותה באהבה ובצבע צהוב חדש ומבהיק.

נחום קדמיאל, יו"ר "מועדון החמש" ברך, לירון וגבי יריב ניצבו נרגשים והבעלים הקודם, עמו יש להם עכשיו קשרים טובים וחבריים, הגיע על מנת להשתתף בשמחה. בגיליון הבא של "האבטומוביל" כתבה רחבת הקף על אודות הקשר המיוחד של המשפחה לפורד קורטינה ותייעוד תהליך השיקום והשיפוץ של הבונבוניירה הצהובה.

שברולט בל אייר 1956

צילם: שלומי יצחקי



ביום שישי ה-8.4.2005, כמיטב המסורת של "מועדון החמש" בכלל והסניף הצפוני בפרט, ובניצוחו של נחום קדמיאל, יו"ר המועדון, נערך אירוע השקה לשברולט בל אייר קונברטיבל שנת 1956 של אריה קרון.

אריה קרון מספר שב-23 השנים האחרונות הייתה המכונית בבעלותו של ידיד מקרית מוצקין. בעשר השנים האחרונות אותו ידיד הזניח את המכונית שעמדה חשופה לפגעי מזג האוויר. לפני קצת יותר משנה קנה את המכונית, ומכיוון שבאותה תקופה גם יצא לפנסיה יכול היה להשקיע את כול מרצו וזמנו בשיפוץ שהחל מיד עם קנייתה. שתי עובדות עשו את המלאכה קלה יותר: האחת, לאריה יש בית גדול; והשנייה – אריה הוא מכונאי בהכשרתו והיה בעל הידע הנדרש לעבודה הלא פשוטה.

השיפוץ ארך כשנה. זמן רב הושקע בבנייה מחדש של רצפת המכונית, הדלתות ותא המטען שסבלו מריקבון קשה. חלקי חילוף רבים הוזמנו מארצות הברית והמכונית זכתה למערכות חדשות של חשמל, בלמים,

בעל מכון גירים ממחניים שעובד בעסקי השיפוץ כבר שנים רבות, פוענחה חידת הגיר והשיפוץ הושלם. בפורים האחרון הספיקו אריה קרון והשברולט שלו להוביל שתי תהלוכות עדלאידע בקריית ים ובנהריה.

משאבות, פנסים וניקלים. שיפוץ הגיר היה השלב המורכב ביותר. אף שאריה ארגן את כל החלקים הוא לא הכיר את הגיר הזה (אוטומטי Power Glat) וגם לא מצא אף אחד אחר שמכיר אותו. בסופו של דבר, בעזרתו של



1974



1983



1991



1997

דייב דב



אותה אגדה, סיפור חדש.

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



The new Golf
www.vw.co.il

הגולף החדשה 2005 עכשיו באולמות התצוגה: 1.6L 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 שרוזי 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 עירון, טל' 04-6384585. הוד השרון סיידון בע"מ, טל' 09-7401074. חדרה קליל, טל' 04-6322987. חולון השחר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 03-5504501. חיפה רכב עוז בע"מ, טל' 04-8676333. נצרת מוסך הצפון ג'רג' והנרי דור, טל' 1-800-333-888, רכב נצרת בע"מ אסעד ורמזי יונס, טל' 04-6561555. נתניה מוסך העוגן בע"מ, טל' 09-8323358. פתח תקוה הקר את מסלטון טל' 03-9309037. קרית ביאליק סוכנות שליון ישראל ובניו, טל' 04-8761438. קרית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-6944311. ראשון לציון קלדס בע"מ, טל' 03-9666778. רחובות רכב הנגב בע"מ, טל' 08-9416223. רעננה ג.ג.ג בע"מ, טל' 09-7435706. ישיב 09-7449777. ת"א-יפו פליקס בע"מ, טל' 03-5373535.

עדלאידע ברמת השרון

צילם: אבי נוף

בכל העולם הנוצרי, מוונציה באיטליה ועד ריו דה ז'נרו בברזיל, חוגגים בסוף פברואר ובתחילת מרץ את הקרנבלים הגדולים במוסיקה, ריקודים, תלבושות, תשוקה וחושניות. הדבר הקרוב ביותר שיש לנו, תושבי ארץ הקודש, לקרנבל אמיתי הוא תהלוכות עדלאידע בפורים. ביום שישי ה-25.3.2005, בשעות הצהריים התקיימה העדלאידע של רמת השרון.

בתהלוכה נטלו חלק תזמורת הקונסרבטוריון המקומית, להקת מתופפי צעירי חב"ד, חמישה מיצגים ענקיים מעולם הילדים על גבי משאיות וכ-1,000 רקדנים מ-20 להקות מחול עירוניות מכל רחבי הארץ. אבל, הדבר הבולט ביותר בתהלוכה, היה טור המכוניות של "מועדון החמש", כ-30 במספר, שנעו באיטיות, הקיפו את כיכר העירייה ואז חנו לתצוגה בחניון העירייה. כמנהג פורים היה שמייח!



למעלה:
טור המכוניות רגע לפני
היציאה

למטה מימין לשמאל:
בין המשתתפים לארק,
פורד A (1931) ומרצדס
(1955)



שוק עתיק

צילם: דרור לייבוביץ'

שבעה חודשים חלפו, וכאילו לא היה כאן חורף, השמש שוב הפציעה מעל ראשי המוכרים, הקונים והסקרנים ב"שוק עתיק" – השוק היחיד בישראל שכל כולו אבזרים, חלפים ומכלולים של מכוניות אספנות ישנות וישנות יותר. ה"שוק עתיק" התקיים ביום שישי ה-15.4.2005 במרכז הירידים בתל אביב והיה מאורגן ומסודר.

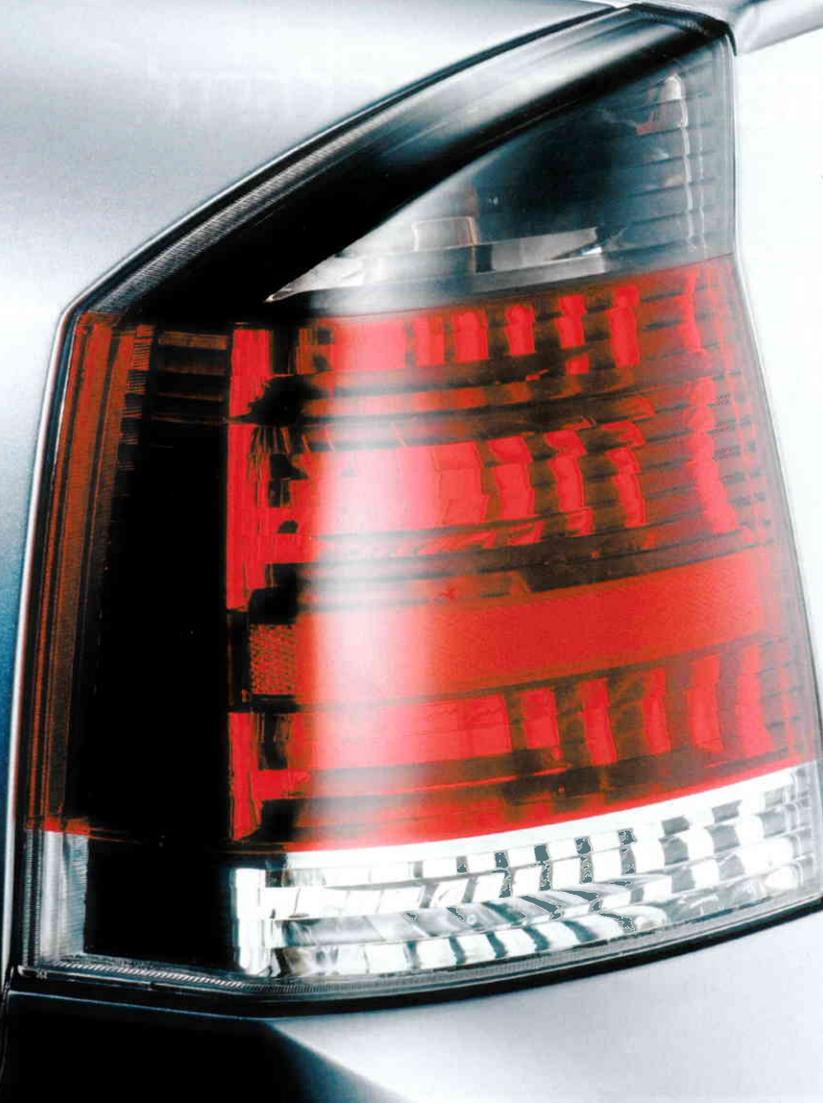
כרגיל בשווקים וירידים מסוג זה מרכולתם המגוונת של המוכרים נעה בתחום הרחב שבין ג'אנק וחלודה לבין אוצרות חדשים באריזה המקורית. בין הרכישות הבולטות דווח על פנסים מקוריים וגריל חדש לסובארו, בקליטים ("נכספים") לפורד טאונוס, חלקים לחיפושית ומשאבת בלם לספיידר שנרכשה ב-20 שקלים (לעומת מחיר של \$38 שנדרש בעבורה באתר eBay, לפני הוצאות



משלוח ומיסים).
ההצלחה של ה"שוק עתיק" מביאה את קהיליית אספני הרכב בישראל לבקש מהמארגנים לנסות ולקבץ את קיומו של השוק אחת לרבעון, ולהרחיבו באופן משמעותי, כנהוג בחו"ל, על ידי הזמנת סוחרים חלפים, בעלי פירוקיות וחנויות אבזרים לשכור בו דוכנים ולהציע למכירה את מוצריהם ואוצרותיהם.



Opel Vectra
Trust your mind



VECTRA

רק 499 ש"ח לחודש
בקרוב אצלך

אופל וקטרה בתכנית מימון מיוחדת עבורך:

מקדמה בסך 87,300 ש"ח, 36 תשלומים שווים על סך 499 ש"ח והיתרה (69,332 ש"ח) בתום שלוש שנים. תחשוב על זה.

התמונה להמחשה בלבד * המחיר לפי מחירון 003-2005 * ההצעה שלעיל מתייחסת לאופל וקטרה 2200 דגם 46206A קומפורט ואינה כוללת אגרת רישוי.

יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ - יבואנית בלעדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביואיק, קאדילק, אופל, איסוזו וסאאב. אולם תצוגה בית ומי ראשל"צ: פלטין 5, א.ת. חדש טל: 03-9534444. אולם תצוגה ת"א: דרך פ"ת 76, טל: 03-6235555 מרכז שיווק אזור הצפון: מפרץ חיפה קמ"ן מוטורס, ההסתדרות 40, 04-8727062. חיפה נאמא מכוניות, דרך יפו 132, עכו מאמ מרכז הצפון מוטורס, שער נעמן, 04-9915203. נצרת עלית, סרוג' מוטורס, רח' המעיין 8 הר יונה, 04-6461222-3. קרית שמונה דב מוטורס א.ת. דרומי, 04-6940205. חדרה, אברהם כהן ובניו מוטורס, רח' ארבע אגודות, 04-6346666. אזור המרכז: ירושלים סיגמא מוטורס, האומן 15 תלפיות, 02-6788888. נתניה, ארביב מוטורס, שכנתרמן 12 א.ת. ישן, 09-8840640. חולון כוכבי הרב, הצורך 6, 03-5581554. ראשל"צ מוסק החוף, שרת 23 א.ת. חדש, 03-9627676. פ"ת שניא מוטורס, משה דיין 18, ק. אריה, 03-9284444. אזור הדרום: רחובות אוטו מוטורס, נחושתי 2, א.ת. אשדוד קאר-סנטר מוטורס, א.ת. קלה, 08-8527777. אשקלון שרותי ציוד, א.ת. צפוני, 08-6750811. באר שבע הפצת רכב דרום, הסדנא 8, 08-6466088.



UMI היתרונות הנוספים
ביטוח חובה צי רכב נטייל אין
03-9534444 02-9915203 03-9534444



ל.א.ר.ל

מועדון ברמה

כתב וצילם: יואל זהר

ביום חמישי בערב, היום האחרון של חודש מרץ, רגע לפני תחילתו הרשמית של האביב ועל מנת ליהנות מיופייה של העונה הירוקה והפורחת נערך מועדון הדה שבו הישראלי לנסיעה ארוכה. היעד - רמת הגולן. בסוף אותו היום כל אחד סגר את שבוע העבודה שלו, אסף את המשפחה, נכנס לדה שבו והחל בנסיעת השוליים הלילית. אתם יודעים, 602 סמ"ק מחייבים נסיעה בשולי הכביש, במיוחד בעליות. שישה כלי רכב ובהם 17 איש, מגיל שנתיים ועד 45. עוד מאמץ אחרון בעלייה ואז נגלה לעינינו השלט "עין זיוון" וההתרגשות גדולה. מבט חטוף מגלה שהשעה כבר אחת אחרי חצות. בחוץ רוח מקפיאת עצמות ואי אפשר לטעות - הגענו בהצלחה לרמת הגולן. ביומיים הבאים, שישי ושבתי, אנחנו מתלהבים מהעבירות הנפלאה של הדה שבו ומסתערים על כל כביש נידח ומתפתים גם לכמה דרכי עפר צדדיות יותר: ציר הנפט, תצפית שקיעה מהשיפון, שבשבות הענק של להבות הבשן, וחציית שטחי אש (שאינם פעילים בסופי שבוע). בחוץ הכול ירוק, קסם מקומי של פריחה בשלל צבעים אל מול שמיים אפורים וענני ענן. במוצאי שבת יוצאים לדרך הארוכה בחזרה למרכז הארץ שאינה מסתיימת לפני שקובעים לפעם הבאה בגליל העליון.



מועדון הדה שבו הישראלי

IL-2CV-CLUB

31/3 - 2/4.2005

אביב 2005 רמת הגולן

Ramat Hagolan

Spring 2005





SIMPLY CLEVER



100 YEARS
AUTOMOTIVE HISTORY

סקודה. הנצחון כבר הפך להרגל.

**BBC TOP GEAR
SURVEY 04**

**TOP 10
MANUFACTURERS**

1 LEXUS

2 SKODA

3 MAZDA

4 HONDA

5 TOYOTA

6 PORSCHE

7 MINI



אילור חמסקי & דרשנבקר (carey)

Škoda Superb 1.8T ELEGANCE

חייגו עכשיו מכל טלפון

***3440**

www.skoda.co.il

מגזין הרכב הבריטי היוקרתי "טופ-ג'יר" בדק בינואר 2005 את שביעות רצון הנהגים ודרג בפעם השלישית ברציפות את סקודה כמכונית האירופאית מס' 1. קח אותה לנסיעת מבחן ולא תרצה לצאת.

קול קורא לפתוח את הקיטבג, הבויעדם ואלבום התמונות



בגיליון הבא של "האבטומוביל", ביוזמתו של בני הספל, תובא כתבה רחבת הקף לציון 60 שנה לתום מלחמת העולם השנייה, מנקודת המבט של אספני רכב. מתברר שצבא שצועד על קיבתו גם נע קדימה על כלים מוטוריים שלא נס ליחס.

בני הספל מספר על הנ"מ מתוצרת דודג', ודודג' בלבד, כלי רכב שאין לו "אישיות" אבל היה לו כינוי: ביפ (Beep). דב קרדו, איש המשאיות, כותב על ה"סיקס", המשאית הכי מפורסמת והכי נפוצה במלחמת העולם השנייה שהגיעה לכל מקום ונשאא על גבה כמעט כל דבר ושירתה בצה"ל עד אחרי מלחמת יום הכיפורים. אורן קיפניס שופך אור על קורותיו של הזחל"מ שיוצר בין השנים 1939-1945 והיה לכלי התחבורה הצבאי העיקרי לניוד כוחות במהירות ובביטחון יחסי גם שנים ארוכות אחרי תום המלחמה. איל פלד מביא את סיפורו של "האח הקטן" במשפחת הכלים המכובדת הזאת - הג'יפ.

ועכשיו קול קורא אליכם הקוראים - פתחו את הקיטבג, הבויעדם ואלבום התמונות. פשפשו בנבכי הארכיון האישי ועמוק במגירות נעלמות והביאו לנו תמונות כחול-לבן-חום-זית של כל ה"כוכבים" האלה בתלבושת צה"לית אחידה. לתיאום העברת התמונות נא להתקשר למערכת "האבטומוביל", לקרול או לאיילת, בטלפון 02-6521222.



תיקון טעות

בגיליון האבטומוביל (גיליון 57, ינואר-פברואר 2005), בכתבה שסקרה את תוצאות תחרות "הגביע הנווד ע"ש שאול גלאי" נפלה טעות. קובי שגב והפיאט 500 שלו זכו במקום השני ואילו אמנון ריבק והטריומף ספיטיפייר שלו זכו במקום השלישי, ולא כפי שפורסם.

החברה הגאוגרפית

כשתחזור, תבין



טיולי הקיץ בקבוצות מודרכות:

- 14 יום נורווגיה בדגש טבע**
אל צוקים, קרחונים, כפרי דייגים, איים נידחים וערכות ארקטיות - טיול בדגש מיוחד
יציאה: 15.7 בהדרכת גיל יניב, 1.8 בהדרכת צביקה גורן
 - 14 יום איסלנד**
אל הארץ שמדרום לעננים
יציאה: 11.8, 14.7 בהדרכת נחמה שפרן
 - 12 יום גרינלנד**
אל הארץ הירוקה של הפליט האדם - טיול בדגש מיוחד
יציאה: 15.8 בהדרכת ספי בן יוסף
 - 11 יום דומיניה**
ניחוחות ימי הביניים בין הדנובה לקרפטים
יציאה: 25.7 בהדרכת דליה מאירי
 - 10 ימים דומיניה**
מורשת הצארים
יציאה: 6.6 בהדרכת כנרת אלחנני, 8.8, 11.7 בהדרכת כרמלה יגב
 - 16 יום קמצ'טקה**
הרפתקה במקום שבו מתחיל העולם - וגם נגמר - טיול בדגש מיוחד
יציאה: 5.7 בהדרכת ספי בן יוסף
 - 17 יום מדגסקר**
אי הלמורים וניחוחות הונויל - טיול בדגש מיוחד
יציאה: 12.8 בהדרכת גלעד פלש
 - 9 ימים קניה**
שמורות הטבע הגדולות
יציאה: 26.7 בהדרכת גלעד פלש, 2.8 בהדרכת עדין שוויימר, 15.8 בהדרכת דר' נוח רוטרי
 - 9 ימים טנזניה**
מישורי סרנגטי ומכתש גורונגורו
יציאה: 19.7 בהדרכת דר' אבי שפיר, 16.8 בהדרכת דר' אבי שפיר
 - 8 ימים אוגנדה**
בעקבות יערות הגשם וגורילות ההרים
יציאה: 9.8 בהדרכת דוד מנינגר
 - 16 יום מקסיקו וגואטמלה**
אל התרבויות הגדולות במסו-אמריקה
יציאה: 11.7
 - 16 יום קובה וקוסטה ריקה**
מהסוציאליזם הקריבי לג'ונגלים ולהרי הגעש
יציאה: 15.7
 - 22 יום פרו ובוליביה**
מסע באנדים ובמקורות האמאזונס
יציאה: 14.7 בהדרכת דן בולוטין
- ממגוון טיולי הגיפים:**
- 7 ימים אנדורה ספרד וצרפת**
אל רכס הפירנאים
מועדי יציאה: יוני - אוקטובר
 - 6 ימים תורכיה**
אל ארץ האגדות קפדוקיה
מועדי יציאה: אפריל - נובמבר

- 18 יום לדאק וצפון הודו**
מסע חוצה הימלאיה
יציאה: 7.7 בהדרכת נחמה בר סלע, 4.8 בהדרכת מוטי אפשטיין (כולל פסטיבל פיאנג)
- 20 יום סין - הטיול המקסימי**
אל הארץ שמדרום לעננים
יציאה: 8.6 בהדרכת נחמה בר סלע, 3.8 בהדרכת דודי נגב
- 15 יום מונגוליה**
ממדבר גובי לטייגה הסיבירית
יציאה: 11.8 בהדרכת ברק כהן
- 13 יום באלי וסינגפור**
טקסים ופולחנים בבאלי - מתנת האלים
יציאה: 19.7 בהדרכת מוטי אפשטיין
- 17 יום אוסטרליה - מרכז וצפון**
מן המדבר אל האזור הטרופי במיטבו
יציאה: 29.7 בהדרכת עמית וילנר
- 9 ימים צפון - מזרח תורכיה**
רכס הקצ'קר בדגש טבע
יציאה: 9.6, 14.7 בהדרכת יובל כלב
- 17 יום מזרח תורכיה**
מאגני הפרת והחידקל ועד לרכס הקצ'קר
יציאה: 9.6 בהדרכת נחמה שפרן, 28.7 בהדרכת יובל כלב
- 16 יום גיאורגיה (גרוזיה) וארמניה**
אירופה נושקת לאסיה בקווקז
יציאה: 22.6 בהדרכת סיגל גבע
- 13 יום אוזבקיסטן וקירגיזסטן**
מבוכרה וסמרקנד אל נופי הפרא של הרי טיין שאן
יציאה: 14.7 בהדרכת אלון ויינר
- 13 יום אלבניה ומקדוניה**
פסיפס מרתק של תרבויות, דתות ונופים
יציאה: 12.7 בהדרכת אלי רוזנר, 20.9 בהדרכת דר' דיעה קמפלר
- 16 יום סלובניה, קרואטיה, מונטנגרו וסרייבו**
ארצות צפון הבלקן
יציאה: 12.7 בהדרכת חיים מנדלסון, 9.8 בהדרכת דר' דיעה קמפלר
- 8 ימים סלובניה**
אירופה כולה בארץ קטנה אחת
יציאה: 11.7 בהדרכת נדי אורמיאן, 22.8 בהדרכת אלי רוזנר
- 11 יום צפון איטליה**
נופים ותרבות - מאגמי הצפון אל תעלות ונציה
יציאה: 14.7 בהדרכת רותית אתרוג, 18.8 בהדרכת חגית פורת
- 14 יום צפון ספרד והפירנאים**
מסנטיאדו קומפוסטלה לברצלונה
יציאה: 12.7, 16.6 בהדרכת שוקי ברנדווין, 9.8 בהדרכת דליה מאירי
- 11 יום אירלנד וצפון אירלנד**
נופים פסטורליים, שירה וויסקי משוח
יציאה: 6.6 בהדרכת נדי אורמיאן, 11.7 בהדרכת גליה פסח, 15.8 בהדרכת נדי אורמיאן



נגיעה.

יש מי שהטבע יגע בו מיידי ויש מי שבנגיעה מהוססת יפתח את ביקוריו. יש מי שנוגע, מתקרב ומרגיש ויש מי שתמיד ישאר במרחק נגיעה. יש מי שהמגע מעביר בו רעד קל ויש מי שהדברים כלל לא נוגעים לו. יש מי שהמרחקים לא יגעו בנפשו ויש מי שנפשו חייבת את המגע הישיר והחם. דבר אחד בטוח, כשתחזור, משהו יגע כך.

צילום: רותי אורמיאן

ירושלם ארמון

להזמנת חוברות טיולים: 03-6060660, לפרטים נוספים: 03-5159088

ההרשמה אצל כל סוכני הנסיעות • www.geotours.co.il

החברה הגאוגרפית - בגלל המזריכים

הנסיון הקטן

ליאור ברוך מספר קצת על ההיסטוריה של היצרן הגרמני מנקרסולם שהתחיל לייצר אופניים בשנת 1873 וכמאה שנים אחר כך הוליד סדרה של נסיכים. סיפור אהבה על אודות שני נסיכים וחתונה אחת

כתב וצילם: ליאור ברוך



הנסיך הראשון לבית ברוך

את המכתב הקצר הזה כתבתי לפני זמן רב כשרק נכנסתי לעולם המכוניות הקלאסיות ורכב האספנות, עולם שהתברר כמופלא יותר משחשבת. אחרי כשלוש שנים מכרתי את הפרינץ ואת מקומו תפסו כמה מכוניות אמריקאיות עתירות סמ"ק. אך משהו תמיד היה חסר לי. המכונית הקטנה השאירה בי איזשהו חותם. האם בגלל שזאת הייתה מכונית הראשונה? האם בגלל שזאת הייתה אהבתי המוטורית הראשונה שהרי נוהגים לומר שאהבה ראשונה לא שוכחים. האם היה זה בגלל משהו ברכב עצמו, תמורה כלשהי שלא ניתן לקבל בשום רכב אחר? עד היום קשה לי לשים את האצבע על נקודה אחת ומדויקת. דבר אחד אני יודע בוודאות - הצטערתי על מכירת הפרינץ ובמשך שנים רבות חיפשתי לרכוש פרינץ 1000. היה לי ברור שלא משנה איפה אני מוצא אותו ומה יהיה מחירו - אני אקנה אותו. כנראה על מנת למלא את החור הקטן בלב שנפער מהיום בו מכרתי את אהובתי הראשונה.

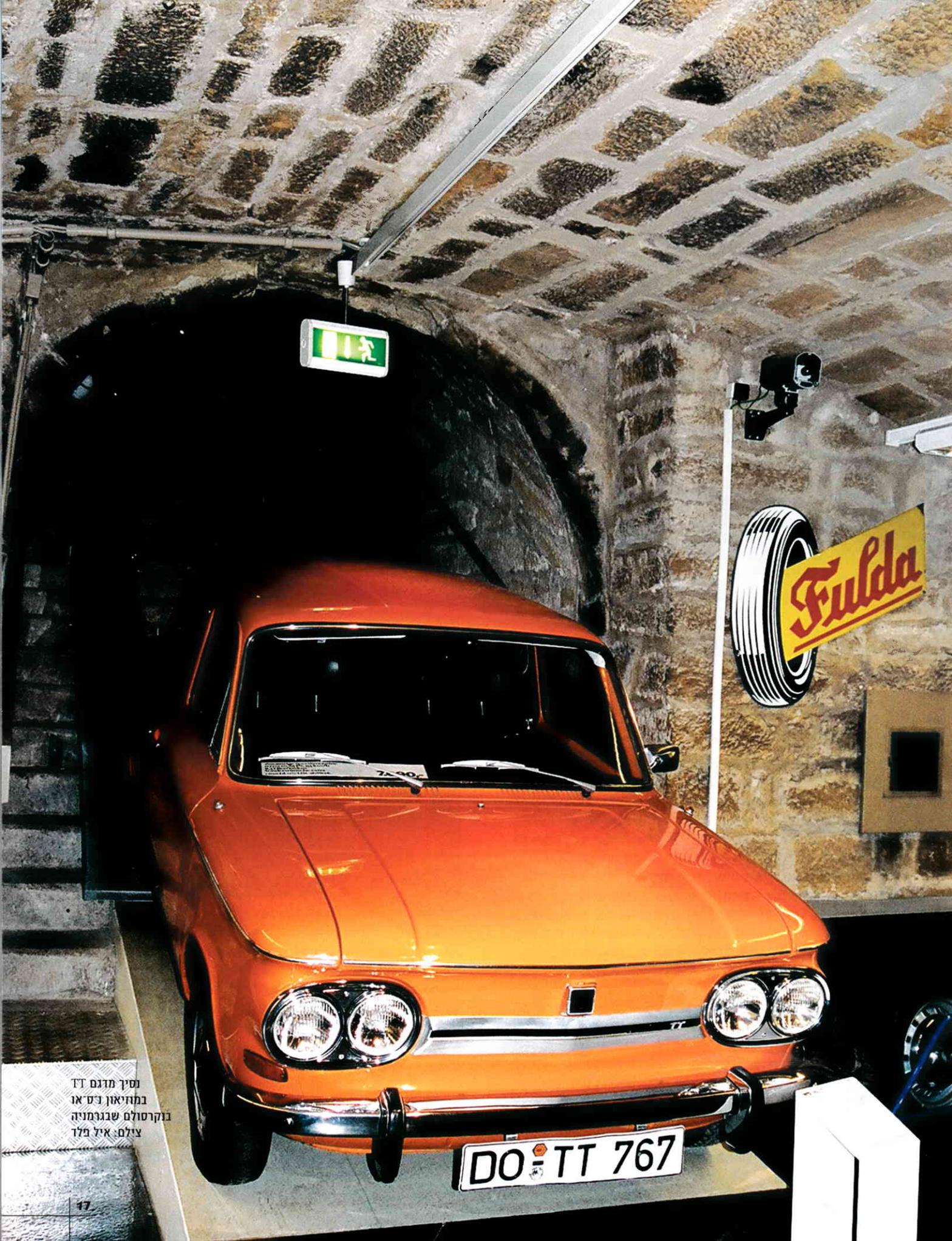
יגעת ומצאת - פרינץ

לאחרונה, התמזל מזלי. חבר שחיפש חיפושית ונסע לראות אחת למכירה ביישוב מצפון לחדרה, ראה מכונית מכוסה בתוך חצר. בעלי

לפני שמונה שנים, אי שם בשנת 1997, חודשים ספורים לאחר שהצטרפתי ל"מועדון החמש", כתבתי מכתב למערכת "האבטומוביל" שפורסם במדור "חברים כותבים":

"שמי ליאור, בן 22, חבר חדש במועדון ובעליה המאושר של ניס-או פרינץ 1000 שנת 1974. אז נכון, אני לא הבעלים של איזו יגואר שנת 1962 או קורבט שנת 1957, אבל יש לי פרינץ אדומה! את הרכב קניתי במצב "על הפנים", בלי צבע נורמלי וכל הפנים נראה היה כמו אמנות סוריאליסטית. לאחר שעות רבות של עמל ויזע, הבאתי את הרכב למצב של כמעט חדש. המנוע שופץ, הרכב נצבע, הוחלפו המושבים וכך גם דיפון הדלתות, שטיחי הרכב ועוד. והתוצאה? כמו שאמרתי, עדיין אין לי יצירת פאר מוטורית נדירה, אבל יש לי אוטו שהוא לדעתי יותר נוסטלגי מקלאסי. כיף לנסוע בכבישי הארץ (והאוטו הזה בהחלט נוסע!) ולשמוע דברים כמו 'יא אללה, פרינץ, עשרים שנה לא ראיתי כזה אוטו', או 'פרינץ היה האוטו הראשון שלי'. וכך אני נוסע מחויך בפרינץ שלי ויודע, שיש לי דבר ש'יצרתי' בעצמי, נראה טוב ונוסע היטב. בעיקר אני מרוצה מכך שבמפגשי המועדון תמיד בא חבר ואומר לי 'היה לי כזה לפני עשרים שנה'. אני מקווה שזאת התחלה לעולם המופלא של כלי-רכב ישנים וקלאסיים".





נסיך מדגם TT
במחיצתו כיס או
בוקרסולם שנגרמניה
צילם: איל פלו



הנסיך השני לבית ברוך
מימין: הנסיך כפי שחנה 15 שנים בקיבוץ רגבים

היה משנת 1970, יד שנייה, עומד מזה כ-15 שנים, ויש תיעוד מסודר של 60,000 ק"מ בספר הטיפולים. כמו כל משא ומתן בין קונה למוכר בסופו של דבר גם אנחנו הגענו לעמק השווה. לסקרנים לדעת את המחיר אספר שאת הפרינץ הראשון קניתי לפני 11 שנים ב-1,700 שקלים ועבור הפרינץ השני שילמתי פי כמה וכמה. ובכל זאת שווה כל שקל.

אחרי שהוסדר עניין התשלום לבנו של הבעלים, נסעתי לקחת את הרכב. הסרתי מהמכוננית את שכבות הניילון והכיסויים והתאפקתי שלא להראות את ההתרגשות העצומה שלי כשהיא נחשפה בפעם הראשונה במערומיה. הכל היה שם. הסמלים, הפגושים, הניקלים, הכל מקורי לחלוטין. מד האוץ הראה 60,000 ק"מ. פנים הרכב היה מאובק אבל ידעתי שמעט חום, אהבה וחומר ניקוי יעשו שם פלאים. בימים הבאים הקדשתי תשומת לב מיוחדת לפרינץ ה"חדש". החלפתי פלגים וחוטי הצתה, ניקיתי את מכל דלק והתקנתי מצבר חדש. הפרינץ הניע בניסיון ראשון והעברתי את הרכב טסט בקלות רבה.

קצת היסטוריה

אלו מכם שלא בקיאים ברזי ההיסטוריה המוטורית ודאי שואלים את עצמכם, מה זה בכלל NSU? ובכן, NSU נוסדה בשנת 1873 כיצרנית אופניים ומשנת 1900 המשיכה לייצור אופנועים. החברה הגרמנית החלה לייצר מכוניות בשנת 1906 ובהמשך דרכה ייצרה מגוון רחב של כלי רכב ממונעים עד ל-RO80, הדגם האחרון והמפורסם שלה, שהיה



החיפושית סיפרו לו שמדובר בפרינץ 1000. האיש שידע שאני מחפש בנרות אחרי מכונית כזאת סיפר לי על אודותיה. אני, בלי להתמהמה יותר מדי, שמתי פעמי לקיבוץ רגבים. אחרי שוטטות ותצפיות ראיתי מכונית עטופה בשכבות רבות של ניילון ובד מתחת לסככה מקורה. דפקתי בדלת הבית אך לא היה איש בנמצא. מתוך רצון שלא לגעת ברכוש לא לי הצצתי הצצות קטנות (קטנות מאוד, באמת) מתחת לכיסוי. רציתי לבדוק אם יש בכלל על מה לדבר וגיליתי מכונית במצב חדש. וכשאני אומר חדש, אני מתכוון לחדש!

עכשיו החל מסע חיפוש והתחקות אחרי בעל הרכב. התברר שהוא חי בחו"ל כבר שנים רבות. לאחר עשרות טלפונים לאינסוף אנשים השגתי את מספר הטלפון של בעל הרכב בצרפת והוא, לשמחתי הרבה, הסכים למכור את הרכב ולו רק בגלל ש"חבל שהוא עומד כל-כך הרבה זמן". ניצלתי את ההזדמנות לברר עוד כמה פרטים. הפרינץ



נסיך מדגם TTS במוזיאון אוודי באינגלסטדט
צילום: איל פלד

בשנת 1959 הושקה הספורט פרינץ, בעיצובו המבריק לזמנו של ברטונה. מעניין לציין שמכוניות אלו הורכבו באיטליה ולא בגרמניה, ארץ המקור. מנוע הספורט פרינץ היה בעל הספק של 30 כ"ס, וזה אותו המנוע שישמש מאוחר יותר את הפרינץ 3. ראוי לזכור שבכל המכוניות האלה עדיין פועם מנוע של אופנוע.

בשנת 1963 הוצגה הפרינץ 4 אשר זכתה לכינוי "מיני קורבייר", על שם השברולט קורבייר האמריקאית שהיה לה עיצוב דומה, אבל עם עוד כמה מטרים של אורך. לפרינץ 4 הותאם אותו המנוע בעל שני הצילינדרים ששימש את קודמותיה. למשך תקופה מסוימת, הפרינץ 4 הייתה המכונית המיובאת הנמכרת ביותר בכמה ממדינות אירופה.

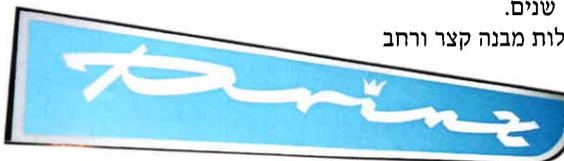
בשנת 1964 הושקה הפרינץ 1000. שמה מרמז על המעבר ממנוע האופנוע הוותיק למנוע מקורר אוויר בעל ארבעה צילינדרים בנפח 996 סמ"ק, עם גל-זיזים עליון והספק של 45 כ"ס מכובדים. המשקל הקל, רק 700 ק"ג, הקנה לפרינץ 1000 זריזות ונוחות נסיעה מפתיעים ביחס לגודלה ולהספקה. נהגי מרוצים באירופה ובארה"ב גילו את הנוסחה המושלמת בין מנוע עם פוטנציאל לשיפור משמעותי, משקל קל, ארבעה מתלים עצמאיים והנעה אחורית והחלו להשתמש בפרינץ 1000 במרוצי מכוניות שונים. גרסאות ה-TT וה-TTS היו חזקות עוד יותר וסיפקו נתוני האצה ומהירות סופית של מכוניות חזקות

מרכיב משמעותי בנפילתה של החברה ובסגירת מפעליה בשנת 1977. המכוניות נבנו בעיר נקרסולם שבגרמניה, מעט מצפון לשטוטגרט, ועסקי הקונצרן היו מתונים יחסית עד שנות ה-30. קשיים כלכליים ובניית מפעל גדול יותר, שמאוחר יותר נמכר לפיאט, הביאו להפסקת ייצור המכוניות בשנת 1931. ייצור האופנועים נמשך בקצב איטי. רק בסוף שנות ה-50, בשנים 1957 ו-1958, הרבה אחרי תום מלחמת העולם השנייה, שוב ירדו מכוניות מקו הייצור של NSU. היו אלה מכוניות קטנות עם מנועים חלשים שהתאימו מבחינת המחיר וצריכת הדלק לדרישות השוק באותן שנים.

מכוניות NSU של שנות ה-60 היו בעלות מבנה קצר ורחב יחסית ומצוידות במנועים מקוררי אוויר שמוקמו בחלק האחורי. ההשראה שהביאה לפיתוחם של דגמים חדשים נבעה מהקשר שנוצר בין אנשי NSU לבין פליקס וונקל, אבי המנוע הרוטארי החדש. חברת NSU הספיקה לייצר רק שני דגמים שצוידו במנועי וונקל, הספיידר וונקל וה-RO80, ואז שוב נקלעה לקשיים והתמזגה עם אוודי בשנת 1969.

ראשית ימי המלוכה

בשנת 1957 הפרינץ 1 ו-2 הגיחו לעולם. הפרינץ, נסיך בגרמנית, היה מצויד במנוע של אופנוע בנפח 598 סמ"ק ובעל הספק של 20 כ"ס.





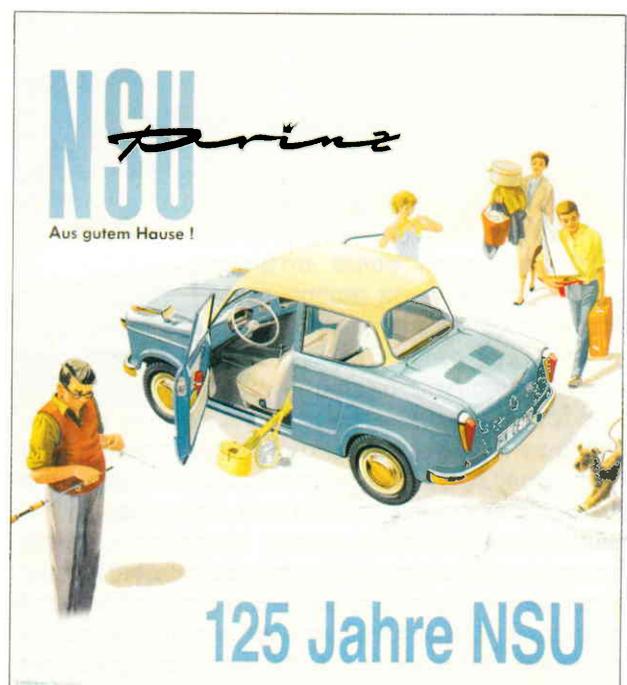
הנסיך השני לבית ברוך בטיל ירח הדבש ליד גבול ישראל לבנון (למעלה)
ועל רקע הכנרת (משמאל)
מימין: גלוית פרסום לפרינץ 3

Prinzen-Stadt NECKARSULM

וגדולות בהרבה. הנסיך הגרמני זכה להצלחה עצומה בקטגוריה שלו ולניצחונות רבים במסלולי המרוצים. דגם נוסף של הפרינץ היה ה-110 Type שהושק בסוף שנת 1965. לדגם זה היה "אף" ארוך מיתר דגמי הפרינץ ומנוע בנפח 1,200 סמ"ק בעל הספק של 60 כ"ס. מאוחר יותר הוחלף שם הדגם לפרינץ 1200 עם מנוע בעל הספק של 55 כ"ס.

הכלות שלי בלבן

ביום ה-28.3.05 התחתנתי עם חגית, בחירת ליבי. כמוכן שהרכב לחתונה היה הפרינץ ומבחינתי זאת הייתה סגירת מעגל. אשתי הטריה ואנכי החלטנו לצאת לירח דבש בארצנו הקטנטונת. בחרנו בצפון הארץ, הזמנו צימר שנקרא "הבית הכחול" בפקיעין החדשה וכשבוע לאחר החתונה יצאנו לדרך. בפרינץ כמוכן. השמש מלטפת בחמימות ומלווה אותנו כל הדרך עד פקיעין. שם ציפה לנו צימר בסגנון מרוקאי, מדהים בעיצובו, בריהוטו ובפינוקים שבן. למחרת יצאנו לטייל לכיוון ראש הנקרה. בחרנו בכוננה תחילה בכבישים הצדדיים והמפותלים ולא בכבישים הראשיים. בתקופה זאת של השנה, ימי ראשית האביב, נופי הצפון מרהיבים, פורחים וירוקים. משם המשכנו בנסיעה בכביש המקביל לגבול עם לבנון, אי אפשר היה שלא ליהנות מהנוף המדהים וחזרנו לפקיעין. לא פעם החלטנו לגעת בנוף מקרוב ונכנסנו לדרכי עפר צרות







הפרינץ עם ארבעה מתלים עצמאיים, מהלך המתלה הארוך וההנעה האחורית צלח בקלילות כל שביל וכל דרך בצפון הארץ

למטה: מודעת פרסום לפרינץ TTS

וציוריות. הנסיעה בשטח הייתה חלקה. לא הייתי מעז להכנס לשם עם מזדה חדשה לדוגמא, אבל הפרינץ, עם ארבעה מתלים עצמאיים, מהלך המתלה הארוך וההנעה האחורית, צלח כל שביל וכל דרך, כמו שאף תמונה לא תוכל לתאר.

בבוקר למחרת, יצאנו לכיוון הר מירון. אני מודה כי הדרך אל ההר הייתה מפחידה מעט, מכיוון שכשהתבוננתי בהר מרחוק, חשבתי לעצמי "האם הפרינץ מסוגל? זה הר הר!". להפתעתי ולהפתעת המכוניות שעלו על ההר איתי, העליה על ההר הייתה קלה עד קלילה, בשילוב בין הילוך שלישי לרביעי ובמהירות ממוצעת של 80 קמ"ש. תענוג צרוף. משם המשכנו לכיוון צפת ודרך ראש פינה ירדנו לכיוון הכנרת.

טיול ירח הדבש היה מהנה במיוחד בעיקר בשל העובדה שהוא היה עם האובתי. עכשיו אתם שואלים את עצמכם למי אני מתכוון? לחגית אשתי או לפרינץ? הפרינץ השלימה בטיול 750 ק"מ, גמעה מיכל וחצי של דלק, חצי ליטר שמן וגרמה להרבה חיוכים משותפים, שלה ושלי.

כשמדובר במכוניות ישנות התפיסה שלי פשוטה למדי. כשהן יוצרו הן יועדו לנסיעה. נקודה. ודגש על הנקודה. לכן, אם המכוניות מתחזקת כהלכה, אין שום סיבה שגם כעבור 35 שנה היא לא תיסע לכל מקום, בכל מזג אוויר, ותצלח כל דרך כאילו רק אתמול יצאה משערי המפעל. הרבה מכוניות מסוגלות להעביר אותנו ממקום למקום, אבל במכונית קלאסית זה קורה עם חיוך גדול וסיפוק בלתי ניתן לתיאור.

TTS

Rallye-Siege serienmäßig.

TTS: Ständiger Gast auf Rallyes, internationaler Klassensieger. Beispiele: Rallye Lyon-Charbonnières, 24-Std.-Kennen Nürburgring, Rallye Nürtenberg, Hessen-Rallye ADAC, SWL, Am-Keinrennen Nürburgring, Kraftbergrennen.

Technik und Leistung: Luftgekühlter 20-PS-Motor, von 0 auf 80 in 7,6 sec., von 0 auf 100 in 12,3 sec., Spitze 160. C120-liegende, Nockenwellen-, 5-Fach-gegrupperte Kurbenwelle, 2-Flachstrom-Doppelventiltrieb, Solex 40-FH4.

Einer der besten Wägen, der vom TÜV freigegeben ist. Preisniveau beim AUDI NSU-Händler dreihen: NSU TTS a. W. DM 7900,- inkl. Ums. St.

AUDI NSU

OS-LA 560

רוצה להיות כאן?



רק 15 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



היכלד בן 30

שלושה עשורים, חמישה דורות ויותר מתשעה מיליון מכוניות עושים את סדרה 3 לסיפור ההצלחה הגדול ביותר של בִּי־מִוּו. לכבוד השקתו של הדור החמישי, שיהיה רכב אספנות רק בשנת 2035, הצצה קצרה לעבר הלא רחוק

כתב: איל פלד
צילומים: בִּי־מִוּו







בִּימֵיו סדרה 3 דור ואשון ביום ההשקה ביולי 1975

יוצרה בין מאי 1966 ליולי 1976 והביאה לעולם 861,940 מכוניות.

כליות ולב

באותו יום קיץ ביולי 1975 ליד האצטדיון האולימפי במינכן נחשף העולם למכונית הראשונה של סדרה 3. מבחינה העיצוב היא ירשה את קו המותניים הנקי ואת החיתוך של ה־2002 אבל הביאה עמה גם מספר בשורות, חידושים ומאפיינים. ארבעה פנסים עגולים בחזית, גריל "כליות", פס מרכזי מוגבה במרכז חופת המנוע ונוכחות שרירית. מבט פנימה מגלה שסדרה 3 היא מבשרת ה"קוקפיט" הקלאסי של בִּי־מֵיו המאופיין בכך שלוח השעונים ניצב באלכסון ומכוון אל מול פני הנהג. חידושים נוספים שראוי להזכיר הם מתלה קדמי עם תמוכות מקפרסון ומתלה אחורי עם זרועות נגררות, בלמי דיסק מלפנים ובלמי תוף מאחור ואזורי קריסה מבוקרים שתוכננו באמצעות מחשב (חדשני אם זוכרים שמדובר בשנת 1975).

והיה לה גם לב. הדגם הבסיסי היה מצויד במנוע ארבעה צילינדרים בנפח של 1,573 סמ"ק ובהספק של 90 כ"ס והדגם הבכיר יותר הסתיר מתחת לחופת המנוע מנוע ארבעה צילינדרים בנפח שני ליטרים ובעל הספק של 125 סוסים. בשנת 1977, כשמשבר הנפט של המחצית הראשונה של שנות השבעים הוא כבר רק זיכרון עמום,

למרגלות

האצטדיון האולימפי במינכן הצטופף קהל גדול. ספק רב אם מי מהנוכחים באותו יום בחודש יולי 1975, רובם ככולם עיתונאי רכב ואנשי תקשורת, שיער לעצמו עד כמה חשובה ומשמעותית המכונית שהוצגה בפניהם. באותו היום הציגה היצרנית מבוואריה בפעם הראשונה את סדרה 3 ויצרה קטגוריה חדשה בעולם – מכונית הסלון הספורטיבית.

טיול שורשים

לו המכונית הראשונה של סדרה 3 (המוכרת גם בשם הקוד E21) הייתה יוצאת לטיול שורשים היא הייתה מאתרת את ראשית השושלת אי שם בשנת 1966, כשבִּי־מֵיו השיקה את הדגם המוכר בשם 1600² (שם קוד E114). מהנדסי החברה הציעו לשוק מכונית קטנה בעלת אופי ספורטיבי מחד גיסא ומעשיות ושימושיות מאידך גיסא. די הצורך בנתוני ההספק של מגוון המנועים שנע בין 85 ל־170 סוסים, כשהסטנדרט בגרמניה באותן שנים היה בסביבות 50 סוסים, על מנת להבין שהוצבו אמות מידה חדשות.

הפרסומאים של בִּי־מֵיו הלכו על הסיסמא "יחי ההבדל הקטן", אף שההבדלים לא היו כל כך קטנים. סדרה 02, האמא של סדרה 3,



מכוניות ישראליות מהדורות הקודמים של סדרה 3 השתתפו באירוע ההשקה של הדור החמישי של הסדרה שנערך ב"גן השיקמים" בשרון



ב־מִיזו סדרה 3 דור ראשון, דגם i320 שנת 1975

קברילוט (אמיתית ומלאה) וטורינג (סטישן) וכלה בדגם הספורט M3 (בעל הספק של 192 כ"ס). והיו גם חידושים טכנולוגיים כמו מנוע דיזל ששה צילינדרים, מערכת ABS, ממיר קטליטי ובלמי דיסק מלפנים ומאחור. בשנת 1983 הופיעה בפעם הראשונה בסדרה 3 מכונית ובה ארבע דלתות. בכך ניתן מענה לדרישות השוק המשפחתי שביקש יתר נוחות בגישה למושבים האחוריים. הכניסה העמוקה יותר לפלח השוק המשפחתי ומגוון הגרסאות והמנועים תורגמו לביקוש עולמי גדול והמפעל במינכן הגיע לקצה יכולת הייצור. בשנת 1986 נפתח מפעל חדש לייצור דגמי סדרה 3 ברגנסבורג והוחל גם בייצור גלובלי, תחילה בדרום אפריקה. בסך הכל, בשנותיו הארוכות של הדור השני, נמכרו שני מיליון ו-300 אלף מכוניות מסדרה 3. הרבה יותר מכל מה שאיש, ב־מִזו ומחוצה לה, יכול היה לתאר לעצמו.

הדורות הבאים

מכיוון שכאן, ב"האבטומוביל", אנחנו מתעניינים ועוסקים בעיקר במכוניות של פעם לא נרחיב את הדיבור יתר על המידה על אודות הדורות הצעירים של סדרה 3. נסתפק בהשתאות לנוכח יכולתו של היצרן מבוואריה להמציא את עצמו בכל דור מחדש ולהמשיך לשכלל ולפתח את מחולל המזומנים מספר אחד שלו. הדור השלישי של סדרה 3 הושק בשנת 1990 (שם קוד E36) ובמשך

הצטרפו למשפחה של סדרה 3 שתי המכוניות הראשונות - דגם 343i ודגם 320/6 - שהיו מצוידות במנועי ששה צילינדרים. סדרה 3 הייתה להצלחה מסחררת מיד עם השקתה והיא האחראית למעשה להבאתה של חברת ב־מִזו, עד אז יצרנית קטנה של מכוניות ספורט, ללב ליבו של המיינסטרים. המספרים מדברים בעד עצמם. בחודש מאי 1981, כששנים אחרי ההשקה, יוצרה המכונית המיליון מסדרה 3. בשנתיים הבאות ירדו מפס הייצור במינכן עוד 360,000 מכוניות מהדור הראשון של הסדרה שיצרה קטגוריה חדשה בעולם הרכב. מסקר צרכנים שנערך בשנת 1980 למדו אנשי החברה שקהל הלקוחות שלהם קונה את סדרה 3 בזכות הביצועים הספורטיביים, נוחות וקלות הנהיגה והמראה. לפי אותו הסקר 80% מהנשאלים סברו שאין שום צורך לשנות דבר בדגמי סדרה 3. מנהלי ב־מִזו ומהנדסיה חשבו אחרת.

הדור השני

בסתיו 1982 נחשפו לעולם דגמי הדור השני של סדרה 3 (שם קוד E30). מבחינה חיצונית כמעט ולא נראו הבדלים. המכונית הייתה קצרה בשלושה ס"מ ממכוניות הדור הראשון ובכל זאת הציעה מרחב פנימי גדול יותר. הבשורה הגדולה של הדור השני הייתה מגוון רחב של גרסאות: מגרסת הבסיס בעלת שתי הדלתות, דרך גרסאות



ב־מִזו סדרה 3 שנת 1975, מאז הוצגה לעולם המכונית היא המלכה הבלתי מעורערת בקטגוריה שלה



סדרה 3 היא מבשרת ה"קוקפיט" הקלאסי של ב"מ"ו המאופיין בכך שלוח השעונים ניצב באלכסון ומכוון אל מול פני הנהג

תשע שנות חייו, עד שנת 1999 הביא לעולם עיצוב מעוגל יותר, עדכני יותר ומכירות של יותר משני מיליון וחצי מכוניות. בשנים האלה, ימי הדור השלישי, ב"מ"ו ביססה עצמה כשחקן עולמי בשוק הרכב. נוסף על שלושת המפעלים בגרמניה הוקם מפעל ראשון בארצות הברית, בספרטנבורג שבקרוליינה הדרומית, ובספטמבר 1994 התגלגלה מפסי הייצור שם ה-318i האמריקאית הראשונה.

במאי 1998 באו לעולם דגמי הדור הרביעי של סדרה 3 (שם קוד E46). הדור הזה היה למוצלח ביותר ולנמכר ביותר של סדרה 3 מאז ומעולם. עיצוב חדש, שלדה חדשה (משילוב אלומיניום ופלדה), מערכת DSC לבקרת יציבות דינאמית, כריות אוויר לראש, מערכת ניווט והגה רב-תפקודי הם רק חלק מהסיבות שהביאו למכירות של יותר משלושה מיליון מכוניות.

בראשית שנת 2005 הושקו דגמי הדור החמישי (שם קוד E90) וכמיטב המסורת של סדרה 3 יש להניח שהם יצליחו להאפיל על כל השיאים שקבעו הדורות הקודמים. ימים יגידו.

סדרה 3 היא תופעה פנומנאלית. מדובר באייקון מוטורי שקבע אמות מידה חדשות וזכה לפופולאריות עולמית עצומה. סדרה 3 היא אבן היסוד ועמוד השדרה של ההצלחה ממנה נהנית חברת ב"מ"ו כולה. סדרה 3 יצרה קטגוריה משלה בעולם הרכב ומושלת בה בשלושים השנים האחרונות.



פרויקט אסקורט

המדריך לשיפוץ רכב אספנות במחיר עממי

חלק שלישי ובו יסופר על תכנונו ותפעולו של "המוסך הביתי" הכולל ספרות מקצועית וכלי עבודה בסיסיים למי שאין לו השכלה רשמית במכונאות אבל יש לו רצון ללמוד ולהתנסות



כתבו וצילמו: נמרוד ועמרי רחמימוב

ספרי המוסך של היינס והאינטרנט הם מקורות ידע ומידע הכרחיים

ולתחזק מעבורת חלל יותר טוב מנאס"א, ולעומתם יש את אלו הזקוקים לעזרה בצחצוח נעלים. רובנו נמצאים איפה שהוא באמצע – אין השכלה רשמית במכונאות, אבל יכולים ללמוד.

עם הספר מלכלך את הידיים

מאחר ואנו עם הספר, לימוד מכונאות מתחיל בקריאה, והאלף-בית של מכונאות ביתית היא ספרי המוסך (Shop Manuals) של הוצאת Haynes. יש גם הוצאות אחרות, אבל להיינס יש את המבחר המקיף ביותר. בספר המוסך הייעודי לכל רכב ורכב, מתוארות בפרטי-פרטים ובשלבים, פעולות שונות הכרוכות במכונאות ובתחזוקה שלו בליווי תרשימים וצילומים. להיינס יש גם ספרים כלליים העוסקים בפחחות, רפדות, חשמל, מיזוג אוויר ועוד שלל נושאים חיוניים. ההשקעה הכספית ברכישת הספרים כדאית ללא ספק, כי יש בהם

ההבדל

בין נסיעה ברכב רגיל לרכב אספנות, זה כמו ההבדל בין נסיעה עם ילד גדול לנסיעה עם תינוק. ילד גדול נוסע איתך ממקום למקום ולא דורש הרבה חוץ מאוכל, ופה ושם איזה צ'ופר או מתנה. עם תינוק אתה תמיד עסוק בתחזוקה שוטפת, ולכל מקום נגרר עם ערימה של עזרים וחלפים. ברכב אספנות תמיד יש משהו שצריך לסדר. זו יכולה להיות תקלה חדשה או סתם אחד מעשרות הדברים שאמרת לעצמך שצריך לסדר בהזדמנות. וההזדמנות, מה לעשות, עוד לא מצאה הזדמנות להגיע. אין מוסך בעולם שיהיה מוכן להתעסק עם שלל הדברים האלה מהסיבה המאוד פשוטה שזה לא כלכלי. כמה אפשר לגבות על הדבקה של פינת דשבורד מתקלפת או חיזוק של בורג רופף? אין שעתון יצרן לפירוק של מחברי הפגוש, שיוף החלודה, וצביעתם מחדש. אם בעל המוסך יקח מה שבעל הרכב מוכן לשלם, לא יהיה לו במה להאכיל את ילדיו שלו. אם יגבה את המחיר הכלכלי הריאלי, רק יחידי סגולה יוכלו לעמוד באחזקה של רכב אספנות. מכאן, שכל מי שחפץ ברכב אספנות ואיננו נמנה על משפחת אריסון, חייב להתארגן על הדברים האלה לבד ולפתוח מוסך ביתי.

המוסך הביתי צריך להיות תפור על מידותיו המקצועיות של מנהלו – כלומר אתה. אני מכיר אנשים שיכולים בחצר ביתם לבנות

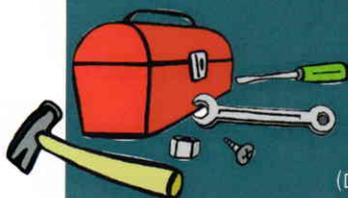


מנוחת הלוחמים של משפחת רחמימוב בגמר הפירוק
צילם: יועד בן יוסף

דומה. מהדיונים בפורום למדנו הרבה ויצרנו קשרים מועילים מאוד.
אתר עברי משובח נוסף הוא www.classicar.co.il של ליאור ברוך

תיבת כלים בסיסית

בתור התחלה בחרתי להציע רשימה ראשונית של כלי עבודה חיוניים והכרחיים למוסך הביתי הצנוע שעלותם 800 ש"ח לערך:
סט מברגי פיליפס ושטוחים
סט מפתחות רינג'יתוח
סט בוקסות עם ראצ'ט טוב ומאריך
סט מפתחות אלן
שלושה פליריים: רגיל, פנטט ושפיץ פלייר
קאטר
מפתח שבדי גודל בינוני
מפתח פלגים
פטיש
ג'ק עגלה קטן
בוקים להעמדת האוטו (לפחות שניים)



מידע רב שגם אם לא תיישם במו ידך, תשכיל לדעת מה לדרוש מבעל המקצוע.

לאסקורט שלנו היינס הוציאו לאור שני ספרים השווים את משקלם בזהב. הראשון הוא ספר המוסך הרגיל המבוסס על הספרות הטכנית הרשמית של חברת פורד. נקודה מעניינת היא, שאת הספר כתב אדון היינס בעצמו. בספרים החדשים יותר, נותר שמו כמותג בלבד. אנו מוצאים ספר משומש ב־eBay במחיר של ארבעה פאונד. הספר במצב טוב מאוד ולמעט מספר לא רב של טביעות אצבע מגורזות בפרק על תיבת ההילוכים, הוא שלם ושמיש לחלוטין.

הספר השני של היינס שקנינו הוא Restoration Manual של דגמי אסקורט וקורטינה. הספר מתאר את כל השלבים הדרושים לשיפוץ ושחזור מלא של אסקורט – מהקניה ועד לפוליש הסופי. הספרים המשומשים הבודדים שאנו מוצאים ב־eBay נחטפים במחיר גבוה, ולכן אנחנו נאלצים להזמין אותם חדש במחיר המלא של 27 פאונד כולל משלוח.

מקור נוסף וחשוב לידע ומידע הוא האינטרנט. אי אפשר להתחיל אפילו לסקור את שלל האתרים בנושא שיפוץ של רכב קלאסי. אתר שימושי ומהנה בעברית הוא הפורום הרשמי של המועדון שנמצא ב: www.carsforum.co.il. אפשר לשאול שם שאלות ולקבל תשובות מבעלי ניסיון רב משלך ולהתייעץ בחברים אחרים העוברים תהליך



חורים ברצפה



עמרי מפרק כסא נוסע

הם לא אוהבים דפיקות פטיש או נהמות מנוע בשבת בצהריים, ומכונית המחמד שלך שחונה ברחוב, נתפסת בעיניהם כגרוטאה שמורידה את ערך הנדל"ן. מאחר והמלחמה הזאת אבודה מראש, וגם בתחבולות אי אפשר לנצח אותה, צריך להתאים את סגנון העבודה לתנאי הסביבה העוינים. הטוב ביותר כמובן הוא לעבוד בחצר פנימית, סככה, או מחסן משלך. מי שאין לו את הלוקסוס הזה יאלץ לעבוד ברחוב ויהיה חייב להקפיד על סדר וניקיון מופתיים. לנו יש סככת חניה משלנו בה חונה האסקורט אבל היא פונה לרחוב ולכן בכל הפסקת עבודה אנחנו מקפידים לאסוף את כל הכלים, לנקות את הרצפה, ולא להשאיר זכר בלגון. הכיסוי הוא אבזר חשוב מאוד. רכב ישן בתהליכי שיפוץ מושך אש. אף אחד פרט לך לא יכול לראות את היופי החבוני מתחת לחלודה. כיסוי לרכב משפר את יחסים עם הסביבה כי הוא משאיר צללית אלמונית, עטופה ואסתטית. יש לזה גם משמעות פרקטית במניעת התעללות במכונית בזמן שאינך שם. אנו מקפידים לקשור את הכיסוי כך שאי אפשר להרימו במשיכה, ועד היום לא נתקלנו בבעיה.

לרשימת כלי העבודה הנדרשים אין סוף. אני באופן אישי יכול לשוטט שעות בין חנויות לכלי עבודה ולרכוש בחדווה עוד ועוד.

הפרזול מודבק לכסא שלו ומתוייג



ובו ליאור מתאר פרויקטים וגם מריץ קורס למשפצי רכבים במסגרת "מכללת קלאסיקאר".

נשים מסתייגות מחלקי חילוף שמונחים בסלון, מרחיצת ידיים מגורוזות בכיור של המטבח ואפילו מבגדי עבודה משומשים על הרצפה באמבטיה

כל אחד צריך מוסך בבית

האויב הגדול של המוסך הביתי בא מבית. משום מה, ואין לי שום הסבר הגיוני לזה, נשים מסתייגות מחלקי חילוף שמונחים בסלון, מרחיצת ידיים מגורוזות בכיור של המטבח ואפילו מבגדי עבודה משומשים על הרצפה באמבטיה. אל האשה מצטרפים השכנים. גם

ריקון מיכל הדלק לפני הוצאתו



מד שקלים

פורד אסקורט - דו"ח הוצאות

3,119.40	יתרת פתיחה
254.-	שני ספרים
900.-	חמישה צמיגים
48.60.-	ארגז קולה לימון
234.-	גרר מהבית לפחח
4,556	סיכום ביניים



קופסת חימום רקובה

החלודה כאל אוצר הכתר הבריטי, ודורש עוד ועוד. יש לא מעט פחחים שלא מוכנים אפילו לשמוע על שיפוץ רכב אספנות, קל וחומר להתחיל בפרויקט. אלו הם הטובים. פחחים אחרים יקחו על עצמם את העבודה אבל יחפפו בכל דבר, כך שבסוף תקבל רכב בו קווי הפח הם לא קווים, החלודה מכוסה בחומר מילוי, והגימור מתחת לכל ביקורת.

כדי לעשות פחחות טובה, חובה לפרק את הרכב עד היסוד. אין כל דרך אחרת. כל פשרה בפירוק תוביל בהכרח לפשרה בתוצאה הסופית. שלב הפירוק, ובעיקר שלב ההרכבה שבסוף, הן נקודות החיכוך והקונפליקט בינך לבין הפחח כי שלבים מכריעים אלו בעבודה גוזלים זמן רב. לאף פחח אין הסתייגות מעבודת הפחחות עצמה, גם אם היא כרוכה בחיתוך פחים, השלמת טלאים, או הכנה קפדנית לצבע הסופי. מה שהם שונאים זה לפתוח ברגים שנסגרו לפני יותר משלושים שנה, לפרק ולהרכיב צמות חשמליות או להוציא ולהכניס מנועים.

כאן אתה נכנס לתמונה כי פירוק והרכבה של מכונית זה דבר שכל אחד יכול לעשות במוסכו הביתי. ממש מדהים כמה מעט כלי עבודה צריך כדי לפרק אוטו עד היסוד. מעבר לעבודת הפחחות הטובה

מניסיוני האישי למדתי שלא חייבים לקנות את האיכות הגבוהה ביותר, אבל גם לא להתפשר ולקנות זבל. כלי עבודה טובים ישמשו אותך שנים, וימנעו ראשי ברגים מגולחים וידיים פצועות. אין לי מתכון מוכח איך להתחיל לעבוד. מי שלא יודע כלום - כדאי שיקח קורס או ייעזר בחבר שמבין ויוכל להנחות אותו. מי שיש לו נטייה טכנית יקלוט במהירות ובקלות את הבסיס ויוכל להמשיך ללמוד מספרים, מצפייה באחרים וכמובן מהדרך הבלתי נמנעת של ניסוי וטעייה. כדאי להתחיל בדברים פשוטים ללא השלכה בטיחותית, ולהתקדם לאט לאט בקצב שלך. אף אחד לא נולד עם ידע במכונאות - הוא נצבר לאורך שנים, נדבך על נדבך.

מפשיטים את האסקורט

פחח הוא בעל מקצוע המנהל עסק כלכלי. הדבר המשתלם ביותר לפחח, הוא לתקן נזקי תאונות דרכים, כי התיגמול גבוה יחסית לעבודה המושקעת. הדבר הכי לא משתלם לפחח הוא לשפץ רכב אספנות, מאחר וכדי לעשות את העבודה כמו שצריך יש להשקיע שעות עבודה רבות עליהן לא יקבל תמורה ראויה. כבונוס מיוחד, רכב אספנות בא יחד עם בעלים נודניק שמתייחס לגוש

סימון צמת חוטים - לכל חוט יש כתובת

הוצאת השמשה הקדמית





גומי סדוק במיכל הדלק: אפשר גלגות רק לאחר פירוק לחעלה משמאל: איך לפרק גומיה של שמשה קדמית משמאל: ...עוד חורים של חלודה

מקציבים לפירוק שבת שלמה, אולם מסתבר שזה אופטימי. הפירוק לוקח לנו שתי שבתות של עבודה מהבוקר עד הערב - כחמישים שעות אב ובן כולל אריזה ונקיונות. אני שמח שבחרנו באסקורט כפרויקט ראשון, ולא מכונית מסובכת יותר. לאחר הפירוק האוטו נשאר עירום לחלוטין, אך עדיין על ארבעת גלגליו על מנת שניתן יהיה לדחוף אותו לגרר ושוב אצל הפחח.

במהלך הפירוק אנו מכירים את האוטו באופן אינטימי ביותר. לו בחרנו לפרק רק באופן חלקי או לתת לפחח לעשות את העבודה לא היינו מגלים ברצפה חלודות נוספות שלא ראינו קודם. הן לא ברמה שמחייבת אמבטיה חדשה, אבל יותר משמעותיות מאלו שכבר ידענו. למרבה השמחה במקומות החשובים - הקורות המהוות את ה"שילדה" של מבנה המונוקוק - אין חלודה כלל. לאחר פירוק יחידת החימום הפנימי, מתגלה ריקבון ניכר, עם נזילה של מי קירור. אם לא היינו מפרקים, בניסיון הראשון להפעיל את החימום רגלינו היו נרטבות או אף גרוע מזה, האוטו היה מאבד מי קירור בלי סיבה נראית לעין. את כל החלקים אנו מכניסים למחסן, ושולחים את האוטו העירום על גרר לפחח.

שתקבל בסוף, פירוק והרכבה עצמיים עשויים להוריד, ובאופן משמעותי, את המחיר שתשלמו לפחח. נקודה נוספת, חשובה לא פחות, היא שעל ידי פירוק והרכבה אתה לומד להכיר כל בורג ובורג במכונית שלך, והקשר הנפשי בינך לבין המכונית מחוזק בברית של זיעה וגריז.

על שימור ורישום

לפני הפירוק, צריך לגבש מדיניות שימור. בעולם אידיאלי רצוי להחליף או לשפץ את כל החלקים, אבל מאחר ואנו עוסקים בשיפוץ עממי, מרכיבים רבים ימוחזרו. יש דברים שאי אפשר או לא כדאי למחזר, כמו חלקי גומי למשל. גומיית אטימה לחלון, שנאפתה בשמש הישראלית במשך 33 שנה, הופכת לחומר קשה יותר מיהלום ולאחר הוצאת השמשה, מקומה בפח הזבל. לעומת זאת, צמת חוטים אורייגילית, שבה המחברים המקוריים במצב טוב, והחוטים גמישים ולא סדוקים, יכולה בהחלט לעבור בדיקה ותיקון ולחזור למקומה כלאחר כבוד. חלקים זולים וקלים להשגה אין טעם לשמר, אבל ריפוד התקרה אצלנו למשל במצב טוב יחסית, והחלפתו עולה הרבה, ולכן הוחלט שיישאר. קליפסים ותפסים מקוריים נוטים להשבר בפירוק, לכן כדאי לשמור דוגמאות ולפני מועד ההרכבה להשיג חדשים. יש לא מעט ספקים המתמחים בדיוק באבזרים אלו, ותפס מקורי חדש עוזר להרכבה ומונע אילתורים מכוערים.

עמרי ואני ניגשים למלאכה. נפשית קצת קשה לפרק אוטו שבדיוק גמרת להשמיש מכאנית ובקושי הספקת לנסוע בו, אבל אנחנו יודעים שזה נעשה למען מטרה נעלה. פירוק של אוטו דורש עבודה מאוד מאוד מסודרת. אחרת, כשתגיע לשלב הרכבה, לא תמצא את כל החלקים ולא תזכור מה בא איפה. אמצעים חשובים הם גליל של מסקינג טיפ, טוש ומצלמה דיגיטלית. אנחנו מצלמים כל דבר לפני הפירוק ובמהלכו, מתייגים ומסמנים, אורזים בארזים, קופסאות, וצנצנות בהתאם למיקום באוטו. בעוד כמה חודשים כשנגיע לארץ המובטחת של שלב ההרכבות, נקצור את פירות הסדר. אנחנו

ביגליון 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. בפרק הראשון (גיליון 55, ספטמבר/אוקטובר 2004) נסקרו תולדות האסקורט העברית והובא סיפור רכישתה של האסקורט לבית רחמימוב. בפרק השני (גיליון 56, נובמבר/דצמבר 2004) הונע המנוע בפעם הראשונה, שונה הרישום ל"רכב אספנות" והוצגו מקורות לחלפים זולים וחולים פחות.

בפרק הבא: האסקורט עוברת כירורגיה אסטטית.



First Classic

סאאב 92001 - הסאאב הראשונה של המאה ה-20

דובצקי, יוקס, אוברוצקי



First Class

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



תתחיל להתרגש



יוניברסל מוטורס ישראל בע"מ - יבואנית בלעדית של ג'נרל מוטורס: שברולט, ביוויק, קדילאק, אופל, איסוזו וסאאב. www.umi.co.il

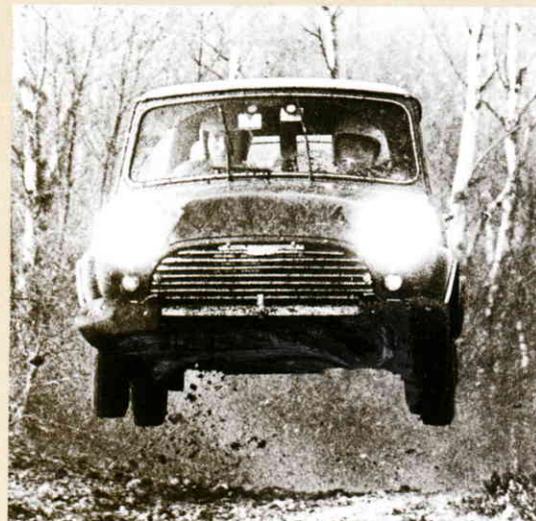


הפיני המכונה המכונה המכונה

ראונו אלטונן, ה"פיני
המעופף", נהג מרוצים
אגדי שזכה ביותר
ניצחונות במיני מכל
אדם אחר בעולם
וביותר ניצחונות
במרוצי מכוניות
בשנות ה־60 מכל
אדם אחר בעולם,
משחזר בראיון מיוחד
ל"האבטומוביל" את
ימי התהילה במונטה
קרלו ומספר איך זכה
להניף את הגביע
הנכסף במרוץ
היוקרתי בשנת 1967

כתב: איל פלד
צילומים: ארכיון ב־מ־ו

הפיני מעופף הלכה למעשה





ראונו אלטונן והנרי לידון
במיני קופר בדרך לניצחון
בקאלי מונטה קרלו 1967



אלטון ולידון בראלי מונטה קרלו 1968
חשמאל: אלטון ולידון חוזרים לאנגליה עם גביעי המנצחים בראלי מונטה קרלו 1967

הבלתי נמנעת של אותה נסיעת מבחן קוראים מיני-קופר (ואחר כך מיני-קופר S ובעקבותיה מיני-קופר SS). נפח מנוע גדול, סוסים רבים, יחס דחיסה גבוה, מתלים, קפיצים ועוד מכלולים משופרים הביאו את עיתון הרכב הבריטי "The Motor" מספטמבר 1961 לשבח את המיני-קופר תחת הכותרת "נמר בעור של כבש".

טרנר, מקינן ואלטון

השנים הראשונות של המיני על מסלולי המרוצים באירופה לא היו מזהירות אם לנקוט לשון המעטה. למען האמת, אף אחד לא ספר את המכונית הקטנה. שש מיני התייצבו על קו הזינוק בראלי מונטה קרלו 1960. רק ארבע סיימו, הראשונה מהן במקום ה-23.

המפנה הגיע בסוף שנת 1961 כשסטיוארט טרנר מונה לבוס הגדול של קבוצת המרוץ. טרנר, נווט מעולה שהחזיק בתואר "נווט השנה" במרוצי ראלי בשנים 1957-1959, הביא עמו ביטחון רב, ידע עצום ו"ווינריות". אנשי מיני הכירו אותו היטב גם כמי שעמד, יחד עם הנהג אריק קרלסון, על דוכן המנצחים בראלי מונטה קרלו 1960.

בראלי מונטה קרלו 1962, השנה הראשונה שבה טרנר מוליך את קבוצת מיני, זוכות פט מוס ואן וויסרודם במקום הראשון בקטגוריית הנשים ובמקום השביעי בדירוג הכללי. אצל הגברים, נהג פיני צעיר בשם ראונר אלטון, נוהג בפעם הראשונה במיני, נקלע לתאונה, מרסק את המכונית ומחולץ חסר הכרה מתוך המיני הבוררת. בשנים הבאות ראונר אלטון, שזוכה לכינוי "הפיני המעופף", יהיה לנהג מספר אחת של הקבוצה ויוכל להתהדר בשלל ניצחונות ותארים ובשני שיאים עולמיים: הנהג שניצח הכי הרבה מרוצי מכוניות בשנות ה-60 בכלל והנהג בעל מספר הניצחונות הגדול ביותר במיני. תחת הנהגתו של טרנר, ורכובים על דגמי מיני-קופר, הקבוצה

ההיסטוריה

המוטורית יודעת לספר על אודות מקרים רבים של "המכונית הנכונה

בזמן הלא נכון" או של "המכונית הלא נכונה בזמן הנכון". מעטים הרבה יותר הם המקרים שבהם אפשר להצביע ולומר בביטחון מלא "המכונית הנכונה בזמן הנכון". עכשיו הוסיפו לזה שני מרכיבים נוספים – "במקום הנכון" ו"במחיר הנכון" – ותקבלו את כל מה שהפך את המיני לאחד הסמלים המובהקים ביותר של שנות ה-60 ולאגדה מוטורית על פי כל קנה מידה.

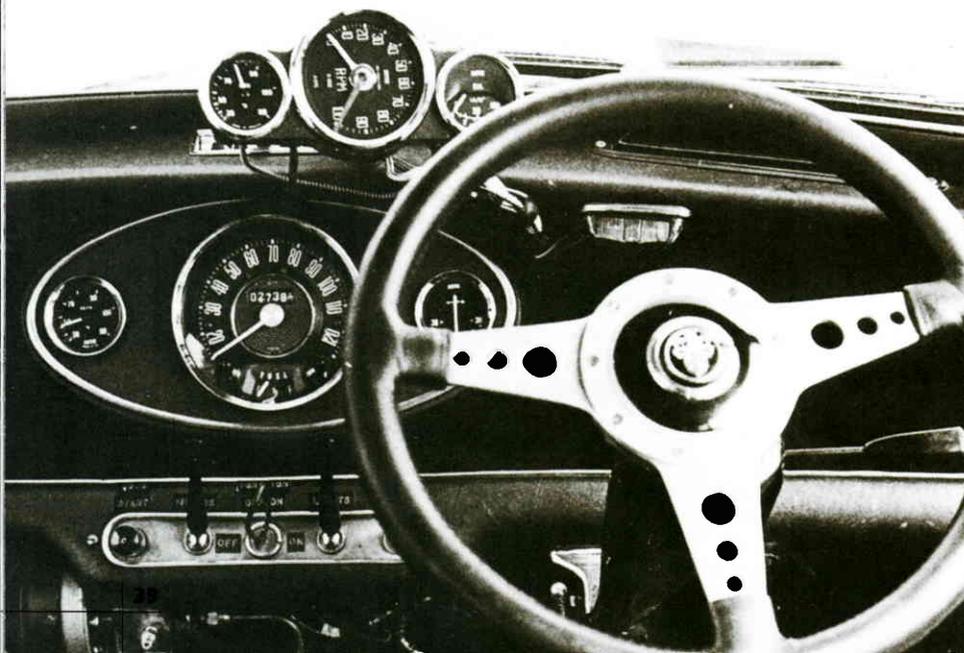
לורד, איסיגוניס וקופר

לפי אחד הסיפורים שרצים מאז סוף שנות ה-50 ליאונרד לורד, המנכ"ל של החברה הבריטית BMC, שנולדה מהמיזוג של אוסטין ומוריס, ממנה את אלק איסיגוניס למהנדס הראשי של החברה הממוזגת ובאותה הזדמנות חגיגית אומר כמה דברים שלא לפרוטוקול: "לעזאזל עם כל מכוניות הבעה הנוראיות האלה. אנחנו חייבים להוריד אותן מהכביש על ידי ייצור מכונית מיניאטורית ראויה לשמה". אם זוכרים שהמשק הבריטי היה אז אחרי הרפתקת מבצע סואץ שלו (כן, אותו "מבצע קדש" שגם ישראל נטלה בו חלק בשנת 1956) ואת משבר הדלק הבינלאומי שבא בעקבותיו, אפשר למצוא היגיון עסקי לא מבוטל בהחלטת לורד ואיסיגוניס להשקיע מאמצים גדולים בפיתוח מכונית קטנה וחכמונית.

מבלי להיכנס עמוק מדי לתוך ההיסטוריה המרתקת של פיתוח המיני נספר שלאיסיגוניס היה חבר טוב, ג'ון קופר, מכונאי מחונן שהתמחה במכונית מרוץ. קופר קיבל לידי פרוטוטיפ של המיני ונסע לבחון את המכונית החדשה במסלולי המרוצים בצפון איטליה. לתוצאה



ראונו אלטון והנרי לידון במיני קופר
 בדרך לניצחון בראלי מונטה קרלו 1967
 למטה: לוח השעונים של המיני קופר
 המותאם לדרישות ראלי מונטה קרלו



משפרת ביצועים משנה לשנה. בראלי מונטה קרלו 1963 אלטון מסיים שלישי והופקירק מגיע שישי. בשנת 1964 הכל נראה ורוד: הופקירק מנצח בראלי מונטה קרלו, מקינן מגיע רביעי ואלטון שביעי. כולם נוהגים במיני וקבוצת BMC זוכה במקום הראשון הכללי ובגביע הקבוצתי. בשנת 1965 המיני שוב מנצחת ובאותה שנה אלטון, במיני כמובן, מוכתר כ"אלוף אירופה בראלי" אחרי שסיים שני בראלי אלף האגמים ובראלי האלפים וניצח במרוצי הראלי של ג'נבה, צ'כיה, פולין, מינכן-בודפשט וראלי RAC. שנת 1966 היא שנת השערורייה הגדולה במונטה קרלו. נהגי מיני הגיעו בשני המקומות הראשונים ונפסלו על ידי הועדה המארגנת. שנה אחר כך, באותו המקום ובאותה ההזדמנות, עומדים ראונו אלטון, הנרי לינדון והמיני שלהם על דוכן המנצחים.



טימו מקינן, ראונו אלטון ופאדי הופקירק, נבחרת החלומות של נהגי קבוצת מיני בשנות ה־60 במפגש נוסטלגי במונטה קרלו בשנת 2004

ה"פיני המעופף" נחת במרוקו

עכשיו, 40 שנה אחרי ימי התהילה הגדולים ההם, אני פוגש את ראונו אלטון בדיונות החול המפורסמות של מרזוגה בדרום מרוקו. אלטון, בן 67, חיוני כתמיד, נמצא כאן על גבול מדבר סהרה מטעם חברת ב־מ־ו ומדריך סדנת נהיגה במיני קופר S החדשה. כשמדברים על נהיגה במיני קשה לחשוב על מורה טוב ממנו בעולם כולו. אחרי כמה שעות מענגות במיוחד שבהן ישבתי לצידו של ראונו אלטון והתבוננתי מהופנט באופן נהיגתו ובדרך שליטתו במכונית, ואחרי שעה קלה שבה ההגה היה אצלי בידיים וה"מאסטר" העיר והציע, חייד וסלה קלה שבה ההגה היה אצלי בחזקת, הלל ושיבח, ביקשתי לשוחח עמו על הימים היפים של שנות ה־60. במיוחד עניין אותי לשמוע מכלי ראשון מה באמת קרה בראלי מונטה קרלו בשנים 1962 ו־1966 ואיך הייתה ההרגשה "לסגור חשבון" עם הוועדה המארגנת ולעמוד על דוכן המנצחים בשנת 1967.

הרשה לי להחזיר אותך לשנות ה־60, שנות התהילה שלך. השתתפת במרוצים רבים ואני מבקש לשוחח מעט על מונטה קרלו. הפעם הראשונה שהשתתפת הייתה בשנת 1962. מה קרה שם?

עשיתי טעות. זה היה בשלב האחרון של המרוץ ומתוך 300 מכוניות היינו (ראונו אלטון וג'ף מאבס – J.F.) במקום השני. נותרו רק כמה קילומטרים לקו הסיום, ובאזור Col de Turini איבדתי את הריכוז. זה היה טיפשי, אני לא יודע בדיוק מה קרה, אבל פתאום מצאתי את עצמי מול סלע גדול והתנגשתי בו. זה מה שאני זוכר. אחר כך סיפרו לי שאיבדתי את ההכרה ושג'ף חילץ אותי מתוך המכונית הבעורת. האמת היא שזאת הייתה הפעם הראשונה שנהגתי במכונית שבה ההגה בצד ימין. זה אומר שצריך לנהוג קצת אחרת. אבל זה חסר

טעם והיגיון להאשים את המכונית. אחרי הכול, הנהג הוא תמיד האחראי. זה היה פשוט מזל רע.

בשנת 1966 המיני הגיעה ראשונה אבל לא קיבלתם את הגביע. למה? נכון, וגם לא קיבלנו גם את כספי הזכייה. המרוץ עצמו התקיים בינואר. בחודש דצמבר באחד האימונים שלי, בעל מסעדה ניגש אליי, ואמר: 'בסוף השבוע שעבר אנשים חשובים ממועדון הרכב במונקו סעדו כאן את ארוחת הצהריים של יום ראשון. הם אמרו שזה לא משנה מה יעשו מכוניות המיני, הם יפסלו כל רכב זר עד שמכונית צרפתית תנצח'. וכך בדיוק הם עשו. בסוף המרוץ כשהיה ברור שהמיני הגיעה ראשונה הם דחו את טקס הכרזת המנצחים ובמשך שמונה שעות פירקו את המכוניות ואת המנועים, מדדו ושקלו וניסו למצוא סיבה לפסול את המכוניות ולקחת מאיתנו את הניצחון. בסופו של דבר קבעו שהפנסים הקדמיים לא עמדו בתקן הנדרש.

בשנת 1967 חזרת עם המיני למונטה קרלו והנפת את הגביע.

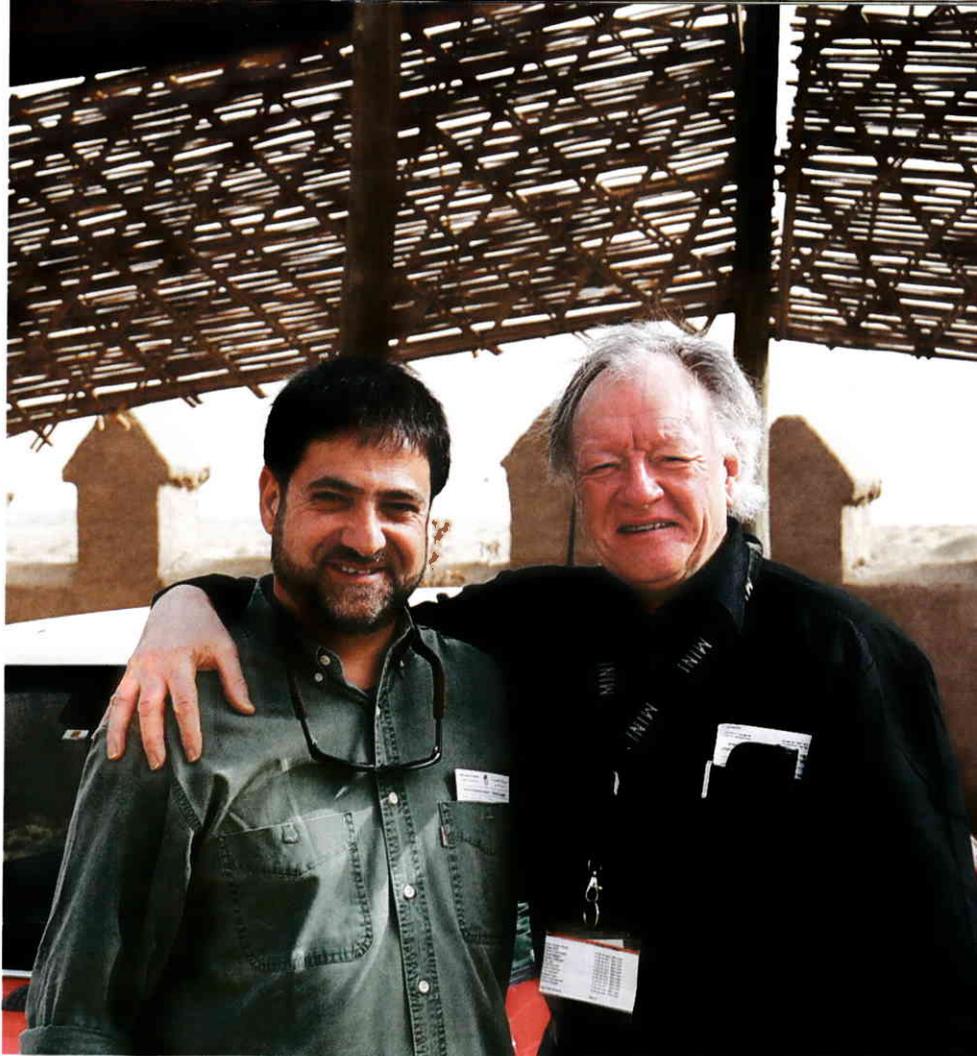
כן, בשנים שלפני כן הייתי במקום השני, השלישי והחמישי, אבל בשנה הזאת זה היה ניצחון ברור והתחושה הייתה טובה מאוד ובמיוחד אחרי הבעיות עם הוועדה המארגנת בשנה הקודמת. זה מוזר כל כך שקשה להאמין, אבל רגע קבלת הגביע הוא בעצם אנטי־קליימקס. רגע השיא הוא כשאתה בשלב האחרון ונלחם כדי לנצח במרוץ. כשאתה מגיע לקו הסיום אתה לא יודע אם ניצחת. אתה יכול לחשב את הזמנים לבד אבל אתה מקבל את התוצאות הרשמיות רק מאוחר יותר. ברגע שמפסיקים לנהוג כל העוצמה הנפשית והאדרנלין נעלמים ולכן כבר אין התרגשות כל כך גדולה כשמניפים את הגביע עצמו. אני מצטער אם אני מקלקל את הרומנטיקה, אבל זאת האמת.



בשנת 2004, לציון 40 שנה לניצחון הראשון של מיני קופר בראלי מונטה קרלו שוחזר המסלול עם מכונת מהימים ההם ועם מיני קופר S מהזמן הזה



ראונו אלטון מטביר איך לעשות את זה נכון



ראונו אלטון ואיל פלד, המורה ותלמידו, בתום סדנת הנהיגה במיני קופר, מרוקו

סופר לאחור: 'חמש, ארבע, שלוש...' ואז פתאום כולם צועקים 'עצור! עצור! עצור!' ארעה תאונה והחליטו לדחות את הזינוק עד שהאמבולנס יעלה ממקום התאונה. בזמן שחיכינו החל לרדת שלג פתיתים גדולים. השעה הייתה ארבע לפנות בוקר ובדרך כלל שלג בלילה הוא מחזה יפהפה אבל לא באמצע ראלי. ידענו שכול פתית שלג על הכביש יקשה עלינו. והשלג ירד, והמשיך לרדת עד שכבר אי אפשר היה לראות את הכביש. הכול היה לבן. כעבור כמחצית השעה הודיעו לנו שאנחנו יכולים לצאת לדרך. לא הייתה לנו אחיזת כביש ויכולת תאוצה כמו שרצינו. כשהגענו לפסגה, הנרי לידון, הנווט, אמר לי ביובש: 'אתה מפגר בשתי דקות'. פיגרנו בשתי דקות לעומת הזמן שעשינו בתרגול בתנועה סואנת. זה איטי מאוד והמשמעות הייתה שבאופן תיאורטי אין לנו סיכוי לנצח.

ואז מה קרה?

העניין הוא שבמרוץ אסור לוותר לפני שמגיעים לקו הסיום, לעולם לא לוותר. הכול יכול לקרות. נסענו במורד תלול מאוד במהירות גבוהה, ומתחת השלג החדש הייתה שכבת קרח חלקה מאוד. המכונית איבדה את אחיזתה על הכביש והחלה להחליק. הבנתי שיש לנו שתי אפשרויות והייתי חייב לקבל החלטה מהירה, או להתנגש באחד מעמודי הביטחון וככל הנראה לסיים את המרוץ, או לעבור בין העמודים, לקפוץ ולקוות למצוא מקום טוב לנחות בו. זה מה שעשיתי, וזה היה תלול מאוד. זה היה כמו סלאום עם מגלשי סקי בין עצים וסלעים שמכוסים בשלג. אחרי 200 מטר בערך ראיתי מערום שלג ביצדי כביש, קפצנו מעליו ונחתנו בחזרה על כביש. מיד הבחנתי שאני נוהג בעלייה וזה לא היה הכיוון הנכון. עשיתי סיבוב

אז מה הביא את הניצחון באותה שנה?

האמת היא שכמעט והפסדתי בקטע האחרון של המרוץ. אני אספר לך את הסיפור. הובלנו (ראונו אלטון הנהג והנרי לידון הנווט - א.פ.) לכל אורך הדרך בכל הקטעים. היינו בתחרות צמודה מאוד עם ויק אלפורט שנהג בפורשה 911 אדומה עם גלגלים גדולים. לנו במיני

הבנתי שיש לנו שתי אפשרויות והייתי חייב לקבל החלטה מהירה, או להתנגש באחד מעמודי הביטחון וככל הנראה לסיים את המרוץ, או לעבור בין העמודים, לקפוץ ולקוות למצוא מקום טוב לנחות בו. זה מה שעשיתי, וזה היה תלול מאוד

היו גלגלים קטנים. חשבתי לעצמי: 'זה הקטע האחרון, אנחנו מובילים ואין שום בעיה'. ויק נהג ויכולתי לשמוע את הפורשה שלו משמיעה רעש נפלא שהדהד בין ההרים. עמדתי בקו הזינוק והתרכזתי. הנרי ואני ערכנו בדיקת קשר ואז אני שומע את המזניק



אלטון: "אם שוב אצטרך לנהוג במרוץ שיש בו סלאום גדול ולבצע פניות במהירות מרבית עדיין אבחר בקופר הישנה משום שהיא קטנה יותר וקלה הרבה יותר"

באופן אישי מה אתה מעדיף, את הקופסה הקטנה משנות ה־60 או את המיני־קופר החדשה?

קשה מאוד לומר. אהבתי את הקופר הישנה. היא הייתה חלק ממני, היא הייתה התינוקת שלי. אבל כמו שאתה יודע, גם תינוקות מזדקנים. על הכביש אני חד משמעית מעדיף לנהוג במיני קופר החדשה, היא נוחה יותר ובטוחה יותר. אבל אם שוב אצטרך לנהוג במרוץ שיש בו סלאום גדול ולבצע פניות במהירות מרבית עדיין אבחר בקופר הישנה משום שהיא קטנה יותר וקלה הרבה יותר. אין לה את אותה עוצמת מנוע, אבל באופן יחסי למשקלה יש לה עוצמה רבה מאוד.

ראונו אלטון ובנו טימו, נהג ראלי משובח בפני עצמו ואלוף פינלד במרוצי טורינג, מנהלים יחד בית ספר לנהיגה ספורטיבית בשוויץ. אני מתבונן באיש המיוחד והצנוע הזה ומבחין שכל תנועותיו מדודות ומדויקות כאילו הוא נמצא תמיד בעיצומו של מרוץ תובעני ובכל זאת משרה נינוחות רוגעת על סביבתו.

ממש לפני שאנחנו נפרדים ואני מודה לו בעבור הזמן שהקדיש לי אני שואל אם הוא זוכר את המכונית הראשונה שנהג בה. "כן, זאת הייתה ביוריק אמריקנית עם מנוע Straight-8 וזה היה בשנת 1944" הוא אומר ומחייך חיוך קטן וממזרי. אנחנו לוחצים ידיים, מצטלמים יחד ופונים איש לדרכו. אני עורך חשבון קטן בראש ומבין שראונו אלטון התחיל לנהוג בגיל שש...

הכותב היה אורח חברת קמור רכב, יבואני בי־מיו לישראל, באירוע Mini Meet the Heat שהתקיים בדרום מרוקו במרץ 2005.

מהיר של 180 מעלות עם בלם היד והמשכנו בנסיעה במורד. למעשה היה לנו קיצור דרך ענק וניצחנו את הפורשה בהפרש של חמש שניות. **היה לכם הרבה מזל?**

כן, במקרה הזה המזל היה איתנו. אבל זה גם המכונית. המיני הוכיחה שלא צריך מנוע גדול כדי להפוך למכונית מרוץ. כמובן שתלוי איזה ענף ספורט זה. אם תתחרה במסלול ישר באורך של 400 מטרים ברור שהיא לא תנצח. זאת לא שאלה של האצה בקווים ישרים. במרוץ מכונית, כמו ראלי מונטה קרלו, זאת בעיקר שאלה של מהירות ושל שליטה. משמעות הדבר היא להיות מהיר בכל פינה. וכשיש הפתעות עליך להיות מסוגל לשלוט במכונית. לכן, אם תשווה את המיני למכוניות של היום, ותשווה את המיני הישנה, למכוניות של אז, למיני כיום עדיין יש יתרון.

אתה האבא של טכניקת ה־Left Foot Braking, הבלימה ברגל שמאל. מה זה?

הייתי הראשון בעולם שפיתח זאת. אנשים נוהגים לחשוב שיתרון הבלימה ברגל שמאל הוא רק תגובה מהירה יותר משום שאינך מזיז את כף הרגל, אבל זה רק חלק קטן מאוד של הסיפור. הרעיון העיקרי הוא להתמודד עם under-steering במצבים מכריעים. אפשר למנוע מצב זה על ידי בלימה והפעלת כוח בו בזמן. הבלימה תרכז את הנהיגה בגלגלים הקדמיים, אך מכיוון שהמערכת ההידראולית תעבוד באותו זמן ותבלום את הגלגלים האחוריים, זה ייצור את אותה תוצאה כמו הרמת בלם היד. זה מגביר את השליטה ומאפשר לנהג מיומן לגרום למכונית לשנות כיוון במהירות רבה מאוד. בכבישים הרריים צרים זהו כמובן נכס גדול.



בגן הארכיאולוגי שבחצר המצודה
נוסעות 11 "המכונית נינה" צבעוניות
על מסילות ברזל מיניאטוריות
צילום: גלעד הורן

רכבת לירושלים



הרכבת באה לירושלים! תיאור חי של עדר-ראיה

האור
ירושלים. — המונים המונים בעמק רפאים. איש ואשה, נער
וזקן, יהודים, ערבים, יוונים, בני אירופה ובני אסיה, ינהרו
ינהרו, המונים המונים, בדרך העולה חברונה ועגלות תרופה
רוץ ושוב, ו"נושאי בני אדם" * ישאו רוכבים ורוכבות
ושנים שלושה ילדים וילדות על כתפם, וכל הכפר, השוממה
מה היום מיומים? ...
תקיעה! תקיעה! תקיעה!
וכדורי אש ומשאות עשן ורעש אופן על מטילי ברזל,
וקול אנחות עמוקות וקול בעבוע מים, וקול צפירה, וקול
תרועת העם.

— הקיטור בא! הקיטור בא!
אמנם כן, בא הקיטור! ביום הראשון בשבוע הזה באה
מכונת הקיטור על מסילת הברזל עד עיר דוד ושלמה וכל
בני עירנו למגדול ועד קטן יצאו לקדם את פני האורח היקר
הזה בשמחה וידירות בלי גבול, כי כולם חשים שקול הצפירה
של מכונת הקיטור הוא קול השופר של ההשכלה, הוא
המבשר היום חדשים, חיים של עבודה, חיים של קדמה,
חיים מהירים, חוקים, ההולכים בכוח הקיטור, חיים של
תעורה תמידית פן תאחר רגע אחד, והנה האורחה משה
ממקומה ומקומך במסילת החיים לקח אחר ...
וירושלים עיר הקודש, עיר דוד ושלמה, עיר הנביאים
הגדולים, מחוברת לעולם ההשכלה בכוח הקיטור!

בשנת 1892 נחנכה מסילת הברזל מיפו לירושלים, קו הרכבת הראשון בארץ ישראל, וקטר ראשון ירק אש, העלה קיטור ונכנס בשעריה של העיר. 113 שנים אחר כך, באפריל 2005, נחנך מחדש קו הרכבת מתל אביב לירושלים ושאו קטרים ורכבות שוב מהדהד בין בתיה של בירת ישראל. התערוכה "רכבת לירושלים" במוזיאון מגדל דוד היא הזדמנות מצוינת ללמוד פרק מאלף בהיסטוריה המוטורית של ארץ ישראל

כתב: אחי טל
צילומים: ארכיון לע"מ

המבשר חיים חדשים, חיים של עבודה, חיים של קדמה, חיים מהירים, חוקים, ההולכים בכוח הקיטור". בתחילת הדרך קרא אליעזר בן-יהודה לכלי התחבורה החדש בשם "קיטור". דוד ילין, מראשוני המורים בירושלים שהנהיגו לימוד בעברית, חלק עליו בטענה שהמונח קיטור מתייחס רק לעשן העולה משריפת העצים, ולאדם שמקורם ברתיחת המים, אך אינו מתייחס למכונה עצמה. בן-יהודה קיבל את הביקורת וחיפש שם אחר לכלי התחבורה החדש. בעצת חברו יחיאל מיכל פינס, ממיסדי ועד הלשון העברית, בן-יהודה הוליד את השם החדש רכבת.

הכל בגלל הצרפתים

הראשון שהעלה את הרעיון להניח פסי ברזל בין עיר הנמל יפו לירושלים היה ה"שר לענייני יהודים", הנדבן הידוע, סר משה מונטיפיורי. האיש שידע דבר אחד או שניים על עסקים, צבר הון עתק מעסקי בנקאות, מסחר ובורסה, האמין שהרכבת תסייע לפיתוח התעשייה המודרנית בארץ ישראל של שלהי המאה ה-19. הוא הגה את הרעיון וכשהתחיל לבצע תחשיבים כלכליים נסוג מהביצוע. מעצמות אירופה של אותם הימים חיפשו אחיזה בתחומי הארץ שהייתה נתונה לשלטון עותמאני. בניית רכבת נראתה להם דריסת רגל ראויה. הזיכיון ניתן ליוסף ביי נבון בשיתוף עם בנקאי שוויצרי בשם פרוטיגרו. הם לא הצליחו למצוא משקיעים ומכרו את הזיכיון לחברה צרפתית.

הצרפתים החלו בעבודות אבל עשו כל שביכולתם על מנת לקצץ בהוצאות. הם קנו מסילות ברזל משומשות מחברה שפשטה את

ה-26 בספטמבר 1892 ועד יום ה-18 באפריל 2005 חלפו 112 שנים, ששה חודשים ו-23 ימים. המון זמן וכאילו כלום לא השתנה. ב-26 בספטמבר 1892 נכנסה מפלצת ברזל יורקת אש ופולטת קיטור לתחומי העיר ירושלים, אז תחת שלטון עותמאני, ובאיטיות רבה הגיעה עד לתחנת הרכבת החדשה. טקס מרשים בנוכחות הוד מעלתו הפחה הטורקי התקיים, תזמורת צבאית ניגנה ועיתוני התקופה יצאו מגדרם. ב-18 באפריל 2005, אחרי שנים ארוכות שבהן שבתה מסילת הברזל לירושלים מכל מלאכה, שוב נכנסה רכבת בשעריה של העיר. שוב התקיים טקס חגיגי בנוכחות מרשימה של אח"מים ושוב יצאו כלי התקשורת מגדרם נוכח ה"פלא" המוטורי. אם זה לא היה עצוב, זה היה מצחיק.

קול השופר של ההשכלה

בי"ז אלול תרנ"ב, במהדורה של עיתון "האור" מובא תיאור חי של עד ראיה לפלא הגדול של הגעת הרכבת לירושלים. וכך נכתב שם: "המונים המונים בעמק רפאים, איש ואשה, נער וזקן. יהודים, ערבים, יוונים, בני אירופה ובני אסיה, ינהרו ינהרו, המונים המונים". הכול מיהרו לתחנת הרכבת ההיסטורית של ירושלים הניצבת היום באותו המקום מבוישת וריקה מקטרים ומנוסעים. עיתון "האור" ממשיך לתאר: "ביום הראשון בשבוע הזה באה מכונת הקיטור על מסילת הברזל עד עיר דוד ושלמה וכל בני עירנו למגדול ועד קטן יצאו לקדם את פני האורח היקר הזה בשמחה וידירות בלי גבול, כי כולם חשים שקול הצפירה של מכונת הקיטור הוא קול השופר של ההשכלה, הוא



למעלה: תחנת הרכבת בירושלים, שנת 1912
למטה: קטר נכנס לתחנה בירושלים, שנת 1956
צילם: משה פרידן





משמאל: תזמורת המשטרה בקבלת פנים לרכבת הנוסעים הראשונה לירושלים, שנת 1950
צילם: פריץ כהן

למטה: ראש עיריית ירושלים, דניאל אוסטר מקבל את פניו של ראש ממשלת ישראל דוד בן-גוריון, שהגיע ברכבת לירושלים באוגוסט 1949
צילם: טדי בראונר

עוד לבנה בקיר הלאומי המתחדש גם נסיעת רכבת ארוכה לירושלים הייתה הצהרה ריבונית של המדינה הצעירה. הכל קרה אז בפעם הראשונה. בקיץ 1949 הרכבת הישראלית הראשונה – ועליה מטען סמלי של ספרי תורה, קמח ומלט – מגיעה לירושלים ודניאל אוסטר, ראש העיר הראשון של ירושלים, מקבל את פניו של הנוסע הנכבד דוד בן-גוריון, ראש הממשלה הראשון של ישראל. כשנתיים אחר כך, מתחיל לפעול קו רכבות נוסעים סדיר בין השפלה להר.

תערוכת "רכבת לירושלים"

התערוכה החדשה, "רכבת לירושלים", שנפתחה במגדל דוד – המוזיאון לתולדות ירושלים, מציגה את סיפורה של הרכבת הארץ ישראלית על רגעיה הגדולים והקטנים. אוצרות התערוכה הן רנה סיון וליאת מרגלית ועיצוב החלל נעשה על ידי רות/טבת.

אולם התערוכה המרכזי מעוצב כתחנת רכבת והמבקרים בו מטיילים על הרציף כאילו היו נוסעים הממתנים לבואה של הרכבת. כ־60 צילומים שנאספו מארכיונים בארץ ובעולם, ועוד כמה סרטונים וקטעי עיתונים מתקופות שונות, מרכיבים תמונה היסטורית מרתקת המשתרעת על פני תקופה של למעלה מ־100 שנה ומציגים את סיפורם של האנשים, המקומות והנופים הקשורים בקו הרכבת הראשון בארץ ישראל.

שני מרכיבים נוספים הופכים את "רכבת לירושלים" לחגיגה של ממש. בגן הארכיאולוגי שבחצר המצודה נוסעות 11 "רכבות גינה" צבעוניות על מסילות ברזל מיניאטוריות, חלקן מעל גשרים שנבנו במיוחד ובהתאם לתנאי השטח, באורך כולל של כ־500 מטרים. אורכה של כל אחת מהרכבות כחמישה מטרים, הן מצוידות במערכות קול ואור, ונעות ברציפות וללא הפסקות.

עוד בתערוכה, באולם שבו דגם העיר ירושלים מעשה ידיו של האומן ההונגרי סטפן איליש משנת 1872, מוצג עכשיו גם דגם של עיר רכבות דמיונית ובין שני הדגמים נוצר דיאלוג מעניין. דגם עיר הרכבות תוכנן על ידי שמעון פוטרמן ונבנה על ידו במשך קרוב לשנה. פוטרמן, אספן רכבות מושבע, יצר בעבודת נמלים עיר שבה תשע רכבות מתוך האוסף הפרטי שלו שאינן מפסיקות לנסוע. התהליך הממושך של בניית עיר הרכבות צולם במלואו והסרט המתעד את בניית הדגם מרתק ומוסיף עוד ממד לחווית הביקור בתערוכה.



הרגל, בנו מסילה צרה מאוד, ככל הנראה הצרה בעולם באותם ימים, ברוחב מטר אחד ועל מנת להימנע מבניית גשרים ומכריית מנהרות בחרו בנתיב ארוך ומפותל. הנסיעה מיפו לירושלים נמשכה שלוש שעות ו־50 דקות. החטא הקדמון הזה – הנתיב הארוך – הוא גם הסיבה שהיום, בתחילת המאה ה־21 הנסיעה ברכבת מתל אביב לירושלים נמשכת כ־80 דקות ארוכות.

וגם בגלל האנגלים

בתום מלחמת העולם הראשונה, ועם תחילת המנדט הבריטי בארץ ישראל, השילה הרכבת את חזותה הטורקית. לרגע היה נדמה שאירופה הגיעה אל העיר. הבריטים בכלל, והצבא הבריטי בפרט, "גדלו" על חשיבותה של הרכבת ואותן השנים הן תור הזהב של מסילת הברזל בעיר הקודש. המסילה לירושלים הורחבה וליד הבניין הצנוע והציורי של התחנה הורחבה מערכת המסילות ונבנו מחסנים רחבי ידיים. תמונות של נשות הקצינים הבריטיים העומדות על הרציף ברגעי ציפייה ופרידה היו לחלק מהנוף הירושלמי. החשיבות של הרכבת בשביל הבריטים לא נעלמה מעיניהם של מפקדי האצ"ל שבשנת 1946 פוצצו את אולם הנוסעים של התחנה.

רכבת כחול לבן

בשנותיה הראשונות של המדינה קל היה להעדיף את התחייה הציונית ואת הרומנטיקה על הפרקטיקה. בימים שבהם כל דבר סימן

מוזיאון מגדל דוד

מגדל דוד המוזיאון לתולדות ירושלים. מצודת דוד, שער יפו, ירושלים. פתוח בימים ראשון עד חמישי בין השעות 10:00-17:00, בימי שישי בין השעות 10:00-14:00 ובימי שבת בין השעות 10:00-20:00. בערבי חג ובחגים שעות הפתיחה משתנות. מידע על אודות מחירי כניסה, שעות פתיחה וסיוורים מודרכים בקו המידע המוקלט בטלפון 02-6265310. הכניסה בתשלום: מבוגר - 30 שקלים; סטודנט - 20 שקלים; ילדים, נוער ואזרחים ותיקים - 10 שקלים.

"רכבות גינה" באורך של כחמישה מטרים, נעות ללא הפסקה בגן מצודת דוד צילם: גלעד הורן

מוכרים

למכירה פלימות' ווליאנט שנת 1964, מצב מכני מעולה, פחחות חדשה כולל כיסאות, מטופלת שנים אצל מקצועי, מחיר 36,000 ש"ח. טל': 054-7677964

למכירה אלפא רומיאו ספיידר שנת 1973, לאחר שיפוץ מכני מלא ולפני שיפוץ פחחות + חלקים רבים חדישים. טל': 054-4543403

למכירה רנו 10 שנת 1968 כחדשה, נוסעת, הכל אורגינלי + חלקי חילוף. טל': 052-2369100

למכירה MG מידג'ט, שנת 1962, גג חורף, יפה, לבנה, ג'נטים שפיץ מקוריים. יניב: 054-2000144

למכירה פלימות' פיורי III, שנת 1973 + טסט, יד ראשונה. טל': 050-5287963

למכירה סימקה 1100, שנת 1979, אורגינל, דו שימושית, 3 דלתות, נדיר, ללא תוספות (חלונות או גגון), מנוע קרייזלר אורגינלי, יד ראשונה, קילומטרז' נמוך. עימנואל: 02-5631695

למכירה פורד מאבריק (קומיט), שנת 1974, במצב נסיעה, לאחר שיפוץ, ללא צבע. שלמה: 050-5337989

למכירה קדילאק 1963 סדן דויל שמורה אורגינלית במצב נדיר, בהזדמנות נדירה. 25,000 דולר. כפיר: 054-5677777

חיפושית 1100, שנת 1971, יד 8. חורי: 04-8555541, 050-297602

למכירה וולבו 121, 122, 122, סטיישן, 142, 144, 145, 164, 244, 245 במצבים שונים; פיאט 600 שנת 1973; חיפושיות שנת 1964, 1963 6VoltC; טריומף 2000, 4 דלתות. יעקב: 02-6789898, 050-5378883

למכירה ב.מ.וו 700 שנת 1964 לאחר שיפוץ + טסט. נעם: 054-4868175, מנחם: 057-7344801

למכירה מרצדס שנת 1964, 1970, 1971 דיזל אספנות; וולבו שנת 1968-1958; פולקסווגן טרנספורטר שנת 1966 חלון כפול; חיפושית שנת 1969 חצי אוטומט; שברולט נובה; שבי II; מוריס מינור שנת 1960; מיני מינור סטיישן שנת 1964; סיטרואן דה שבו שנת 1961; סיטרואן DS 60; סאאב שנת 1966 משופצת; פורד אנגליה שנת 1961; פיג'ו 404 שנת 1971; זינגר ווג שנת 1961; פולקסווגן באגי מיוחדת; פיאט 850 קופה; אופנוע BSA; אופנוע זקס 42. לרציניים בלבד. משה: 050-5811395

למכירה ב.מ.וו 520 שנת 1986, מצב מצוין פרט למנוע שזוקק לשיפוץ. אשר או ברוך: 052-2543343, 09-8990185, 050-5910424

למכירה מוריס שנת 1948, במצב יפה; פיג'ו 203 שנת 1953 במצב מעולה. שמעון: 050-5356583

למכירה מוריס מיינור 1000 שנת 1961; ג'יפ שנת 1942 במצב נסיעה. עוזי: 050-6257661

ויליס שנת 1956, במצב מצוין 35,000 ש"ח. טל': 050-6721721

למכירה פרגו טקסס שנת 1952, מקורי, לאחר שיפוץ כולל, מנוע 6 צילינדר, 360 סמ"ק, מצב נדיר, אפשרות החלפה, גמיש; מרצדס 180 דגם פונטון Op And Top + סאנרוף, לאחר שיפוץ כללי, החלפה, גמיש; פלימות' שנת 1949 לאחר שיפוץ כללי, מיוחדת ויפה; שברולט אימפלה שנת 1970 מושלמת, יפהיה, 5,500 ש"ח. הילל: 052-2510550

למכירה דודג' אספן שנת 1977, special addition super coupe 2 דלתות, גג נפתח (T-TOP), מושבי ספורט, ידית הילוכים בקונזולה, מנוע 318 (5200 סמ"ק) - ותיק, גומיות דלתות יבשות - מצב מעולה 10,000 דולר. אילן: 03-6771136

למכירה פורד סדאן שנת 1946 דגם 69 לרציניים 14,000 דולר. יוסי: 052-2635895

אופל קדט שנת 1971 ספורט, מצב מכני מצוין, 2 דלתות. ישראל: 04-6376668, 057-7441577

למכירה חיפושית שנת 1970, מבנה 1200, מנוע 1300, שמורה ומטופלת, מזגן, יד ראשונה מצב מכני מעולה. טוביה: 03-5349598, 054-6418181

למכירה מרצדס 180 שנת 1955. אביתר: 04-6372349

למכירה חיפושית שנת 1973 אדום-בז', דגם אמריקני, 1600 סמ"ק + טסט מצב מצוין. זאב: 054-5372377

למכירה מוסטאנג מאך 1 שנת 1970, V8 5700 יחידה בארץ, לרציניים בלבד. אורי: 050-4573659

למכירה פורד קורטינה אוטומטית GL1600 שנת 1980. שמואל: 052-2500199

מחפשים

מעוניין באוסטין 3 ליטר, הגה שמאלי + כל מידע על הרכב כולל מידע לגבי רכב כזה למכירה בארץ אחרת. באנגלית בלבד. דוא"ל: dejongh_raadgever@wxs.nl

מעוניין בג'יפ עדיף CJ7 + חלפים. יוסי: 054-6642254

לצורך צילומי סרט בבולגריה מעוניינים במכוניות אמריקניות עד שנת יצור 1947. אלי: 054-2423402, משה: 050-5262567

אופנועים

למכירה טריומף T100 500 סמ"ק שנת 1962 משופץ; טוסטוס מתקפל (שלפנוע). ישראל: 057-7441577, 04-6376668

למכירה או להחלפה ברכב אספנות אופנוע CB-750 שנת 1970 משופץ יפה. קובי: 050-5346973

למכירה BSA שנת 1942; BSA שנת 1954 עם סירה; טריומף 500 משופצים. יצחק: 052-2444165, 03-7312311

שוק עתיק

למכירה חלקי חילוף שונים: בקאקסים, פנסים, מנוע 6 לוויילס, פנס קדמי ואחורי לווספה, טאסות אמריקאיות, גלגל ספייר + כיסא 3 מקומות מקטיפה עם חימום חדש בהזדמנות + כיסא לג'יפ קטן וחדש, מחירים נוחים. הילל: 052-2510550

למכירה חלקי חילוף לג'יפ ממודלים 1960 עד 1974: ג'יפ שלם 74 לחלקים, חלקי כנף ימני, גריל קדמי, פנל קדמי, מיכל דלק אחרי במצב מצוין, סרנים אחוריים במצב חדש; חלקי חילוף חדשים לג'יפ: בולמי זעזועים, דראמים, מיסבים, משאבת ברקס, רשת כפולה, משאבות ברקס לגלגלים, משאבת מים, חלקים לג'י, וו גרירה; חלקים משומשים במצב מצוין: אלטרנטור, קרבורטורים, ראשים למנוע, בולמי זעזועים, הגה קומפלט, אוזן לסרן קדמי, משולש קדמי להגה, 2 סטרטרים לאחר שיפוץ, מפלג במצב חדש, שעונים למיניהם ועוד. המכירה בעסקת חבילה 4,500 ש"ח. רחמים: 050-7257511

למכירה מנוע ל-BSA600 + חלקים נוספים; מעוניין לרכוש לוקרים ל- CJ5 Jeep שנת 1968. ישראל: 04-6376668, 057-7441577

למכירה עבור מרצדס 220 או 200, בודי 114 או 115: גומיות לדלתות (4), סמל 220, סמל אוטומטיק, תפוח תחתון למשולש, סט בוקסות למשולש, פילטר הגה כח (שמון), מיסב לבק-אקס, מחזיר שמן לבק-אקס. רוב החלקים חדשים. מנחם: 03-9032199, 054-4332167

למכירה חלקים לגוף ומכאני מרצדס 180. אביתר: 04-6372349

מחפש חלקים לב.מ.וו 2002. אודי: 050-5239600

מחפש בדחיפות מזלג לפז'ו 403 שנת 1965. מתיה: 04-9927649

מחפש חלקים לפיאט 128 שנת 1973. שמואל: 052-2500199



הדולר חלש. זה הזמן לתקוף. יגואר S-TYPE החל מ-138,498 ש"ח*

עכשיו, עם היחלשות שער הדולר, המכונית הנחשקת ביותר בקטגוריה היא גם המשתלמת ביותר. שחרר את היגואר שבך.



יהתרה בסך 200,000 ש"ח ב-24 תשלומים ללא ריבית וללא הצמדה.

ימצי' חברה למכוניות ומשאיות בע"מ רחי המסגר 52 תל אביב. טל 03-5689988. 079 03-5689980. סניף חיפה: דרך יפו 137 א' טל. 04-8514110. ארז פרטיות בע"מ: דרך האשגל ציק פוסט, חיפה. טל. 04-8410345. סניף ירושלים רחי פייר קניג 38. אוזר תעשייה תלפיות טל. 02-6799977. סניף נצרת גוניקאר: כביש עפולה נצרת. טל. 04-6556966. סניף כפר סבא: שרף-שום-סוכנויות השרון התעיש 14. אוזר תעשייה. טל. 09-7666606. סניף אשדוד: דבשר בע"מ רחי האורגים 29 טל. 08-8523444. סניף באר שבע: אל שרותי רכב בע"מ: רחי הסונה 7 טל. 08-6276382. התמונה להמחשה בלבד. המכירה לפי הדגמים והמפרטים הנמצאים באולמות המכירה. *המחיר מתייחס לדגם S-TYPE 2.5 Classic שמוחיו 338,498 ש"ח. לפי מחירון החברה מס' 2005 ו- מתאריך 19.4.04, המחיר כולל מע"מ ומס בולים ואינו כולל אגרת רישוי.



Trade-In
לכל סוגי הרכב
3 שנת אחריות מלאה

כבר 50 שנה שאלפא מרגשת אותך כל יום מחדש.



50° Giulietta

