

האבטומוביל

מגזין ישראלי למסורת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכבי אספנות

גיליון 59 • יולי-אוגוסט 2005 • 30 שקלים • חינוך לחברי פועדון החמס

**פורד קורטינה
משפחה, אהבה ונוסטלגיה**

**למצ'יה אסטורה
יפחיפה איטלקית בארץ**

**אופנונו עם סירה
על שלושה גלגלים
ושבע נסמות**

באמו למילואים

**של היג'פ, הונ'ג, והחל'ם
והמשאיות שלא נס ליחם**

פרויקט מיוחד לציון 60 שנה
לתוכם מלחמת העולם השנייה



הלווה היישן
82 מכוניות ואופנונו למכירה

100
YEARS
AUTOMOTIVE HISTORY

ריפוד וחגורות כבוח טור דה פרנס

עיצוב פנים ייחודי

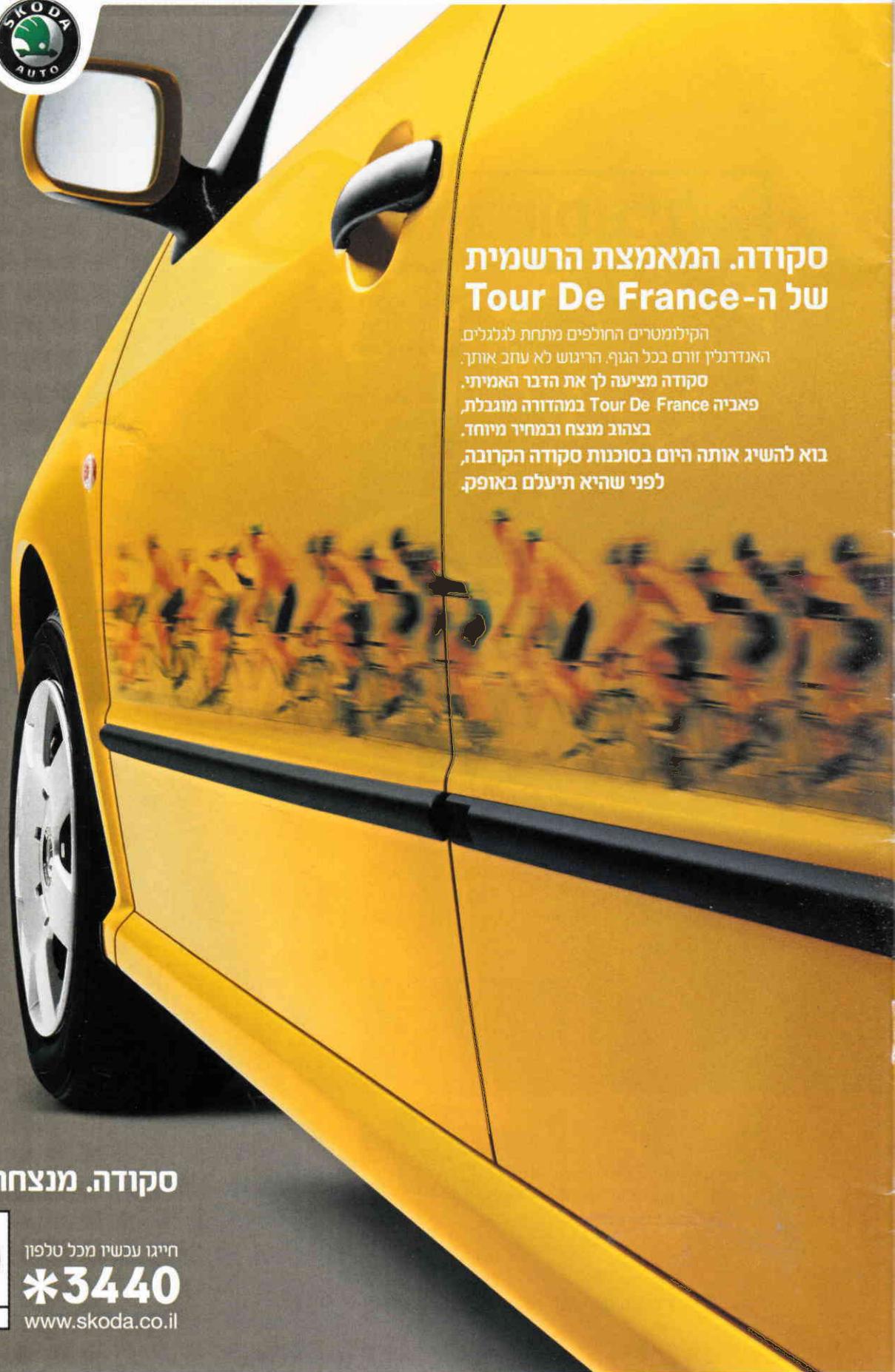
Škoda Fabia Tour de France
דגם מיוחד
במהדורה מוגבלת

עכשווי במחיר מיוחד
103,900
החל מ-^{ש"ח}



■ המוצרים הינם על פי מחירון 02/2006 שבתוקף ■ המחיר הינו לדגם ידני ■ התמונות להמחשה בלבד ■ עד גמר המלאי

SIMPLY CLEVER



סקודה. המאמצת הרשמית של ה-Tour De France

הקיומטרים החולפים מתחת לגלגלים
האנדרgalן זורם בכל הגונף. הריגוש לא שבח אותו.
סקודה מציעה לך את הדבר האמיתי.
פאביה Tour De France מוגבלת,
בצホוב מנגינה ובמוחור מיזונה.
בוא להשיג אותה היום בסוכנות סקודה הקורובה.
לפניהם היא תיעלם באופק.

(מלון ובריאות)

סקודה. מנחת ב מבחן הזמן.



חייב עכשווי מכל טלפון

*3440

www.skoda.co.il



האַבְטוּמוֹבִיל – מועדון החמש
מג'ון ישראלי למורשת מוטוריית, מכוניות
קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פלאד
עורכת גרפיט: מיכל רחמנוב
תחקיר והפקה: אילית עוזרי, יעל שנער
מנהל ומוניט: קרול מיטומי
טלפון: 02-6521222-02

תאום מודעות: מיכל ברנסטיין
sbc@spotnik.com
טלפון: 03-5652118
ניהול הפקת דפוס: מיקי שטופלמן, אפרת סער
קדם דפוס: SBC
דפוס: רבנן

המוציא לאור: איל פלאד
כתובת המערכת: מסע עולמי
רחוב עם וולמו 3
95463 ירושלים
טלפון: 02-6521222
02-6521222
פקס: 02-6521222
דוא"ל: idantv@matav.net.il



ויליס ג'יפ MB שנת 1942
של אילן יהונתן
צילום: איל פלאד

כל הזכויות שמורות
0793-7679 Tess
המודעות ותוכנן באחריות המפרסמים בלבד



**מועדון החמש – מועדון הרכב
הקלסי והאספנות בישראל**
(עמותה רשומה מס' 059903358)

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה – מר משה קצב
חברי כבוד: יורם בינור, רפי בן חור, חיקה ברנסטיין,
יוахים לויין ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

ייר קודמים: צבי רכnic, יוסי בראל, שי אפיר,
אבי כתריאל, זמי לויין

עד המועדון והעמותה

ייר: נחום קדמיאל

מיימ ויר ועדת אירועים: זמי לויין

זבר: מנחם ניר

קשרי חזץ: יוסי צור

אבזרים וציוד: צבי מרגלית

עורכי "האַבְטוּמוֹבִיל": בני הספל, איל פלאד

אב בית דין חברים: עוזי שלמה דן גדרון

מבקर העמותה: משה מצא

אחראי סניף צפון: משה שטין

אחראי השקעות: מתניה הלוי

מנהל המשרד: רותם לדרמן

משרד המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים 53111
מען למכתבבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net
שעות פתיחת המשרד: ביום ראשון ושלישי
בין השעות: 16:00-20:00 (מענה טלפון עד 19:00);
בימי שני, רביעי וחמישי בין השעות 10:00-14:00;
(מענה טלפון עד 13:00); בערבי חמ בין השעות 08:00-12:00
(מענה טלפון עד 11:00).

מועדון החמש באינטרנט

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

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



Wolfgang Amadeus Mozart

טַבְדֵּל אֶת כָּל כֵּן

אמנות השלמה



Mercedes-Benz Unlike any other.

לחזנות וגמי 2006 ולפרטיים: כלמוביל בע"מ יבואנים וסוכנות ראשית מרכדס בנץ וספראט בישראל www.mercedes-benz.co.il - תל"א: רח' השלווה 2 (בสมוך להיכל נוקיה), טל': 03-6380808, חיפה: רח' יפו 145, טל': 04-8522233, ירושלים: רח' האומן 9, אזור תעשייה תלפיות, טל': 02-6799703, סיכון מורשה - צורות: סוכנות ריוינה, טל': 04-6563233

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

שלום רב,

עם התהממות מזג האויר החלנו לאביגר את קצב האירועים. לפיק', בתקופה הקורובה נקיים אירועים מסורתיים כמו גס אירועים בעלי תוכן וצבע חדש. למשל "קפה של שבת" – נסעה עם בנות הזוג למפגש חברותי בבית קפה שייקבע מראש. בנוסף, נאדרן ונקיים טוילים ארוכים בשבות, ונמשך כמעט המסורת עם שוק עתיק, הרצאות ועוד. הכל מפורט בקלאסיקון המעודן והודואר ביומנכם את האירועים, ותזכורות תגענה דרך הדואר האלקטרוני האלקטרוני. כל מי שטרם העביר את כתובות הדואר האלקטרוני למצרית המעודן מתחבק לשוזת זאת ולהקל על העדן השוטף של כולנו.

בחודשים האחרונים המשכנו במסורת ההשקות של מכוניות שיפיזו חוויל ו כבר יש רשות השקת מבטיחה לחודשים הקרובים. בהשקות האחרונות הכרזו על הקמתן של שתי קבוצות מותג שתפעלה בתוך מסגרת המעודן – קבוצת ספה וקבוצת יגואר. ועדי המועדון קיים לאחרונה מס' דיוונים על מנת לבש כללים וראשוניים לאופן ההשתלבות של קבוצות המותג במסגרת המעודן. אני מאמין כי קבוצות המותג תשמשנה מנוף לעידוד הצטרפות חברים חדשים למועדון.

אני מבקש לברך את החברים הוותיקים שעיבו ואחרונה חזרו לשורותינו. כל מי שמצטרף למועדון מס'יע בקידום מטרות המועדון וביסוס מעמד קהילתית אספנית ישראל.

ככונתנו לחוג בchodש ספטמבר 20 שנה למועדון באירוע שככלו ארוחת ערב ואמן אורח (פרטים בקלאסיקון). אז נחלק תעדות הקרה לחברים שכיבדו את המועדון בתפקידות נזיבות ולחברים מדור המייסדים. על מנת להבטיח ראי אבקשכם למחהר ולהירשם בהרשמה המקדמת במועדון.

פורום המועדון באתר האינטרנט רוחש פעילות רבה לאחרונה. לעתים מופיעים בפורום מסרים שלענויות דעתן חריגים מהטעם הטוב. אני מבקש מהמשתתפים לכבד איש את רעהו, ולשמור על ערך החברות.

ולסיום, איך אפשר שלא להזכיר את החגינה המוטורית שהיתה בפארק הלאומי ברמת-גן (ועל קצה המולג אפשר לטועם ממנה בעמ' 19-16). אירוע לתפארת שהשיר טעם של עוד, וקבע סטנדרט חדש לتزוגה מקומית ברמה בינלאומית. תודה לכל מי שנטול חלק בעשייה, ובמיוחד לדובי גורדמן על הרעיון והארגון. וلينאי טוביע על תזוגת הרכבה הנפלאה.

שלכם,
נחום



במדינת ישראל כולן עושים צבא. זה מתחילה בשירות סדיר של שלוש שנים, ממשיך לפחות בשירות קבע ומוסתיים, אף שנדמה שאף פעם לא מסתיים, בשירות מילואים. אחת הקליישאות השכיחות ביותר אומרת שהמילואים הולכים ובאים אבל החיליות תמיד נשארות בנות 18. מנוקדת מבט מוטורית אפשר לומר שהסדרים וגם המילואים, בהם והולכים אבל חלק מכל הרכב נשרים עירירים לנצה.

לציוון מלאת 60 שנה לתום מלחמת העולם השנייה יום בני הספל פרויקט מיוחד המצעד לארבעה כלים צבאיים שנולדו באותו שנתיים, ואם לא נולדו בדיק איז, לפחות הגיעו לשיא בשלותם באותה התקופה. בני עצמו מספר על הנ"ג ודוד נמרי מוסיף פרטיהם מימיינו האישי ב"תעשייה ורכב" בנצרת. דב קדרו, איש המשאיות, מביא מטען כבד של מידע על אוזות משאית ה"סיקס". אורן קיפניס, שנגה בחול", מרחיק לרוסיה ולזרפת על מנת להשוו את שורשיו של החול", הזהל למחצה. איל פلد מס'ר מעט על הג'יפ הקטן בעל הביצועים הגדולים, כל הרכב שנולד כמעט יש מאין בתחום המלחמה והפק לאיקון צבאי ואזרחי.

ויש גם סייפור אהבה. לירון יריב מס'ר שלחוינו הייתה פורטתינה עוד לפני שהיא להם אותו. הצעה לאלבום התמונות המשפחתי מגלה שאת הדרך להופה עשו ההורים בקורסינה. אבל האשמה קורטינה אחת שגב,ABA של לירון, אהב במיוחד. הוא אהב מאמר, התחרות וקנה מחדש מחדר, ושוב מכך, ושוב התחרות. הפעם היה מאוחר מדי, הקורטינה היה אבדה. והוא ליד צריין נמצא נמצאה יורשת לקורטינה המיתולוגית. שבע שנים ארכות המתינו בסבלנות עד שהבעלנים נערר ומכך ובתוך ששה חודשים עטפו אותה באהבה, במנוע, ביריפוד ובכצע חדש. ציריך לקרוא כדי להאמין.

צביבה שטולנדר, האיש עם האופנונו והסירה, מס'ר על אודוטה כליה הרכב יוצאת הדופן שידע ימים גדולים בעבר הלא וחוק וזכה עכשו, בקרב לא מעט אספינים, לעדנה מחודשת. אברן שץ, סופר צער בדיםוס כהגדתו, פשפש באלבום המשפחתי ויצא למסע שורשים על אופנונו עם סירה. ולקינו – מעדן איטלקי משובח במיוחד מבית היוצר של וינצ'נו לנציה ובאטיסטה (פינין) פארינה: מכונית לנציה אסטורה שנת 1938. הגברת המהודרת הגיעה לארץ לכמה ימים במסגרת אירוע הצעדה לראל טרגה פלוריין. לשוטף את העיניים וללקק את השפתיים.

קריאה מהנה ונסעה בטוחה,
אליל פולד



ויליס ג'יפ MB שנת 1942
rawn by Oliver Missing
ואו נגה בעמ' 45-32

טוויד

VOLVO
for life

**B
B
D
O**

סעיפים בהצעה היסטורית: טרייד-אין במחירות מחרון והירורה ב-36 תשלומים שונים ללא ריבית ולא הצמדה, וכך שעכשו הרבה יותר קל להציג סעיף חדשה! לדוגמה 80% הטבה נוספת: חבילת תחזוקה מרווחת ל-3 שנים!

OUT מזרכל

טוו
שנתים
אחריות
אוֹנוֹ
טוריון

"מאר" חברה לכלי ניידות ומשאיות בע"מ סניף תל-אביב: יצחק סדנה 17, טל. 03-4255600 • סניף ירושלים: פיר קינג 38, א"ת, תכפויות, טל. 03-6799977 • סניף חיפה: דרכ' יפו 190 א"כ, טל. 04-8541140 • מרכז אונט. רוח האשלג מפעץ חופה טכ. 137 • דת' גוינריך דר פרומנה גראט, טל. 04-8410345 • מרכז אונט. סוכנות השוואת התאש"ר 14 אודסה"ה ס"כ טל. 09-9613039 • אשדוד, אודסה"ה, תח' הרשראשל"צ טל. 03-8523440/4 • בא"ר שביעי אודסה"ה ס"כ טל. 09-7966606 • כל טלפון סטולני 24 שעות ביממה • www.volvocars.co.il • פרטם לאלומת מכירתן שורתי רכב סבויים טל. 08-6276382, 6278235 • טל. וסקט 08-6276382, 6278235

חדשנות וישנות

השיקות: יגואר E-Type, סופיה ראל' 180
הצדעה לראל' טרגה פלורי; 20 שנה לאלאפה 75



יגעת ומצאת - קורטינה

כתב: לירון יריב צילם: איל פلد

לירון יריב מספר על הקשר המיעוד שערך בין המשפחה לבין פורד קורטינה צחובה. כשמצאו ירושת, המתינו שבע שנים עד שהבעלים נעתרו למכוור ואז בתוקף ששה חודשים עטפו אותה באהבה ובצבע צחוב חדש



הג'יפ, הביפ והסיקס

כתב: בני הספל, דב קדרו, אורן קיפניס, איל פلد

במלאת 60 שנה לסיומה של מלחמת העולם השנייה מתברר שכמה מכלי הרכב שהולידה המלחמה עדין נועדים בדרכים ונוסאים בוגאות מורשת מרושמה. על ארבעה כלי שלא נס ליחם: הג'יפ, הביפ (נין), ה�חל"ם והסיקס



הלוח הישן

קונים ומוכרים מכוניות אספנות, אופנועים וחלפים

10



16

חגיגות ה-20 של מועדון החמש

כתב: נחום קדמיאל צילם: איל פلد

האירוע לציון 20 שנה ל"מועדון החמש" התקיים בשבת אביבית נפלאה בהשתתפות 120 חברים נציגים ולמעלה מ-1,000 משתתפים וורחבים על הדשא הירוק של הפארק הלאומי ברמת גן

20



28

אופנווע עם סיירה

כתב: צביקה שטטלנדער

צביקה שטטלנדער משרטט ב��ווים כלילאים את תולדותיו של האופנווע עם סיירה ומונה את יתרונותיו וחרונותיו של הכלי שיש לו שלושה גלגלים ושבע נשמות

32



46

אורחת פורחת

כתב וצילם: איל פلد

באדיות שగירות איטליה בישראל הגיעו לארץ הקודש אורחת מכובדת בדמותה של מכונית לנツ'יה אסטורה שנת 1938. איל פلد מספר על יונצ'יזו לנצ'יזו ועל באטיסטה (פינין) פארינה, שני האנשים שמאחורי האיטלקיה הנהדרת

50

דגמי 2006

סדרה 3 החדשה של BMW דור חמישי של שלמות.

סדרה 3 החדשה
של BMW



חוות הניהoga המושלמת

קמוך ורכב בע"מ
www.bmw.co.il



”...מכונית מושלמת באופן גאוני...”

ינואר 2005, AUTOCAR

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

רוני אהרוןוביץ', אתר נט-קאר, ינואר 2005

”...זאת אולי המכונית הטובה בעולם...”

הלל פוקה, בלייזר, ינואר 2005

הדגמים החדשניים של BMW סדרה 3 מודל 2006

הספק (כ"ס)	נפח מנוע (ס"מ³)	דגם
150	2,000	320i Valvetronic
218	2,500	325i Valvetronic
258	3,000	330i Valvetronic

החל מ- 282,300 ש"ח

סיפור ההצלחה העולמי של סדרה 3 של BMW נמשך כבר כמעט 30 שנה, הישגណoir בהיסטוריה של עולם הרכב. מלבד העובדה שהסדרה 3 של BMW היא זו שהמציאה את קבוצת מכוניות הספורט הררי שהמוניטין יצא הדוף לו היא זוכה גם בכך שהיא על הערכה רבה ופרסום בינלאומיים ניכרים. בימים אלה פותחה סדרה 3 חדשה של BMW פרויקט חדש בסיפור ההצלחה שלה ומציג דור חמישי של שלמות. סדרה 3 החדשה של BMW קובעת פעם ונוסחת סטנדרטים חדשים בקבצתה ומציגה דור חמישי של חדשני, טכנולוגיה מתקדמת, דינמיות ספורטיבית ובתיות ברמה הגבוהה ביותר. **BMW סדרה 3** החדשה, אתה עוזם להווות מיחוות ניגזה מושלמת.

אתה מוזמן לחווות את סדרה 3 החדשנית של BMW: www.bmw.co.il

לפרטים נוספים ולתייחסNESSUT מבחן:

קמוך ורכב בע"מ. אולם תצוגה מרכזית: רח' המסגר 16, תל-אביב טל. 03-6899000

* בתואם לתיקון המופיע באלומת התמונה המרכזית, התמונה להמחשה בלבד, החברה רשאית להפסיק ואטלנטה את המענק על פירצינה ולא כל הוענת, המלא מוגבל, ככל מענקי והומוט טלית.

משיקים מכוניות אספנות

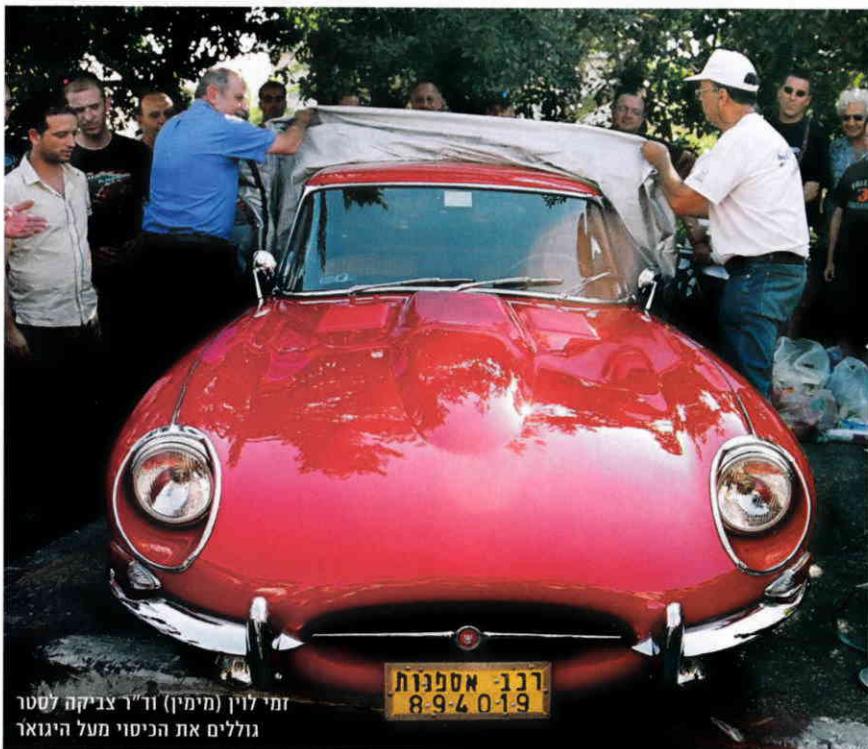
יגואר E-Type שנת 1968

כתב וצלם: איל פלד

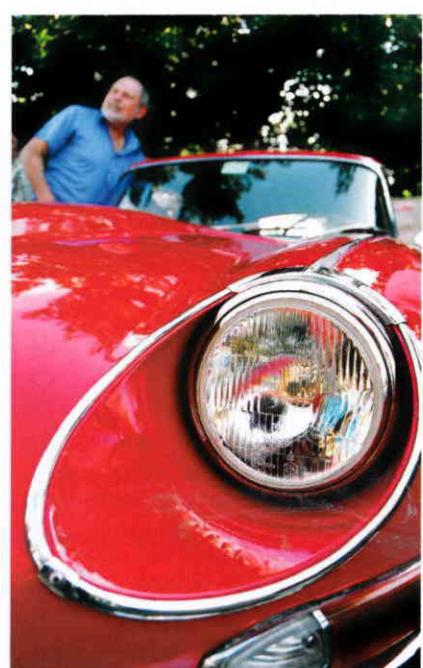
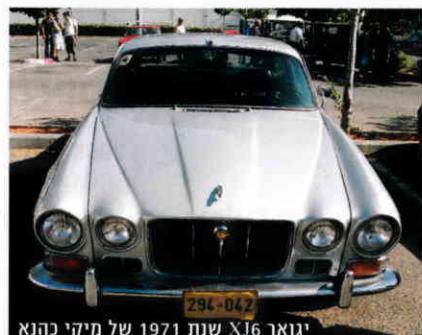
ביום שישי ה-8.7.2005, במקום המפגש השבועי ברמת אביב, הושקה יגואר (2+2) E-Type משנת 1968 של ד"ר צביקה לסטור. היגואר הזאת הובאה לאירוע מבוגרים ושותנה ברחובות ללא טיפול ואחזקת הולמים. שם, תחת אורה הקלוש של נורה בודדת, ולאחר שג'וני הוכמן ערך למנוע בדיקה קצרה ואמר שבסדר, רכש צביקה את המכונית.

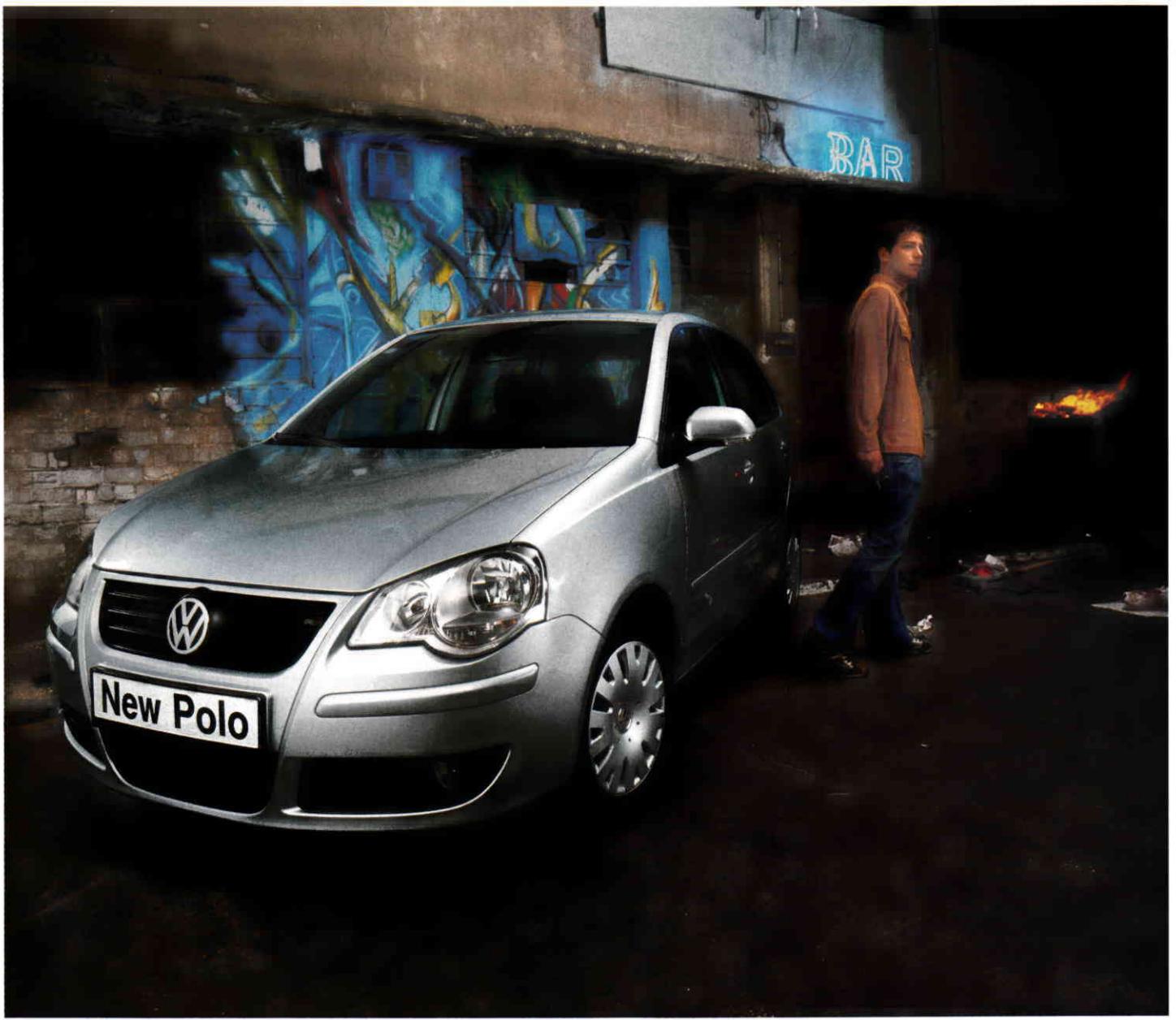
היגואר הובלה מרוחבות לחצר ביתו של ג'וני הוכמן במושבה מצפה. ד"ר צביקה לסטור, מנהל מחלקת פה ולסתת בבית החולים פוריה, הפקד את המלאכה בידיו האמנויות מאוד של ג'וני. "את הידיים שלי אני שומר לניתוחים" הוא מסביר בחיקון וממשיך אל הסיבה האמיתית: "ג'וני הוא מומחה למכוניות יגואר ומטפל בהן משחר לדתו".

היגואר פורקה לגורמי גורמים ורק אז הוחל בשיפוץ כל המכלולים והמרכיב. השיפוץ נמשך עשרה חודשים של עבודה יומיומית ("כולל שבתות וחגים") ובמהלכו נעשו אוביול כללי למנוע, שופץ הגיר וטופלה מערכת הקירור. על מנת להרבות נוחות הוסיף ג'וני מגן והתקין הגה כה. לדבריו, התקנת הגה הכת, הייתה החלב המורכב ביותר במהלך השיפוץ. היגואר הייתה לבושה בצעב ירוק שלא השביע את רצונו של צביקה והוא החליט להעניק לה צבע אדום (איטלקי, יש לומר) בוהק.



זמי לויין סייר קצת על אודוט יגואר ועל דגם ה-E-Type, והכריז על הקמתה של "קבוצת יגואר" במסגרת מועדון החמש. חברי הקבוצה, רבים מהם בעליים גאים של דגמי E-Type הפגינו נוכחות מוטורית מרשימה. רק אז, רגע לפני מזיגת השםפנייה, הסירו ד"ר לסטור זומי לויין את הכיסוי מעל היגואר האדום.





אל תיתן לעיצוב שלה להטעות אותך.

נכון. הפולו החדש מדהימה. אבל, אל תיתן לעיצוב שלה להטעות אותך. היא לא רק יפה. היא קודם כל פולקסווגן. חזקה, עצמתית, חכופה. בקיזור, מכונית שאתה יכול להיות שקט אליה ובתוכה.

ליאו אינט 800



כ"ח פעם רך פעם אחת
www.vw.co.il

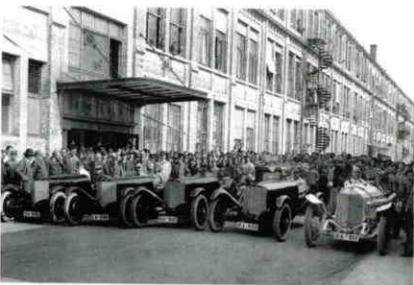
דגמי 2006 עכשוויים באולם התצוגה, החל מ- 96,990 ש"ח*

היבואן: צ'מפיקון מוטורס (ישראל) בע"מ. אולמות תצוגה ראשיים: מרכז פולקסווגן, בני ברק טל' 03-5775222. חיפה צ'מפיקון מוטורס צפון טל' 000-04-8135700. ירושלים צ'מפיקון מוטורס ירושלים, טל' 02-08-8501111. בקעה אל גלבגה סוכנויות: אשדוד טל' 08-8560602. אשקלון אלית שרובי רכב בע"מ, טל' 08-8501267. באר-טוביה ב. כרכ' דרום טל' 08-8501267. נס ציונה טל' 08-854585. הדר הכרמל טל' 08-7401074. חדרה קליל, טל' 08-6322987. חולון השמר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 03-5504501. רכב עירון, טל' 04-6384585. נס ציונה טל' 08-333-888. נס ציונה טל' 04-6085555. נס ציונה טל' 04-6561555. נס ציונה טל' 04-8323358. נס ציונה טל' 04-6944311. ראשון לציון טל' 03-9666778. תל אביב טל' 03-9309037. קריית ביאליק טל' 03-9416223. רעננה גג גג בע"מ, טל' 04-8761438. קרית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-7449777. ראשון לציון קלנס בע"מ, טל' 03-6278000. תל אביב טל' 03-7435706. ת"א-יפו פלייקס בע"מ, טל' 03-700-000-1. טרייד אין באמצעות אוטומוביל 866-700-1.

* המחיר ע"פ מחרון 1/1/2006, כולל מס בולים, לא כולל אגרת רישוי.



טירה פלורי על קו הזמן:
כיכר קדומים ביום שנות
1924 ובפלמ"ה שביציליה



טירה פלורי, יצא בשעות הבוקר מכיכר קדומים ביפו, נסע צפונה עד קיסריה ושב בשעות אחר הצהרים המוקדמתו ליפו. בראל השתתפו שלוש קלאסיות איטלקיות: לנצ'יה אסטורה בשנת 1938 (ראו כתבה בעמ' 49-46), פיאט מילצ'ינו בשנת 1946 ופיאט טופולינו שנת 1949, ועוד כמה עשרות מכוניות קלאסיות מישודא.



יצרני הרכב נלחמו על מקומות והמשובחים שבנהגים הקפידו להתחזרות בו ולהפגין שם את יכולותיהם.

הפיירש המילולי של המיליה טירה היא מגן (Shield) ושמו המלא של המורוץ, "מגן פלורי". ניצחה את הפרס שמקבל המנצח. בשנת 1956 זכה במרוץ בפעם הראשונה נגה במכונית מתוצרת פורשה. שניים אחר כך, ואחרי סדרה מרשימה של ניצחונות במרוץ המפורסם, מעניק פורשה את השם טירה לגורסת הקבריאולט של דגם ה-911.

רק ריעית אדמה אחת גדולה ושתי מלחמות העולם הפיסקו את רציפות ראל טירה פלורי שומר על מהכנות תחרותית מקצוענית עד שנת 1973. אז, משיקולי בטיחות, שינה טירה פלורי את אופיו והירה למרוץ של מכוניות קלאסיות שבו השתתפו חסובה מהמהירות. ראל החדעה הישראלי, במלאת 100 שנים

ביום שישי ה-27.5.2005, כיכר קדומים ביפו העתיקה לבשה חוג וכל מי שהגע לשם היה יכול לחוש קצת טעם של חוץ הארץ והרבבה טעם של פעם. שגרירות איטליה בישראל יזמה את הגעתן לישראל של מספן קלאסיות איטלקיות אמיתיות וארגנהRAL מוקומי לציון 100 שנים למרוץ טירה פלורי הנודע.

ראלי טירה פלורי נוסד בסיציליה בשנת 1906 והוא פרי עמלו וחזונו של יינצ'נו פלורי, בן לאחת המשפחות העשירות והוותיקות באיטליה ומכורו" למרוצי מכוניות. יינצ'נו העיר ייסד את מרוץ "גבע פלורי" בעיר ברשיה שבצפון איטליה בשנת 1900, ושהנים מאוחר יותר הביא את בשורת מרוצי המכוניות לכורו מחצבתו, סייצ'ילה. בשנה הראשונה התחרו עשר מכוניות לאורך מסלול של 444 ק"מ בדרכים צרות, תלולות ומשובשות שלא נועדו לכלי רכב. המנצח שלמים את המרוץ אחריו תשע שיעות ובמהירות ממוצעת של כ-50 קמ"ש.

בשנים הבאות המסלול התארך לכ-1,000 קילומטרים, נקבעו כללים ותקנות ומשנות ה-20 של המאה שעבירה טירה פלורי היה לאחד המרוצים החשובים והנשכבים באירופה.



טירה פלורי בישראל

ליתפת פעם יגואר?

תתקרב שים את היד על פכסה המנוע, הוא נושא. רק הגשימות השקטות של ה-R-E TYPE-S סראות כקה עצמה יש בטור החול הייפוי שאטה ראה מול. כל שריר בדגם ה-R-E TYPE-S מעצב לשילוח פרטימלית וביצועים פדריטים בכל כבש פגע 87 איטוני עם עצחה של 400 סמ"ס אפשר לו לטרוף את הכביש ב מהירות של 100 קמ"ש תוך 5.6 שניות, רק דבר אחד, כשהוא פוקח את העיניים, רק צעד קטן אחריה.

JAGUAR S-TYPE

שחרר את היגואר שבר



Trade-In

מPAIR' חברה למכניות ומашיות בע"מ רח' המסגר 52 תל אביב טל 03-5689988 03-5689980 03-5689977 02-6799977 סניף נצרת גוניקא כביש עפולה נזרת טל 04-6556966 סניף כפר סבא שך-שם-טוכניות השווון התעישן 14, אזור תעשייה טל 09-7666606 סניף ירושלים רח' פיר קינג 38 אוור תעשייה תלפייה טל 08-8523444 סניף בא"ר שבב אל שרותי רכב בע"מ רח' הסודה 7 טל 08-6276382 סניף אשדוד, דגנשוו בע"מ רח' האזחים 29 טל 04-8410345 סניף אשדוד, דגנשוו בע"מ רח' האזחים 29 טל 04-8410345

משיקים מכוניות אספנות

וופה ראלி 180 1968

צילם: אבי פרידמן, מגזין "פול גז"

ביום שישי ה-3.6.2005, במקום המפגש הקבוע של מועדון החמש ברמת אביב, הושקה וספה ראלி 180 שנת 1968 של עמר לבי. כ-20 ספאות, מודגמים שונים ובגלאים שונים, כולל משופצות, מלוקקות ומשוקעות, הגיעו לבוגר הווספה החדשה, ולא הראונה, של עמר. נחום קדמיאל, יור' מועדון החמש, נשא דברים



צראה. הוספה היא איקון תרבותי, סמל של העיצוב האיטלקי המקורי, ומיצגת נאמנה של רוח החופש שנשבה בשנות הששים. לווצ'יו איצ'יו, נספח התרבות בשגרירות איטליה, היה אורח הכבוד באירוע ההשקה. הוא סיפר שבאיטליה יש לו וספה משלו, והוא חבר במועדון הוספה האיטלקי, ואז לקח את הוספה של עמר לסייע קצת בمهرجان החנינה.

www.fullgaz.co.il

וברך על הקמתה של "קבוצת וספה" שתפעל בתוך מסגרת מועדון החמש. את קבוצת המותג ייחל זמי לוי. בשנות ה-40 ו-50 יוצרה לראשונה בתוכנית המפעלים של משפחת פיאג'ו בטוסקנה בייצור לצבאי ובתום המלחמה שיינו, כיוון והחלו לייצר כליה לחברות דואגלגי חדשני, יUIL וול. את השם הענק רינולדו פיאג'ו, אביה המשפחה, שראה את המוצר הסופי, התלהב וצעק: "זה נראה כמו צדעה!". הפריש המילולי של וספה באיטלקית, מיותר ציין, הוא



"המכונית השמורה ביותר". נוסף על הגואה והכבד זכה גם בקורס נהיגה ספורטיבית באיטליה, כולל טיסות ואירוח מלא. הפרט העונק על די יקי אונך מנכ"ל סמל"ת, אשר היה גם חבר צוות השופטים בתחרות.

מועדון אלף רומיאו היישראלי הוקם בשנת 2002 על מנת לשמש בית לכל אוהבי ובעלי מכוניות אלף רומיאו בארץ.

www.iaroc.org.il

20 שנה לאלפא 75

כתב: ערן דאובני

צילם: עידן שם-טוב

ביום שישי ה-10.6.2005 ערך מועדון אלף רומיאו הישראלי את מפגש תחילת הקיע הארצי שלו. כ-80 מכוניות מתוצרת אלף רומיאו התכנסו במרשת המוסך המכובדי של חברות סמל"ת, יובאני פיאט, לנツיה ואלפא רומיאו. כמו בכל מפגשי המועדון, היו שם נציגים של כל דגמי אלף רומיאו הקיימים בארץ מאז שנות ה-60 ועד היום, מכוניות קלאסיות ודגמים חדישים בכפייה אחת. הנושא המרכזי למפגש היה ציון 20 שנה לדגם אלף 75 שהושק בשנת 1985 כירוש לגולילית ולאלפתה, זוכה לשם המציין מלאת 20 שנים לצרoon האיטלקי באותה השנה (שוק האמריקאי שוק הדגם בשם "AMILANO"). משך



כל שנות חי הדוגם יוצר רק מרכב אחד, סלון בעל ארבע דלתות, עם מגוון של ארבעה מנועים בנפח שבין 1,570 סמ"ק (עם 110 כ"ס) ל-2,492 סמ"ק (156 כ"ס) ובנוסף להם גרסת טורבו דיזל (95 סמ"ק ו-95 כ"ס). שבע שנים אחורי השוק, בשנת 1992 פינה הדגם את מקומו לירוש - אלף 155. בתחרות בין חברי המועדון בעלי אלף 75, זכה שאול גאון במקום הראשון בעבר

אלפא רומיאו 75. צילום: ארכיוון פיאט

רוצה להיות כן?



רף 15 ש"ח בחודש ויש לך מנוי למסע עולמי,
הירחון שלוקח אותך לכל מקום בארץ
ובעולם. זה הזמן לצלצל 03-5774432

לשם ולכל מקום בארץ ובעולם
פעם בחודש ניקח אותך לךן,

העשור בעולמה

ישראל אין מפעל גדול לייצור רכב שיש לו השפעה של הרכבה שפועלו כאן לפני כמה עשרות שנים נסגרו כולם. ובכל הקשור לאספנות רכב אנחנו נמצאים כבר כ-20 שנה על המפה. 20 שנה יכולות להיות תקופה קצרה או תקופה ארוכה. בשביל מכונית, 20 שנה היא תקופה נכדיה מאוד. אחרי 20 שנה המכונית מוגדרת באופן رسمي כ"רכב מיושן" ורק אם תצליח לשרוד ולהחזיק מעמד עשר שנים נוספות תזכה להיכל בקטגוריה המכובדת של "רכב אספנות". ואזרע, רכב אספנות זה "מועדון החמש".

בחזרה להתחלה

פני 20 שנה, בשנת 1985 התקבצו בעלייה של מספר "ענתיקות" במלון "השרון" בהרצליה. אף שקדמו לו פה ושם מפגשים של בעלי מכוניות ישנות, המפגש הזה היה כינוס ראשון מסוגו בארץ והוא משמש נקודת ציון היסטורית בכל הקשור לרכב אספנות ומכוניות קלאסיות בישראל. זמן קצר אחרי אותו מפגש, ביוזמת צביקה רכנייך ובחסותו אנ",ג, איגוד נהגי ירושלים, והוקם מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל. צביקה היה היוזר הראשון של המועדון, והוא שנותן לו את השם "מועדון החמש", ולמעשה התוווה את הדרך שבאה כלנו נועדים עד היום.

באחת השבתות האחרונות של האביב התאספו בפרק הלאומי ברמת גן יותר אלף בני אדם, גברים, נשים, זקנים וטף, על מנת לחזור ביוטר מ-1201 הילומים גדולים מאד שניצטו על הדשא הירוק. החגיגה של "מועדון החמש" הייתה לאחד האירועים המוטוריים הגדולים, המרשימים והיפים ביותר שהתקיימו בארץ

מגיוןת מה- של מועדון החמש

כתב: נחום קוזמיאן
צילום: איל פلد

גולת הכותרת

"מועדון החמש" הוא מועדון כל חברי והוא הגוף המציג של קבוצה גדולה של אוחרים החלוקים את אותה האהבה. ליטוב יידי עייני בישראל אף מקרה אחר שבו קבוצת חברי התמודדה מול רשותות המדינה על מנת להסדיר בחוק את "כללי המשחק" של התחריב המשותף שלהם. המועדון ופעיליו התמודדו והצליחו ואין כל ספק כי תקנת רכב האספנות והכללים הנהגים היום בביוטו רכב אספנות, מכוניות ואופנועים, היא גולת הכותרת של פעילות ועד "מועדון החמש" והעומדים בראשו בתחום הפורמלי. עם המכוב היום כולנו יכולים לחירות, אבל לא הכל יודעים כי תקנת רכב מיושן במתכונתה הראשונית הייתה עלולה להשולטן את התחריב שלנו. את ה"קרב" מול התקנה המאיימת ניהל ועד המועדון בראשותו של יוסי בראל ואת תוכאותיו המוצלחות ניתן לראות בכמות ההולכת ונגדה של כל רכב הנושאים בגאווה אתلوحית הרישוי הנכונה.

המועדון שלו כבר בן 20 שנה. האם הוא מיושן? לא ולא. אני בטוח שבעוד 30 שנה, כשנחגג את יובל ה-50 ל-"מועדון החמש", המועדון יהיה גדול יותר וייגד מספר רב יותר של חברים. וגם אם לצד ענטיקות בניות 70, 80 ו-90 שנה יהיו בו כמה לניטיסים ופוקוסים עדין תישמר הרוח הטובה והחברית השוררת במועדון היום.

הARIOUIS הגדולים הראשונים של המועדון התקיימו בחסות החברה הישראלית לאוטומוביילים, אז יבואני "פורד", כאשרנו ענבר, מי שהיה מנכ"ל החברה והיום חבר כבוד של המועדון, משמש השראת לכלם. אמןון יץ את היסודות המקצועיים של ארגון אירוני המועדון. במרוצת השנים התרחבה יריעת המפגשים והARIOUIS של המועדון. באמצעות ראלי יפ'ירושלים וمسעות מוטוריים נוספים לצפון הארץ ולדרום הארץ חבירו המועדון את בשורת האספנות לכל חלקי הארץ וחברים חדשים צטרפו מידי יום.

האהבה המשותפת של חברי המועדון למכוונות ואופנועים "שנים היא הדלק המנייע את המפגשים השובעים". הכל התחל במכיר מיaliano בתל אביב, המשיך ברמת גן ובهرצליה ובשנים האחרונות אוניברסיטת תל אביב היא ה"בית" של המפגשים. นอกจาก על המפגש החברתי ועל ההזמנות להחליף דעתך, לעוז עצות ולהיעזר במידע מקצועי ובניסיון של אחרים, משמשים המפגשים מקום אליו מגאים רבים, גם כאלה חברי מועדון, על מנת לחזות במכוונות. אם תרצה, גם זאת דרך להנחלת האהבה וההערכה לנו שאכלנו אהובים אצל כל הציבור.

"אבטומובייל", בטואן חברי המועדון שנוסף על ידי צביקה רכני ובני הspell, הוא כלי נוסף לחיזוק הקשר עם כל חברי המועדון, ובמרוצת השנים היה לכתב העת המקצועי היחיד בארץ החדש כולל למכוונות ואופנועים קלאסיים, למורשת מוטורית ולרכב אספנות.



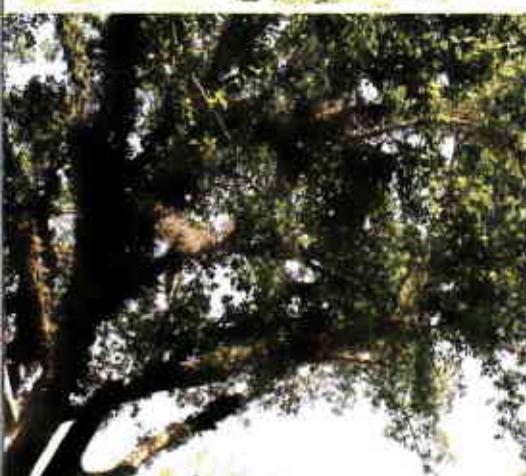
אסטון הייל 3000
שנת 1955 של זוביק גוזמן



שלמי תודה

אדי יכול לטעות את כל המתודים הקיימים שמשאו בעול צב' השם האמוריהן, אבל אדי יכול שלא להזכיר את יואניש'תוין זיל' גראאנ' שע אשכנתה הרבה בשרה ותבר כבוד של המועריהן יאנחוט זיל', איש אונז ווינט שטמפל-לטני כשבה', היה הראשון לאמר חונט' רוכב אשכנתה דארע', עד קמי ימי "מעוזון חמוץ", וזה העמץ' דו ש' תלמידים ר' מאיר'ש' פאנ' עא' והערנו שיימס את המועריהן לשפטוון' האפוק' יואניש'ן לון' דראוט ברכיה' בחרונו ובטענו' ולוחות נבו' עשי' בחול' ממעיליותה המועריהן
זו המזג'ים למזרות להבי' הכתב' ולושבי' מואש' הקודומיט' של המועריהן שהשקייעו לא מעס' מזום' ומטרום' צב' שנות השווין האמוריהן. כבוד וניא' המודעה טר' משה קצ'ב', השע' לעשבר פר' שראל' קיסר' אמרן ענדער' ר' פֿרְנָסְטּוֹן תִּיְשְׁבַּתְּ הַגָּאֵשְׁ לְדָרוֹתֶיהָם: צְדָקָה וְכַדְעָן, טַבְדָּא, שְׂעִירָא,
אדי' כנדי'אל' חמ'י' לוי'. וזהו מזגד'ות לאטמן' אידמא' ש'שיט' מזגד'
גמ'ועון' שיט' אשכנת' שבד' תור' לדעת'ת'ת'ת' המועריהן. וזהו אונחנה
להבי' גוועד' שעד' שעד' עעל אדרון' האידון' לאין 20 ש'ה' לחונדן' ליאו' סט'ן
ו'ליד'ן' ומשה צ'יל' ו'ט'ה'ן' לדב'יה' פְּרָלָן' אדי' גאנען'

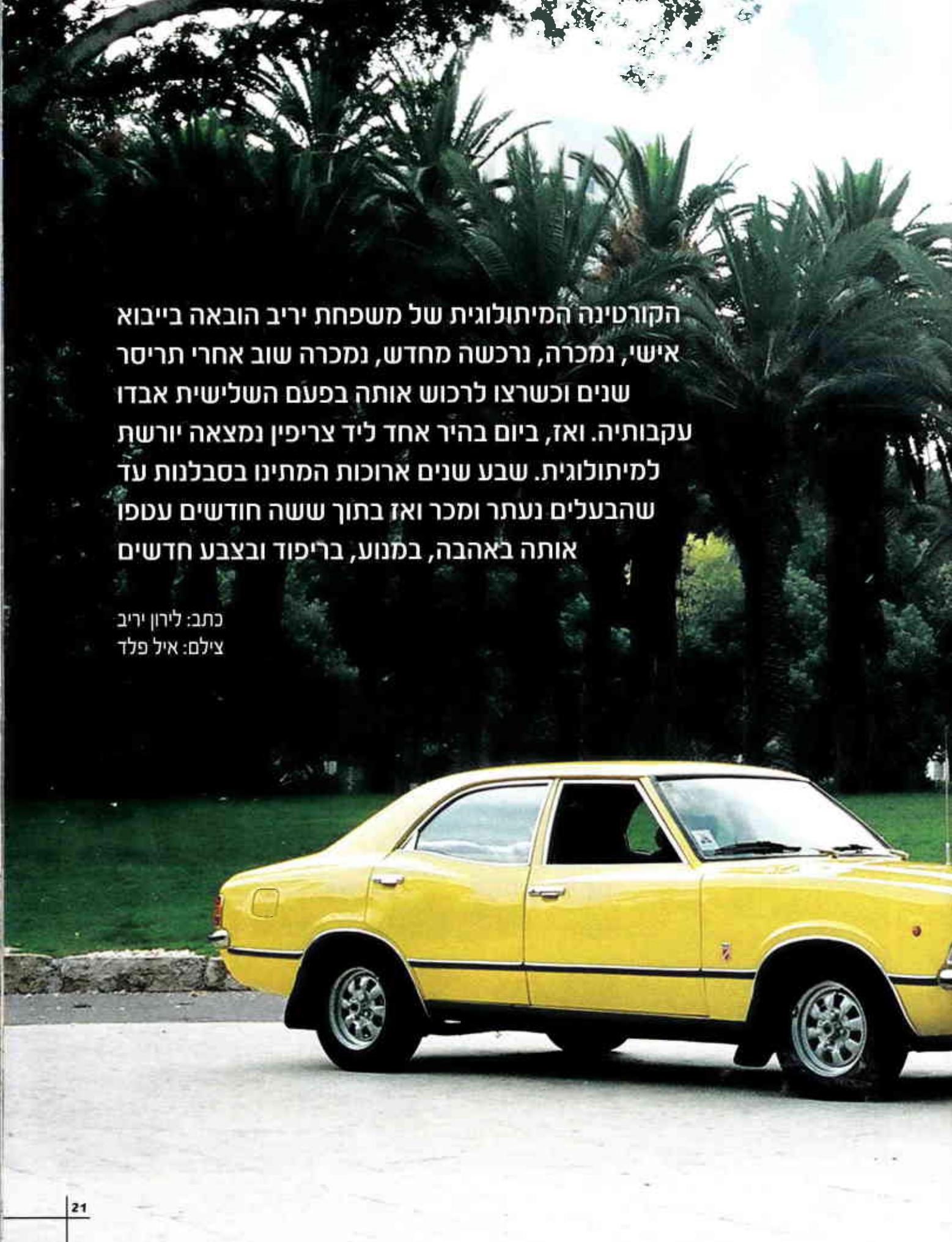




לידם מושב צדוק

יגעת ומצאת קורטינה!





הקורטינה המיתולוגית של משפחת יריב הובאה ביבוא
אישי, נמכרה, נרכשה מחדש, נמכרה שוב אחרי תריסר
שנתיים וכרצו לרכוש אותה בפעם השלישייה אבדו
עקבותיה. אז, ביום בהיר אחד ליד צרייפין נמצאה יורשת
למיתולוגיה. שבע שנים ארוכות המתינו בסבלנות עד
שהבעלי נפטר ומכר אז בתorum שש שנים חדשים עטפו
אותה באהבה, במנוע, בריפוד ובצבע חדש

כתב: לירון יריב

צילום: איל פולד

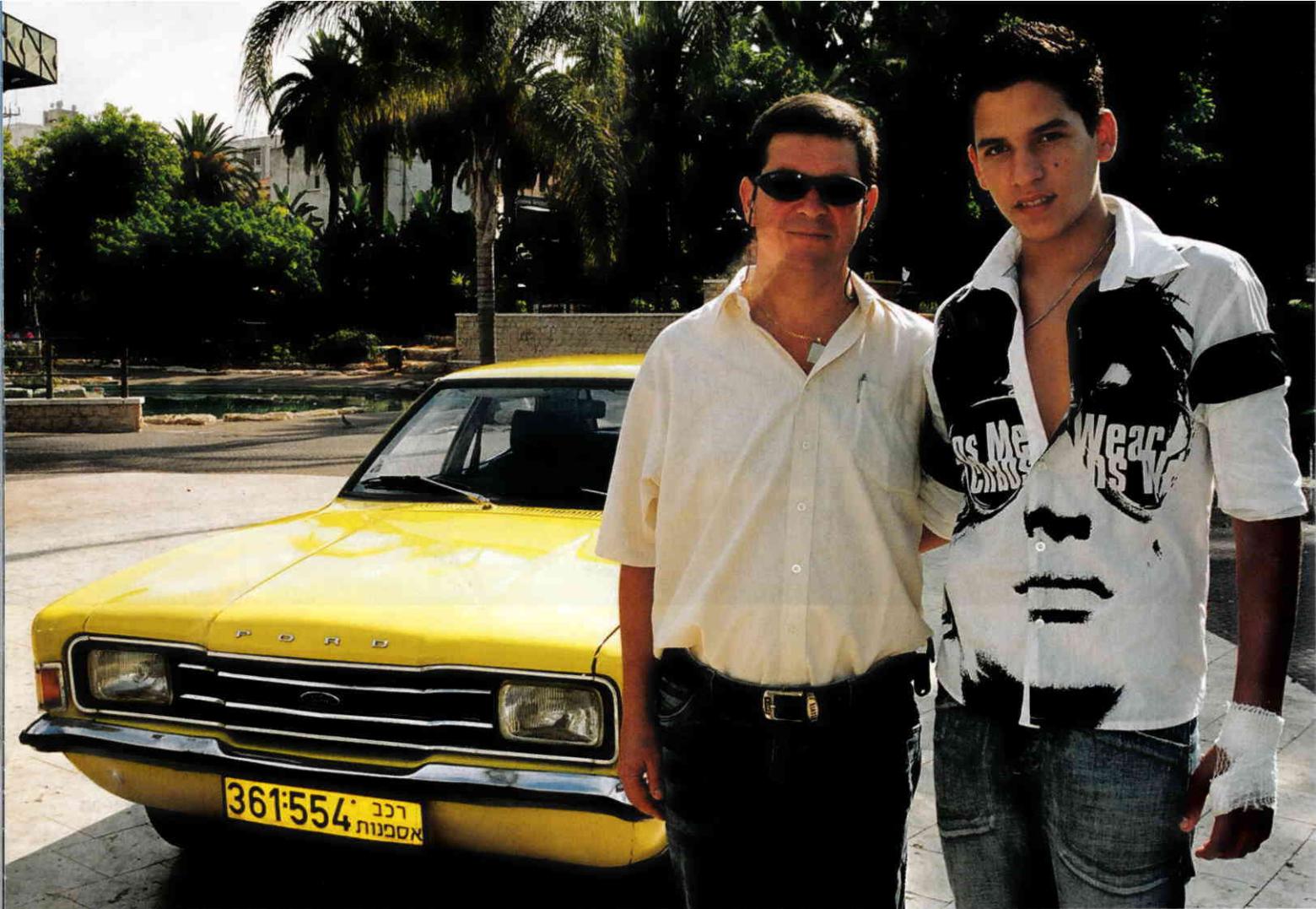
המכוניות שהיו לאביה הקורטינה הייתה אהובה עליו יותר מכלון ולכון לא מפטיע שאהבתו לקורטיניות הchallenge עוד בהיותי ילד. אם להודות על האמת או להורי הייתה קורטינה עוד לפני שהיא להם אוטו. המיתולוגיה המשפחתית ואלבום התמונות מעידים שהו היושעו לחתנותם בפורד קורטינה דור שלישי (MK3) שנת 1971 בצעירונו עם גג סקאי לבן. הקורטינה הזאת הייתה הראשונה בשושלת הקורטיניות של המשפחה.

הקורטינה המיתולוגית

מאז אותה קורטינה, עברו תחת ידיו של אביה קורטיניות רבות, אך אהבו הגודלה ביותר הייתה לדור קורטינה מיוחדת במינה ובלתי נשכח. פורד קורטינה GXL (רמת הגימור הגבוה ביותר), שנת 1973 צהובה עם גיר גיגל שהובאה לארכץ הקודש ביבוא איש. לאחר מספר שנים אביה מכר את הקורטינה הצהובה לטובת קורטינה אחרת, צעירה יותר (MK4), אוטומטית ובמצב כמעט חדש, שהייתה שייכת לבן משפחה. לא חלף זמן רב והתברר שחדשות ואוטומציה אינם תחליף לאהבה ולנטולניה. הגעגועים לדור קורטינה הצהובה והידנית הלבכו וגברו ורגשות חריטה עמוקים על מכירתה לא נתנו לאביה מנוח. יש מקרים שבהם פשוט צריך לcliffe בעקבות הלב ואביה תחליט לחשוף את הקורטינה החיה בניסיון לעלות על עקבותיה. החיפוש הממושך והקדחתני גילה שהמכונית עברה מספר ימים וכשכבר אורתה אצל בעליה אמר לה שהוא לא מעוניין למוכר. השילוב של נחישות ונוכחות שלם מחיר גבוה בהרבה מהמקובל החיזרו את הקורטינה הצהובה הביתה.

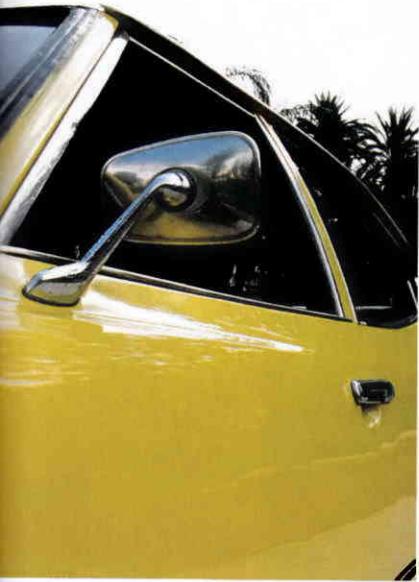
مكان הכל המקורי: פורד קורטינה GXL
שנת 1973, הקורטינה המיתולוגית של גבי יריב





למعلיה: לירון (מימין) וגבי ירב ליד הירשות המשופצת
למטה מימין: תיעוד תהליך השיפוץ מרגע הגעת הקורטינה
על גור ונד הריפוד המקורי שהשתחרר מהחתת כיסויי בד זולמים
בשורה התחתונה: פוחחות, צבע טיזו, צבע ראשוני, צבע שני,
ריפורים חדשים בסגנון הישן (צלילומים: לירון ירב)





וטיפול וידו האורך של מזג אוויר פגעה בה בצורה קשה. הקורטינה עמדה על ארבעה צמיגים נטולי אוור לחלוטין, הצבע הבהיר היה דהוי והחל להתקלף במקומות רבים, כתמי חלודה בלטו לעין, חורים וירקון קרועו את הלב והצזה פניה גילה שאון אפלו פיסת ריפוד שלמה אחת. במיליה אחת: גROUTאה. למרות המראה הקשה לא התיאשנו וידענו שעם הרבה אהבה וסבלנות אפשר היה להשביל לה את כבודה ואת יופייה.

שם שיעקב עבד בשביל רחל שבע שנים ארכות כך ככל הנראה נגור גם לעיננו. במשך שנתיים נספות, תקופה אורך ומורעת עצבים, שמרנו על קשר טלפון עם אמןונו, ובכל שיחה שהייתה שמענו את אותה הבשרה המכובדת ש"בגל סיבות משפחתיות" הוא לא יכול למכוור את הרכב. ככל שהקשר הטלפוני הלך ונעשה טוב יותר כך הרגע מצבה של הקורטינה.

ששה חודשים אוחcis

ואז קרה הבלתי ייאמן. נודע לנו שיש נכונות אצל משפחת רענן למכור את הקורטינה והחליטו שאחרי החיזור המתמיד נעשה את כל המאמצים לרכוש את הרכב. זמן קצר אחר כך העסקה נסגרה, הרשיונות הוזאו ממשרד הרישוי וועשתה העברת בעלות. עשינו את הצעד הראשון במסע הארוך להגמת החלום.

ששה חודשים אוחcis תמיימים חלפו מהיום שבו הקורטינה הגיעו אלינו על הגור

למרות העמדה הנחרצת אבי לא ויתר וביקש ממאנון את מספר הטלפון שלו. הפתק עם מספר הטלפון היה תמיד בארכנו של אבי ומדי פעם, אחת לכמה חודשים, התקשר לאמנון לבדוק אם יש נוכנות למכוור את הקורטינה. פעמים אחדרי פעם נעה בשלילה. הזמן הרוב שלחף והעקבות של שיחות הטלפון הביאו לשיצרת קשר ידידותי בין אמןונו לבן אבי. ואיז, דוקא אמנון התקשר לאבי ומספר לו שלראשונה לא העביר את הקורטינה טסט וה Kapoorיא את הרשיונות במשרד הרישוי, אבל "בגל סיבות משפחתיות" אין באפשרותו למכור את המכונית. האמת היא שאבי שמע שאין באפשרותו עדין למכור את המכונית ושאב מכך עידוד רב.

למרות שידעת שקורטינה לא למכירה לא הצליחו להתגבר על סקרנותי לדעת איך נראה "המצאה הגדולה" שאני שומע אוזותיה כבר שנים ארכות. משיחת טלפון נוספת עם אמנון למדנו שהగברת הנכבה בחונה אחר כבוד בשער תקווה, לא רחוק מראש העין. למרות המרחק ממקום מגוריי ואף שידעת שהמכונית לא למכירה, נסעתתי לדראות את "כללה" מקרוב.

ציפיתי לראות רכב שמור, יפה ומסודר, בדיקת כמו הקורטינה שאבי סיפר לי שראתה כשהגענו גלית יש מהרתק בין הדמיון למציאות גדול. גודל מאוד, אולי אפילו בלתי ניתן לגישו. בחמש השנים שלאפו מאין אבי ראה את הקורטינה ליד צריפין היא חנתה תחת כיפת השמיים ללא כל השגחה



אלוהים, כך אומרים, נמצא בפרטם הקטנים. אחרי שהושלמה הנזות הפקחות והצבע לכל שלביה הגיעה העת להתעסוק עם ההרכבות: ניקליים, בקיליות, גומיות, אבזרים וסמלים. רוב הפוריטים היו בנמצא ומה שהוא חסר הושלים. הכל על מנת שהקורטינה ה策גה מחדש תוכל להתאחד במראה מושלם, ממש כפי שירדה מפס הייצור של המפעל בשנת 1974



ממוקומה. חיזקנו את האום והוספנו אום אבטחה. הידית הושבה למקומה ולמרבה השמחה תפקדה כראוי. הבלמים עברו שיפוץ כללי, מסוק הגה ותפוחי הגה מחודשים הורכבו ולסויום הפרק חזה בוצע כיוון פרונט.

cutת הגעה תורה של מערכת החשמל. כל האורות והפנסים ברכב, מהפנסים הראשיים ועד האור בלוח השעוניים, לא עבדו. עברנו חוטיחוט בקפידה, חיזקנו חיבורים רופפים והחלפנו חוטים בלויים בחדים. האור בלוח השעוניים לא עבד בגל מעגל חשמלי קרווע. בתום חיפושים ובין נמצא מעגל חשמלי זהה והאור בלוח השעוניים חזר לעובדו.

שותפים למסע השיפוץ

ראשון לכל אמן רענן, הבעלים הקודם של הקורטינה, שהיה שותף לתהילן השיפוץ ועזר בחלוקת חילוף שנשארו לו ושהקשר הטוב שנוצר בינו משיך עד היום. לרפד בעיל ידי הזהב, שביקשטו איזונו מפרסמים את שמו, שעשה את עבודתו עם הרבה אהבה. לאחים יעקב וצחיק שוקר ממוסך "המתחרד" בראשן לציוו. לכל אנשי iz.ww.carsforum.co.il שעוזרו וייעצו לאורך כל השיפוץ. תודה אהרונה, גודלה במירוח, לאנשי משפחת "מעוזון החמש" שליוו אותנו לאורך הדרך.

את הצעד הראשון במסע הארוך להגשהת החלום. שהה חדשניים חלפו מחיום שבו הקורטינה הגיעו אלינו על הגדר ועד להשלמת השיפוץ ולהשתקה באירוע המסורי של מועדון החמש. הנה לפניכם "יוםן המסע" לפי סדר כרונולוגי: אחדות עצומות ושכבות רבות של כלוך, אשפה ואבק הצטברו על הקורטינה ובתוכה, ועמלנו שעות ארוכות בעבודות ניקיון מסוימים. אחרי הפינוי ננטנו לניקיון יסודי של המנווע ואז התפנינו לחלק המכאנני: עשינו סיכה, החלפנו פילטר שמן, פירקנו את המאיד לחקלים וטבלנו בחומר ניקוי. החלפנו את הפלטיניות, הפלאים, הקבל, וגם את כל האטמיים, חוטי המצתים והאלטרנטטור. קנינו מחבר חדש, עשינו ציון שסתומים והחלפנו את רצעת התזמון (טיימינג) ורק אז החלינו שהגענו לנסota ולהניע. לאחר מספר ניסיונות הנעה כושלים שפכנו קצר דלק ישירות לתוך המאיד ולשםחטו המנווע התחל לחשיעו אותן. אחרי מספר בקפיירים רועשים המנווע הונע. רק באגדות המנווע יכול היה לעבוד חלק לממרי ומכיון שאנוחנו בעסקי המציגות אי אפשר לומר שלאחר ההנעה הראשונית המנווע עבר בזרה חלקה וайдיאלית, אבל אחרי כיוון הצתה, עם אקדח הצתה, וכיוון מאיד המנווע פעל ונשמע כמו חדש.

ידיית הילוכים לא עבדה כראוי, אום הברוגה היה פתוחה והידית יצאה



מחודש. השטיח הודבק למקומו ואז, כשהרף סיים לחול פלאים, הרכבו המושבים למשילותיהם. מבט אל הדלתות גילה שגמן חן דורשות טיפול מكيف ויסודי שגולל לא מעט זמן. בשלב זהה חזרנו לרף שהתפנה לשחזר את התקירה הפנימית. כשיים את מלאכתו פנים הרכב היה במצב חדש כמו שיצא מן המפעל.

סוף מעשה באהבה תחילה

אלוהים, כך אומרים, נמצא בפרטם הקטנים ולקראת סוף עבודות השיקום והשחזר עדיין היה חסר לנו פריט אחד. הקורטינה המקורית הייתה מעוטרת בפס מגן לאורך הרכב, אבזר שהושקיף לה יופי דב. שוב יצאנו למשען חיפויים שהסתאים בחנות ותיקה ברוחם שלמה בדרכים תל אביב. הפס נקבע והודבק על הרכב. יכול להיות שהיה זה מגע הקסם של פס המגן וסביר יותר להגיד שהוא היה זה פרי עמל ואהבה של הודשים ארוכים אבל בשאר קורטינה הגיעה לטשטט, היא נבדקה בקפידה על ידי מספר בוחנים, עברה בפעם הראשונה, והمدבקה לשנת 2005 הוצמדה לשמשה הקדמית.

עכשיו, משפט המשען הארוך של השיפוץ, אנחנו מרגשים שהגשנו חלום והחזינו את אהבתנו הגדולה הביתה לחיק המשפחה. הקורטינה שלנו הפכה להיות העתק מדויק של אותה קורטינה מיתולוגית של אבי, שבגללה התחליל כל סיפורו השיפוץ הזה...

פורק לחלוtin והתחליל שלב הפחהות, שבידעה שלאחר מעשה, נמשך על פני חדש ימים וכלל: הטליה, ריתון, שיוף והחלקה.

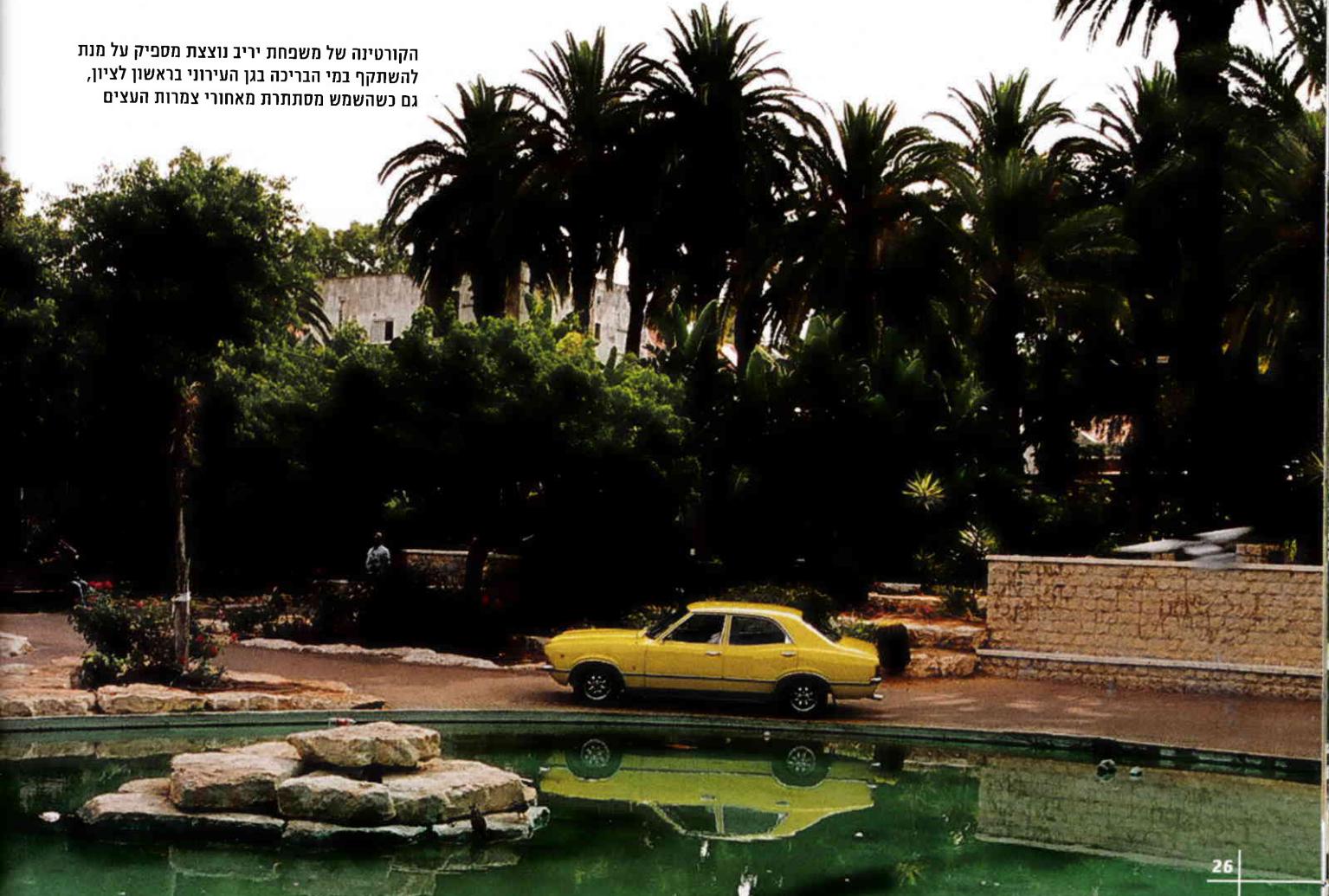
עם סיום "ഫחהות השchorה" זכתה הקורטינה להימרחה ולהיבצע בשכבות צבע לא מעטות וביניהן צבע יסוד וצבע אקרילי. עכשו הגיעו לשלבים החשובים של בחירת הצבע והצבעה עצמה. התברר שלהשיג את הצבע הבהיר המוקורי של הרכב היה ממשימה לא פשוטה ואחרי שבוע של מחקר וחיפוש נדמה היה שהתגברנו עליה. ניסיון הצבעה הראשוני הסתיים באכזבה גדולה. לאחר שנבצע הרכב ויצא מהתנור, התברר שהצבע בהיר וחיוור בהרכבה המוקורי. שוב החול החיפויים בארכיוון הצבעים במטרה לאתר את הצבע המקורי, ולבסוף נמצא נמצאה הנוסחה הגואלת של הגוון המקורי. נאלצנו להחות כשבועיים, עד שהצבע הריאון, הצביע יצא חי.

ובויהק בדיק כפי שיצא משעריו המפעלי בשנת 1974. בגמר הצבעה התחלנו במלאת הרכבת החלקים הדקורטיביים: גומיות חדשות להלונות, פנסים, בקליות, ניקלים, סמלים ועוד. כל צמיגי הרכב והחלפו הרכב עבר איזון גלגולים כללי. כשימיינו עם שיפוץ החלק החיצוני עברנו לחילוק הפנימי של הרכב. לאחר חקר שוק גדול הפקדנו את הקורטינה אצל רפד בעלIDI זהב. בסופו של התהליך התהדרה הקורטינה בריפוד סקאי שחזור בדוגמת קוביות בדיק, אבל בדיק, כמו

פורד קורטינה ברמת גימור AX לפני 30 שנה.

ניצלנו את הזמן שבו היכסאות פורקו ואז טיפנו ברכפה. התחלנו עם ניקיון יסודי, המשכנו בהטלאת כל החורים, זיפתנו ואז צבענו

הקורטינה של משפחת יריב נצצת מספיק על מנת לשתקף במני הגרינה בנע העירוני בראשון לציון, גם כשההמשמש מסתורת מאחווי צמורות העצים





אופנו עם סירה

כתב: צביקה שטטלנדר

מימין: המחבר וחbro מגיעים למפגש מועדון החמש ברמת אביב

למטה: ווילהלם נול ופריץ קרון, אלופי העולם במרוצי אופנוועים
עם סירה בשנת 1954 (צילום: אריאן ב. מיוו)





אופנוו ב-ימי 3/R25 עם סירה (צלום: ארכיוון ב-ימי)

בשנות ה-30, שנות השפל הכלכלי העולמי, חברות רבות פנו לבניית סירות לאופנווים מותך הצורך להפעיל את קווי הייצור ולתת מענה לציבור שchipש דרך ממונעת לנوع מקום למקום. לכן אפשר למצוא סירות מושלמות מתקופה מבית היוצר של חברות תעופה ומפעלי רכב מפורסמים. התרומה העיקרית של יצרנים אלה הייתה ייצוב אווירודינמי ושימוש בחומראים קלים וחזקים.

מכונית מלחמה גרמנית

הפטונציאל המוטורי של אופנווים עם סירה לא נעלם מעיניהם של מפקדי הצבא. במהלך מלחמת העולם הראשונה שימשו אופנווים עם סירה כאמבולנסים שפינו פצועים משדה הקרב. במהלך מלחמת העולם השנייה ניצלו הגרמנים את יכולת עבירות השטח המעליה של האופנוו עם הסירה באופן מסיבי ובכל החזיותו. הנעת הגלגל, הסירה והתוספה של הילוך אחריו הפכו אותם למכונות מלחמה שכבשו את אירופה ואת צפון אפריקה. הגרמנים השתמשו באופנווים ובאופנווים עם סירה לתפקידו מנהלה, סיור ואך ללחימה. כל חברות הרכב הגרמניות שבנו אופנווים – ניסיאו, דיקיוו, ב-ימי וזונדאפ (Zundapp) – גויסו על ידי השלטונות הנאצי ונקבעו להן מכוסות יצור של אופנווים ואופנווים עם סירה. לכל חטיבת שריוו גרמנית הייתה יחידת "חיל גלים" שנעה על אופנווים. שליש פלוגות של אופנווים, בתוספה פלוגת מפקדה, יצרו גדור אופנווים שהיו בו לא מעט אופנווים, ביסוסים במסכים שנמצאו במהלך המלחמה ולאחריה, לומדים שחטיבת רגלים של צבא גרמניה הייתה מתופלת ב-452 אופנווים, רבים מהם אופנווים עם סירה.

המאה שעברה, פחות או יותר בתקופה שבה החל העולם להתרגל להימצאותם של מכוניות ואופנווים בdroits, נולד עוד כלי מוטורי, מן יצור כלאיים, שלכלורה נדמה שהוא משולל כל הגיוו. האופנוו עם סירה. באנגליה נשמע אחרת: Sidecar ולי akademie לשון עברית ומשרד הרישוי זה נשמע מופרך כמעט לחוטין: צינת צד.

למעשה, כשחוושבים על כך, ההסבר להולדו של האופנוו עם סירה פשוט והגיוני. באותו ימים היו המכוניות רחוק מהישג ידם של רבים. היו מעט מאוד מכוניות מחד גיסא ומהירן היה יקר מאד מאידך גיסא. מי שבכל זאת חוויה מוטורית משפחתיית, או שהיה זוקק לכלי רכב שיוכל להוביל בו מטען לא גדול, יכול היה להוציא גלגל שלישי וסירה לאופנוו ולנוע בdroits.

רים ראשוניים

ה策ה לספרי ההיסטוריה מלמדת שהפטנט הראשון לאופנוו עם סירה נרשם באנגליה בשנת 1903. מי שרשם את הפטנט הסתפק ברישומו ומכוון שלא דף אחריו כל יצרן שהפר את זכויותיו, והוא לא מעט כאלה, הוא לא התשרג גם נותר אלמוני לחוטין. חלק מהטיסיות הראשונות נראו כאן היו כורסאות מהודרות, ואחרות היו עשויות ממקלעת קש או מעץ. הסירות נבנו באופן המסורתית שבו הרכבו הכרחות: מסגורות עץ המשמשות שלד ולוחות מתכת או עץ כפנות ורصفה. פריטים ראשונים אלה נדרירים וمبוקשים מאוד על ידי אספניים. הדור הבא של סירות כבר היה מעוצב בקווים הקלאסיים שכמעט ולא השתנו עד היום.

מסע שורשים עם אופנו

abyner sh

לאזמן סרקתי כמה תמונות משפחתי ישנות, ובהן התמונה הזאת. הסיפור המשפחתי שמאחוריה, בקיצור נ簡單: שבא שלי האב אופנו. היו לו כמה מהם, אבל סיפורים שמענו רק על אחד, אופנו בריטי מודג' BSA. בספטמבר 1939 החליט סבי האקזוטרי, בניגוד לעוצות השkolות של בני משפחה וחברים, לעלות עם אשתו ובנותיו לאופנו עטס-סירה שלו ולנסוע מזרחה, ליוון רוסיה (הטיון שלו, פחות או יותר, היה זהה: הקומוניסטים רוצחים שאנושים יעבדו, אבל אין לו מושג מה רוצחים הגרמנים, והוא לא רוצה לחכות עד שזה יתרור). הצבא הפולני החירם אז מכניות ודלק לטובת המאמץ המלחמתי, אבל לא אופנוים, וה-BSA נסע, אוגרות האגדות, על כל דלק: בונזין, נפט, וודקה. המשפחה, ככלומר שבא וסתה שליל ושתי הבנות, אכן חזו את הגבול ועברו את שנות המלחמה ברוסיה. כתוצאה מההסיף, אני יכול לומר מדי פרטיהם על הסיף, אם לא עטם לפרסום את התמונה הזאת כאן.

סיפורו חביב, אבל אין לי פרטיהם רבים שיעשרו אותך, וכבר אין כל כך את מי לשאול. חיפש בראשת סייע לי בדבר אחד, ליזהות את המקומם המדזוק שבוצולמה התמונה: הגשר על הנהר וסלה בקרקוב. בנוסח לך, שהחתי את התמונה לאטר של חובי אופנוים, אופנוUi BSA ליתר דיוק, כדי לברר פרטים על האופנו. אני חייב להגיד, במאמר מסגר, שהחתי בשל סבי לא עבר אליו בירושה ואינו לי שום עניין מיוחד באופנוים. אבל בעל האתר האוסטרלי העניין מאד. ראשית, הוא קבוע בעזרת חבר מומחה שהאופנו בצלום נראה איננו ה-BSA המפורסם. קשה ליזהות בודאות, בכלל זוויות הצילום, אבל לדמה להם שזה דוקא 'רויאל אנפילד', אם זה מעוניין מישו. סוף סוף את האופנו.

abyner sh, סופר צעיר, נולד בקריותים, חי ועובד בחיפה, נשוי לאורלי ואב לאיילת והילה.

לפרטים נוספים וליצירת קשר:
www.notes.co.il/avner/about.asp



איש שירות דרכים של חברת "דלק" ו"מ.מ.ס." מתחילה שנות ה-50
(צילום: אריכון דלק)

גם הצבא הבריטי עשה שימוש באופנוים עם סירה. השימושים המנהליים היו תקינים אולם הניסיון להתקין מקלע כבד על סירה רתומה לאופנו נודען ביג'פור 634 סמ"ק נשל בגל משקלו הכבד של המקלע שגרם לרעדות עזות והביא להתרוקות החיבורים.

שנות השיא

השנים שאחרי מלחמת העולם השנייה הן שנות השיא של האופנוים עם סירה. באנגליה של מהשנים שלפני המלחמה ובגלל ביקוש מתעורר לכלי רכב ממונע, זול ויעיל שיתאים למשפחה קטנה. בשוק הבריטי שלטה אז החברה האנגלית Watsonian עם שירות המותאמות לשנים ואפללו לשולשה נסעים. בגרמניה באותה שנה היה נפוץ דגם Steib הנדריך והמובוקש מאוד היום אצל האספנים, וגם חברת בימיו המשיכה לייצר אופנוים עם סירה לשוק האזרחי. בנוסף, היו בסיס ל תעשייה גדולה של מפעלים לייצור אופנוים עם סירה שפועלים עד היום ברוסיה (Ural ו-Izhmash), באוקראינה (Dnepr) ובסין (Chang Jiang). כל המפעלים האלה החלו ביצור רפליקות של ה-BSA עם סירה ובמרווחת שנים הרחיבו וייזונו את סל המוצרים שלהם מציעים. עד היום באזוריים כפריים נוחחים באוקראינה, ובמדינות אחרות שהיו בעבר חלק מברית המועצות, האופנו עם סירה הוא כמעט רכב שכיח.

בשנות ה-50, עת האופנו עם סירה נפוץ ופולאני, החל להפתח ענף ספורט מוטורי של מהרויות אופנוים עם סירה. זה התחיל עם אופנוים עם סירה גיגים ועד מהרה הפתחה לענף מקצועני שדרש סירות ומכבכים מותאמים במיוחד. קבוצת בימיו מחזיקה באחד השיאים המהדיימים בהיסטוריה העולמית של ספורט מוטורי, וחבריה ניצחו 20 שנה ברציפות באליפויות העולם במרוצי אופנוים עם סירה.

התחלת חדמה

בשלהי שנות ה-50 ובתחילת שנות ה-60, עת השלים העולם את יציאתו מהשנים הקשות שאחרי מלחמת העולם השנייה, הוציאו שקיי אירופה בדגמים רבים של מכוניות משפחתיות קטנות וזולות. מעמדו של האופנו עם סירה נדחק וקרנו ידה. אצל קהילה קטנה של אספנים ומשוגעים לנושא לא השתנה דבר. מפגשים רבים משתתפים של בעלי אופנוים עם סירה היסטוריים ממשיכים להתקיים, ואופנוים עם סירה ממשיכים לככבר על מסלולי המרוצים. בשנים האחרונות יש רנסנס מסויים ואופנוים בעלי שלושה גלגלים, עם שירות חדשניות, יקרים ומעוצבים עד לזרא, בעיקר בשוק האמריקני ומוצצתת הארי דיוידסון, נעשים אופנתים מאוד.





ויליס ג'יפ MB שנות 1942 של אילן יוחנן.
מושלם זאת מילה קטנה בשביון

הג'יפ, הbij' וזהס'יקס

בעמודים הבאים אנו סוקרים ארבעה כלי רכב שנולדו או עשו, פשוטו כמשמעו, היסטוריה. איל פلد מספר על הג'יפ שנולד כמעט יש מאין ושינה את פני המערכת. בני הსפל סוקר את קורותיו של של הביפ, המוכר יותר בשמות נ"ג או קומנדקר, שהוא פורץ דרך תרתי משמע. אורן קיפניס מרחיק לרוסיה ולצՐפת ומספר על שורשו של הזחל למחזה, שכח חיל בצה"ל מכיד בשם זחל"מ ודב קרדו, איש המשאיות, מביא מטען כבד של ידע על אודוטה ה"סיקס", המשאית הצבאית המיתולוגית.

בני הspl יזם פרויקט מיוחד של "האבטומוביל" לציוון 60 שנה לטום מלחמת העולם השנייה. המלחמה הגדרלה היא שייכת להיסטוריה ורבים מכלי הרכב שהולידה נמצאים היום בעולותם של אספנים בכל רחבי העולם. מבחט לאחור אפשר לראות את התרומה העיקרית של תעשיית הרכב הצבאית של אותן הימים: פשוטות וסטנדרטיזציה. תאי נהג אחידים, מנועים זהים, מכלולים שייצאו מאותו פס והתפזרו לכל עבר. כל רכב שנucedו לשאת לוחמים, אספקה ונשק ונושאים היום מטען רב ערך של מורשת מפוארת.





היז הוג'יפ, היז הוג'יפ

אי שם בשליה שנות 1939 ובראשית 1940, כשהבאירופאים כבשו רוחות מלחמה, התעורר בצבא האמריקני צורך לרכב קל, 4X4, שיתאים למגוון רחב של שימושים והעיקרי שביניהם רכב סיור. באמריקה, כמו בארצות הברית, עובדים באופן מסודר והצבא האמריקני שולח ביולי 1940 את מפרט המכרז ל-135 חבורות אמריקניות שעוסקות בייצור והרכבה של כלי רכב.

המכרז

מפורט המכרז היה תובעני והכיל דרישות מדויקות בכל מה שקשרו למדידות, תוכנות, אביזרים, פנסים (מוואפים), שמשה קדמית מתתקפת, יכולות נשיאה (מקלע במשקל עד 300 ק"ג), עיבירות, מנוע, מהירות (יכולת נסעה ב מהירות שבין חמישה ל-80 קמ"ש) תמסורת והילוכים. אבלណה שהמגבלה הקשה ביותר הייתה שהקל משקל מקסימלי של לא יותר מ-600 ק"ג.

רק שלוש חברות נענו למכרז. הראשונה הייתה חברת בנטלי שzechiga בתוקן חולדים אב טיפוס בשם "בליץ באגי". 20 ימים אחר כך, ואחרי בדיקת ראשונית, הצבא הזמין מבנטם 57 יחידות לתקינה ובדיקות יסודיות יותר. ראשונית, הבחן המבחן הראשונה בבליץ באגי עשה קולונל מוכשר, שלימים את נסיעת המבחן העונה לשם "קווואז" והציגו לחברה השניה, חברת וויליס היה גנרל מוערך, העונה לשם איזינהוור. החברה השניה, חברת אוברלנד, פיתחה אב טיפוס בשם "קווואז" והציגו אותה לרשות הצבא בראשית חודש נובמבר 1940. עשרה ימים אחר כך הוזג ה"פיגמי", הדגם שפותח בחברת פורד.

ג'יפ הוא מונח שכמעט הכל משתמש בו על מנת לציין רכב שטח 4X4. אפשר לומר שבשביל לא מעט אנשים, לא משנה מי היצרו ומה שם הדגם, לכלי הרכב שנע בשטח בקלילות ומקפץ על ההרים קוראים ג'יפ. אבל כל מי שמקפיד לדיקק קצת יותר יודע שג'יפ אמיתי יש רק אחד והוא נולד מעבר לאוקיינוס לפני קצת יותר מ-60 שנה כתוב וצלם: איל פلد



הכתבה מלוה באירועים מעשה ידיו של אוליבר מיסינג (Oliver Missing) מגמניה. אוליבר מתמחה באירועים של כלי רכב צבאיים של בניית הגדרה שהועברו בדרך היבשה לברית המועצות בתקופת מלחמת העולם השנייה, והוא מציג לרירה מרשימה שלהם באתר האינטרנט שלו בכתובת: www.o5m6.de/main.html

המסורת של הצבא האמריקני, מצינית את היות כל הרכב דגם צבאי הגדולה (במאות אלפיים) לחברת וויליס, אחרי שהצבא ביקש מספר שינויים בעיצוב החזית ועוד כמה שינויים והתקומות במכלולים אחרים, החלו בייצור הדור השני שייקרא בשם MB, השם שהופיע למורסם בעולם כולו.

בשלב זה החל להופיע בפעם הראשונה השם ג'יפ. להיסטוריה של תעשיית הרכב האמריקנית, כמו גם למקורות הצבא האמריקני, אין גרסה מוסמכת ומוסכמת על מקור השם. קצת מזמן, אבל זה החומר ממנו נוצרו אגדות והג'יפ MB היה לאגדה לכל דבר ועניין. אחת הסברות המקובלות היא שהשם ג'יפ נוצר מתנאי המרכז הראשוני שדברו על רכב רב-שימושי ובאנגלית General Purpose. כמנג'ר ראשי התיבות הונוג בכל צבאות העולם קוצר השם הארוך ל-GP ומכאן הדרך הפונטי לג'יפ קצורה תמיד. סברה אחרת מייחסת את מקור השם לדמות אהובה מסדרת הקומיקטורות המצוירות (לימים סרטים מצוירים) של "פופאי המלח". השם של אחת הדמויות היה יוג'ין ג'יפ וכוכנותה העיקרית היו יכולת לנצח יש מאין בכל מקום ולהתגבר על כל מכשול. הדמיון בתוכנות, כך או אחרת, הדבק את השם ג'יפ לכלי הרכב החדש.

כך או כך, בין השנים 1941-1945 נבנו בויליס 368,714 ג'יפים MB. על מנת לעמוד בקצב הייצור הגדולות בלוח הזמנים הקצר הפכה חברת פורד,

לקוואד ולוויליס היה עודף משקל של כ-110 ק"ג. המחשבה הראשונה הייתה להחליף את המנוウ החזק והכבד שפותח בחברת למנוע שייריש מחברה אחרת ויהיה קל יותר. דלמר רוס, המהנדס של וויליס והאיש שפיתח את המנוウ של הקוואד, חשב שאסור לוותר על המנווע החזק וחיפש להקל על משקל הרכב בכלל דרך אחרת. הקוואד פורק לגורמים ובכל מקום שבו אפשר היה להפחית קצת משקל, עשו זאת. בסופו של דבר הוחלט לצבעו את הקוואד ורק בשכבה אחת של צבע, לחסוך עוד משקל, והאב טיפוס עמד לבדוק בדרישות המכון.

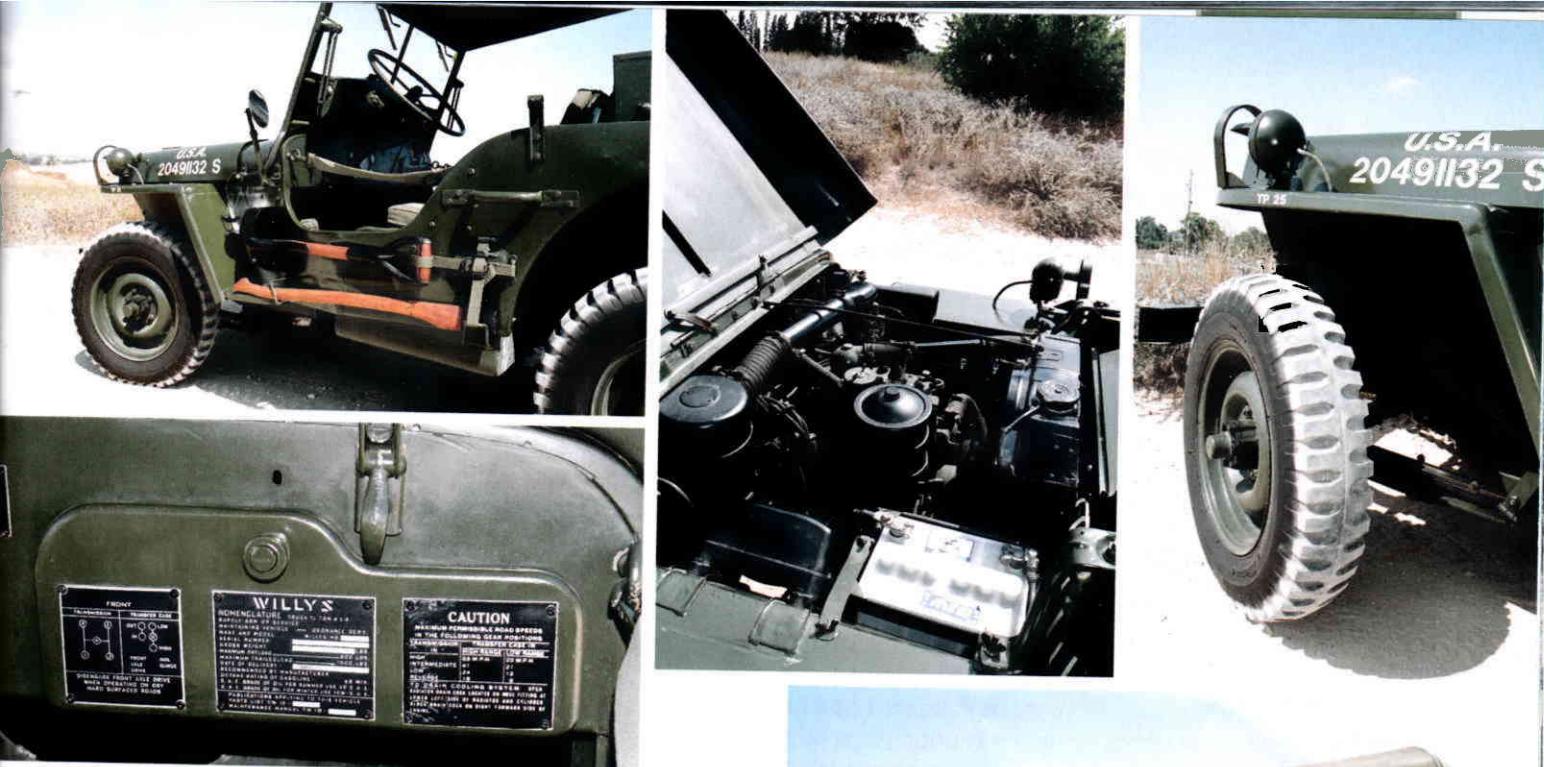
הרכב האmericani החמין מכל אחת משלוש החברות 1,500 יחידות וקבע את חדש יוני 1941 כמועד האספקה. בשלב זה כבר הבינו ש蔑בגלה המשקל בתנאי המרכז הראשוניים הייתה לא מציאותית ומהסקל המקסימלי לכל הרכב נקבע ל-980 ק"ג. בקייזר 1941 נבדק המسلح הראשון של כלי רכב משולש החברות הציגו לטובת הקוואד של חברות וויליס בזכות המנווע החזק והמחיר הזול. ההחלטה של רוס להעתיק לשאריר את המנווע החזק והכבד יותר התבקרה כמצחלה.

הג'יפ

חברת וויליס בנתה בסוף שנת 1940 ובמחצית הראשונה של שנת 1941 1,800 יחידות על כלי הרכב שזכה להיקרא MA, כמעט

עיצוב הגריל בחזית, ותשעת הטורים המאפיינים את דגם ה-MA, הוא תורמתה של חברת פורד לג'יפ של וויליס





למעלה ובכיוון השעון: הג'יפ שוחרר עד לאחונת לוחיות הזיהוי, הדרוכה והמדבקות שהיו בו במקור גוזן ואט חפירה המכונים Pioneer Tools היו ציוד סטנדרטי מנוע וויליס Go Devil, ארבע בוכנות, 60 כ"ס ב-4,000 סל"ד צמיגי אליאנס היוו למקורו. החישוק מתפרק כך שניתן להסיר את הצמיג ולנסוע עם על פסי רכבת צמיג אלין יושב בג'יפ ונוהנה מכל געג, ויש מהה ליהנות

העולם ובמספרים גדלים והולכים במהלך מלחמת העצמות ולאחריה. או הוקמה ייחידת "שועלית משמשון", סיירת הג'יפים הראשונה של צה"ל וג'יפ היה לנכוב הראשי בלחפות שני שירותים פופולריים באוטון שנים (ראוי מסגרת). הג'יפ, לדורתו ולצאתיו, שרת בנאמנות בכל מלחמות ישראל, ולצד היינו כל רכב צבאי בעל חשיבות טקטית לא מבוטלת, היה גם לסמול מעמד לא מבוטל בקרב קציני הצבא.

מאוט אלי פ' חילילים אמריקניים חזרו הביתה בשנת 1945 כשחם מאוחבים עד מעלה האוזניים בג'יפ. הביקוש לכלי הרכבת הקטן והזריז, הספרטני והיעיל והאהוב כל כך הביאו את חברות וויליס לעשות מעשה. לאב טיפוס האזרחי קרואו CJ. האותיות הן ראשית התבאות של CJ civilian Jeep, ג'יפ אזרחי, ומהספר מציין את הדורו. באוגוסט 1945 כבר הוצע לשוק האמריקני דגם CJ שמחירו היה אז 1,090 דולר. דגמי הג'יפ האזרחי, ה-CJ לדורותיהם, שהתחבשו בראשית הדרך כמעט לגמרי על דגם MB, נבנו בארץות הברית עד שנת 1986 ובמפעלים ברחבי העולם, לרבות בישראל, אף מאוחר יותר.

בחברות וויליס היה ככל שנראה מי שראה את הנולד וביצע שיוקי חכם ומתחכם הם רשמו את השם "ג'יפ" כסימן מסחרי שלהם. מאז אותו רישום היסטוורי השם ג'יפ התגלל כרכושם יקר הערך של החברות וויליס אוברלנד, קיזיר, אמריקן מוטורס והיום הוא שיך לחברת קרייזלר. המותג ג'יפ חי ונוסע גם היום. חוות מהשם, אין ככל הנראה שום דבר משותף בין הג'יפים המודרניים והמפנקים של היום ליג'יפים המיתולוגיים של פעם. אבל ג'יפ, הוא לעולם ג'יפ.



שחוגם שהציעה לא נבחר, קיבלן מבחן מבחן ובמפעליה בנו 277,896 ג'יפים נוספים על פי המפרט של וויליס שזכו לשם הרשמי GPW. בסה"כ נבנו בתוך ארבע שנים 646,610 ג'יפים MB והם נטלו חלק בכל יירות הקרב של מלחמת העולם השנייה. האמיןו או לא, אבל אחד הג'יפים ששרות בחיל הנחתים ונטול חלק בקרבות הקשים באיזור אנדאנאל בשנת 1942, "נפצע" פעמיים וזכה לעיטור הגבורה "לב סגול". הג'יפ הספציפי הזה, דרך אגב, מוצג במוזיאון חיל הנחתים בוירג'יניה.

הג'יפ הצבאי MB היה לניבור אמריקני אהוב ונערץ. בכל זירה, לפי ההיסטוריה הצבאית של המלחמה הגדולה ההייא, ברגע שהופיע הג'יפ התהפכו פני הדברים והדורך לניצחון בנות הברית הייתה קלה ומהירה יותר. בסיום המלחמה הג'יפ הוגדר על ידי מפקדי הצבא ונשייא ארצות הברית כ-MVP, השחקן הטוב ביותר, מכל הכלים הצבאים שנטלו חלק בקרבות.

יצאים לאזרחות

בתום מלחמת העולם השנייה היו מאות אלפי ג'יפים אמריקניים בכל ישות תבל. חלקם נשר לשרות בצבאות בנות הברית ואחרים מצאו את דרכם לכוחות המשטרה והצבא של הארצות שהו זירות המלחמה. בישראל, שבה היו כלי רכב צבאים בריטיים, הגיע הג'יפ רק בתום מלחמת

שועל שמשון

מתוך השיר "שועל שמשון" שכתב אורי אבנרי:

ארבעה, ארבעה על הג'יפ הדור
ובוקע השיר מם הלב,
והשביל בדרכם מרתק ומצמר,
זה השביל המוביל אל האויב

שועליו של שמשון
שוב פשטו במרחב
ונושאים השלהבת בליל,
מעזה ועד גת
שוב נטוש זה הקרב,
לחירות ישראל



מלמגעה למטה:

ג'יפ סיור של "שועל שמשון", 1948
שדרות ג'יפים בכינסה לפלוג'ה, 1949 (צילם: זולטן קלוגר)
ג'יפ סיור של "שועל שמשון", 1948 (צילם: זולטן קלוגר)
ג'יפ בסיני במהלך ששת הימים, 1967 (צילם: דוד רובינגר)
(כל הצילומים מארכין לע"מ, ארכיון הצילומים הלאומי)

היא הג'יפ, היא הג'יפ

מתוך השיר "היא הג'יפ, היא הג'יפ" שכתב חיים חפר:

היא הג'יפ, היא הג'יפ
ازיה לילה מסביב
שמענו נא, אוציאו
מה יש, רינה?
קח קצת שמאליה,
קח ימינה
כל אחד הלא יגיד,
העיקיר בג'יפ זה ספיד
חיש כrhoח נבערו –
ברקס! עצורי עצורי!





צ'יזו נובר לנ"ג

בני הספל מספר על כלי הרכב הצבאי שיוצר רק על ידי דודג' זוכה לשכל שמות וכינויים - נושא נשק, קומנדקר וביפ - וסביר למה לדעתו לאח הגדול של הג'יפ, שהוא גם האח הקטן של המשאית, הייתה תרומה גדולה לצבאות הברית במלחמת העולם השנייה

כתב: בני הספל

מה עוד. כלי רכב שתכנונו הבסיסי, עבירות ויבילות, אפילו על גבי מטוסים, תהיינה דומות לתכונותיו של הג'יפ. חברת דודג'-פראגו קיבלה על עצמה להפיק מהטנדרים שלה את המטיב. תחילתה היא הציעה שני גדלים: טון ושלושת רביעי טון המבוססים על המרכב האזרחי חוריימי. הדגם הזה נושא אף נקלט לשימוש, אולם בשנת 1942 נדרשה החברה להתאים את המרכב לתוצרה הטנדרית של כל הרכבים האמריקניים והנ"ג קיבל צורה כאילו היה האח הקטן של משאית ה-4X6.

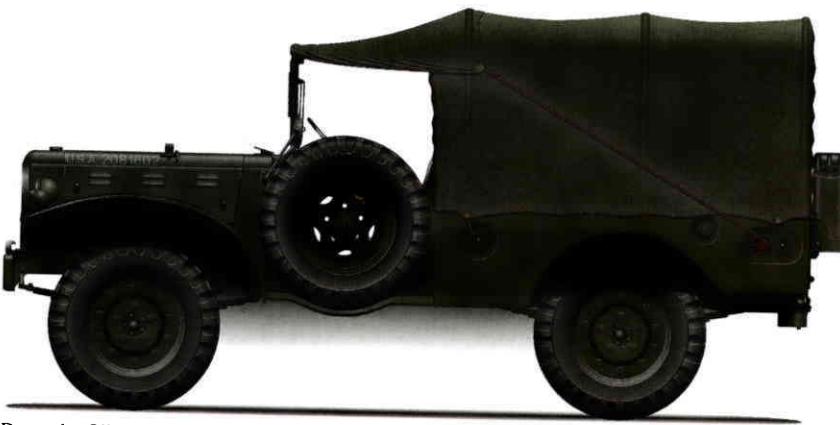
החיל האמיץ ביפ

הרכב הקשוח והקל לתפעול הזה נחל הצלחה מיידית והוכיח את עצמו בשדה הקרב. הוא שרת בכל זירות הלחימה ובכל תנאים האקלים. געינו הגודלים היו לפישיה לנורמנדי. שם, בחול הטובעני ובתנאים הקשים של הנחיתה עצמה, הוכיחה הנ"ג את עצמו כרכב עברי ושימושו יותר מהג'יפ. השלדה הקשוחה של הנ"ג אפשרה לבנות עדשות שתי דגמים. שני הנפוצים היו WC51 ו-WC52WC51 ו-WC52 כשההבדל היחיד ביןיהם הייתה הימצאותה של כנתה בחזית דגם WC51. שני דמיים אלה נבנו כרביעי מיליון יחידות. דגם נוסף, הנקרא ה-4X4, שיכל לשמש חוואים, ממחשי נפט וצבאות. בשנת 1941 רכב קשוח, דגם WC51, נושא כמו ה-4X4, נושא נשק, בנרבע טון, הוא רק רכב סיור קל. נדרש כדי הבינו האמריקנים שהג'יפ, בן רביעי טון, הוא רכב סיור קל. נדרש כדי שלשלתו תהיה בסיס לנשיאת נשק, חילים, פצועים, מתקני כיבוי ומיפוי

לו "קומנדקר", קראו לו נ"ג (נושא נשק שזה בעוצם תרגום מדויק של השם האמתי Weapon Carrier). כרגיל בצבא האמריקני של מלוחמת העולמים השנייה היו גם שמות צבאים WC51 ו-WC52. הג'יפ היה מפוזרים יותר, ואולי אפילו סקסי יותר, אבל לעניות דעתך, הנ"ג תרם תרומה גדולה יותר לצבאות הברית במהלך מלחמת העולם השנייה. נ"ג מזל ומצור זמין גרמו לכך שהנ"ג הוא דודג' בלבד. כאן אין וכיום על האבהתה, כמו אצל הג'יפ. בניגוד לכליה רכב או כל נשק אחרים, הנ"ג לא הייתה אישיות אבל היה לו כינוי. קראו לו ביפ (Beep).

איך ביפ נולד

בשנת 1939 פיתחה דודג' קו חדש של טנדרים עם מראה זריימי ו"עתידי". אלו היו טנדרים של חצי טון, שלושת רביעי טון, טון שלם ומשאיות של עד שלושה טונות. הטנדרים והמשאיות מהטיפוס הזה יוצרו עד שנת 1947. כל הרכב האלה היו הבסיס לנ"ג. בסוף שנות ה-30 החלו לפתח בחברת פרגו, חברת בת של קרייזלר שהתמחתה בעיקר במשאיות ובטנדרים, כל רכב קשוח, 4X4, שיוכל לשמש חוואים, ממחשי נפט וצבאות. בשנת 1941 רכב קשוח, דגם WC51, נושא נשק, בנרבע טון, הוא רק רכב סיור קל. נדרש כדי שלשלתו תהיה בסיס לנשיאת נשק, חילים, פצועים, מתקני כיבוי ומיפוי



Drawn by Oliver Missing





ג' נובאדי עמרוי ליד אילת, 1953
(ארכון לעמ', צילם: בריך כהן)



למעלה ולמטה: נ"ו בסייר בסיני בדרך לאום בוגמה ובצומת דרכים, 1972
(ארכיון לע"מ, צילם: משה מילנר)



רב שימושי והמשיך את חיו כטנדר 4X4 קשוח. דודג' החלה לייצר גרסה אזרחית, Power Wagon, שהייתה תנדר, או מסחרית סגורה, במשקל של שלושת ובעיט טון. הרכב הזה יוצר עד סוף השבעים ואפילו מואחר הרבה יותר. אחד היצאים שלהם הוא ה"אביר" שלנו. בצבאות העולם, וגם בצה"ל, פינה הנ"ג את מקומו ל"האמר" שהוא, כאמור, ככל, רכב אחר לגמרי.



הקומנדקר, מכונית הפיקוד אם לתרגם את השם מאנגלית, היה לשימוש קטן בקרים. המפורסם שבhem היה הגנרט פאטון שנרג להסתובב בקומנדקר שלו שהיה מעוטר בסנס כוכבי הGENER. הדגם היפה ביותר, אם בכלל אפשר להזכיר שרטתו בצה"ל לא נותר שוריד. הדגם היפה ביותר, אם בכלל אפשר להזכיר את המילה יפה לנ"ג, היה לדעתו הנ"ג AX6 שיכול לשאת על גבו טון וחצי לעומת מטען במשקל ממחצית הטון ששנא הנ"ג הרגיל, כ-43 אלף ייחיות נבנו ומהן היה לו יצוג מכובד בצה"ל אף שתפקידו האחרון, לא עליינו, היה נשיאת ארוןות החללים בהלוויות צבאיות. גם דגם זה הוא פריט אספנות של ממש ולמרבה הצער לא שרד בארץ. גנים מיעוד נוסף היה ה- Carryall שהוא בעצם הכלאה של סטיישן ונ"ג. נבנו ממנה רק כ-8,000 יחידות. ראוי להזכיר גם את הנ"ג-אמבולנס שליווה את צבאות הברית בכל החזיותות וגם אותן בצה"ל.

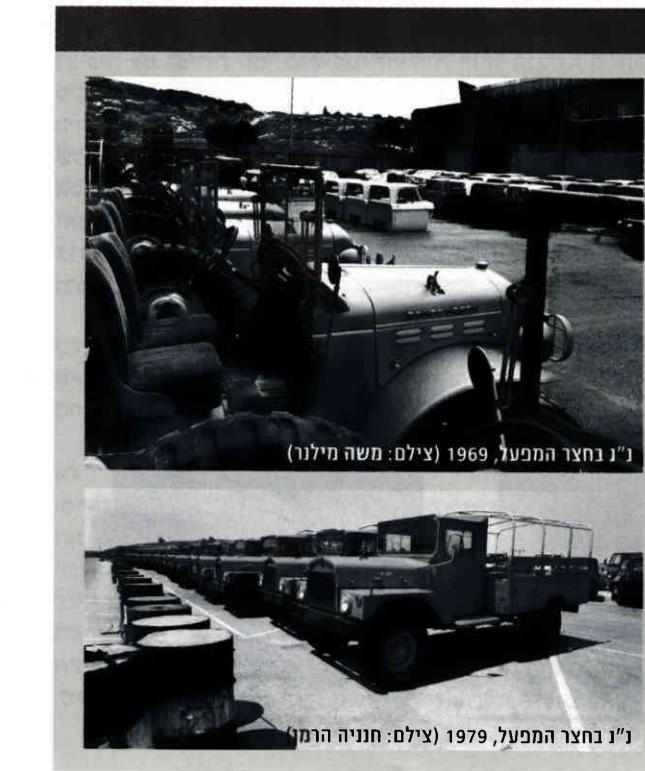
הודעה אחרי הביפ

לאחר מלחמת העולם השנייה נמשך ייצור הנ"ג בתצורת הצבאית, לצד כלי רכב אחרים מתוצרת דודג'. לעומת הג'יפ, הביפ לא היה באמת



נ"ג מולין שירות טהריים, סטוי במלחמת יום
היגיון, 1973 (ארכיון לעמ', צילום: משה מילנר)

נ"ג כחול לבן



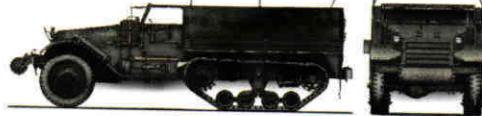
נ"ג בחצר המפעל, 1969 (צילום: משה מילנר)

נ"ג בחצר המפעל, 1979 (צילום: חנניה הרמן)

בשנת 1966 הוקם בנצרת מפעל "תעשיות רכב" והן נ"ג הרכב בו לאורך שנים ו רבות. הנ"ג הגיע מארצות הברית מפרק לגורמי והרכב, רוחך וניצב בנצרת. עם השנים גדלה כמות החלקים מייצור מקומי שמאנו את מוקומם ברכב. בדרך זאת החליפה בניית מרובהת מייצור מקומי את הקבינה האמריקנית המעוגלת. גם הנגנים בחזית ובתא המנוע, מתקורת מקומית, היו ישרים ולא מעוגלים והקלו משמעותית על הריתון ועובדות המסגרות.

בסוף שנות ה-70 עבדתי ב"תעשיות רכב" כהנדס הפיתוח והיצור בפרויקט שזכה לשם "נ"ג מוגן", המכור בשם היצה"י בט"ש. כדי להתמודד עם הסכנות הנובעות ממיושן, החלפנו את הקבינה והארגז הרגילים בקבינה עם שרין של 10 מ"מ בתחתית ובארגז, שיעור להובלת לחומים, עם שרין כפול בתחום שיטרונו והרכבונו במפעל. הוספנו שתי קשותות התהਪכות. את העביה הנוכוצה של היוצרים סדקים בשלדה, באוזור שבין הקבינה ובין הארגז, פתרנו על ידי חיבור הארגז לקבינה בפח חזק בעובי 10 מ"מ והקשתה כל שלדת הנ"ג.

הנ"ג מוגן" הרכב על הסטנים הראשונים עם בלמי תור והיה מצויד באופן מניע, עם סעפת ייקה בצורת חונכיה, שהיא מרכיב גס במשקל 500 מ"מ ובודיאנט, ובתיבת הילוכים ידנית של ארבעה 4 הילוכים. בתחילת שנות ה-80 הוחלפו הserנים של הנ"ג בserנים חדשים יותר עם בלמי דיסק מלפנים ואcit העבויות מהן סבלה מערכת ההיגוי פתרו באמצעות תוכנן וייצור מחדש של "זרוע פיטמן". הצעותי לשפר את הנ"ג באמצעות תיבת הילוכים אוטומטיות וסרנים עם LSD (Limited Slip Differential) לא נתקבלו ואני נחשבתי ל"משוגע". מספר שנים לאחר שעצמתי את המפעל הותקן תיבת הילוכים אוטומטיות ומונע דיזל. הנ"ג היה לאביר".



הזהל"ם

בוחול הוהל"מ

הזהל"מ נולד במוחו היצירתי של צאר רוסי, פותח ושווכל על ידי מהנדס צרפתי ויוצר במספרים גדולים מאוד על ידי יצרנים אמריקניים במהלך מלחמת העולם השנייה. אורן קיפניס מגולל את סיפורו של הזהל למחרת מערבות רוסיה ועד לימ"חים של צה"ל

כתב: ארון קיפניס

המוהנדס הצבאי

בukבות המהפכה ברוסיה בשנת 1917 בה איבד הצאר את השלטון, חזר קגרסה לצדפת מולדתו ויצר קשר עם אנדרה סיטרוואן שעסק אז בייצור ציוד צבאי. סיטרוואן ראה את הפוטנציאל העצום בreuינוות השונות של קגרסה במיוחד לאור מצב הדרכים הרעוں בצרפת באותה תקופה, יותר מכך במושבות הצרפתיות. סיטרוואן קנה את הזכויות לreuינות של קגרסה והואים עמו חברה לייצור "אוטושינאל" (רכב חוליל). המ魯כת הותאמת לשילוב הריגוונת - ברכב סטנדרטי של פלטיניאנו והפכה להצלחה מיידית.

שלדلت מכונית ה-**B2** הפרטית של סיטרואן והפכה להצלחה מיידית. בשנות 1931, צבא ארצות הברית רכש זחל"ם סיטרואן קגרסה מדגם P17 חלק מתחליק מחקר ופיתוח זחל"ם אמריקני. בשנת 1935, עם מכירת חברת סיטרואן למישלון, פסק הייצור של זחל"ם קגרסה. עתידיו המפואר של זחל"ם יוניברי לפנס ובינגו חונייש לשיאה במהלך מלחמת העולם השנייה.

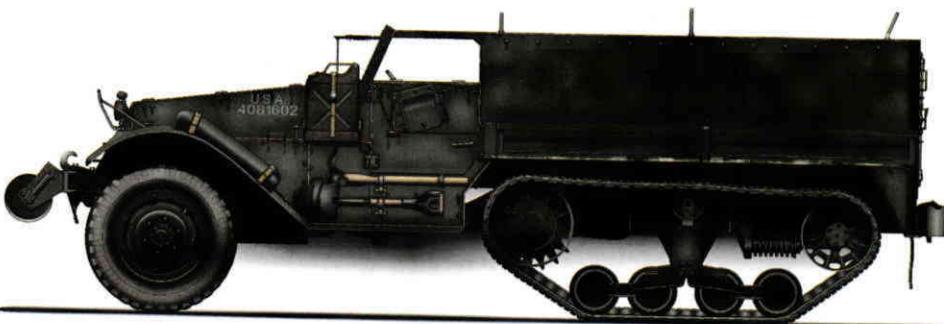
הפייחון האמריקני

שלב הפיתוח בצבא ארצות הברית הבשיל בשנת 1939, כאשר מנגנון זה הורכב על רכב סייר M3 מתוצרת וויט (White). רכב זה בא במקור על שלדת משאית קלה והונעה 4X4. את השלדה שהייתה בתצורת שלדת משאית הארכיו כך שהיא יכולה לעמוד נגנון החולמים. על השלדה נבנה ארגז מפלהה משוריינת להגנה על החילאים ועל ציודם. בסיס הארגז Shimsh

תולדות החיל"מ מתחילה בעיר לפני מה שנות ברוסיה. הרעיון נולד לא פחות ולא יותר מאשר אצל הצאר ניקולאי השני שברשותו היו כל רכב וביס שהוחזקו בארמנויות השונות בעיר רוסיה ובחוזות הקפריות. האחראי על צי רכוב זה היה מהנדס צרפתי ושמו אדולף קרגס (Kregesse) שהחל לעבוד בשירות הצאר בשנת 1906, וקיבל את הוראה לפתח כל רכוב שיוכל לנסוע בתנאי היילן הרכבת והרחוב הקשיים שהיו נפוצים אז רוסיה.

הארהון

הגרסה פיתח גרסה מוקטנת וקלה של מגנון הזחל בשיטה האמריקנית של קרטריפילר שהייתה נפוצה בטרקטורים חקלאיים. גרסה השתמש ברכזיות רציפות עם רפידות גומי בהשוואה לחוליות הזחל הבודדות מתכתי שהיו מקובלות בטרקטורים ובטנקיים. בשיטה של גרסה, כל הרכב הזחלילים היה קשה מאוד לתמוך בהם. בשיטה של גרסה, סון אחרוי קונבנציונלי של משאית יוצר את התנועה ויש לו דינמיות. ההיגוי מתקבל בעורת הסון הקדמי שהוא סון וגיל של משאית. הזחליל של גרסה הוכן עילית ואסמי וצלח את כל סוג השטח, החל מביצות ועד דינומות חול. עד שנת 1913 נפתחו כל מחלות הילדים וזחלילים החלו להיות נפוצים ברוסיה ובמקומות אחרים באירופה.



Drawn by Oliver Missing



זחל"ם שורות במלחמות העולם השנייה ואחר כך גם בצה"ל, חזר לארכאות הברה ושובץ בשנת 2004 למוצבו
המקורו על ידי "קרן קולינגס" למורשת מוטורית אמריקנית ומוצג במצב'וסטס. צילום:Ken Miles (Ken Miles)

זחל"ם ליד שער האריות בירושלים העתיקה במהלך מלחמת ששת הימים, 1967 (ארכון לע"מ, צילום: אילן ברואנו)

עדות מכוסא הנהה

הוותיקים יותר בינוינו, במוחך אלו שרתתו ביחידות קרביות, זכו להנני ידם על זחל"ם. מי אחורי ההגה כנהג, מי כאיש צוות ומי כמפקד. יצא לי לנווג מספר פעמיים בזחל"ם. יש לו כוח והרבה. מאפייני הנהיגה בזחל"ם דומים לאלו של הזחל"ם המונע בזוניז מעט זמינות כוח טובה בהרבה. התואוצה פנטסטית בעבורו כל שותוכן בשנות הששים, ונוסף לו משקל רב בשירותו בצה"ל. יכולת הטיפוס מדיהימה, וועלה על יכולתו של כל כל אופוני שהוא. הנהיגה קלה ולמרות העדר הגה כוח קל יחסית לתמן. כמובן שבתור רכב קרבי אין מה לדבר על בידור או על מושב אורתופדי, אבל לעומת זאת דעתו הכליל נוח להנעה הרבה יותר מהנ"ג (הקומנדקר) ומשאיות ריאן.

מדגם M16 בלבד, שלחומו במקומות רבים על פני כדור הארץ והוא כל התהבורה העיקרי לנידוד כוחות במלחמות ובביטחון ייחסי. כמו כן שימש הזחל"ם כמושא מרגמה ואף תותח 75 מ"מ הותקנו עליו. חלקים והעברו לצבאות אחרים עם תום המלחמה והמשיכו לשרת עוד שנים רבות.

הסיפור הישראלי

זחל"מים הגיעו לארץ עוד בימי המנדט ולחמו כבר במלחמת השחרור. עם הקמתו של צה"ל, התארגנו והתחרשו, הגיעו זחל"מים רבים נוספים לארץ במסגרת הסיוע האמריקאי הקיים גם היום. רוב הזחל"מים בארץ הם מתוצרת ווייט, ואולם גם מעט אינטראנסים שרתטו בצבא.

מגון גדול של גרסאות הגיעו לארץ, וגם הם, במרוצת השנים, עברו לא מעט שינויים, שיפורים ושיפורים, או כנהוג בעגה הצה"לית – שיפורים. השניים המהותי היותר הופיע בשנות השבעים, אז החל צה"ל להחליף את מנועי הבניין במנועי דיזל מתוצרת דטרויט דיזל. הסיבה העיקרית להחלפה היא מניעת הלהבות המIDADEות שהיו פורצות בכל פגעה ברכב. הכלி קיבל את השם זחל"ד – זחל"ם דיזל. הזחל"ם שרד בצה"ל עד לאחר מלחמת ששת הימים. באותה מלחמה התגלה חסרונו הגדול, אי מתן הגנה היקפית ללוחמים בגלל העדר תקרה. דגם הזחל"ם היחיד שעדין חונה בים"ח, ומעט לעת נקרא לשורות פעל יouter, הוא החיצית.

ליישומים רבים ומגוונים. כל יישום זהה הפך לדגם ששמו הורכב מהאות W ומספר סידורי. הזחל"ם הנפוץ ביותר זהה לשם הצבאי M16, והוא אינו רובה.

זחל"מים נבנו על ידי ארבע יצරנים שונים: ווייט, אינטראנסויל הרבסטר, דיאמודנד טי ואוטוקר. ההבדלים ביניהם היו מעטים ולמעט זניחים. כמעט כל החלקים היו תלאפים בין הזחל"מים מהיצרנים השונים, כוללם השתמשו באותו מנוע מתוצרת ווייט. זהו מנוע מדגם XM-160AX, מזמן בניין, 6 צילינדרים טורי בהספק של 147 כ"ס שהביא את הזחל"ם למחרות מרבית של 70 קמ"ש במשwor. הזחלים עשויים מגומי עם 58 חוליות לנסיעה חלקה ושקטה יחסית, ומוחזקים עם שני כבלי פלה פנימיים, וקיים גם מגנון לכיוון המתיחה לנסיעה בטוחה ולשמירה על חיי הזחל. למגוון מחוברת היבת היילוכים בעלת 4 הילוכים לנסעה לפנים ולהלוך נסעה לאחר, ואחריה תיבת העברה עם שלילוב הנעה קדמית וחיסכ העברה נמוך. בחזרתם של חלק מהזחל"מים הותקנה כנתן מכנית במקום גליל הידיאטור. המיגון עליו גם סביב למונע, וגם בדמות טריס משוריין לפני הידיאטור הזחל"ם יוצר מחדש משנת 1939 ועד 1945 בקנרווב. יוצרו מעל 30,000 כליים.

זחל"ם טוכה במלחמת יום הכיפורים, 1973
(ארכון לע"מ, צילום: שלמה אוד)





ישן סיקס אחר

דב קרדו, איש המשאיות, מספר על המשאית הצבאית המיתולוגית שננסעה בדרכים מושובשות באירופה, בג'ונגלים של המזרח הרחוק, במדבריות של אפריקה, במרחבי הקרח של רוסיה וגם שרתה בנאמנות שננות דור בצה"ל מאז הקמתו ועד אחרי מלחמת ים הכנפורים

כתב: דב קרדו

צבא ארצות הברית בחר דווקא את המשאית בגודל המסויים זהה כתוצאה מצזו השעה. זה היה כלי הרכב הגדול ביותר שנitin היה לייצר מהר ובמספריים כמעט בלתי מוגבלים. הצבא הזמין מכרכז והמפרט התבסס על האב טיפוס של חברת GMC. מטיבם הדברים ל-C-1, שכבר אז הייתה בעלת כושר יצור אדיר ממדים, הייתה יכולת להציג במכרז את המהיר הטוב ביותר והוא אכן נבחרה להוביל את הייצור לשאליה מצטרפות יצרניות רכב נוספות, ביניהן, כאמור לעיל, אינטראנסיון וסטודיבייקר. אגב, רוב דגמי-US6 שייצרו על מעשה, ה"סיקס" המשיכה לשאת על גבה צבאות שונים גם אחרי מלחמת העולם השנייה ושירותה בצה"ל כ-30 שנה נוספת עד לתקופה של אחרי מלחמת ים הכנפורים.

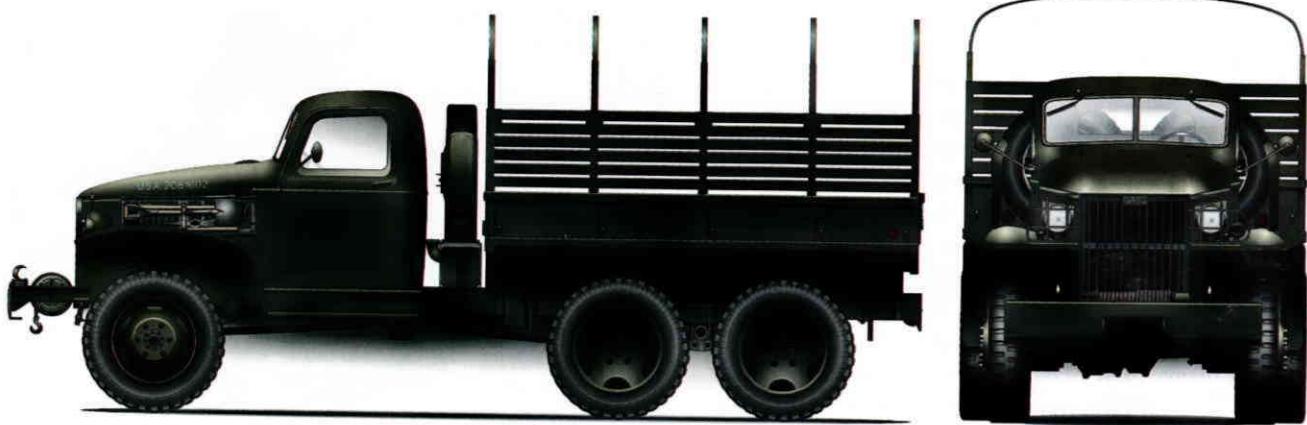
משאיות וקניבלים

בשנת 1941 נקבע הדגם הסופי של ה"סיקס" וניתן לו שמו הרשמי הוא "ג'ימי" (GMC) CCKW 353. עד שנת 1945 יוצרו יותר מ-800 אלף (!) משאיות, רובן על ידי GMC. המשאית הפכה במהירות לרכב הטקטני הנפוץ ביותר של הכוחות הילוחמים של צבא אורה"ב במהלך מלחמת העולם השנייה. הדגם הבסיסי כולל תא נהג רגיל או פתוח עם גג ברונזה, שני מירוחים סדרניים ואופציה לכנת, ועל השולדה הסטנדרטית הולבשו אינספור מרכיבים "יעודיים" ששימשו כרכבי קשר, פיקוד, תדלק וועוד. המפרט הצבאי היה פשוט,

ה"סיקס" היא המשאית המפורסמת והנפוצה ביותר במלחמות העולם השנייה ובשנים שלאחריה. היא הגיעה לכל מקום ונשאה על גבה כמעט כל דבר. המשאית הטקטית "שני טון וחצי" עם הנעה בכל ששת גלגיליה היא אחת התורומות החשובות ביותר של תעשיית הרכב האמריקנית באוטן השנים. למעשה, ה"סיקס" המשיכה לשאת על גבה צבאות שונים גם אחרי מלחמת העולם השנייה ושירותה בצה"ל כ-30 שנה נוספת עד לתקופה של אחרי מלחמת ים הכנפורים.

בעזרת השם

פרויקט המשאית קיבל בצבא ארצות הברית את הסימנון US6 והתבסס על משאיות אזרחיות סטנדרטיות משנת 1939 מתוצרת שברולט ו-GMC. שהושינו להן הנעה 6X6 ועוד כמה שינויים קלים. האמריקנים קראו לה "ג'ימי" ובארץ זכתה המשאית לכינוי "סיקס". שני השמות, אם לדעת לשורש העניין, לא ממש מדויקים ובמילים אחרים גם הם וגם אנחנו קצת טועים. השם ג'ימי לא די מדויק כי המשאית נבנתה גם בקוו הייצור של אינטראנסיון וסטודיבייקר. השם הישראלי "סיקס" מציין את ההנעה 6X6 אבל לא היה בזה כל ייחוד כי אז גם ג'יפים, קומנדרים ומשאיות (מק, דיאמנט טי וריאו, אם תחת כמה דוגמאות) היו "סיקס".



Drawn by Oliver Missing



עדות מcosa הנגה

כשנガתי בו נוכחותי להפתעתו שהרכב קל וחסית לנויגה (שימו לב, לא אמרתי נוח לנויגה) וזאת בזכות הגה, שבארץ זכה להיקרא "אמריקני", שמסתובב בקלות קלות (לא הגירה), ולמרות שיש לו המון סיבובים, כושר התמן של הרכב עלה בגלל זוויות הפניה כהות למדי של הגלגלים. ידי היליכים לא ידידותית, נוקשה ובעלת מהלך קצר יחסית, מזכרת לטכנולוגיה של שנות ה-30. כל השאר, כמו בכל רכב צבאי של פעם: מושב בסיסי ללא כל תמייח צידית,لوح שעוני פשוט ובסיסי וניסעה עצלה ואיטית. תא הנהג, עם מעטה מברונס דק, חשור לפגעי מג האוויר ולאבק, ובתנאי המדבר הנגי "סיקס" רבים דמו לשודדי דרכים או לנשימים בדואיות עוטפות ברעלת גלול הצורן לאלטרו משאו על הפנים והראש.

לצורך הכנת הרשימה נערורי Bi-APM ("מועדון החמש") של כלי רכב צבאים בארה"ב. מתעניינים יכולים לגלווש לאתר: www.mpva.org

מימין למעלה ונגד כיוון השעון:
עמוק בזעך בדרך לנגב, 1948
שייטת משאיות במיצג "חורב", 1948
דרך לנטה קתדרה בסיני, 1967
וישבו בנים לגבולם" בבאר שבע, 1949
על ג'בל עתקה ממערב לתעלת סואץ, 1973
(כל הצילומים מארכין לעמ', ארכיון הציולים הלאומי)

טיסבי, קל לתחזקה, אמיין ועמי. החלק הקדמי של המשאית כלל את תא המנו וטא הנג וכמוון הגריל והפנסים הקדמיים, היה זהה למשאיות הטקטיות הקלות האחרות של הצבאות האמריקאים (4X4 ו-2X4), מה שקל מאד על מלאי חלק החילוף ואפשר קנייליזציה של משאיות פגעות. השרידות של המשאית הייתה מדרימה. משאיות שנפגו חזרו לתנועה בתוך זמן קצר אחרי עם חלקים שנלקחו ממשאיות במצב סופי. תוכן אלטוררים שונים ומשוונים.

צבע דית כחול לבן

בשנת 1951 הוחל בהוצאותם המשירות בצבא האמריקני והם נמסרו לצבאות זרים כחלק מתכניות הסיוע של ארה"ב. ה-"סיקס" שרטה בצה"ל כמעט מעת מהז הקמתו. האפשרות לרכוש מספר קטן מוגבל של משאיות גדולות והקלות היחסית של תחזוקתן והשבחתן הביאו לכך שהיא תהיה בכל מקום. בעוד שהמשאיות הקלות והרכבות התחלפו במשך השנים (משאיות ה-4' לדורותיהם) ה-"סיקס" המשיכה לשאת על גבה ובונאנות לוחמים, תחמושת, דלק, ואՓילו וופלים מצופים בקרביים של השקיימות. באחרית ימיהן יצאו המשאיות לפנסיה ביום"חים עד שגום לשם הגעה ה"ריוא", המלכה החדשה, ודחקה אותן למגרשי הגינותאות.

ל-"סיקס" יש בעולם האספנות מוריצים רבים. המצאי שלו מגוון במיוחד מושום שכליים ורבים מהם בעלי מכחסנים צבאיים בכל רחבי העולם ניתנים לרכישה בשוק החופשי. חלק הילוף יש בשפע, התחזקה קלה ופשיטה ואין בעיות של חילודה בגין הנהג. אמנון טוונצ'ר מקרית שומרה הוסיף לא מזמן "סיקס" לאוסף המשאיות המכובד שלו, ויש להנחי שיעור כמה משאיות מודגמ זה נמצאות אצל אספנים ברוחבי הארץ.

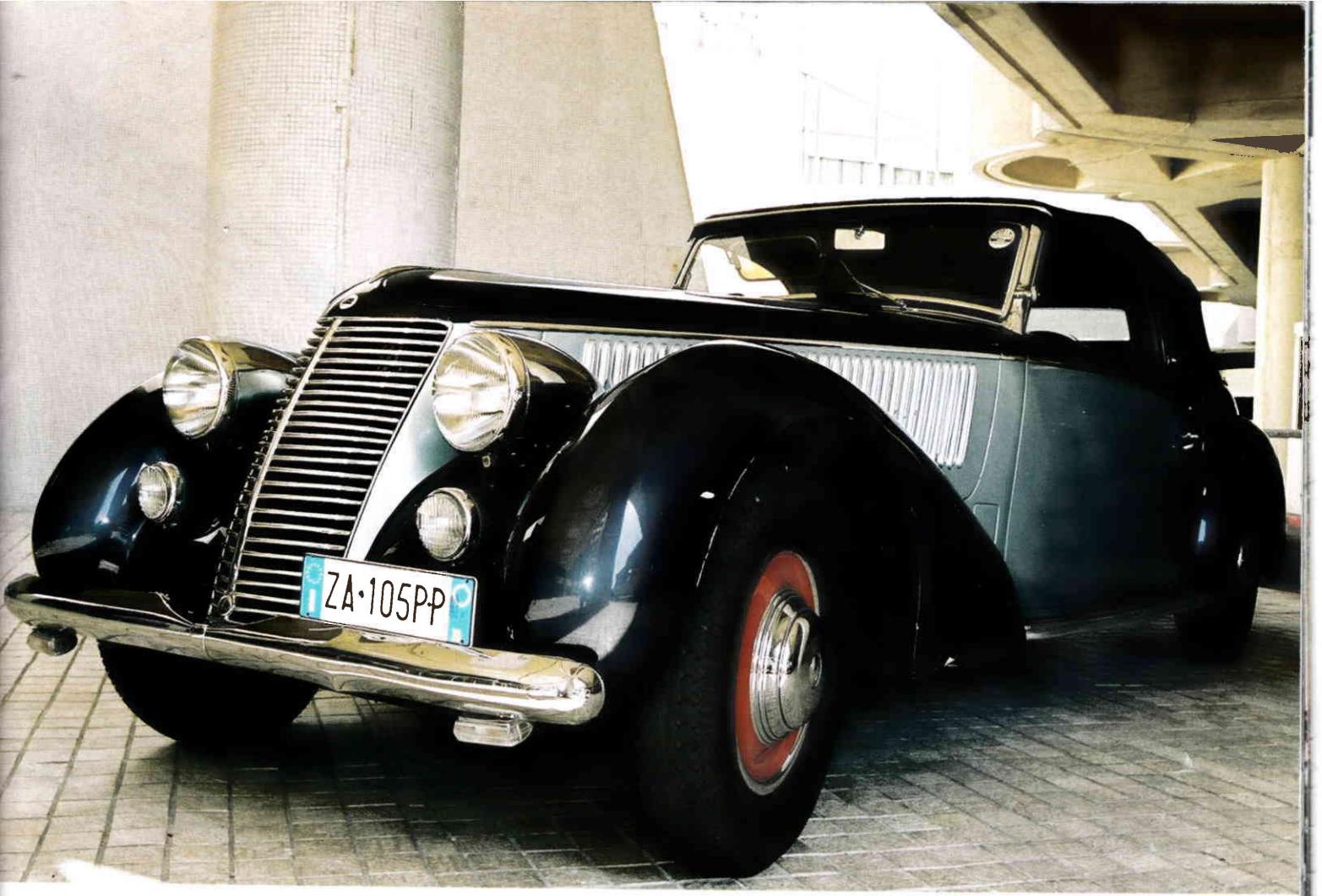
אורחת פורהת

אל מלא היו האדונים האיטלקים וינצ'נו לנצ'יה
ובאטיסטה פארינה חברים טובים ספק אם היה עולם
המכוניות זוכה ליצירת מופת מריהבה העונה לשם
לנצ'יה אסטורה. לרجل אירוני 100 שנה לראלי טרנזה
פלורי, ובأدיבות שగירות איטליה בישראל, התארחה
הגברת המהודרת מספר ימים בארץ הקודש

כתב וצילם: איל פلد

לנצ'יה אסטורה קבריאולט 1938.
עדות מוטורית לימים שהו ואינם





הכראן

שנילא את המכירה הפומבית מטעם חברת בונهام הקיש בפטישו כבר פעםיים. בונهام נוסדה בשנת 1793 (כן, כן, אי שם לפני יותר מ-200 שנה) כחברה למכירות פומביות של חפצי אומנות ועתיקות. בשנים האחרונות מקיימת החברה הבריטית הותיקה גם מכירות פומביות של מנויות קלאסיות. הכרי קלאסיות שיש בעולם. הכרי המועvable על הבמה באולם המכירות היוקרתי במונקו שוב הנף את ידו באוויר. דמה ומתח אחזו בקהל ואז הכה בפטישו והכריז "נמכר! פריט מס' 3162 נמכר ליעטמן בשורה שלוש תמרות 290 אלף אירו". הפריט הזה היה מכונית לא סתם מכונית: לנץ'יה אסטורה שנת 1938. בין השנים 1934-1939 יוצרו רק 422 (ויש אמורים 426) מכוניות לנץ'יה אסטורה. מעותות שרדו את 70 השנה שהלפו מאז. אחת נמכרה השנה במונקו ומכונית אחרת הגיעה בסוף חודש Mai לביקור קצר בישראל.

וינצ'נדו לנץ'יה

בשנת 1906, כשהוא בן 25 ויחד עם חברו קלודיו פוגולין, מkiem וינצ'נדו לנץ'יה מפעל לייצור מכוניות בטוריינו. לנץ'יה הצעיר, שעדי אז נהג בתחרויות בשליל פיאט וגם עבד בחברת, חשב שרכש די ניסיון ושיש לו מספיק תעוזה על מנת לצאת לדרכ עצמאית. שנתיים מאוחר יותר, בשנת 1908, מציג לנץ'יה בתערוכת המכוניות בטוריינו את המכונית הראשונה שלו וקורא לה בשם "אלפא". בשנים הבאות יציג לנץ'יה דגמים נוספים ויקרא לא כלום במסות האוטו-ו-היוניות, כמעט לפג'ה דגמי נספחים ויקרא לא כלום במסות האוטו-ו-היוניות, כמעט לפג'ה דגמי נספחים ויקרא לא כלום במסות האוטו-ו-היוניות,

פינין פארינה

בחודש נובמבר 1893 פקודה שמהה גדולה את בית משפחת פארינה בפעם העשירית. לחשעת ילדיהם של בני הזוג פארינה נוסך אח צער שהotel נציגות בשם באטיסטה אבל הכל קראו לו פינין (Pinin), שם שפירושו "התינוק של המשפחה".



מלמעלה למטה:
בעיצוב המכונית הושקעו הרבה כשרון, אהבה ועובודה תא המטען נחזה להיות ענק אולם את רוב החל תופס מכל הדלק הסמל המעיד על בית היוצר של פינין פארינה מכל זווית שבה מניטים במכונית, ברור שמדובר ביצירת מופת עיצובית



פינין ועוד שניים מאחיו עבדו בחברת של אחד האחים הגדולים שעסכה בתיקון וביצור של מרכבות ורכבות סוטיס. עד מהרה התגלה פינין העציר מכך והופקד על נושא

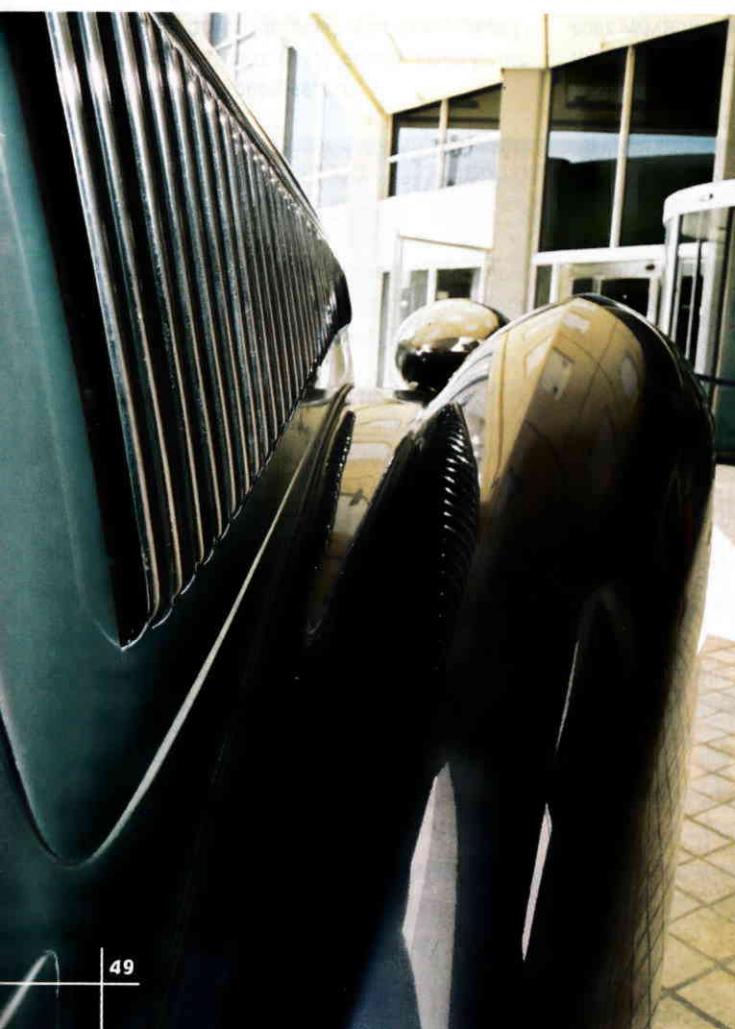
העיצוב והפרטום של החברה המשפחתייה.

בשנת 1930, אחורי שהיה בארצות הברית וسرב להצעת עבודה מהנרי פורד, חזר לאיטליה ותקים חברת פרטיט משלה. שני אנשים סייעו ליזם העציר שהתכוון להתחמוץ בעיצוב מכוניות ובנייתן – דודה עשירת שבתיכחה מימון ורונצ'נו לנצ'יה, שנכנס כשותף לחברת החדש, הבטיח הזמנות עבודה ונתן ידוע ותמכה מוראלית יקרת ערך.

העבודות הראשונות של פארינה בחברת של פינין נעשו בעבר חברות איטלקיות אבל כבר בשנת 1932, עברו בסדנא שלו, דגמים שעיצב ובנה לקידיל ולmortizzzo בנז'. בשנות ה-30 המיליה החמה ביותר בעולם עיצוב הרכב הייתה אוויאודינמיות. הכל עוצב בהשראת המונטה החדש והאוטומת השפייעו במידה לא מבוטלת גם על עבודתו של פארינה. הנצ'יה אסתוראה היוקרתית משנת 1933 היא אחת הדוגמאות המוקדמות ביותר, אבל גם המובהקות ביותר, לעיצוב אוויאודינמי מבית היוצר של פינין פארינה.

עובודה קשה וכשרון מברוך הביאו לגידול מהיר ורציף של סדנת העיצוב והבנייה של פארינה. בשנות ה-50 היה שמו קשור לדגמי נאש בארצות הברית, פיג'י בצרפת ואז גם החל הקשר ארוך שנים והפורה עם פרדרי באיטליה.

מומחים יודעים זהות את טבעת אצבעותיו של פינין פארינה בכל יצירה שלו, אחרים צריכים לחפש את הסמל הקטן והצנוע שהוחמד למכוון שירדו מפסי הייצור שלו. בשנת 1961 החברה העסיקה כ-1,500 עובדים ובננה כ-15 אלף מרכיבים בשנה, ואז שונתה שמה באופן رسمي ל"פינינפארינה". חמיש שנים אחר כך, בשנת 1966, כשהוא בן 73, נפטר באטייסטה (פינין) פארינה, והחברה עברה לידיים של בנו סרג'יו פארינה וחתן רנצ'ו קארלי.



ועוד כמה מיל'ם על אסתוראה

לנצ'יה אסתוראה היא אחת מהיצרות המשותפות של החברים והשותפים וינצ'נו לנצ'יה ובאטיסטה (פינין) פארינה. פארינה עיצב את המרכב ובנה אותו בשנת 1933. בחמש השנים הבאות (בין השנים 1939-1934) יוצרו מהדגם היוקרתי של לנצ'יה רק 422 מכוניות. שני הדגמים העיקריים, סלון עם ארבע דלתות וקבריולט עם שתי דלתות, היו מצוידים באותו המנוע בנפח 2,972 סמ"ק שהפיק 82 כ"ס ב-4,000 סל"ד.

גיר יידי של ארבעה הילוכים, והגיעו ל מהירות מרבית של 130 קמ"ש. הלנצ'יה אסתוראה קבריולט היא עדות לכך שהיו ימים כאלה ונאים. למרות החוזות הספרטטיביות של המכונית היוקרתית, המומחים "מאשיים" אותה במגוונות. נדמה כי לנוכח העיצוב המרשימים, המיחוד ויוצא הדופן של האסתוראה, נדירותה וערקה הרבה, יהיה קל לסלוח לה.

מוכרים

- למכירה וולבו 121, 122, 142, 144, 145, 244, 245, 260, 600, 164, 165, 170, 173, 1973; טריומף 2000 ארבע דלתות. יעב .050-5378883, 02-6789898.
- למכירה פורד סזן 1946 שנת 1969, לרצינאים. 14,000 דולר. יוסי 052-2635895.
- למכירה חיפושית, שנת 1970, מבנה 1200, מנוע 1300, שמורה ומטופלת, מזגן, יד ראשונה, מצב מכני מעולה. טוביה .054-6418181, 03-5349598.
- למכירה מרצדס 180, שנת 1955. אביתר .04-6372349.
- למכירה חיפושית, שנת 1973 אדום-בז', דגם אמריקני, 1600 סמ"ק + טסט מצבמצוין. זאב .054-5372377.
- למכירה פורד קורטינה אוטומטית GL, שנת 1980. שמואל .052-2500199.
- למכירה דודג' אספן super coupé - special addition, שנת 1977, שתי דלתות, גג נפתח מושבי ספורט, ינית הילוכים (T-TOP), בקונזולה, מנוע 318 (5200 סמ"ק) ותיק, גומיות דלתות יבשות - מצב מעולה 10,000 דולר. אילן .03-6771136.
- למכירה פורד טאונוס, שנת 1969, 20M, אוטומטי, ארבע דלתות, גג נפתח, טסט עד חדש יוני. עופר .03-5619092, 054-6838600.
- למכירה דודג', שנת 1948, שחזור לשיפוץ כל. יהיאל .054-4688789.
- למכירה פורד פאלקון, שנת 1964, עם ניירות במצב נסעה. גדי .057-5405806.
- למכירה קארמן Ghia, שנת 1969, מנוע 1600, משופצת ונדרה 28,000 ש"ח. גמיש. הרמן .054-4284824.
- למכירה אופל רקורד 1700, הילוכים בהגה, שנת 1971, יד ראשונה, 160,000 ק"מ. אסף .04-8750519.
- למכירה שברולט 2, שנת 1967. שמוליק .050-5303028.
- למכירה טנدر פז'ו 403, שנת 1966, עם ניירות חוקיים לפוי שיפוץ כולל חלקים מכל הסוגים ל-'403. שיר 052-3316969.
- למכירה קרוואן נגרר קנאוס (נמצא בגרמניה) במצב מעולה, יד שנייה פרטית, אחריו שיפוץ רציני, הכל כולל. אביתר 04-6372349.
- למכירה סיטרואן דה-שבו, שנת 1963, גג נפתח לאחר, שיפוץ מקצועי ויסודי. זמי 052-3968125.
- למכירה חיפושית, שנת 1974 משופצת יד שנייה; קדילאק סביל 1979 משופצת מכנית חדשה + מנוע + גיר אוביול כללי; קדילאק קופ זוויל, שנת 1967 יבוא איש שתי דלתות במצב נdry; ווקסול ויקטור, שנת 1964 משופצת מכנית חדשה + בודี้ שמו. שמעון .057-7830659.
- למכירה ג'יפ, שנת 1962, משופץ חדש + טסט. יגאל .052-4622949, 052-3245020.
- למכירה מוסטנג, שנת 1967, מנוע 200CID כחול מטאלי במצבמצוין. אשר .054-3002061.
- ולבו 121, שנת 1966, חמייה הילוכים + מזגן, במצבמצוין. איציק .052-3533534.
- למכירה TR4A, שנת 1964, גג מתפרק + קשיה מצב טוב אחריו שיפוץ + טסט; וליאנט ברוקה, שנת 1965 מצב שומר מאוד, היסטוריה מעניינת; BMW 2002, שנת 1970, מיוחדת ושמורה היטב. עמרם .08-9473870.
- למכירה פיז'ו 404 פריזיט, שנת 1972, יפה ומשופצת, במצב מכני חדש, חייבת להימכר בצער רב. ערוץ 02-2202253.
- למכירה פרגו טקסס, שנת 1952, מקורי לאחר שיפוץ כללי, מנוע 6 צילינדר, 360 סמ"ק, מצב נdry, אפשרות החלפה, גמיש; מרצדס 180 דגם פונטון Op And Top + סאנגורוף, לאחר שיפוץ כללי, החלפה, גמיש; פלימות', שנת 1949, לאחר שיפוץ כללי, מיחודה ויפה; שברולט אימפללה, שנת 1970 5,500 ש"ח, מושלמת, יפהפייה. הילל .052-2510550.
- למכירה טריומף 500 T 100 סמ"ק, שנת 1962, משופצת; אופל קדט, שנת 1971, ספורט, מצב מכנימצוין, שתי דלתות; טוסטוס מתפרק (שלפנווע). ישראל .057-7441577, 04-6376668.
- למכירה מוסטאנג מאך 1, שנת 1970, 78, 5700 ייחידה בארץ, לרצינאים בלבד. אורי .050-4573659.
- למכירה סוסיטה טיטישן, שנת 1968, מאורכת עם חלונות מאחור, מנוע טריומף. ניצה .054-7397990.
- למכירה פורד קומט/מרקורי, שנת 1962, 522, אחריו שיפוץ מכני מלא, לפני פחתות וצבע לרצינאים. צביקה .052-2592839.
- למכירה פליימות', פיורי III, שנת 1973 + טסט, יד ראשונה. 050-5287963.
- למכירה סימקה 1100, שנת 1979, אורגינל, דו שימושית, שלוש דלתות, נdry, ללא תוספות (חלונות או גגון), מנוע קרייזלר אורגינלי, יד ראשונה, קילומטרז' נמוך. עמנואל .02-5631695.
- למכירה פורד מאבריק (קומיט), שנת 1974, במצב נסעה, לאחר שיפוץ, לא צבע. שלמה .050-5337989.
- למכירה קדילאק, שנת 1963, סזן דויל שמורה, אורגינלית, במצב נdry, 25,000 דולר. בהזמנות, נdryה. כפיר .054-5677777.
- למכירה פולקסווגן מיניבוס טרנספורטער, שנת 1971, טסט לחצי שנה, מצב מכני טוב. חורי .050-5297602, 04-8555541.
- למכירה וויליס, שנת 1956, במצבמצוין, 35,000 ש"ח. .050-6721721.
- למכירה סטודיבייקר לארק, שנת 1962, לשיפוץ; כרמל דוכס, שנת 1970, פרויקט לשיפוץ. זאב .052-3696580, 03-5494135.
- למכירה דודג' דארט, שנת 1974; ולבו 121, שנת 1966; וספה ראלין, שנת 1969, מחיר כולל 35,000 ש"ח. אריה .054-7954424.
- למכירה דודג' קורונט, שנת 1952, בשלבי שיפוץ אחוריים, אחריו אוביול מנוע, חשמל, ריפוד, פחתות וצבע. שאול .050-8631968.
- למכירה חיפושית אדומה, שנת 1974, נסעה עד לפאי ארבע שנים, והותגעה ב-2004, ללא רישי. 2,000 ש"ח. זיג' 052-2516872.
- למכירה מרצדס 70, 71 דיזל אספנות; ולבו 68-58; פולקסווגן טומספורטער, שנת 1966 חלון כפול; חיפושית 1969 חצי אוטומטית; שברולט נובה; שבוי II; מorris מינור 1960; מיני מינור 404 1964; פורד אנגליה 1961; פיג'ו 1971; סaab 1966 משופצת; זינגר ווג 1961; פולקסווגן באגי מיחודה; פיאט 850 קופה לרצינאים בלבד. 050-5811395.
- למכירה פורד קומט/מרקורי, שנת 1962, 522, אחריו שיפוץ מכני מלא, לפני פחתות וצבע לרצינאים. צביקה .052-2592839.

אוטומטי, תפו תחתון למשולש, סט בוקסוטו
למשולש, פילטור הגה כח (שמן), מיסב לבק' אקס-
מחזיר שמן לבק' אקס. רוב החלקים חדשים.
מנחם 03-9032199, 054-4332167.

למכירה חלקים לגוף ומכני מزادס 180. אביתר
.04-6372349

למכירה חלפים וניירות לסובארו שנת 1986-1988.
1988-1986 DL קופה. דוד 03-6423852.

למכירה מלאי גודל של חלפים למכוניות
אמריקניות משנת 1940-1970.
אפשרות לרכישה של כל המלאי בעסקת חכילה.
אשר 054-3002061.

למכירה חלקים שונים למוריס 1000 דלתות, חלונות,
משומות, פגושים, מכני. עמוס 050-6551420.

מחפשים

מחפש לקניה ג'יפ, עדיף מודול צ'י + חלפים.
ヨシ 054-6642254

לצרוך צילומי סרט בבולגריה זוקרים
למכוניות אמריקניות עד שנת יצור 1947. אליו
.050-5262567, 052-2423402

למכירה חלקים שונים: בקаксים, פנסים,
מנוע 6 לוייליס, פנס קדמי ואחורית לוספה,
טאסטות אמריקניות, גלגל ספייר + כיסא 3
מקומות מקטיפה עם חימום חדש בהזמנות
+ כיסא לג'יפ קטן חדש, מחירים נוחים. הילל
.052-2510550

למכירה חלקים שונים לג'יפ שנת 1960-1974:
ג'יפ שלם 74 לחלים, חלקים נס ימי, גרייל
קדמי, פנל קדמי, מיכל דלק במצב מצוין,
סרנים אחוריים במצב חדש - חלקים
חדשים לג'יפ: בולמי זעוזעים, דראמים, מיסבים,
משאבות ברקס, רשת כפלה, משאבות ברקס
לגלגים, משאבות מים, חלקים לגיר, וו גיריה
- החלקים המשמשים במצב מצוין: אלטונטו,
קורבורטורים, ראשים למנוע, בולמי זעוזעים, הגה
קומפלט, אוזן לסון קדמי, מושלך קדמי להגה,
2 טטררים לאחר שיפוץ, מפלג במצב חדש,
שעונים למיןיהם ועוד המכירה בעסקת חכילה
4,500 ש"ח. רחמים 050-7257511.

למכירה מנוע ל-BSA600 + חלקים נוספים;
מעוניין לרכוש לוקריט לג'יפ צ'י, שנת 1968
ישראל 04-6376668, 057-7441577.

למכירה עבוק מزادס 220 או 200, בוד 114
או 115: גומיות לדלתות (4), סמל 220, סמל

אופנאות

למכירה/להחלפה ברכב אספנות אופנו CB750
1970, משופץ יפה. קובי 050-5346973.

למכירה A, BSA, שנת 1942, ו-DS, שנת 1954
עם סירה, טריומף 500 משופצים. יצחק
.052-2444165 03-7312311

אופנו BSA; אופנו זקס 42 לרצינים בלבד.
.050-5811395

למכירה טריומף 500 T100 סמ"ק, שנת 1962
משופן; טוטוס מתפרק (שלפנו). ישראל
.057-7441577, 04-6376668

שוק עתיק

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

דרוש בדחיפות מזלג לפ'ז 403, שנת 1965.
מתיה 04-9927649

מחפש חלקים לפיאט 600 ולשברולט טנدر שנת
1966. בני 050-5607080



רכישת מנוי שנתי (שישה גילונות) במחיר של 180 ש"ח
(כולל מע"מ ודמי משלוח), נא להתקשר לטלפון: 02-6521222



האבטומוביל

סגן ישראלי למורשת סטודיו, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גלוון 59 • יולי-אוגוסט 2005 • 30 שקלים • חינם לחברינו מועדון החכם

EPP ▶ 8

כבר 50 שנה שאלפא
מראשת אותו כל יום מחדש.



50° Giulietta



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