



האַבְטּוּמְבִּיל

מגזין ישראלי למסורת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גלוון 60 • ספטמבר-אוקטובר 2005 • 30 שקלים • חינוך לחברי פועדון החמס

הצדעה
לשנת 1955

10 מכוניות ואופניים
שחוגלים השנה
יום חולדת 50

רAli
החיפושיות
ע"ש העיתונאי
אברהם פורת ז"ל





האַבְטוּמוֹבִיל

בגון ישראלי למיניות פטנטית, מסכחות פלאסומות וכוכב אספנות
טלפון: 60 • מסמך גז: אוקטובר 2005 • 30 שקלים • חתום למכבי אשדוד בתקופה

האַבְטוּמוֹבִיל – בטאון מועדון החמש מגzin ישראלי למסורת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פלד
עורכת גרפית: מיכל רחמנוב
תחקיר והפקה: איליל עוזר, יעל שנער
מנהל ומונימ: קרול מימון
טלפון: 02-6521222

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


המודיל: איל פלד
כתובת המערךת: מסע עולמי
רחוב, עם וועלמו 3
95463 ירושלים
טלפון: 02-6521222
fax: 02-6521221
דוא"ל: idantv@matav.net.il



סיום "רالي הchipioseiyot"
ע"ש פורת בכפר יהושע
צילום: תומר פדר

כל הזכויות שמורות
0793-76679 Issy
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש – מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמלה רשותה מס' 059903358)

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

ויר קומדים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתריאל, זמי לוי

עד המועדון והעמותה

ויר: נחום קדריאל

מיימ זייר ועדת אירעום: זמי לויין

Ζאבר: מנחם ניר

קשרי חוץ: יוסי צור

אברים וציז: צבי מרגלית

עורכי "האַבְטוּמוֹבִיל": בני הספל, איל פלד

אב בית דין חברים: עוז"ד שלמה בן גדרון

סבקר העמותה: משה מצא

אחראי סניף צפון: משה שטיין

אחראי השקעות: מתניה הלוי

מנהל המשרד: רותם לדרמן

משרד המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מספר המכתרים: ת"ד 1193, גבעתיים 5311111

טלפון: 03-7318818

דואיל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד: ביום ראשון ושלישי

בין השעות: 16:00-20:00 (מענה טלפוני עד 19:00);

בימי שני, רביעי וחמישי בין השעות 10:00-14:00;

(מענה טלפוני עד 13:00); בערבי חג בין השעות 00:00-12:00;

(מענה טלפוני עד 11:00)

מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

מנהל האתר: ליאור ברוך



1974



1983



1991



1997



אותה אגדה, סיפור חדש.



The new Golf
www.vw.co.il

از מה חופך את הגולף לכיו אגדזה? אולי זו היכולת שלה לפרוץ דרכם החדש ולהפתיע אותך בכל פעם מחדש: עם מבחר מניעי בבן-אי FSI עצמוניים וחסכוניים במזוזה, תיבת טיפטרוניק אוטומטית 6 הילרים וגאה סרבוסטוריום "חוויי" בעל גמישות משתנה. יתרון נוסף היכולת שלה לרגש אותך עם יותר מרחב, נוחות ואיזור מפנק. אולי זו הרגשת הביטחון שהגולף החדש מעניקה לך הוודאות למערכות הבטיחות המתקדמות שלה. ואולי זה בכלל שהוא שלא ניתן להגדיר במילים כבר 30 שנה, כמו למשל החיק שעה על פניו, בכל פעם שאתה נהוג בה.

הגולף החדשה 2006 עכשווי באולם התצוגה: 1.6L 102 כ"ס, 1.6L FSI 115 כ"ס, ISI 150 2.0L FSI 115 כ"ס, ISI 150 2.0L TDI 105 כ"ס, ISI 140 2.0L TDI כ"ס. היבואן: צ'מפני מוטורס (ישראל) בע"מ. אלומת תצוגה ראשית: מרכז פולקלנסונג, בני ברק טל' 03-5775222. חיפה צ'מפני מוטורס צפוף, טל' 04-8135700. ירושלים צ'מפני מוטורס (ירושלים) בע"מ, טל' 02-5655555. סוכריות: אשדוד טל' 08-6722171, נס, טל' 08-8506060. גדר-טוביה י.ב. רכב דרום טל' 08-6322987. הדוד השרון סיטיון בע"מ, טל' 09-7401074. תל אביב השחר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 04-6322987. נס צ'מפני מוטורס, טל' 04-6561555. נתניה מוטורס בע"מ, טל' 04-6944311. רכב עיר ג'רמן, טל' 04-8676333. נס צ'מפני מוטורס, טל' 04-6085555. רכב נס צ'מפני מוטורס, טל' 04-800-333-888. נס צ'מפני מוטורס, טל' 04-9309037. קריית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-8761438. קריית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 09-7449777. רעננה ג'גג בע"מ, טל' 08-9416223. רחובות רכב הנגב בע"מ, טל' 03-6278000. ראשון לציון קלנס בע"מ, טל' 03-9666778. רעננה ג'גג בע"מ, טל' 09-7435706. ת"א-יפו פלקס בע"מ, טל' 03-6278000.

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

שנה חדשה עומדת בפתח, עם האיחולים האישיים אנחנו גם מוקומים לשנת חירות ואספנות מוצלחת. שנה שבה כל אחד לחוד'ן וכולנו ביחד, נשים את היעדים שהצבנו לעצמינו בתחום האספנות ושימורו מורשת הרכב בישראל.

שבועות האחרונים הפגנו שלוש השקות של מכוניות – שברולט בלאייר של אילן קלדרון, פיאט 500 של ירון וול ומוריס 8 של שמעון גניבך – והשכה אחת של אופנוע, הרלי דיווידסון של אילן יהונן. השיפוץ הכל כך מוצלח והכל כך איקוטי של אילן הוא מתנה ראויה ביטוח לסייע שנת תש"ה. נאחל לנו השקות מוצלחות ויפות כמו זו גם בשנה הבאה.

כפי שלא מעתים כבר יודיעים, התחלנו במפגשים של קפה ומצברות בשבת בבוקר. עד כה קיימו שני מפגשים עם בנות הזוג, בהצלחה מרובה, ובכוונתו להמשיך את המסורת הזו גם בחורף הקרוב ובא. מפגש סיום הקיץ שהתקיים בקאנטרי-קלאלב בגליל גיל, בניצוחם של משה שטיין ורומי דוידור, הפך למסורת ותורם גם הוא לשיפור החברותא.

בקופה הקדומה מתוכנן האירוע השנתי של תחרות הגביע הנודע ע"ש שאול גלאי. פרטיט על האירוע מופעים בקהל אikon המצוrf. אין ספק שהשנה התחרות תהיה ברמה גבוהה, ואנו מתוכננים צוות שופטים מקצועני ומיומן. המעוניינים להשתתף מתבקשים להציג מועמדותם בהקדם.

החדש אנו מצינים את מלאת 20 שנה למועדון החמש באירוע מיוחד שיתקיים בעשותה העבר. באירוע זה נציג את תרומות דור המייסדים למועדון. אף שאיני נמנה עם דור המייסדים, אני מכיר את רובם, וננהה לשאול בעצמתם ולשמעו סיפורים מאותם הימים. אצין במיוחד את הי"ר הראשון, צביקה רכני, שהיתה את הדרך שעלה פיה אנו פועלים עד היום.

כל שנשארא הוא לסייע בברכת שנה טובה, לאחל שערירים השנה הבאות תהינה טובות לפחות כמו אלה שחלפו, ושהרוח הטובה והחברית במועדון תישמר לשנים הבאות.

...וכמעט שכחתי. אנחנו חוגגים 60 גיליגנות של "האבטומוביל" שיצאו לאור במרוצת עשרים שנה האחרונות. תודה גדולה ומיוחד לבני הספל שעשו המלאכה במסירות ובמקצועיות כבר שנים רבות ולאיל פלד שהצתרף אליו קצר לפני מעלה משנה.

שלכם,
נחום



שלום רב,

חברת זו עומדת בסימן יובל. בראש ובראשונה אנו מצינים את שנת היובל למועדון החמש. 20 שנה. יובל הוא זמן מתאים להסתכל אחוריה וגם להביט קדימה. קומץ מייסדי המועדון וחברנו צביקה רכני בראשם, לא שייערו שלאחר 20 שנה נהיה גוף מאורגן, גדול, עם "רוומה" עשיר בהישגים ובראשם תקנות "רכב אספנות". ואגב תקנה, לבוד يول המועדון קיבלנו "מתנה" מהותית המורבה את תקנת האספנות גם למשאיות ולאוטובוסים. לכבוד חגיגות ה-20 משוחחת בני הספל עם צביקה רכני על אודוטה הרקע להקמת מועדון החמש ועל ימי הראשונים.

אולם שנת 2005 היא שנת יובל להרבה דברים טובים בתעשיית הרכב: בדיק לפני 110 שנה, בשנת 1895, הומצא האוטובוס על יד קרל בנץ. לפני 100 שנים, בשנת 1905 נסודה "סקודה" וקרוב יותר, בשנת 1935, הוכנס לשימוש השם "גואאר". ויש עוד יובלות רבים מספור. שנת יובל, במשמעות הראשונית שלה, היא השנה ה-50 שחל שבע שנים. בגילון הזה של "האבטומוביל" שאותם אוחזים בחורנו לחזור בדיק 50 שנה, לשנת 1955, שנת מודל שהביאה לעולם כמה וכמה דגמים בלתי נשכח: איזטה ב-מ'ו, פיאט 600, קרמן גהיה, MGA, פיג'ו 403, סיטרואן DS, מרצדס TSL, שברולט, פורד ת'דרבירד, קרייזלר 300 ואופנוע אונFIELD "בולט" שהאמינו או לא, בהודו מייצרים את מודל 1955 שלו עד עצם היום הזה.

ועוד יום ציון חשוב. השנה מלאו ארבע שנים להסתלקותו של אברהם פורת ז"ל, מבכירי ייצורנו הרכב בישראל וחובב מושבע של חיפושים. אנשי המגזין "אוטו", שporaת נמה על זותבו משך 16 שנה, בשיתוף עם "מועדון החיפושים" יצקו תוכן ויצרו יש>Main את "רالي החיפושים" מטעם אביב לכפר יהושע, כפר הולדה ומקומות קבועתו של פורת. דני פרומצ'יקו מספר על הרואי הראשון שעתיד להפוך למסורת שנתית.

גם "האבטומוביל" חוגג 20 שנה. מעלוון קטן משוכפל הוא הפ לעיתון מקצועני בrama בינלאומית. התודה מגיעה בראש ובראשונה לכל חברי שתרכמו, וממשיכים לתורם מפרי עטם וمعدשת מצלמתם ל"האבטומוביל", ובכך קובעים את רמתו הגבוהה.

**שנה טובה, קריאה מהנה ונסעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד**

בימיו איזטה, "הביבה המתגלגת".
ראו כתבה בעמ' 31-28





אנחנו יודעים לזהות לפרטי פרטים את האיכות המושלמת של סגנון חייר

אחרי הכל, אנחנו חלק ממנו.

BMW



קמור רכב בע"מ. חווית הנהיגה המושלמת
www.bmw.co.il

.1. סיגר. 2. ריפוד עוז, BMW סידרה 7. 3. שמפניה, Dom Perignon Vintage 1990. 4. צג שליטה, BMW סידרה 6. 5. ויסקי סינגל מאלט, Glenmorangie. 6. ראש ציפורן עם גימור זהב AK, 18K, 1977. 7. שעון ד'עשי זהב אדום, Cartier-Diablo. 8. World Time Patek-Philippe. 9. טבונת זהב לבן 18K, 1977. 10. BMW, V12, מדורה 7. 11. Remy Martin XO. 12. Bulgari. 13. גללה שלטה משובצת יהלומים. 14. מבוקע BMW, סידרה 7. 15. בולגרי. 16. מחרוזת פנוי South Sea. 17. Padani collection. 18. BMW, Drive i-Drive. 19. BMW, סידרה 7.

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

08

חדשנות וישנות

משיקים מכוניות אספנות: שברולט ב-אייר שנת 1957, פיאט 500 משנת 1971, מוריס 8 שנת 1935, אופנוע הרלי דיוידסון שנת 1943



הביצה המתגללת

כתב: איל פلد צילומים: ב-מ'ו
איל פلد מביא את הסיפור המלא על אודוט יצון מקררים איטלקי שהחליט ליצור מכוניות ובוסף של דבר מסר בשנת 1955 את הזיכרון לב-מ'ו שהפכה את האיזטה למייקרומונונית המוצחת בעולם



הליידי השובבה

כתב: קובי מילוא צילומים: MG רובר
קובי מילוא מספר על הולדה ונגרותה של ה-MGA – הליידי האנגלית השובבה



בל אייר מאירת עיניים

כתב: בני הספל צילומים: GM
לפעמים קורה בחיוו של יצון מכוניות שונה משנה מסוימת מניבת בצר משובח במיעוד. בני הספל מספר על שברולט של שנת 1955, מפגש מוצלח במיעוד של עיצוב מהפכני ומנוע חדשני

18



חיפושים עמוק

כתב: דני פרומצ'יקן צילום: תומר פדר
דני פרומצ'יקן מספר על "ראלי החיפושים" מתל אביב לכפר יהושע שהתקיים במלאת ארבע שנים לאחר מותו של אברהם פורת ז"ל

26



30

אילו האפייר התפעל

בתוך חמישה שנים מאז הוצגה פיאט 600 באיטליה בשנת 1955, נסעו בכבישי הארץ המגף יותר ממיליאון וותקים של המכונית הקטנה-גדולה שהתאימה לאיטלקים כמו יין לسانגי

34



38

캐רמן פגש את גיהה

כתב: דניאל באום צילומים: קרמן
קרמן גיהה היא אהותה היותר יפה ויוטר יקרה של החיפושים מבית היוצר של פולקסווגן. דניאל באום מביא את כל הסיפור

46





1886 המציאנו את המכונית



1954 המציאנו את מכונית החלומות



Mercedes-Benz

חלומות, הם פשוט היו מותניים בפניכם את אחדות יצירות המופת שלהם. מכונית מרצדס. מאז 1886 פיעם בלב מרצדס, החזו, החשראה, השאיפה, התשוקה המתמדת ליצור חלומות. Mercedes-Benz. Unlike any other.

מהו חלומות עשוים? מה החומרים שמרכבים אותו? אם הייתם שואלים את קרל בnx וגוטלב דימלר, מייסדי מרצדס, הם היו בודאי עוניים, שחלומות מורכבים ממתכת, גומי, פלדה, זכוכית, צבע... ואם הייתם שואלים איזה ציליל יש

משיקים מכוניות אספנות

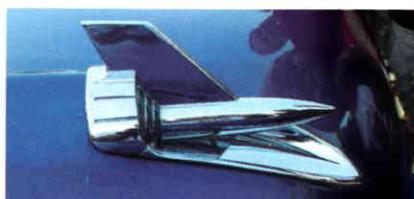
שברולט בל-אייר שנת 1957

צילום: אבי נוף

ביום שישי ה-29.7.2005, במקום המפגש השבועי ברמת אביב, הושקה שברולט בל-אייר קופה משנת 1957 של ד"ר אילן קלדרון, רופא מבית לחם בגלילית.

כשהיה סטודנט לרפואה נהג לדרכוב על אופנו ובספטמבר 1979, באחת מנסיעותיו, צהה עיניו את השברולט בל-אייר המסימית הזאת, בעל שתי דלתות וממבנה ספורטיבי, והמכונית מצאה חן בעיניו מאוד. ככל הדיע זאת המכונית ירושלמי בשם רודניצקי, ואילו היה לבילים החמיימי ומחינתו גם האחורי. עד שנת 1987 השברולט שימשה אותו לנסיעות יומיומיות בכל רחבי הארץ. כשהחליף לרכב חדש המתינה השברולט בסבלנות עד שיגיע הזמן לשיפוץ יסודי ומוסלים כדרכו של אילן לעשות דברים. במהלך השנים עבר אילן במדיניות רבות והביא ממש חלקים שונים לשיפור העתידי: מנוע מאוסטרליה, פח וניקלים מארצות הברית. לפני כשנה וחצי התחל שיפוץ ועשה זאת בנוחותא. לפניו כשתניותים, כשהברח התחל לראות את הסוף, נכנס לקצב מורי יותר והשיקו בשיפוץ כל רגע פניו. הוא פירק במכונית כל בורג, ניקח כל חלק, ועשה כמעט הכל בלבד. בני המשפחה הקרובה, אשתו ושלישית ידיו, פרגנו לתחריב ויידעו שתמיד אפשר למצואו אותו במסון.

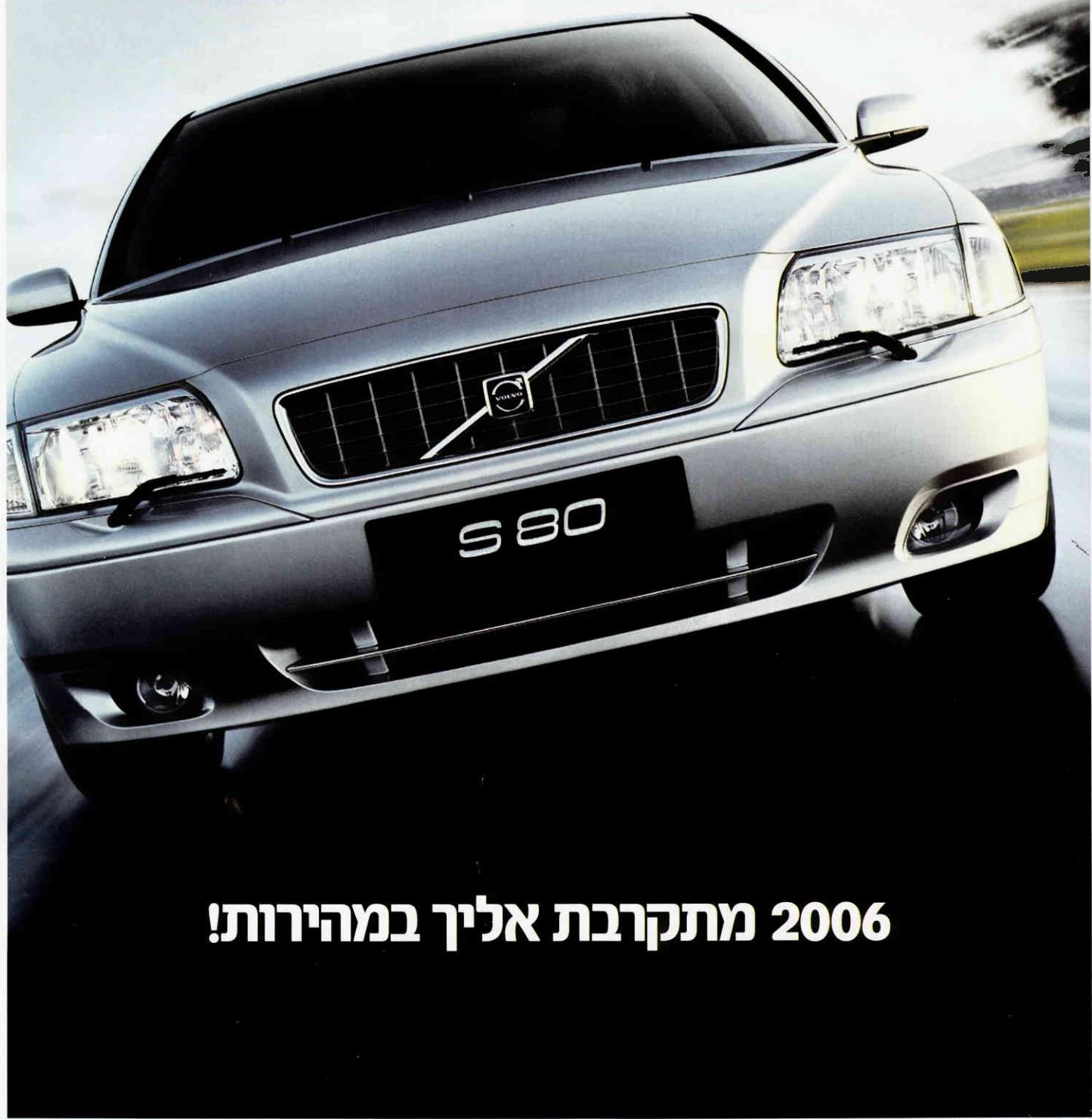
לפני הצביעה אילן בוחן כל צבע אפשרי שעיגן לגונו שמצא חן בעיניו. הצבע הנוכחי השני שבו צבע אותו. הראשון היה כחול



מטלי כהה עם גג לבן, ורק לאחר הצביעה התברר לו שהגון לא מצוי חן בעיניו.
אילן מעיד על עצמו כמו שمعدיף מכוניות אמריקניות והוא מhoffש מכוניות מתוקפות הזרור של אמצע שנות ה-50, או אמצע שנות ה-60. אין שום דבר באופק, אבל יש לו סבלנות, וזה יקרה.



VOLVO
for life



2006 מתקרבת אלינו ב מהירות!

ביגחוון שלר **VOLVO**

82 VOLVO מודל 2006 עכשווי בישראל, במגוון דרכי רכישה מפותחות במיוחד!
מאז הופעתה, הפכה S80 לשליב האוליפיטיבי בין עיצובו ובטיחות לבן פיאנס וnochot. מדובר במכוניות המונחים הוקרטית שנותנת לך מתח פניימי גדול ומפואר, ייעובי קלאסי מרובע ובטיחות לבן פיאנס ונוחות. מדובר במכוניות המונחים הוקרטית, וכל מערכות הבטיחות המתקדמות בעולם. כל אלה מגנים חווית נסיעה רגועה, בטוחה ווויוחדיות. עכשווי, סובלן גאה להשיק בישראל את דגמי 2006 הנחשקים דגם 2.0 סטנדרט ו-AS, ואת גרסה הדגל 2.9. לבחירתך גם מבחר דגמי 2005 בתנאים אטרקטיביים

*אונ"ר בקרה למינימות והשארות במל"מ. *פער בין מחיר נחיק שדה 17.א. ב. 03-62656000 לבין יישלים פרו קווק 28, נאת הליפוט, בכל 02-6799977 סמ"ח ומספר ת.ד. 137. *נפרה גנוקאר - דרך נסורת, 56. *נפרה גנוקאר - דרך נסורת, 56. *ספור רת. הרה האטב מגנץ רוחה מל' 04-8410346. *אשדות סוכנות אשדות, הרים 9. אשדות נס' 04-6556966. *אשדות נס' 09-7666606 סוכנות רכב ראליצ'ץ סחרב, 6. אשדות אוחזת החדר וראש'ץ מל' 08-85234404. *ברא שגען אל. שוווי נס' 08-6276582, 6278236. *נס' 08-6276582, 6278236. *נס' 03-9613039.



מקד Volvo for life • נס' 03-4044-24. *כל טלפון סלולרי, 24 שעות ביום. • www.volvolcars.co.il המומנת להנחה לבבד. • פרטיים פטלונם המכך.

משיקים מכוניות אספנות

פיאט F 500 שנת 1971

צילום: אבי נוף

ביום שישי ה-12.8.2005, במקומות המפגש השבועי ברמת אביב, הרשקה פיאט 500F משנת 1971 של ירון וול, טכני מטוסים בחברת "אל על" מפתח תקווה.

ירון מס' שפיאט 500 היה הרכב הראשון שלו, ותמיד חלם על שיפוץ אותו זהה. הוא חשש להיכנס לפרויקט בגלש שיקולים של זמן וכסף, אבל לפני שנתיים החליט לקפוץ למים ולהתחליל לשפץ. באחת הפעים שגש בשטח הרכבים הקלאסיים ראה מודעה של פיאט 500 למכירה. המוכר שהtagored בחיפה, רצה לשפץ, אך לא הגיע אליה. המכונית נשמרה במחסן של הווריו והם ביקשו ממנו לננות שם את הפיאט. בהעדר מקום אחסון החליט למכוור. ירון קפץ על המציאה ורכש את המכונית עלייה חלה.

זה הייתה בחודש נובמבר 2004 ואך שהיה אז בעימומו של שיפוץ הבית, לא התפקיד ובתו שboweim היהת המכונית הייתה מפורקת לגורמים. הוא נשאב לתוך פרויקט השיפוץ, עבד על המכונית בכל זمان שהתאפשר לו וסייע בתוך שבעה חודשים. מתוך גישה באינטנסיבית גילה שקל מאד למצוא את החלקים הדרושים לו, ולא נתקל בקושי בהשגת אף חלק. ירון ניצל את עבודתו באיל על לגיונות קצורות לחילול והביא מגדרנית כל מה שהוא חסר: חלונות, רצפה, פח ועוד.

ירון רצה להיזמד לגנונים שבמה הפיאט הופיעה במקור. שני הבנים הגדולים, שאחד היה אידייש לפROYKT של אביו והשני התלהב ועזר לו, הטילו וטו על אדום וצהוב כי לדעתם יש יותר מדי מכוניות אספנות בצעדים אלה. לכן, מתוך בחירה משפחתייה, הוחלט בסופו של דבר על צבע כחול.

ירון מבקש לעצמו הפגה, אינו מחפש פרויקט חדש לשיפוץ, ומסתפק בחיכוכים@gdolim שהוא מקבל מכל עבר כשהוא יוצא עם המכונית הקטנה לכביש.





First Classic

סאאב 9-2000 - הסאאב הראשון של המאה ה-20

למכרז. ימ"מ. אוטומטי.



First Class

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



תתחיל להתרגש



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



משיקים מכניות אספנות

מוריס 8 Tourer שנת 1935

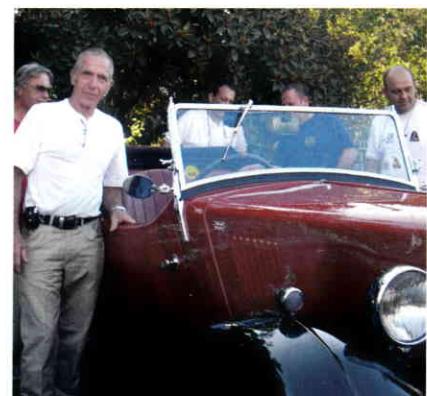
צילם: אבי נוף

ביום שישי ה- 26.8.2005, במקום המפגש השבועי ברמת אביב, הושקה מוריס 8 משנת 1935 של שמעון גנברוז, פנסיון מרמת גן. בעבר שמעון, שיפוץ מכניות ישנות משלב שתי אהבות: האהבה לכל דבר ישן באשר הוא והאהבה של פירוק לוגרמים. לאחר שSHIPFUP חפצים ומיכנירים שונים החליט שהוא חייב להיות הבעלים של מכונית ישנה, לפחות בת 70 שנה.

לפני 35 שנים הייתה בעלותו פיאט בשניה קשור אליה מאוד, ופעמים מכר וננה אותה מחדש. בפעם השלישייה מכר את הבלתי לבני הספל. כשהחריג ששל החמוד עט שיפוץ מכנית משנת 1935, הגיע למוריס. בעיניו המוריס 8 יפה והואאמין שאצל הבריטים ישיג בקהל יחסית מידע וחלקים. בשנת 2003 רכש את המכונית הכע עתיקה שהצליח למצוא, אף שהיתה במצב גרוע מאוד.

כמו חוותדים לאחר שקנה את המכונית החל בתהליך שיפוצה. במהלך השיפוץ פירק אותה למורי ובנה אותה מחדש. שמעון לימד את האוטו היטב והשיג דרגת בקיומות גבוהה לגבי החלקים השונים. הוא מעיד שעה מסוימת מADOW להציג את החלקים בארץ ולכן נסע לבヨול שבאנגליה והביא משם חלקים רבים. עבודות השיפוץ המאומצות, שלעתים גם היו מתקלות, נשכו כשנתיים ובמהלכן חוותה משבטים רבים, כלכליים ורגשיים.

שמעון תכנן לצבע את המוריס 8 שלו בבורדו ובשחור משומם שלא הטעם צבעים "עתיקים" שהיו הצבעים המקוריים של המכוניות מדגום זה כשהן יצאו לשווק. בפועל יצא לו אודם יותר מבורדו, ולמרות זאת הוא דוקא די מרווחה...



ליפפת פעם יגואר?

תתקבב שם את היד על מכסה המנווע, הוא נשם. רק הנשיות השקota של R-S-TYPE מראות כמה עצמה יש בתוך היהת היפות שאטה ראה פולר. כל שיר בדגם R-S-TYPE מעוצב לשילטה מקסימלית ולביצאים קדניים בכל כביש מנע 8V אימתני עם עצמה של 400 כ"ס מאפשר לו לטרוף את הכביש רק דבר אחד, כשהוא פוקח את העיניים, רק עד קטן אחריו.

JAGUAR S-TYPE

שחרר את היוגאר שבר



Trade-In

ימאיי חברה לפכניות ומושאות בע"מ רוח המסתגר 52 תל אביב נל 03-5689988 פקס 03-5689980 סניף חיפה דרך יפו 137 א' 04-8514110 טל. 09-7666606 סניף נצרת גונאה כביש עpolה נצורת טל. 04-6556966 סניף סא"ף-שומ-סוכנויות השaron התעשייתן 14 א'ו. תרשיה טל. 08-6276382 סניף אשדוד דנשוו בע"מ רוח האוגום 29 טל. 08-8523444 סניף באשר שבע אל שרות רכב ביטחון רוח הדורה 7 נל. 09-7666606 הסופת המטביה

משיקים מכניות אספנות

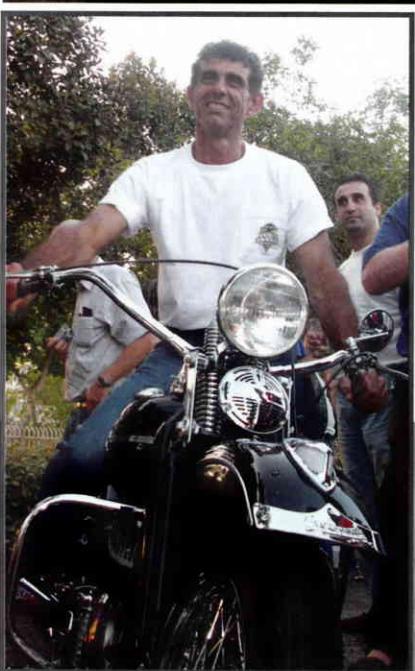
הרלי-דיילידסון WLC שנת 1943

צילום: אבי נוף

האמריקני, ה-WLD לשטורה הצבאיות בהולנד והיו עוד דגמים בסדרה). האופנוע של אילן הוא אחד מ-50 אלף אופנוני הרלי-דיילידסון שיוצרו בשנות המלחמה ובעתים זהה המפעל האמריקני בעיטור "E" מטעם הכוחות המשולבים של חיל היבשה וחיל הים האמריקניים.

הרבה שנים חלם אילן לשפט הרלי וכשהיה בעיצומה של עבודתו על אופנו ב-במיזו, הצבעי סיפר לו על מישחו שיש לו הרלי יישן אל "לא למכירה". כמו תמי, סבלנות, התמדה נשיות משותנות וזמן מותאים עושים את העבודה ואחרי שנותיים אילן קנה את האופנו והתחל בSHIPMENT. במשך למשך שנים למד את האופנו ומכלוליו, הביא חלקים מכאן ומשם, מארצות הברית ומשאר העולם, עד שהשלים את המלוכה לשביעות רצוננו. ובימים אחרים: עד שהאופנו טוב ותקין יותר מהוים שבו יצא את שעריו המפעל לפני 62 שנה.

בימים שישי ה-16.9.2005, במקום המפגש השבועי ברמת אביב, הושק אופנוו הרלי דיילידסון משנת 1943 דגם CLC בナンח 750 סמ"ק של אילן יוחנן מושב משמר השבעה. בשנת 1903, בעיר מלוקי בארצות הברית, מפתחים שני הגנטלנים ביל הרלי ו-וולטר ארטור דיילידסון אופנוו עם מנע צילינדר אחד. המנווע היה אמין, האופנוו היהיפה והוא נס מי ששלם תמורה כסף. בשנת 1905 כבר יצרו 11 אופנויים, בשנת 1908 - 154 אופנויים ועשר שנים אחר כך, בשנת 1918 הרלי-דיילידסון היה למפעל האופנויים הגדול בעולם. בין השנים 1945-1941 עמדו בהרלי-דיילידסון את ייצור האופנויים לשוק האזרחי וכל האופנויים נעדכו לשורת את חיליל צבאות הברית, בעיקר מעבר לים. האופנוו של אילן, דגם WLC יועד לשורת צבא הקני (דגם הנפוץ ביוטר A WLA יוצר בעבור הצבא



מרכז הירידים - מרכז העניינים

**הפקות
תצוגות אופנה
חדרי ישיבות
אירועים פרטיים/mafחתתיים**



אירוע פרטי (חתונה)



אירוע חברה (בנק דיסקונט)



כנס חברה (סלקום)



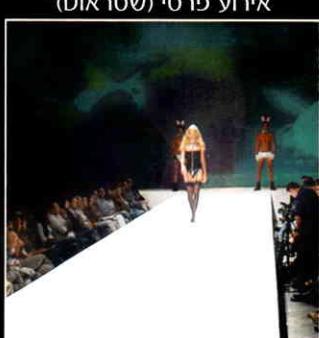
אירוע פרטי (שטרואם)



מרכז הירידים והקונגרסים
בישראל בע"מ



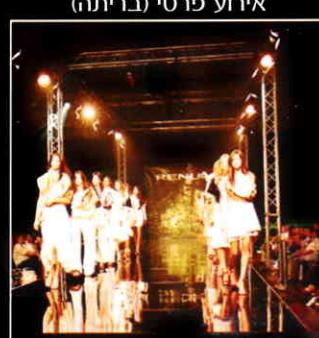
אירוע פרטי (בריתה)



תצוגת אופנה (נו אנדר)



חדרי ישיבות



תצוגת אופנה (רונאך)

מרכז הירידים - מרכז העניינים

מח' שיווק: טל. 03-6404444, פקס: 03-6404497 www.fairs.co.il

בهرצליה ייסדתי את מועדון החמש

בני הספל משוחח עם צביקה רכניץ, ממייסדי "
"מועדון החמש" והיו"ר הראשון שלו, וביחד הם חוזרים

לשנת 1985 ולמפגש הרשמי הראשון של בעלי ה"ענטיקות"

במלון "השרון" בהרצליה שבו, מול גלי הים ותחת השמש הקופחת,

נולד "מועדון החמש"

כתב: בני הספל
צילם: הדי אלקיים

ונמה היו הפעולות הרשמיות הראשונות?

בעקבות המפגש בהרצליה היינו מצוידים ברשימה של כשלושים שמות והדבר הראשוני שנעשה היה לרשום את כולם כחברים באג". בהשתרא של רגע החליטי לקרוא להתארגנות החדשת "מועדון החמש" וליתר דוק יש לציין את שמו הראשון המלא: "מועדון החמש מיסודה של ארגון נהגי ישראל". השם נבחר, כפי שהقول יודיעים, על מנת להציג שמדובר במכונית ישנות שבlichkeitו הירישוי שלחן חמץ ספירות בלבד. ידעת שرك

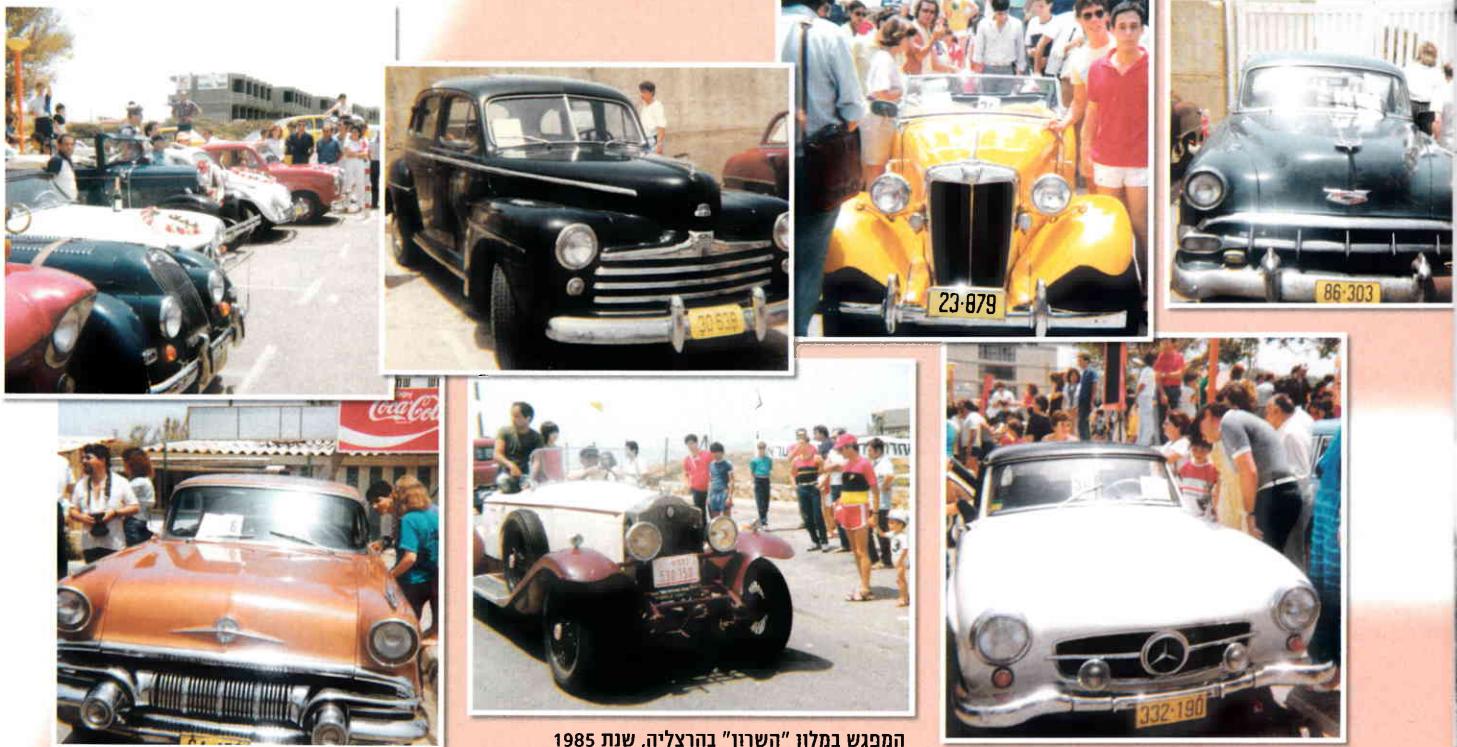
שם למועדון איינו מספיק וצריך גם סמל וגם בטאון. את הרשותה לאפשרה לסמלו קיבלתי מהסמל של "מועדון המכוניות הארץ הישראלית" ואת העalon הראשוני שחולק לחברים שכפלנו על נייר פשט ללא שם. רק במדורזה השנייה נקבע השם "האטטומוביל". אז גם התחלנו לארגן מפגשים בכל יום שני בכיכר מילנו, בקצת רחוב יהודה המכבי בצפון תל אביב. הסיבה לבחירת המקום הייתה פשוטה, זה היה קרוב לבית שלי.

אני מרגיש חובה גדולה לציין שתאכזב כל נושא המנהלה והתקנות בימים הראשוניים של התארגנות, שנשענה על אני", ארגן אמן אירמאן בדרכו מעוררת כבוד.

המכוניות הקלאסית הראשונה של צביקה רכניץ הייתה חיפושית קבריו לימיון משנהת 1954 ששימשה אותו ואת אשתו לכל הנסיעות היומיומיות. בשנת 1984 הוקם אג"י – ארגון נהגי ישראל, מטרתו לאגד את הנהוגים בישראל ולדאוג לזכויותיהם. רכניץ הצטרך לארגון הארצי ונשנה אחר כך אף רכס מרצדים 170 משנת 1949 והוא בעליה הגאים עד עצם היום הזה.

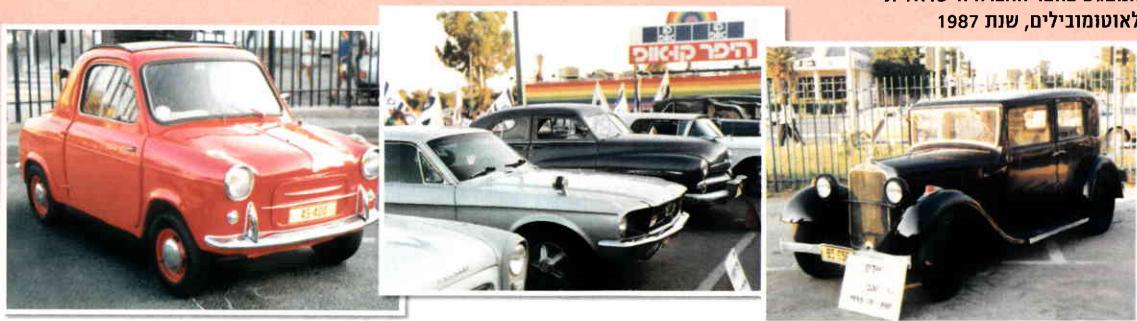
נו, אז איך קרה שDOIKA אתה יוזמת את ההתאזרנות?

יום בהיר אחד, בשנת 1985, ראייתי מודעה שהתפרסמה בעיתון תחת הכותרת "ימים מאושרים במלון השרון", ובה הוזמנו בעלי מכוניות עתיקות להציג את כל הרכב שלהם. הייתה והחיפושית של שהייתה אז כבר בת 21 עונתה להגדירה, וגם הייתה מותוחקת בצורה יפה, נרשמתי ובאתה. באותו יום לא היה קשר בין בעלי הענטיקות אבל בעקבות הפעילות באג"י הייתה בקשר עם אירמאן ואז, כשהתכנסנו במלון "השרון" בהרצליה, ביקשתי מהם לרשום את שמות כל בעלי המכוניות הראשונות שהגיעו לפגישה. דצתי שתהיה לנו רשימה של אנשים במטרה להקים מועדון של אספניים ובעליים של מכוניות קלאסיות.



הפגש במלון "השרון" בהרצליה, שנת 1985

הפגש בחוץ החברה הישראלית
לאוטומובילים, שנת 1987



עשו לנו בית ספר בארגון המפגשים. הם לא דילגו על הפרטים הקטנים ביחס לכל הנוגע לתצוגה, שמירה, יחסוי ציבור, פוסטרים, הכל. ואכן, לאריווש המשותף הראשון שהייתה בשנת 1986 הגיעו רבעות אונשיים. אמנון הוניוןلتצוגה גם את חובבי האופנאים הקלאסיים וכן נוצר החיבור שלנו איתם. לאחר מכן, החלה המסורת של "ראלי יפו-ירושלים" שהתקיים מספר פעמים והביא נסוך על הקשר לירושלים גם להיכרות של המועדון עם מר משה קצב, אז שר התעשייה והיוזמה והוא היום נשיא המדינה, המשמש נשיא כבוד של מועדון החמש.

כל הגורמים האלה הושפטו לנו בטוחון והמועדון העמיד עציר יצא מחסות אן", ומאז פועל כעומת עצמאית העומדת ברשות עצמה.

ובמברט לאחר, היה כדאי?

בודאי. זה לא דבר מובן מאליו שהتארגנות התנדבותית של אזורים בעלי תחביב מסוים תולדיד ארגון עצמאי ומتمיד המתנהל בתקינות ובמקצועיות. מהימים הראשונים יצקנו יסודות איתניים של ארגון מסודר עליהם נסמך המועדון עד היום.

ומתי התחילו הטוילים?
הטיול הראשון היה ליעד חדרה ושם למדנו, בדרך הקשה, איך לארגן טויל. התבדר לנו ששvíירה של ענתיקות היא מוחזה מאוד אטרקטיבי. השvíירה הצנעה שלנו יצרה פקק הנעה גדול ואדור. היו ונענו כחוק המשטרה לא ידעה כל כך מה לעשות. לימים השתפר מאוד שיתוף הפעולה שלנו עם המשטרה ובמסעות הבאים הינו מתואמים עם המשטרה, והטיול שהתקיים ליערות הכרמל כבר זכה לכינוי עיתונאי ואפילו הניב כתבה בטלוויזיה.

בסוף שנות ה-80 המועדון התפתח מאד, תוכל לספר על כך?
זאת התקופה שבה נוצר הקשר עם אמנון ענבר. אמנון היה מנכ"ל החברה הישראלית לאוטומובילים, אז יבגאני פורד לישראל, והוא להם אלום לצוגה עם חזר גודלה ברחוב יגאל אלון, ליד הסינרומה. כשהייתי סטודנט שמעתי הרצתה שלו באוניברסיטה על שיוק ויחסוי ציבור. נזכרתי בהרצאה, צלצלי אלין, ושאלתי אותו אם הוא רוצה לישם את הדברים היפים להם הטיף באמצעות שיתוף פעולה עם המועדון. באמנון וצוותו

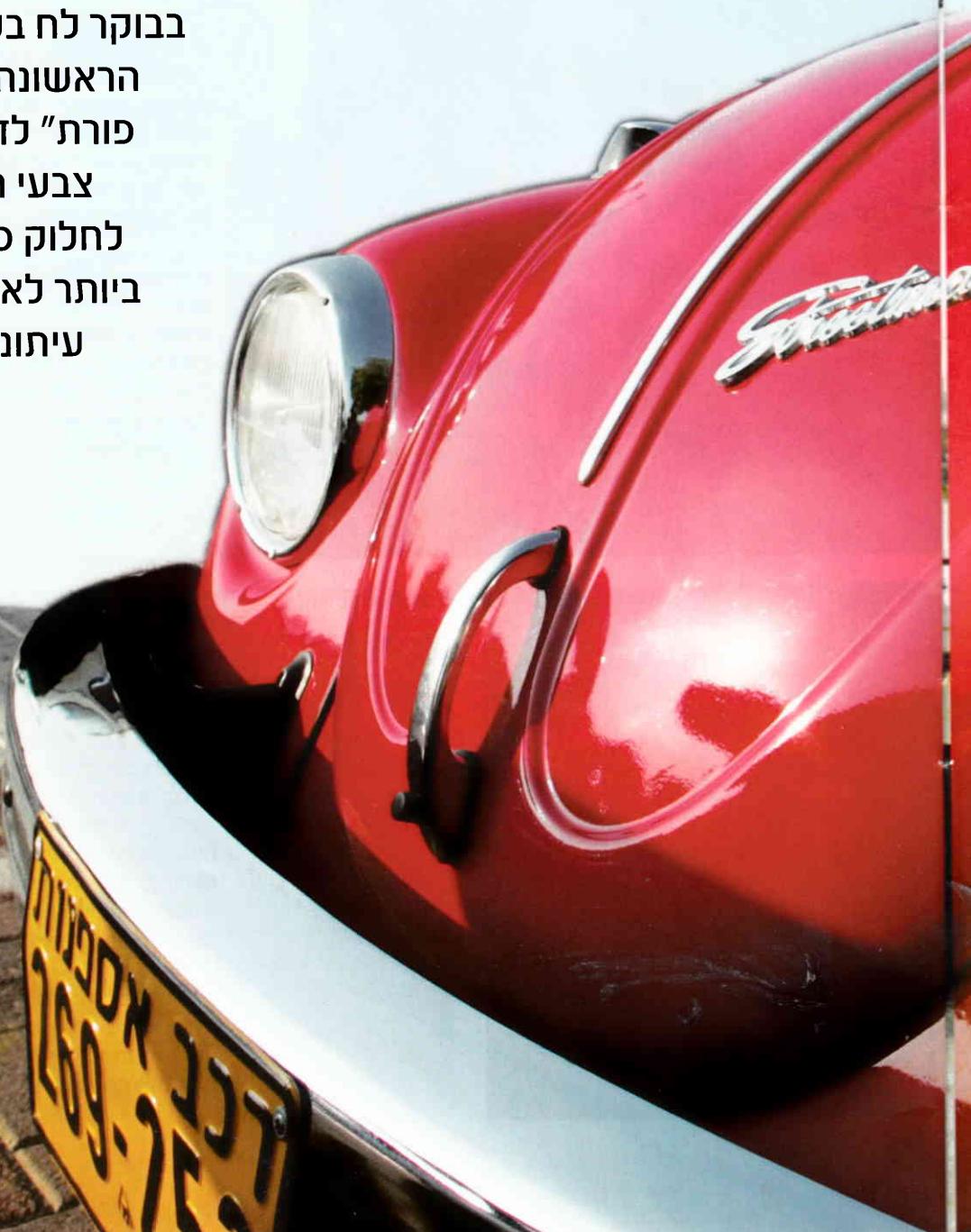


חיפושים בעמק

בבוקר לח בשנות תשס"ה יצא בפעם
הראשונה "רা�לי החיפושים ע"ש
פורת" לדרך. 37 חיפושים בשלל
צבעי הקשת התקבצו על מנת
לחולק כבוד מופורי באופן הרואוּ
bijouter לאהרם פורת ז"ל, מבכيري
עתונות הרכב בישראל וחובב
מושבע של חיפושים

כתב: דני פרומצ'נקו

צילום: תומר פדר



נהמת

המנועים האדיירים החורידה את שללות העמק. הפרות חදו מלייסטן, הסוסים הביטו ללא מאמנים עת המכוניות המצווחחות ועתירות האלקטרוניקה נכנסו אחתי-אות בהחלקת כוח מרהייבא אל שבילו העפר של שדות כפר יהושע. האם ראלי לכבוד פורת, איש שספורט מוטורי מהיר זרם בעורקי, יכול להישמע או להראות אחרת? מתברר שכן. אלא שלא היה זה מזמן ראלי כזה. הטטרור המוכר והיהודי של מנوعי חיפושים אכן קטע את שלות העמק, ועשירות חיפושים ישנות, מופלאות פשוטותן, דרבנו כל שבב סוסון כדי להצליח ולהגיע בזמן אל נקודות הסיום של ראלי החיפושים הראשון. ראלי חיפושים?! של מי הדעתן המטורף הזה??

הכנות

את הדעתן הציע ארון קינפנס, אחד הפעילים ביותר בתחום הענטיקות בישראל. "ראלי חיפושים לזכר פורת", כל כך פשוט, כל כך טבעי ונכון, פורת הררי היה שרוף על חיפושים. איך לא חשבנו על זה קודם! (חוודשים מוקדם יותר למשל, כאשר יומם השנה למותו היה עוד רחוק). אבל ארון הוא לא מלאו שرك מצעדים, ארון גם מבצע. רתמונה לנושא את משפחת פורת ואת "צ'מפיקון מוטורס", יבוני פולקסווגן, שלחו את הראלי תחת חסותם; ארון כתב תוכנית לראלי – תוכנית המשלבת ניוטל ספר דרך, חידונים, ביצועים מוטוריים ותרגולי בטיחות בשלוש תחנות שונות. ניר גולדבורג, סמנכל השיווק של "אוטו", התחליל להפעיל את המערכת המשומנת שלו שכלה אוהלים, חולצות וכובעים, ורונו נאך, שמכיר את הארץ כמו את כף ידו, ה策ך לארון וייחד הכינו את ספר הדור.

aron פנה למועדון החיפושים בישראל וזכה להענות מדיהמה – 37 מכוניות נרשמו תוך ימים ספורים, ביןיהם גם טרנספורט דור ראשון וקרמן גיהה. אנשי מערכת אוטו התנדבו לשמש כמרשלים, ואלהם הצטרפו מיק להב מצמפיקון, אבי בר-יוסף מפולקסווגן, מהנדס הרכב דוד נמרי, מועדון רכבי סינכרו (טרנספורטים כפולי הנעה) ועוד. יוסי, סבא של עמנואל פורת הפעוט, לא יותר על זכותו לשמש כמרשל, וחודה, רכוזה המערכת, ניצחה בדרך על הפעולות. הכל היה מוכן להציגו הגדולה.

הRALI

ביום שישי ה-22 לילוי, השכם בבוקר, נאספו עשרות החיפושים בחניון רידינג בתל אביב – ואיזה חזון מרהייב זה היה. החיפושים המכוערים של פעם השתבחו עם השנים והפכו ליפות וחינניות. חלון נוצצות כאלו יצאו הרגע את שער הפעול וחילקו מרווחות למדוי אך עדין אין מראות את גילן האמייתי; חלון משופרות ונושאות בגאון כנפי 911 טורבו" באחוריהן, וחלון שמרות קרוב לכל הניתן למקום, כולל גלגל ההגה הדקיק. היו אלה שהציגו שייפורים במנועים ואיפלו מיזוג אויר, אך כמעט כולם הונעו מאחור על ידי מנועי הבוקסר הארגניים ו"בישלי" את בעלייה בחום يولיאו-אוגוסט. היו שם חיפושים בשלל צבעים: לבנים, צחובות, אדומות, סגולות, כחולים וככל שנצבעו בשני צבעים. גם הבעלים עצם לא נוצרו מיקשה אחת: היו צעירים עם חיפושים שאילן כפול מהם, לעומת מבוגרים שחיפושית ליוותה אותם כל חיים כנהגים. בנים ובנות, גברים ונשים מכל שכבות האוכלוסייה, שהמאחד אותם הוא אהבה למוכנית המיחודת זו – וחרוץן להצלחה בראלי כמוני.

התנה הראשונה אליה היו צרכות החיפושים להציג בדרך לכפר יהושע, מוקמה בתחתנת הרכבת הישנה של ראש העין. בתנה נבדקו לחץ האויר בשני הציגים הקדמיים. הפרש בלחש בין הציגים הימני לשמאלי – גור נקודות עונש. המתמודדים נשאלו שאלות כלליות ונחגו

ראלי "פולקסווגן-אוטו" ע"ש פורת של מ...



הזינוק לראלי החיפושים הראשון בצפון תל אביב

abrahem Poret z'l ו'חפי',
הchiposhit השחורה שלו

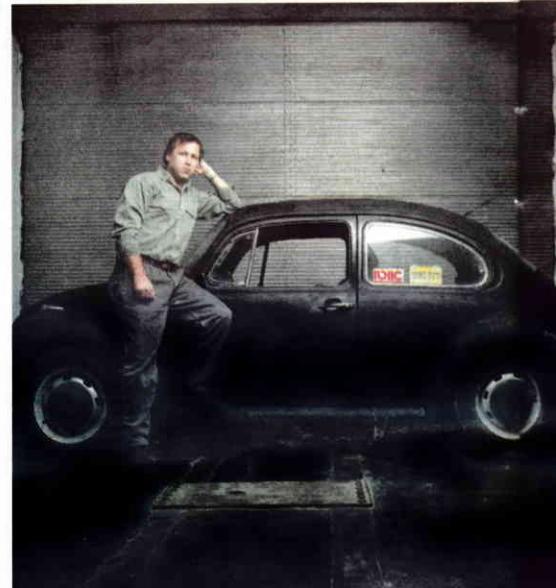


פורת והחיפושים

"שיי סביב ענייניך, וראי כולם, נקבצו באו לך" (ישעיהו, ס' 4) הבט רגע אלינו אברהם, ואנו כולם, קרובים אליך, בחתנת הרכבת של כפר יהושע, הכפר בו נולדת, בו עצבה דמותך ותפישת עולמה, הכהר באדמתך וסנתה לפני ארבע שנים. באו להציג, להגיד שלא שכחנו, גם לא נשכח אתה. אנחנו זוכרים את דמותך הגדולה עם החינוי העדין, מתרפקיים על המילים הנפלאות אותן ארוגת ביד אמר, ממשרים את האהבה הגדולה למכוניות, לאנשים ולעמך. בכל שווה, כולנו כאן. רינה, אימן, שرك היה והעמך מבינים מאין היא יונקת את תעוזמות הנפש המפלאות שלו. לא תאמין פורת, היא אפילו הוציאה לאור ספר המספר את סיפורו הכהר שלכם. גם יעל זוגתך כאן, אצילתית כתמיד ואיתה בון, עמנואל, שדומה לך מיום ליום. אחריך, אהותך, הילדים פה, וגם אנחנו. מערכת אותו, העתון בו הफcta במשך כ-16 שנה מילים בזדדות למשפטים מומכבים ומופלאים. משפטים שעידלו חובבי רכב בישראל. כולנו כאן, גם החברים הציעירים שנולדו לאחר שהחלו לכתבו, ושהצטרכו לumerת לאחר שהלכת מאתנו.

אך הפעם פורת, לא לנו בלבד. אתה ודאי שומע את טוטרו המפלטים. רק מכוניות אחת ממשמעה מגנינה שכזו. ל"חפי", החיפושים השחורה שלך, היה כזה קול. הבנו איתנו לעמק 37 חיפושים שבאו להציג, לזכור ולכבד. הבט אלינו פורת ותיהנה, לא פסה אהבה מוטורית מישראל. כל שאהבת בעולם מרווח עכשווי בתחנת הרכבת של כפר יהושע: המשפחה, העמק, העיתון ושרות רבות של חיפושים וחובבי רכב ולהבים. כולנו מבטחים – נשוב גם בשונה הבאה.

doi פותמצ'יקו





אורן קיפניס (למעלה מימין) מתרך את משתתפי רali' החיפושים, שדרשו בדרך כלל מטל אביב לכפר יהושע לשימושות מוטוריות בהן נשפטו על מיזננות, דיק וסגןון.

מסלול סלאלים צפוף במיוחד בו נשפטו על דיק וסגןון. הפליא לעשנות במסלול הסלאלים דוקא נאג הטרנספורט הארוך שעבר אותו כמו גдол

(תרתי משמע), עם הרבה סגןון ויכולה וללא נקודות עונש.

התנהה השנייה מוקמה במאגר בחן. המ Lager, המכיל מי ביוב מטוהריהם להשקיה, נפתח במיוחד בעבור הדרלי על ידי מנהלו, יוני שוחמי מאגדת אגמי עמק חפר ועל כך שלוחה לו ברכת תודה. במאגר היפפה, התבקשו נהגי החיפושים להבחנות את המכוניות ברודוס, בדיק באמצע בין צידי המכונית לעמודים. דיק הביציע נמדד על ידי הפרש המרחק בין צידי המכונית ככל שההפרש בין ימין ושמאל היה גדול יותר בסנטימטרים, כך נרשמו יותר נקודות עונשין. בתחנה השלישית, בחניון כרמל שlid צומת אליקים, ענו המתמודדים על חידון חיפושים. מתברר שהנוגדים הצעירים לא ידעו שחייבים פילים נכensis לחיפושים: שלושה מהחדר ושניים מלפנים. אחר כך התמודדו בשמשחת קליעה למטרה: להסיע בורג שנתלה על חרטום החיפושית קרוב ככל האפשר לצלחת גלגל שהוצאה על הרצפה.

נוסף על כל המשימות והשלוגנים המתמודדים נדרשו לנוט לפי ספר הדרך ולהגיע לתחנות לפי חלון זמן קבוע. סטייה מחлон הזמן גירה נקודות עונשין כמובן.

סיכום מרגש

ראלי החיפושים הראשון על שם פורת הסתומים בתחנת רכבת העמק המהילגנית בכפר יהושע. שם ננו כל המתמודדים, וגם בעלי חיפושים נוספים שלא השתתפו בראלי אך באו לחלוק כבוד, מאירוח של משפחת פורת, מהסביר מקיים על תחנת הרכבת ההיסטורית, הציגו פופו בחצר לתמונה קבוצתית ווראשונים אף זכו בגביעים. את המקום השלישי קטפה מתמודדת צעירה בשם סיימי כהן, במקומות השני זכה רועי שמואלי ובמקום הראשון, עם כמעט מלאה הנקדות האפשריות, זכה רם נווה. כולם, כמובן, נהגו בחיפושים.



אורן קיפניס (משמאל) מעניק גביע לרם נווה, הזוכה במקום הראשון בראלי החיפושים.

הבט אלינו פורת ותינה, לא פסה אהבה
מוטורית מישראל. כל שאהבת בעולם מרוכז
עכשו בתחנת הרכבת של כפר יהושע: המשפחה,
העמק, העיתון ועשרות רבות של חיפושים



1955

שנת 1955 הייתה שנה מעניינת בעולם הגדול ובישראל הקטנה, וגם שנה מעניינת מאוד בעולם הרכב. לא מעט דגמי מכוניות מיתולוגיים, מבתי יצר שונים, נולדו לכבוד אותה שנה או במהלךה. במלאת להם 50 שנה, מוקדשים העמודים הבאים גдолה לדגמים שנולדו בשנת 1955

כתב: איל פלא



בשנת

בשנת 1955 קבע בית המשפט שקסטנר "מכר נפשו לשטן" במ"מ עם הנאים. בעקבות פסק הדין קסטנר נרצח בידי מתנקשים (1957) ו שנה לאחר כך (1958) בית המשפט העליון מטהר אתשמו.

שנת 1955 אינה רק שנה של מאבק כוח ותמרומות בזירה הבינלאומית והמקומית. בשנת 1955 תיזכר גם בזכותו כמה דברים מהווים ומשמחים הרבה יותר. באותה השנה מקיים המפיק האמריקני ולט דיסני, בניגוד מוחלט לחוות דעת יועציו הכלכליים, את פארק השעשועים "דיסנילנד" בקליפורניה. עוד באותה שנה, חברת ייפנית, אונונימית כמעט לגמורי מחוץ לפן, מתחילה לייצר רדיו טרנזיסטור בייצור המוני. לחברת הייפנית הוצאה קוראים סוני.

אבל המהפכה התרבותית הגדולה ביותר שהביאה שנת 1955 לעולם היא הבשורה המוזיקלית. אז נולד הרוק'נ'רול. השיר "록 מסביב לשעון" של ביל היילי ולחצתו "הקומוטס" נחשב לשיר הרוק'נ'רול הראשון. שנה אחר כך, בשנת 1956, ישיר אלביס פרסלי את "הבנייה ברוכת" ואת "מלון הלבבות השבורים" ולרוק'נ'רול יהיה מלך לשנים רבות. השאר, כמו שנוהג לומר, היסטוריה, וגם לא מעט היסטוריה. הסגנון החדש אומץ על ידי הנער בארכזות הבבטי, ולאחר מכן באירופה, ומסמל את המרד בכל הערכיהם השמרניים של המחזית הראשונה של שנות ה-50. הרוק'נ'רול הוא המקור ממנו יצמחו בשערדים הבאים כל הזדמנות מגוונים של מוזיקת הרוק ומוקחת הפופ.

וגם בעולם הרכב שנת 1955 הייתה שנה מעניינת. לא מעט מכוניות ודגמים מיתולוגיים, מבית היוצר של יצרנים שונים, נולדו לכבוד אותה שנה או במהלךה. שנת 1955 הולידה מכוניות בגודלים שונים: מדגמים קטנים וחסכניים כמו אייזטה של ב-מ'יו ופייט, 600, דרכ' רודסטארים ומיד מוצאים עצםם בקהלות הרווחת של פרשת "עסק הביש". שר הביטחון פנחס לבון מתפטר ובן גוריון חזר לממשלה בשנת 1955, קודם למשרת שר הביטחון ומואחר יותר באותה השנה מונה שוב לראש הממשלה. נוכחות הסטנניות מחלבים לאורך הגבול עם ירדן ומצרים מוקמת ייחודה קומנדנו לפועלות תגמול, יחידת הצנחנים 101, ואירועל שרון, לימים ראש הממשלה, מותנה למפקד. ועוד פרשה באותה השנה: פרשת קסטנר.

בשנת 1955, בדיק עשר שנים אחרי סוף מלחמת העולם השנייה, המלחמה שבנה נספו יותר מ-50 מיליון אדם, העולם הוא מקום אחר למורי, ובמחינות רבות מקום טוב יותר לחיות בו.

בשנת 1955 ברית המועצות יזמתה את הקמת ברית אරשה כמשל גנד לבירת נאט"ו. ב-50 השנים שלאפו התפרקה ברית המועצות, ברית ארשא נעתה מיותרת ואצל כמעט כל המדינות שהיו חברות בה ("מדינות" הוגש המזרחי") השתנה אופי השלטון מקצה לקצה. באותה השנה נערכت בג'נבה בפעם הראשונה פגישה פסגה של ראשי ארבע המדינות. היום מפגשים כאלה נעשו עניין בשגרה. ועוד בזירה הבינלאומית – בשנת 1955 מתכנסת בפעם הראשונה ועדית המדינות הבלטיות, ובעקבות החלטה זהה באינדונזיה בא לעולם הביטוי "העולם השלישי" המתיחס בעיקר לארצוות אסיה ואפריקה שלא הוזדו עם המערב (העולם הראשון) ולא עם הוגש הקומוניסטי (העולם השני). גם ביבשת אמריקה זוכרים היטב את שנת 1955. בארגנטינה מודח פרון ולהופי קובה מגיעים מהפכנים צעירים בראשות פידל קסטרו ו'ה גווארה ומתהילם בהשתלטות על המדינה. פידל קסטרו, כידוע לנו, עדין עומד בראש קובה. ארצות הברית שעדיין מלתקת את פצעי מלחמת קוריאה עסוקה בשנת 1955, תחת נשיאו של דוויט איזנהאואר, בעיקר בענייני פנים: מאבק ב"צד המכשפות" ובמרקוט'יזם מחד גיסא ומאבק השחורים בראשות מרטיין לוט'ר קינג לשינויו זכויות מלאマイיך גיסא.

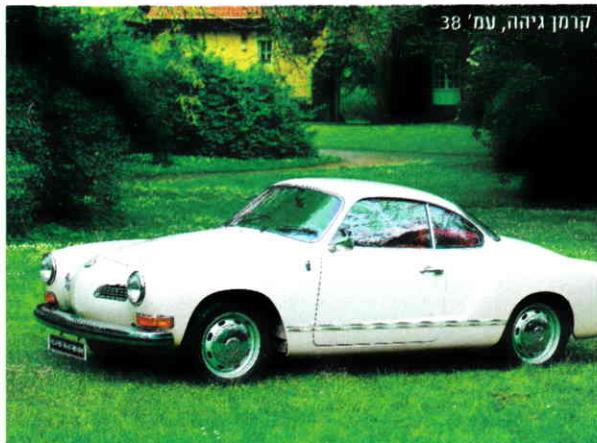
גם אצלונו, בזורה התקיכון ובמדינת ישראלי הצעריה, לא משעמם בשנות 1955. עולים חדשים ממשיכים להגעה, בעיקר מצפון אפריקה ומרומניה, ומיד מוצאים עצםם בקהלות הרווחת של פרשת "עסק הביש". שר הביטחון פנחס לבון מתפטר ובן גוריון חוזר לממשלה בשנת 1955, קודם למשרת שר הביטחון ומואחר יותר באותה השנה מונה שוב לראש הממשלה. נוכחות הסטנניות מחלבים לאורך הגבול עם ירדן ומצרים מוקמת ייחודה קומנדנו לפועלות תגמול, יחידת הצנחנים 101, ואירועל שרון, לימים ראש הממשלה, מותנה למפקד. ועוד פרשה באותה השנה: פרשת קסטנר.

רייאל אנספליד, עמ' 42

The Royal Enfield

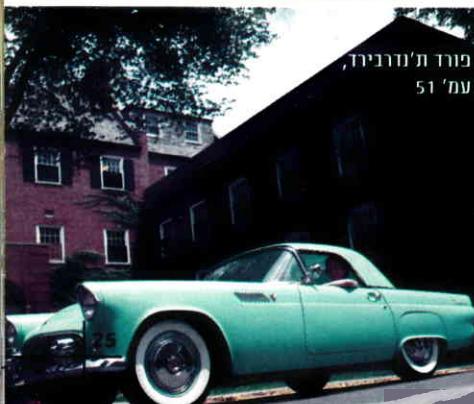


קרמן גיהה, עמ' 38



שברולט, עמ' 46

קרייזלר 300, עמ' 50



הכיאה המטוגנת



האייזטה נולדה במוחו הקודח של יצרן מכוניות
איטלקי שפנה לעסקי מכוניות. אבל החל בשנת 1955
הפכה חברת ב.מ.וו הגרמנית את המכונית הקטנטנה
ויצאת הדופן למכונית הבועה המוצלחת ביותר.
ה"ביצה" בת 50 ועדין מתגלגת

כתב: איל פلد
צילומים: ב.מ.וו



הבועה הופיעו באירופה של שנות ה-50 והשניה שהחטא פיאנה בשוקים מתחדשים ומטופרים, מחררי דלק גבוהים והצרוך בכלי רכב סגורים, ייעילים ובעיקור זולים. לכן, אפשר לראות במסרשמי, בהינקל, בוגומוביל ובאייזטה התפתחות אבולוציונית של האופנווע עם סירה.

האייזטה של ב'-מ'

בשנת 1955 רכשה ב'מ'יו מריוולטה את הזכיות לייצור האיזטה. המכונית הקטנה הגיעה לב'מ'יו בדיק בזמן, מכוניות גדולות וקרות לא היו הצלחה מsuccessful באותן השנים ומוכנית קטנה, חסכו ני, זולה ומוחצת הייתה

בדיק בזמן הגיעה לה'מ'יו הגרמני היה זוקן לו.

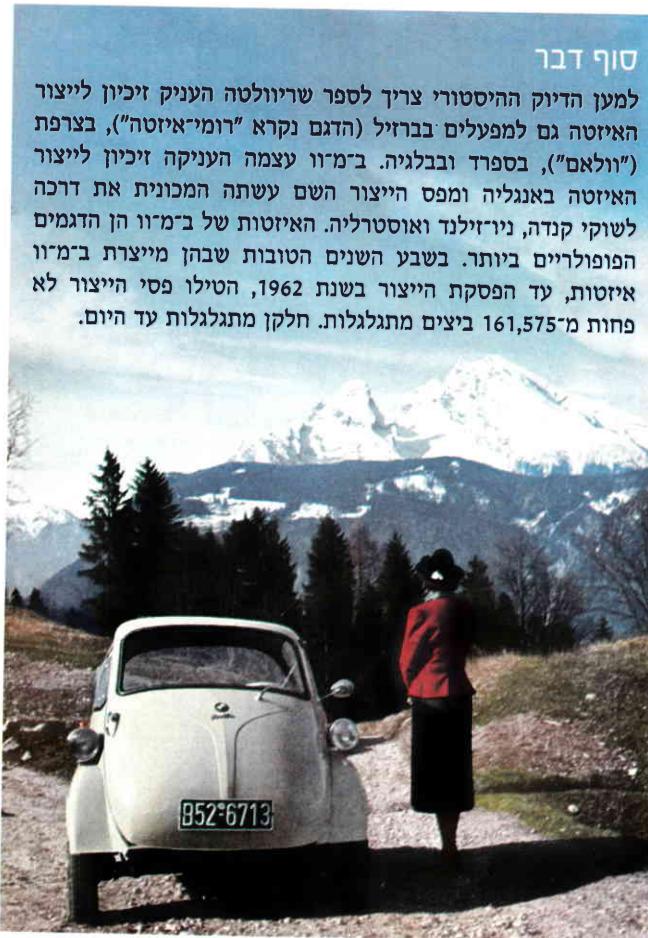
המנדייסי הרכב של ב'מ'יו חיפשו במבחן וממצאו מנווע של אופנווע, צילינדר אחד בנפח 247 סמ"ק שספק 12 כ"ס והתאמו אותו לאיזטה. למעשה, כמעט הצורה החיצונית של האיזטה, שככלו הגרנונים את כל המכלולים המכנניים של האיזטה ועשויו אותה ל"שללה". האיזטה נולדה מחדש מה מקור האיטלקי הפך למיירומכונית מוצלחת. האיזטה הראשונה של ב'מ'יו הוצאה באפריל 1955 תחת שם הדגם "אייזטה 250" ומאותה יותר, באוקטובר 1956, הוגדל המנווע ל-298 סמ"ק ור' 13 כ"ס, והדגם נקרא בשם "אייזטה 300". את הדגם החדש ב'מ'יו מיצאת לשוקים נוספים, קודם, קודם

באירופה ולאחר מכן לארצות הברית.

השלב השלישי ואחריו בתפתחות האיזטה של ב'מ'יו מגע בשנות 1957. אז, מעודדים מההצלחה הגדולה של המכונית הקטנטנה, מייצרים את האיזטה 600 המותאמת לאربعة נוסעים, שעדיין ננסים ויוצאים דרך הדלת הקדמית יוצאת הדופן, שנחנו מנווע גדול יותר (585 סמ"ק) וחזק יותר (19.5 כ"ס).

סוף דבר

למען הדיק ההיסטורי צריך לספר שריולטה הענק זיכין לייצור האיזטה גם למפעלים בברזיל (הדגם נקרא "רומי-אייזטה"), בצרפת ("ולואם"), בספרד ובבלגיה. ב'מ'יו עצמה העניקה זיכין לייצור האיזטה באנגליה ומפס הייצור השם עשתה המכונית את דרכה לשוקי קנדה, ניו זילנד ואוסטרליה. האיזטות של ב'מ'יו הן הדגמים הפופולריים ביותר. במשך שנים הטובות שבין מיצרת ב'מ'יו איזטות, עד הפסקת הייצור בשנת 1962, הטילו פסי הייצור לא פחות מ-161,573 ביצים מתגלגולות. חלון מתגלגולות עד היום.



דלת המכווע
של האיזטה

דלת של מקרר

בשנת 1952, רנצו ריוולטה, יצון מקרים מצפון איטליה מרוחיב את עסקיו ומחלייט להיכנס לעסקי המכוניות. אחרי כמעט שנה של תכנון, פיתוח וייצור הוא מציג לעולם, בחתורוכת הרכב בטוריינו בשנת 1953, את האיזטה. המכונית הזעירת בעלת צורת הביצה משכה תשומת לב רבה וביעיר בשל הדרך שבה נכנסו למכונית ויצאו منها. יתרון והיעילות המסורתי של המקרים הוא שהשפיע על ריוולטה, שכן כל חוויה של המכונית, כולל השימוש הקדמית ועמוד ההגה, היו דלת חבה שנפערת

לרווחה על מנת לקלוט שניים-שלושה נוסעים למושב בודד. האיזטה של ריוולטה הייתה מצוידת במנוע מכווע אוור, שני צילינדרים, בנפח של 236 סמ"ק שמסוגל מעט לפני הגלגל הימני האחורי, על מנת לאזן וליציב את המכונית עם משקלו של הנהג. המנווע הקטן הצליח להאייזטה ל מהירות של כ-60 קמ"ש בתוך 36 שניות ולגלאה מהירות מירבית של כ-80 קמ"ש. החידושים היוו מושמות הגיבו מתחום



האייזטה במהלך מרוץ
מיילוז-מליה באיטליה

132 אוטות בימי לויין
לטבש לצין 50 שנה
לחוללה של המכונית הקטנה
בוגטם Peter Neusser
תאגידות BMW Magazine

אפיילו האפייניר התפעל



הפייט 600 הוצגה
לראשונה במרץ 1955

מעט מאד מכוניות קטנות נשאו על גגן ציפיות ותקומות גדולות כמו הפיאט 600. המכונית האיטלקית נועדה להלהיב את המהוניים ולהניע את גלגליה של איטליה כולה בשנים שבהן ארץ המגר משקמת את עצמה אחרי מלחמת העולם ולקראת הבום הכלכלי והתעשייתי של שנות ה-60

כתב: איל פلد
צילומים: פיאט

איטליה של שנות ה-50 של המאה שעברה עמדה בנקודת מפנה חברתית, כלכלית ופוליטית בניסיון לחזור לנורמליות אחרי השנים הקשות וההרסניות של מלחמת העולם השנייה. מורות העבר, חוסר הוודאות של ההווה ועתידי מעורפל הם הקונטקסט ההיסטורי ממנו איטליה הייתה צריכה להוליד את עצמה מחדש לפני 50 שנה. בדיק אז, בשנת 1955, אחרי ארבע שנים של עבודה מאומצת, משלים המהנדס דנטה גיאקוזה את פיתוחה של מכונית קטנה-גדולה שעטידה לצבוע את העתיד בגוון ורוד. למכונית הזאת קוראים פיאט 600.

באה באהבה

ב-9 במרץ 1955, באולם הכנסים רחוב הידים בג'נבה מציגה פיאט לעיתונות העולמית את הפיאט 600. המכונית שעשו פיתוחה בעבורו במפעל האיטלקי כארבע שנים ותלו בה אינסוף ציפיות ותקומות היהת מיודעת להכיל ארבעה נוסעים ולתת מענה למוגון של צרכים ואפשרויות. למרות מדיה הקטנים הציגה הפיאט 600, באופן ייחסי כמובן, מרחב פנימי גדול, לא מעט בזכות מיקומו המהפקני של המנוע (633 סמ"ק, ארבעה צילינדרים) בחלוקת האחורי של המכונית.

האיטלקים טוענים שאחת קריאות התפעלות שה삼יעו בג'נבה כתבי הרכב מכל העולם אפשר היה לשמע עד למפעל מירפורי בטוריינו שבאיטליה, שmps הייצור שלו ירדו 624 מכוניות פיאט 600 מדי יום ביום. במילימטר אחרות, בשנה הראשונה מיום שהזג הדגם, נשלחו לשוק כ-200 אלף מכוניות והשוק קיבל אותן באהבה גדולה. הפיאט 600 הפכה בן לילה לסלם מעמד נחשך בכל רחבי איטליה, ובוקר בעריה.





פיאט 600 נמכר באיטליה כמכונית משפחית קטנה.
הטאינרוּף נוסף לדגם בשנת 1956

מולטיפלה לא אכזבה – כרבע מיליון מכוניות נתנו במרוצת השנים מענה לשזה נסיעים או לתא מטען גדול, והפכו את המכונית הקטנה-גדולה לפופולרית ביותר אצל סוחרים עירוניים, משקימים חקלאיים ומשפחות מרובות ילדים.

בשנת 1960, כשהייתה כמעט מיליאון פיאט 600 נסיעות בככיש איטליה, הציגה פיאט את הדור השני של המכונית שזכה להתקדר בשם פיאט 600. מי שהגיע באותה שנה ל相遇 המכונית בפריס, שם הוצגה המכונית, יכול היה לעמוד מקרוב על שורה של שינויים וחידושים וביניהם מנוע חדשנות של פועל תעשייה, ופחות מחירה של פיאט "טופולינו", יחד עם האפשרות ל-24 תשלומים הביאו לביקוש עצום. מי שביקש לעצמו פיאט 600 חדשה היה צריך להמתין שנה עד שזכה להניה את דינו על ההגנה.

על ידי יותר בונח 76 סמ"ק ומערכת הוצאה האלקטרומנגנית שפעלה

על ידי מפתח ולא מתג.

האולימפיאדה והאפייר

בשנת 1960 איטליה בעיצומו של בום כלכלי ורומא מארחת את המשחקים האולימפיים. כל אנשי הוועדה המארגנת של האולימפיאדה נסעו במכוניות מדגם פיאט 600 מולטיפלה. אף שאין לו כל בסיס תיאולוגי מספקים שוגם האפייר יוחנן ה-23, שכיהן אז על הכס הרם, התפעל מהפייט 600.

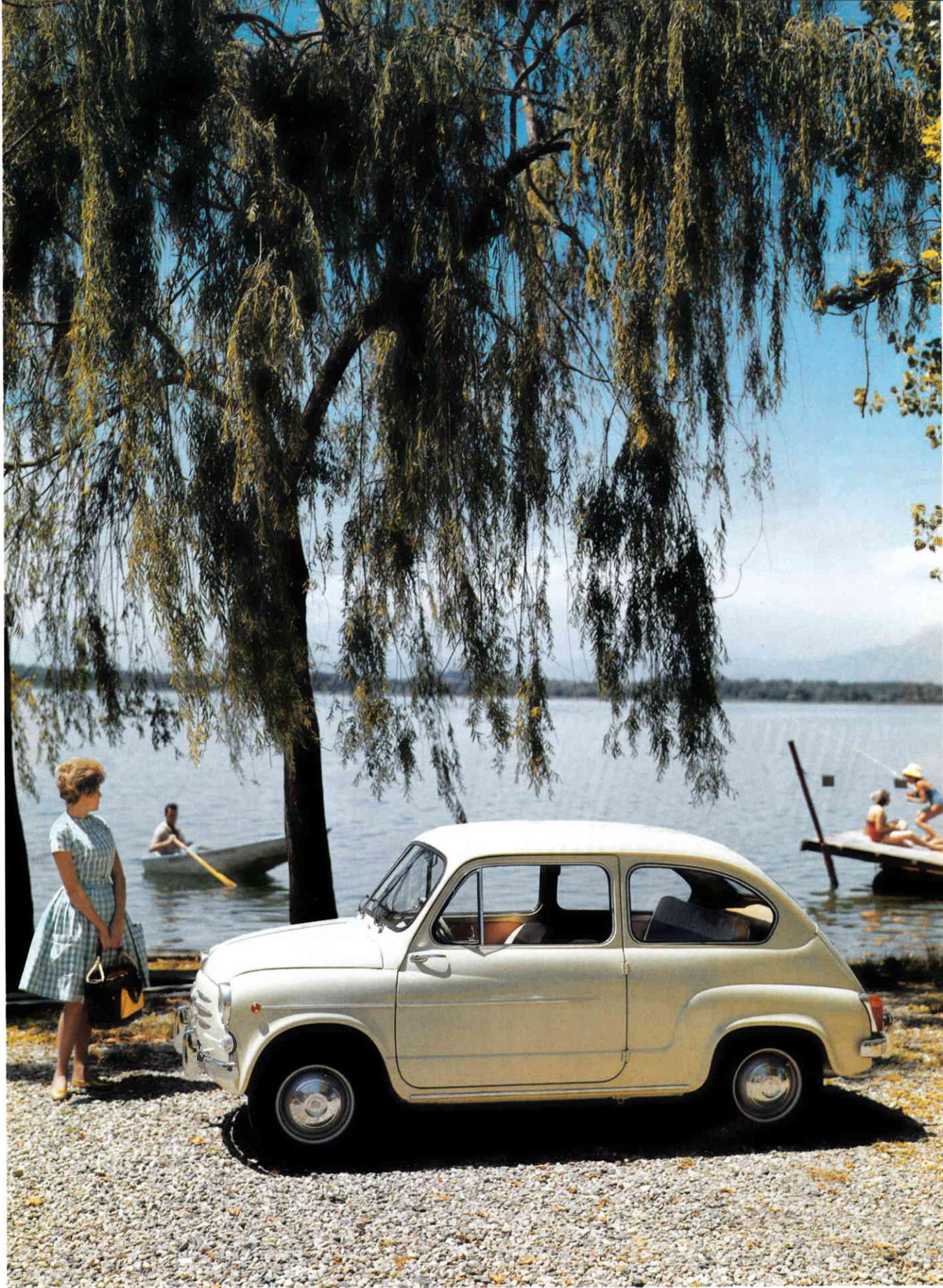
על מרכזיותה של הפיאט 600 ועל חשיבותה לכלכלה האיטלקית יכולים להעיד שני הנתונים המספריים הבאים: באמצעות השנתה-15 בשנת 1955. שנה אחר כך שולבו במכונית כמה שינויים קלים שנערכו לתروم בעיקר לנוחות הנוסעים, והשניים הבולטים ביותר היו האפשרות לסאנרוּף והציגו של דגם סטנדרט, המוכר באיטליה בשם מולטיפלה. והפייט 600

שווה לכל נפש

דנטה ג'יאקווזו, האבא של הפיאט 600, ייעד את המכונית להיות חדשנית ואמונה מבחינה טכנולוגית ומאנית, ובה בעית לשאות-tag מחיר שייהה בהישג ידם של רבים. ביוטר מהודמות אחת הוא אמר שהמחיר צריך להיות כזה שם פועל פס הייצור שמדוברים את המכונית יוכל להשרות לעצם רכשה. האסטרטגיה הזאת הוכיחה את עצמה. Tag המהיר שהוזמד למוניות, 590,000 לירות איטלקיות שהיו אז שווי ערך לכ-16 משכורות חודשיות של פועל תעשייה, ופחות מחירה של פיאט "טופולינו", יחד עם האפשרות ל-24 תשלומים הביאו לביקוש עצום. מי שביקש לעצמו פיאט 600 חדשה היה צריך להמתין שנה עד שזכה להניה את דינו על ההגנה. בפייט היכלו את הדינם בהנאה אבל לא ישבו בחיבוק ידיים והגידלו את יכולות הייצור במפעל שוגגעה בשנת 1957 ל-839,000 מכוניות ביום.

המכונית החמה

הפיאט 600 הפכה לモוצר הכימם באיטליה. מבין כל הבשורות החדשנות שהביאה עמה המכונית בחזרו אנשי השיווק של פיאט להציג יותר מכל את קיומם של מערכות חיים ייעילה שהסתמכת על אויר מהודיאטו על מנת להשפריר את השימוש הקדמיות ולהמס את החל המוכנית. להזיכרכם, השנה היא 1955. שנה אחר כך שולבו במכונית כמה שינויים קלים שנערכו לתרום בעיקר לנוחות הנוסעים, והשניים הבולטים ביותר היו האפשרות לסאנרוּף והציגו של דגם סטנדרט, המוכר באיטליה בשם מולטיפלה. והפייט 600

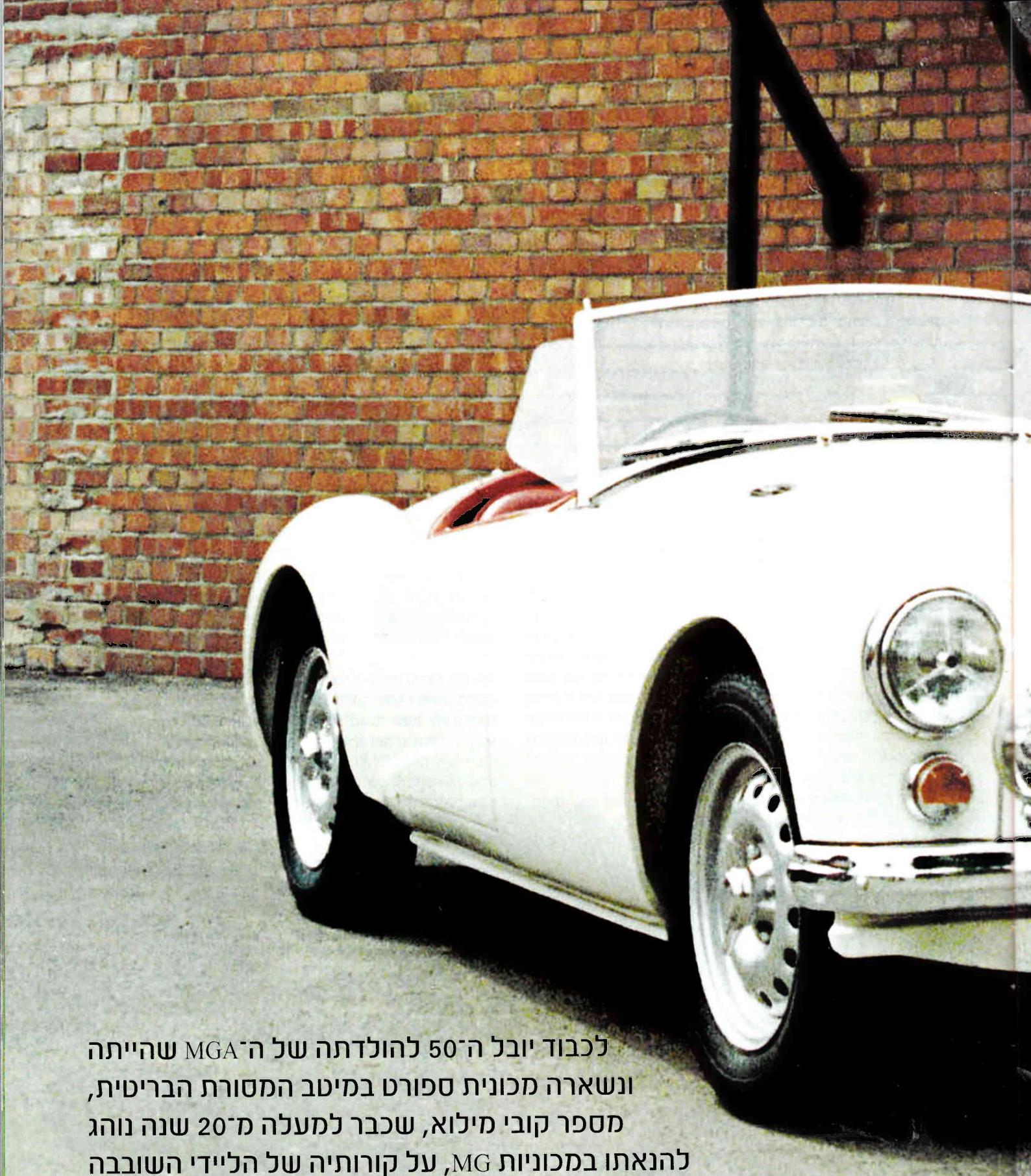


פיאט 600 הייתה מכונית לכל דבר: לעיר ולכפר, לחורף ולקיץ, לעבודה ולחופשה

ה**רָאֵן**
ה**רָאֵן**



MGA Twin Cam
1958 מושנת



לכבוד יובל ה-5 להולדתה של ה-MGA שהייתה
ונשארה מכונית ספורט במיון המסורת הבריטית,
מספר קובי מילוא, שכבר למעלה מ-20 שנה נוהג
להנאתו במכונית MG, על קורותיה של הלידיה השובבה

כתב: קובי מילוא
צילום: MG Rover

במנוע B החדש של BMC בנפח 1,489 סמ"ק. היה זה מנוע ברזל קשוח, עם גלייזרים תחתון ושני מאיד"י SU קלאסיים, והספקו עמד על 68 כ"ס (ומאוחר יותר שודרג ל-72 כ"ס). המותלים היו נפרדים לפניים (עכומות עצה כפולות), ומאוחר יותר סרן קשיח שנתמכ בקפיצי-עלים. לא מהפכני, אבל בהחלט ברמה המקובלת באותה שנים. המכוניות צויהו בגלאלי דיסק ורילים, כאשר חישוקי "שפיצים" היו אופציה. הביצועים היו יפים לתקופה, והמכונית "סגורה" 98 מיל לשעה (כמעט 160 קמ"ש). התנהוגות הקביש הייתה חריפה ומהנה, במיטב המסורת של MG.

שנה אחריך, הוצגה גם גרסת קופה סגורה ויפה, עם חידוש מהפכני בדמותם של חלונות עולים ויורדים בדלתות. ציריך לזכור שהדגם הפתוח צoid בתריסים מתפרקים (-Side Screens). הקופה נשאהה בייצור לאורך כל חי הדגם, וזכה לאוותם שיפורים ושינויים כפי שיפורט בהמשך.

ימי התחום: Twin Cam

בשנת 1958 זכתה ה-*i*-MGA להגדלת נפח המנוע ל-1,588 סמ"ק, כאשר ההספק גדל בהתאם ל-80 כ"ס. המכונית קיבלה בלמי דיסק משמעוותיים, למעט תוספת פנסי איטיות מאוחר. בזכות אינטואיטה של השילד, והוחלט באותה שנה להציג גרסה חזקה יותר של המכונית. תוכנן מנוע בעל גלייזרים עליון כפול על בסיס התבולוק של מנוע ה-*i*-MGA 1,588 סמ"ק, שהספקו היה 108 כ"ס. בתחום השילד, צויהה המכונית בחישוקי דיסק עם נעילה מריצזית, שהסתירו ארבעה בלמי דיסק נשכניים. השיפור ביצועים של ה-*i*-Twin-Cam היה מושלם, אך למולבה הצער אמינוותו של המנוע עמדת ביחס הפוך: היו מקרים של בוכנות מפלצות, טליתים שפרצו להם חורים בבלוק ועוד קיטסטורופות שונות חמישית ושישי בקטgorיה, נתנו למכונית החדש "ייחוס גזע" ותרמו להشكה מוצלחת. עוד לא היו אז מגבילי סל"ד. לאחר שנה ראשונה קשה ורצופת נסונה. עוד מושגתו האזקיוטי והרגיגש דרש תחזקה קפדיות והקפדה על נהיגה בעיות שופרה מאד אמינות המנוע אף כיודע "אין זו מדנות שנייה לתקן רושם ראשון" ויצוור ה-*i*-Twin-Cam הופסק בשנת 1960, אחרי שיוצרו רק 2,211 מכוניות.



MG אמרת רודסטאר. שנים שאחרי מלחמת העולם השנייה פרצה MG מעבר ליבשת אירופה והחלה ביצוא מסיבי של מכוניות לארכות הברית. האמריקנים גילו שמכונית קטנה וזריזה מספקת חוות נהייה שונה ומהנה לעומת אוניות הבכיש האמריקניות המוגדרות. באותו הזמן יצרה MG את דגם TC ובעקבותיו את דגם TD. אלו היו דגמים משודרגים של תכנונים משנות ה-30, שאופיינו בכונפים ובפנסים נפרדים, ב"గראיל" קדמי זקור, ובאוירודינמיות של ארון קיר. אף שהן היו מכוניות מלאות קסם, בתחילת שנות ה-50 הן הפכו לሚושנות, במיוחד יחסית למתחרות מבייה, דגם הטריומף TR2. בשנים ההן עיצוב היה שם המשחק ו-MG נזקקה לדגם חדש ומודרני כדי להמשיך ולהצליח בשוקים.

מלח-מן ללא יאמן

בשנת 1951 בנה סייד אונבר, המנצח הראשי של MG, מכונית מרווח שוריימה מבוססת של שילדה ה-*i*-TD והייתה בעלת גוף זורם ואוירודינמי שהשתתפה במרוץ להימאן. שנה אחר כך, בשנת 1952, פיתחו ב-*i*-MG אב טיפוס של דגם כביש המבוסס על אותה מכונית מרווח, אך מנהלי BMC, קונצראן אוסטינ-מוריס שאילו השתיכה החברה, דחו את היוזמה והעדיפו להתרכז במכירות האוסטינ-היל 100 שחשקה באותו הזמן. אנשי MG הסתפקו בINTERNAL ביצוע "מתיחה פנים" ל-TD והעולם זכה להכיר את ה-TF. גוף המכירות הצונח במחירות כלפי מטה שכנע את הבוטים, ובשנת 1955 נקבע אויר יrok להשים את המכונית החדשה שזכה להיקרא MGA. לכבוד ההשקה נבנו שליש מוכניות מאלומיניום שהשתתפו במרוץ להימאן של 1955. המקומות המכובדים, חמישי ושישי בקטgorיה, נתנו למכונית החדש "ייחוס גזע" ותרמו להشكה מוצלחת. עברו לקווות MG המסורתיים עיצוב המכונית היה פריצת דרך של ממש. את השילד של ה-*i*-MGA עטף גוף גוף ויפה, בסגנון דומה ליגואר XK120 שהושקה מספר שנים קודם לכן. ה-*i*-MGA תוכננה על בסיס שילדת נפרדת חזקה, וצוידה

1959 MGA קופה מושגתו





MGA רודסטרו היה ביצורו בין השנים 1955-1962

בשנת 1962 זכתה ה-*i*-GA MGA ללהיות הדגם הראשון מבית היוצר של MG שיוצרו ממנה יותר מר-100 אלף עותקים. כבוד גדול וסיבה למסיבת הביקור בפעל הקטן אבל היה ברור לכל שהמכונית כבר בסוף דרכה. בתחילת שנות ה-60 השוק דרש מכוניות מודרניות עם מרווח פנימי גדול יותר ועם אביזרי "モודרניות" כמו חלונות בעליים ווורדים, ידיות חיצונית לדלתות וטא מטען בגודל סביר. בחברת MG ננעלו לאתגר ותכננו מכונית חדשה לגמר - ה-*i*-GB MGB שהמשיכה בגאון את המסורת.

ל*i*-MGA שומר מקום של כבוד בדבורי ימי MG. הצלחתה של המכונית הפכה את החברה לצריך של מכוניות ספורט בייצור המוני וליצואן מצחיה באירופה וביעיר בארצות הברית. בשוק האספנות של ימינו, ה-*i*-GA מוהה שילוב מוצלח של קלאסיקה עם התנהבות כביש וביצועים מהנים, יכולת לנסע ללא כל רגש נוחיות גם בתחום המודרנית. תחזוקת המכוניות קללה, המכאניקה אמינה וקושחה, וכל חלק החלוף ניתנים לרכישה ללא קושי באנגליה. בישראל היא מראה נדיר יחסית וידוע על חמש עד שבע מכוניות, מיעוטן במצב משופץ ויפה.

סעיף 2 - הטבות בסדרה

הפרק האחרון בחייה של המכונית הגיע בשנת 1961. ה-*i*-GA זכתה לארסה מתקדמת יותר של מנוע B והפעם בנפח 1,622 סמ"ק. למרות הגידול העצום בנפח היה זה מנוע טוב בהרבה, עם "נשימה" קלה יותר והספק עדייף של 90 כ"ס. תוספת ההספק ושינויים ביחס להעברה הסופי אפשרו מהירות סופית אמיתית של מעל 160 קמ"ש. מבחוץ נבדלות מכוניות אלו בגריל קדמי שקווע ובפנסים אחוריים שונים (למעשה פנסי מיני מיינור "שוכבים"). מכוניות אלו מוכרות



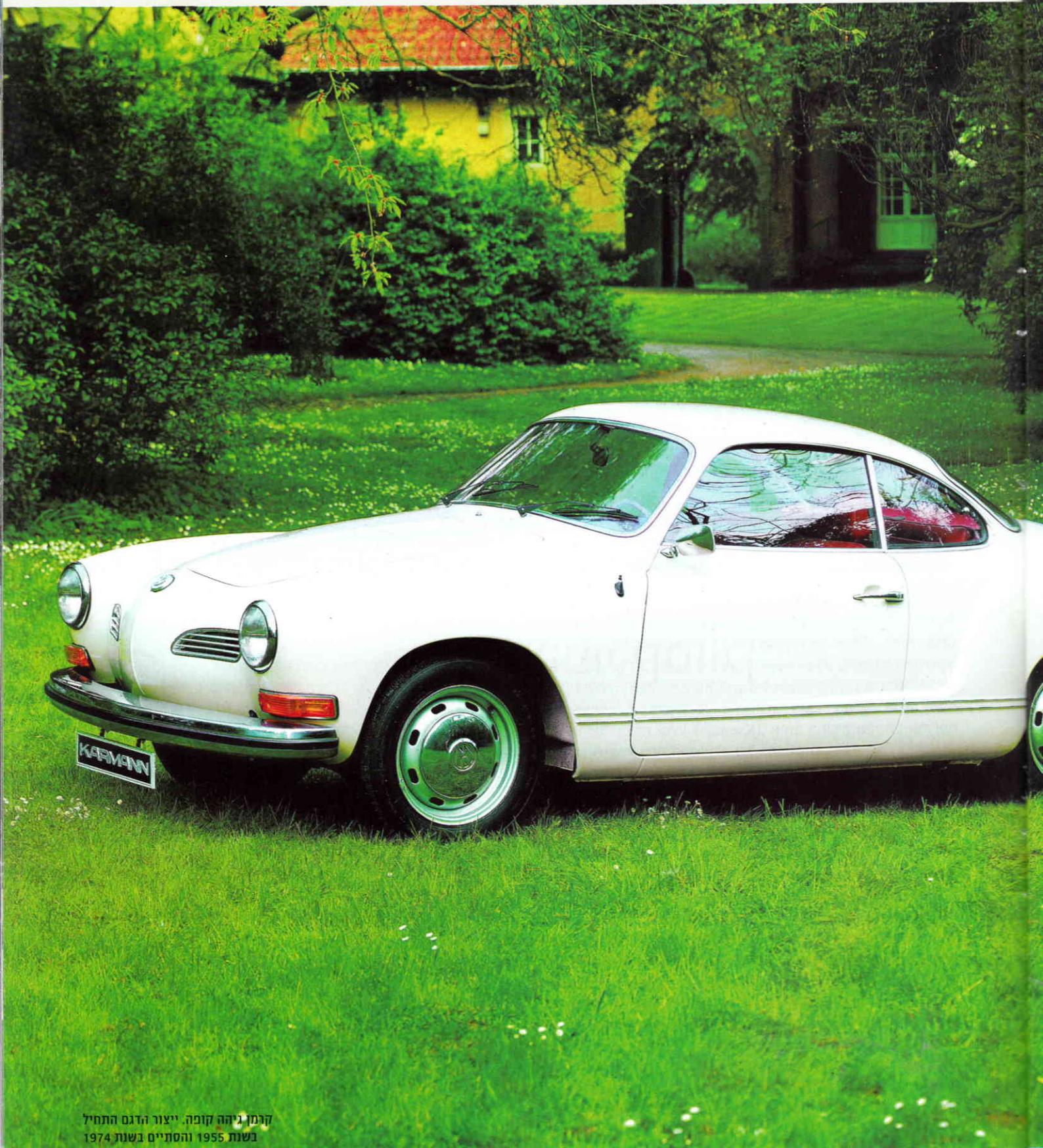
MGA רודסטר משנת 1955

כשקרמן פגש את גיהה

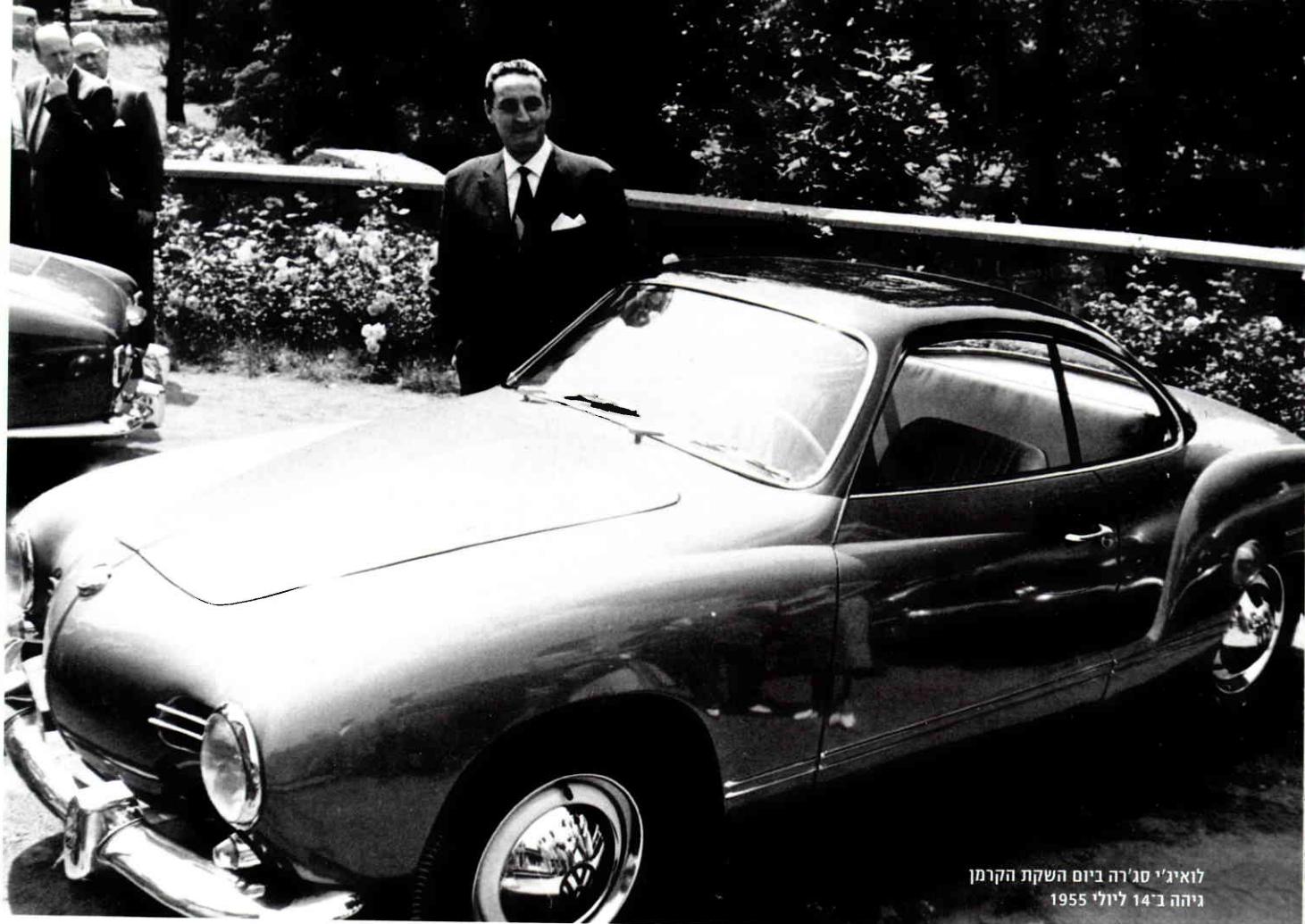
לפני 50 שנה נולדה לחיופשית של פולקסווגן
אחوت שמתה לחרוף המנווע יכולה להיחשב
כאחותה התאומה והזהה ומעל פני השטח,
באדיבות סדנת העיצוב גיהה, אין בינהן אפילו
קו דימיוון אחד. דניאל באום מספר כל מה שצער
לדעת על דגם 14 ודגם 34 של הקרמן גיהה

כתב: דניאל באום
צילום: קרמן





קארמן ג'יה קופה. ייצור הדגם המקורי
בשנות 1955 והסתמיכים בשנות 1974



לאויג'י טו'רה ביום השקתה קרמן
ג'זה ב-14 ביולי 1955

הפולקסוֹגֶן קרמן ג'זה נולדה בשנת 1955 ושם המלא מלמד על כל שלושת הוריה: השלה והמנוע הם מתוצרת פולקסוֹגֶן; העיצוב הוא פרי עירוב סדנת העיצוב האיטלקית ג'זה (Ghia); וייצור המכונית נעשה בבית המלאכה של חברת קרמן (Karmann), אותה החברה הייתה אחראית קודם לכן לייצור גרסת הקבריולט של החיפושית.

אחותה של החיפושית

ambilי להמעיט ولو כזאת מחשיבותה של חברת פולקסוֹגֶן, הרי שבמרוצת השנים המכוגנית מכונה בפי כל בשם הקצוץ יותר "קרמן ג'זה" המתיחס לאربעה דגמים שונים. המוכר, הוותיק והנפוץ ביותר הוא הדגם 14 (כלומר דגם מס' 4 בסדרה מס' 1, היא הסדרה של החיפושית) שיוצר

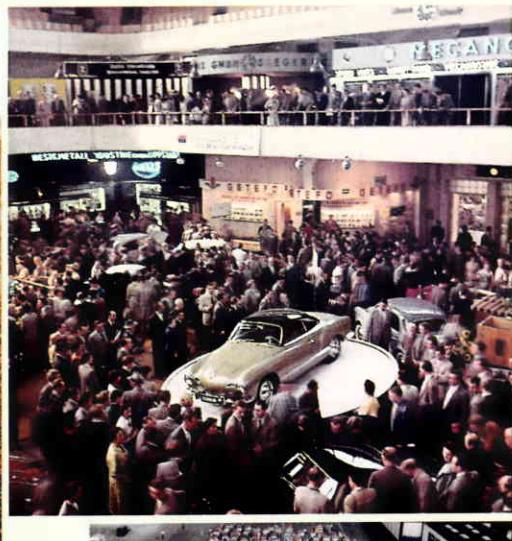
בשתי גרסאות – קופה (דגם 143) וקבריולט (דגם 141). בבחינה מכאנית, לאורך כל שנות הייצור של דגם 14 קרמן ג'זה זהה כמעט לגמרי לחיפושית ומצוידת במנוע השטווח מקורר האויר בעל הציל האופיני. עם השנים נפח המנוע גדל מ-1,200 סמ"ק בשנים הראשונות ועד 1,600 סמ"ק בשנים האחרונות. כמו החיפושית, גם קרמן ג'זה חوتה שדרוגים תכופים, כך שבגדמיה האחרונים יש בלמי דיסק, מ胎ים אחוריים עצמאיים, אפשרות לתיבת הילוכים חצי אוטומטית, ווגם לוח שעונים מרווח וכפתורים העשויים גומי רק שנעודו להוסף ממש בתייחותי לשלוום של הנוסעים. עם זאת, העיצוב הכללי של המכונית כמעט ולא השתנה, והוא שמר על אופיו המיעוד במשך כשני עשורים מהשקה בשנת 1955 ועד שהמכונית الأخيرة ירדה מפס הייצור בשנת 1974.



לאויג'י טו'רה
מנהל סדנת ג'זה
(משמאלה) ורוזיללהם
קרמן, בנו של מייסד
מפעלי קרמן



מודעת פרסומת לקרמן גיהה,
שנת 1955



תיבת הילוכים אוטומטית. במרוצת השנים קיבלה הקרמן גיהה את כל השדרוגים והתוספות שקיבלו שאר מכוניות הסדרה למעט מערכת הזרקת דלק אלקטטרונית. למה? לא ברור.

שאלת של זהות

מתחילת ייצורה סבלה הקרמן גיהה דגם 34 מבועיה של זהות. אף שהייתה גדולה בממדיה מודם 14, ואף שהייתה מצויה במנוע חזק יותר, ואף שהייתה יקרה יותר (ולמעטה דגם 34 היה לפרק זמן מסוימים המכונית היקרה ביותר של פולקסווגן) היא לא הייתה מספקת שונה מודם 14 ולא סיפקה ללקוחות הפוטנציאליים תמורה נאותה להפרשי המחיר מהאותה המבוגרת יותר.

בנוסף על כך היא סבלה מתסמנונת ה"למה לא אמרת לי שאחותך יפה ממך?". קרמן גיהה דגם 34 היה, אכן נאמר בניםוס, עיצוב מאד מוזח. בעיני ובים היא הייתה פשוט מכירתה העיקרי ביגל ה"גבות" הבולטות מעל הפנסים הראשיים ופנסי העורפל. הדגם לא הצליח ובשנת 1969, עם שיא מכירות שלילי של 42,498 מכוניות, החליטו בפולקסווגן להפסיק את הייצור. להשלמת התמונה ראוי להזכיר גם את הקרמן גיהה TC (דגם 145) שיוצרה במפעלי פולקסווגן ברזיל בין השנים 1970-1975, וכל 18,119 המכוניות מדגם זה נמכרו בארצות דרום אמריקה. העיצוב החיצוני של דגמי קרמן גיהה עילול להטעות וליצור את הרושם כי מדובר במכוניות ספורט. זה ממש לא כך. הביצועים של הקרמן גיהה לדורותיה אינן נבדלים כמעט של יתר המכוניות בסדרות להן הן שייכות. המכוניות הנושאות את השם קרמן גיהה אכן מחרות, מתחכחות או "חומות" מספיק על מנת להיחסן מכונית ספורט. הן ייודו להיות מכוניות אמינות ופשטות המותאמות לניסיעות ארוכות בנוחות רבה ובגנון גבוה.

קרמן גיהה בארץ הקודש

בישראל, 50 שנה אחרי שהושקה הקרמן גיהה, נסעות ככבים לא מעט מכוניות מדגמי 14 ו-34 (דגם TC נמכר כזכור רק בדורס אמריקה). מדגם 14 יש ככל הנראה כמה עשרות ומדגם 34 ידוע לי על שיש מש מכוניות מוקומיות, שלוש מהן גם במצב נסיעה. מצאי הדגמים הזה מעיד שמכוניות פולקסווגן קרמן גיהה נמכרו בארץ מסוף שנות ה-50 ועד סוף י'צ'ון בשנת 1974.

למעלה: המכונית מוצגת בתערוכת הרוכב ה-39
בפרנקפורט, שנת 1955

מימין: מאות קרמן גיהה
בכיס ציון 50 שנות הדגם
בגרמניה, שנת 2005

דגם הקבריאולט הוושק בשנת 1958 והיה זהה מכל הבדיקות – למעט קיומו של גג נפתח – לדגם הקופה. במרוצת 19 שנים הייצור של דגם 14 יוצרו כ-450 אלף מכוניות, 363,401 קופה ורק 80,899 קבריאולט. רוב הקבריאולט הגיעו לארצות הברית ודגם זה נחשב לפולקסווגן מקורר האויר הנחשק והיקר ביותר.

בא לשכונה דור חדש

בסוף שנת 1961 פולקסווגן השיקה סדרת דגמים חדשה – סדרה 3. הסדרה הזאת הכלילה סדאן, סטיישן ("ויריאנט"), וגם דגם נוסך שכונה קרמן גיהה. הסדרה החדשה התבבסה על שלדה דומה לו של החיפושית אך משופרת ממנה. המנווע התבבס על טכנולוגיה וותיקה ומוכרת – ארבע בוכנות בתצורת "בקסר" וקירור אוורו והיו בו שינויים גדולים במערכות הפליטה והקידור. התוצאה הייתה מנוע שטוח מאוד שאיפשר, בכל דגם הסדרה, עוד שטח אחסון נוספת על תא המטען בקדמת המכונית. לפי אותה שיטת המספר המסורתי, דגם הקרמן גיהה החדש זכה להיקרא דגם 34 (דגם מס' 4 בסדרה מס' 3) והוא לו שתי גרסאות עיקריות – קופה (דגם 343) וקופה עם סאנדוורץ חשמלי (דגם 345). התכניות לייצור דגם קבריאולט (שהייתה להיקרא דגם 341) נגנוו מסיבות שאין ברווח עד היום. אבל עוד לפני שויתרו על ייצור סדרתי של דגם הקבריאולט נבנו 11 מכוניות, משלווה אובי טיפוס שונים, שבודדות מהן שרדו עד היום.

מהבחינה המכניתית דגם 34 היה זהה לשאר המכוניות של פולקסווגן בסדרה 3 – מנוע בנפח 1,500 סמ"ק עם קרבורטור אחד, ומשנת הדגם 1964 אותו מנוע עם שני קרבורטורים. שנתיים אחר כך צמח המנוע לנפח של 1,600 סמ"ק. החל בשנת הדגם 1968 קרמן גיהה דגם 34 הוציא גם עם

שתחיה צעיר לנצח סיפורי של רояל אנפילד בולט



מודיעות פרטום משנת ה-50 לאופנווי רояל אנפילד
בבולט 350 ו-500.

למהה: בולט 500 שנות 1990, זהה כמעט לחולוטין
לאופנווע משנת 1955

מפעלי האופנוועים רояל אנפילד נוסד באמצע המאה ה-19 בעיר רדיין באנגליה. למען האמת, אז קראו לו בשם אחר (טאונסנד ושות') ואך אחד לא בנה שם אופנוועים (עשו שם יציקות ברזל, בעיקר מחרטים לתעשיית הטקסטיל). בשנות ה-80 וה-90 של המאה ה-19 החלו לפקת שלדי אופנוועים, ובשנת 1893 נרשם השם רояל אנפילד. בשנים הראשונות של המאה ה-20, בשנים 1902-1903, החלו לייצר מרכוז (כנ, מכוניות) ואופנוועים. מאז תערוכת האופנוועים הבינלאומית של 1909 היה רояל אנפילד לייצר אופנוועים מוכרים ו媧ערן. בשנות מלחמת העולם הראשונה סייק אופנוועים לצבאות בריטניה ורוסיה. למרות הגידול המתמיד בקשר החיזור ובמנועון המוציאים לא הגיעו ברояל אנפילד לממדים, לפרטום ולמכירות של יצירנים אנגלים אחרים כמו גורטונג, טוימוף ו-BSA.

בשנת 1932 החלו בייצור של סדרת אופנוועים שזכה בשם בולט (Bullet). הסדרה הזאת נועדה לעשוות היסטוריה. בשנת 1949 הציגו בבריטניה את הבולט 350 ובשנת 1954 את הבולט 500. באותה תקופה רояל אנפילד זכתה במכרזים של הצבא היהודי לאספקת מאות אופנוועים. כדי לעמוד בתנאי המכרז נשלהו למפעל "מדרסת מוטורס" שבעיר מודראש שהווידו קיטים של אופנוועים ומונועים, קודם בולט 350 (בשנת 1949) ומאוחר יותר גם בולט 500 (בשנת 1955), שהרכבו שם.

בשנת 1955 קצב החזונות מהוווז גדול והיהודים שלחו לאנגליה מהנדסים שלמדו כל מה שצורך לדעת על מנת לייצר לבד את הרояל אנפילד בולט 350 ובולט 500. אז החלו לייצר בהודו את האופנווע בשלהמו – מהבורג ועד השטוממים, מהcidzon ועד אחרון השפיצים.

המדחים בכל הסיפור הזה הוא שמאז שנת 1955, כבר 50 שנה ברציפות, ההודים מייצרים יותר מעשרה אלפי אופנוועים בשנה, כולל רояל אנפילד שנת 1955. למה? כי זה מה שהם יודעים לייצר, כהה בני פס הייצור וזה מה שתנאי היזכין ההיסטורי מותיר להם לייצר. אם לא בהודו, אולי עוד תוכלו לknoot מודל 2005 של אנפילד?



בין כנפי הרוח לגג הפוגה

סיפורה של מרצדס 190SL

בשביל רבים מכוניות מרצדס SL (האות S לכוחה מהימלה Sport והאות L מהמילה הגרמנית שפירושה קל) הן ההגדולה המדויקת ביותר למשג "מכונית חלומות". יש ב-190SL לדורוותהן הכלול: עיצוב מרחיב, הנדסה מעולגה וחוזות נגיעה מהנה במיוחד. לא לחינם, וגם לא בחינם, נמכרו ב-50 השנה האחרונות כ-870 אלף רודסטראים של

מרצדס בכל רחבי תבל. אז איך זה התחיל?

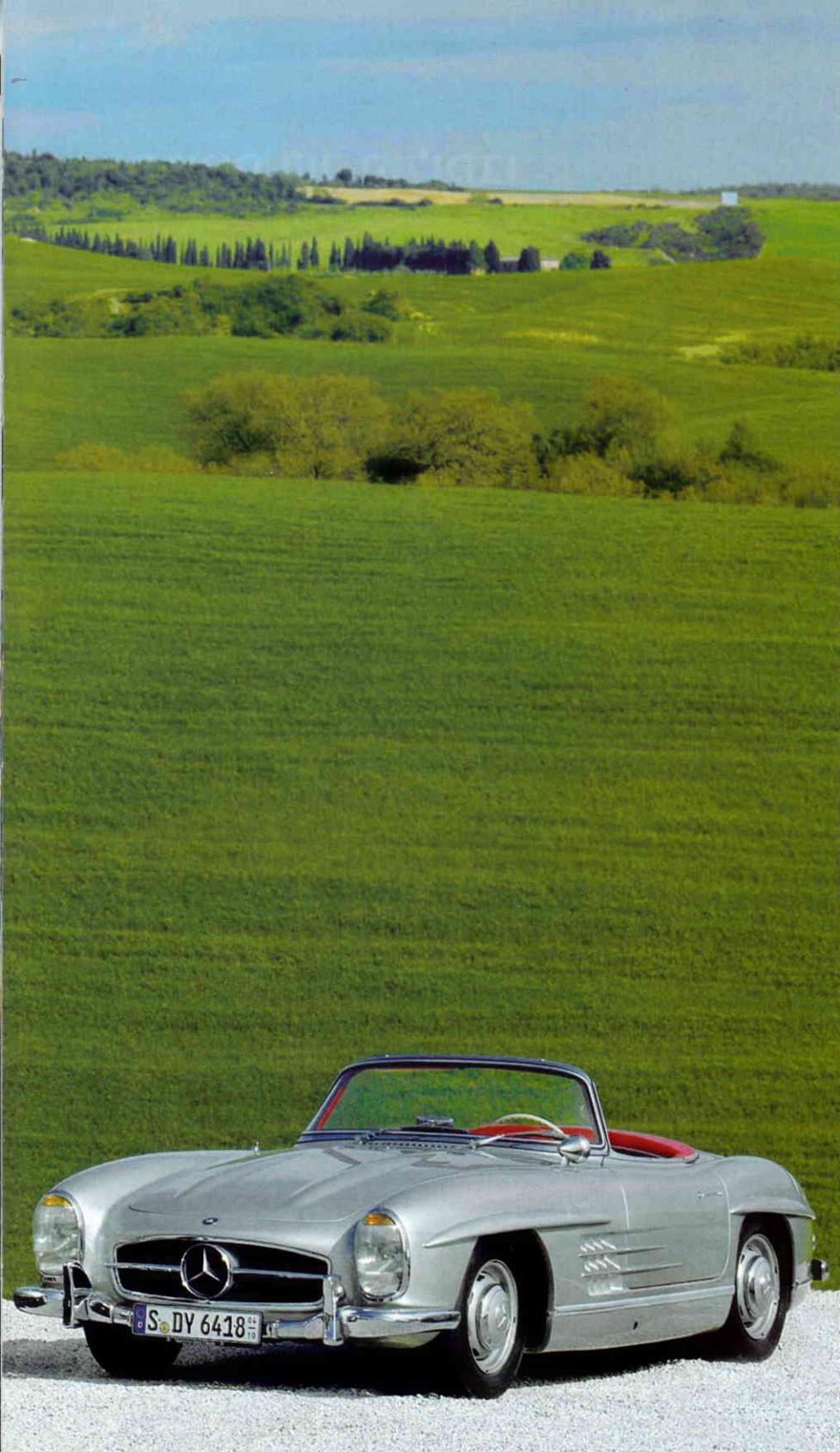
בשנת 1954, בתערוכת מכוניות הספורט הבינלאומית של ניו יורק, הוצג אבטיפוס של ה-190SL – מכונית ספורט דומושביה בעל גג נפתח ומתקפל, המיסודה של שושלת הרודסטראר של מרצדס. המכוניות הראשונות של הדגם הוצגו בתערוכת הרכב בגיןה במרץ 1955 ומיד לאחר מכן נמסרו לקווקחות עם מנוע בנפח 1,897 סמ"ק והספק של 105 כ"ס שהביא את המכונית ל מהירות מרבית של 171 קמ"ש.

בשונה שונות החיים של ה-190SL, בין השנים 1955-1963, יוצרו רק 25,881 מכוניות ומעריכים כי פחות ממחציתן שודן. השיא ביציר היה בשנת 1956 עם 4,032 עותקים והשפלה היה בשנת האחרונה של הדגם, שנת 1963, שבה יוצרו רק 104 מכוניות. באותה השנה כבר הוצגה לעולם ה"פוגה", היורשת של ה-190SL בשושלת הרודסטראים המפוארת של מרצדס.

יש שיקפצו ויגידו שה-300SL, המוכרת יותר בשם "נני שחף" בזכות דלונזיה הנפתחות לפני מעלה, שהוצאה כבר בשנת 1954 היא הראשונה בסדרת הרודסטראים של היצרן הגרמני. אולם עיון מעמיק בהיסטוריה מלמד שכנפי השחף הוציאו לשוק מכונית ספורט-קופה אמיתית (215 כ"ס) ורק בשנת 1957, שנתיים אחרי ה-190SL, יוצרה גם כרודסטר.

מרצדס 300SL, מהדור הראשון של ה-
SL שנולד בשנת 1955

למטה: 50 שנות שושלת הרודסטראים
מבית הייצור של מרצדס



המכונית של קולומבו

סיפורה של פיג'ו 403

במחצית השנייה של המאה ה-19 משפחת פיג'ו עסקה במסחר של כלי בזול ומתקת. הם ייצרו מטחנות קפה ופלפל, שלדים למטריות ועוד חפצים וממשירים קטנים ומוסילים. בשנת 1876 החליטו להיכנס לעסקי התחרבותה, קודם אופניים ואחר כך מכוניות.

ב-20 באפריל 1955, כשפיג'ו כבר יצורנית כלי רכב ותיקה ובשלת מוניטין, היא חושפת לעולם את הפיג'ו 403. המכונית הראשונה פרי שיתוף פעולה בין מפעל פיג'ו ומהנדסיה לבין העיצוב האיטלקי של פיניירינה. שיתוף הפעולה המוצלח זהה ממש כבר שנים דוד.

ה-403 היא המכונית הראשונה של פיג'ו ששימשה הקדמית שלא כמורה ובמטרת השנים תכיל ותציג עוד מספר חידושים ביניהם מערכת אוטומטית לחיום וקירור והייתה המכונית הראשונה של פיג'ו ביצור סדרתי עם מנוע דיזל (בשנת 1959).

מיד עם השקתה הפכה ה-403 להצלחה והייתה למוכנית הראשונה של היצרן הצרפתי שחצתה את דף הייצור של 100 אלף מכוניות בשנה. צבע הייצור של ה-403 הלה וגדל משנה לשנה. הגרסה הנפוצה ביותר הייתה סלון עם ארבע דלתות (מנוע ארבע צילינדר, נפח 1,468 סמ"ק וספק של 58 כ"ס) ועוד הוצעו לשוק גרסאות סטיישן וגרסת קבריולט עם שתי דלתות. הקבריולט היה הדגם הנדרי ביותר של ה-403 ויוצרו ממנו רק 504 עותקים בשנת 1959. לכן, כשההמפקח הקולנועי הידוע קולומבו אמר שמכונית שלו – פיג'ו 403 קובריטיב (אנגלית) בשבייל קבריולט) – היא מכונית נדירה מאוד, הוא ידע מה שהוא אומר.

השקתו במאי 1960 של דגם 404 בעל הקווים החדשניים סימן את סוף חייו של דגם ה-403 אף שהייצור המשך עד שנת 1962.





המכונית האלה

סימפוניה של סיטרואן DS

הנדס הרכב היהודי אנדרה לימוןמן, שיצרפת את שמו לסיטרואן (סיטרואן הוא לימון בצרפתית), נחשב לאבי תעשיית הרכב המפוארת של צרפת. אין כמעט מי שיחולק על העובדה כי גולת הכותרת של היצורן הצרפתי הנודע היא הסיטרואן DS שהוזג לעולם לראשונה בסלון הרכב בפריס ב-1 באוקטובר 1955. השם DS, הנהגה בצרפתית דה-אס (עם סגול מתחת לד' ול-א'), תואם בדיק לצליל המילה D'esesse שפירושה אלה. ה-DS, כמו כן היא, המכונית האלה.

ב-DS חבו זה עם זה ייצוג חדשני וטכנולוגיה מוטורית שטרם ראתה. המכונית הייתה חיללית ובע"מיה בוצרתנה שורטטה ביד האמן של המעצב האיטלקי פלמיינו ברטוני, והייתה לסמל של אלגנטיות צרפתיות במשמעותה. המהנדס אנדרה לפברה הוא שאחראי לפיתוחים טכנולוגיים שהקדימו את זמנם בשני עשר שנים לפחות: הפנסים התכוונו עם זווית פנויות הגלגים, הבלמים היו מתחואמים עם המשקל המכוניות ונושעה, הנהג יכול היה לבחור בין שלושה מצבים גבוהים ולייננות מערכת הידרוא-פניאומטית לויסות תנודות ועוד.

אנשי מחלקת השיווק והמכירות של סיטרואן מספרים שבשעה הראשונה לחשיפת ה-DS בפריס נרשםו 750 הזמנות למוכנית החדשיה, ועד סוף היום הראשון עלה המספר ל-12 אלף. קשה לדעת אם כל הזמנות בתערוכה תורגמו לדרישות בפועל, אבל ה-DS הייתה לאחת המכוניות הנחשקות ביותר אצל כל המיי וממי, בעלי ממון, כוכבי קולנוע ואפלו ראיי מדינות. במשך 20 שנה מייצרת סיטרואן 1,456,117 מכוניות DS על מנת להשביע את רצון השוק.

מי שיזምן בראשית חודש אוקטובר 2005, יוכל לחזות במעו עינוי בחיגיון לבבודה של האלה-המכונית, שיופיע לשיאן ביום ראשון ה-9 באוקטובר, בסיבוב ראווה בשדרת שאנז-אליזה שצפויות ליטול בו חלק כמעט DS.

היום האריקן



שברולט "נומד" משנת 1957,
אחד הרוגטם והנויים של המותג

בני הספל חזר לימי שבהם אмерיקה הייתה ארץ רחוכה
ומכוניות אמריקניות היוו את הדרכים להגשים את החלום
האמריקני. הכנפיים, הכרום הנוצץ, החלונות המשוכרים
לצדדים, המראה העתידי הם רק חלק מהמרכיבים שהפכו
את השברולט משלט 1955 למכונית החלומות

כתב: בני הספל

צילומים: GM



בראש מצעד המכירות

שברולט הציעה קשת רחבה מאוד של דגמים: מדגם 150 הול, דרכ' 210 ועד לדגם בלאייר המפואר. רוב המכוניות שנמכרו היו מדגם 210 וביל אייר. לצדדים היו עוד כמה דגמים מיוחדים יותר כמו "נומד", סטישן דו-דלתית שהתבססה על ניסיון לתכנן קורבט סטיישן. ה"נומד" מכיר 6,100 וווקטים בשנה הראשונה ורק 20 אלף בשלוש שנים. מספרים נוספים עשו את הנומד לדגם בעל ערך אספני גבוה. דגם מיוחד נמכרים אלו היה ה"הרד טופ'", שמאפייניו העיקריים העדר עמוד בין החלונות נסוך היה ה"הרד טופ'", גם דגם זה מבוקש מאוד אצל האספנים. בשנת 1955, ולמען הדיקוק מהציגת דגמי העירקירים העדר עמד בין הצלדים ומראה ספורטיבי. גם דגם זה מבוקש מאוד אצל האספנים. בשנת 1955, נמכרו 1,000 רכבות השנתונן באוקטובר 1954, נמכרו כמיליון ו-800 אלף מכוניות. שברולט הייתה למובילה הרכב הנמכר ביותר בארץ הארץ הברית.

בשנת 1956 נוסףו עוד כמה דגמים, בעיקר בטוווח הסטנדרטי. הגיל שינה את צורתו וקיבל עוד כרום, המכונית נעשתה יותר מוקצת יותר והכנפאים צמחו לגובה. אף שבשנת 1956 פורד ולימוט' נגסות בגרף המכירות של שברולט, נמכרות באותה השנה מיליון ו-600 אלףشبיס'. שנת 1957 הייתה את המכונית להבשה ולצורה האהובה והקלאליסטית ביותר: ג'ראיל אובייל, שפע כרום וכנפאים אחוריים גבוהים. שברולט מוכרת בשנת 1957 אחת הקלאסיות הגדולות של כל הזמנים. שברולט מוכרת בשנת 1957 רק' כמיליון ו-500 אלף מכוניות ו"סגורת" שלוש שנים רצופות בהן היא ניצבת בראש מצעד המכירות בשוק הגודול והתחורתי בעולם.

השברולט של השנים 1955-1957 זכתה ליהקה "המכונית האמריקנית המתוקה ביותר" ולא לחנים. הדגמים מהשנתיים האלה, אף שחלקים שכחיהם לדמי, הם פריט אהוב ונostonלי בקרוב הציבור הרחב בכל וכהילתי האספנדים בפרט. המכונית הייתה חסרת המובהק ביותר של אמריקה בשנות ה-50 הייתה שהיא גם אצל בני דור ה"בייבי בום" שקבעו אותה בנעוריהם כרכב יד שנייה וனצלו את המושב האחורי המרווח בראש תחתית ה"דרייב אין" גם הרבה אחריו שהרטה הסתומים.



ארול בחיה ייצן מכוניות, בלי שם סיבת, מופיע בהצלחה מסחררת, כמעט בן לילא, היא שברולט מהשנים 1955-1957: מכונית טובה מאוד ויפה במיוחד שנעשתה במראות השנים לאחת הקלאליסטות הנחשקות ביותר.

העתיד כבר כאן

בראשית שנות ה-50 יצרני הרכב בארצות הברית החלו מתואוששים מתוכננו מלחמת העולם השנייה. דגמי המכונית הראשונים שתוכננו מיד לאחר המלחמה, וכבר היו כמעט בני עשר שנים, הגיעו לסוף דרכם. דגמים אלו היו דהויים משחו, תכליתיים, מונעים בתוכננו עד שנות ה-30 ואפלו מוקדם יותר.לקראת אמצע שנות ה-50 החלו להופיע בפומבי, וב嗣ק בעירוכות הרכב בדטרoit, דגמים עתידיים שייצגו היבט את האפשרויות הבלתי מוגבלות שנייכבו בפני העצמה המערבית החזקה בעולם ומשגנים כמו מטוסי סילון, טיסות לחיל ורקטות נישאו בפי קול וגומו עור וגדים. בעולם הרכב עבר עיזוב אוירודינמי בישר חדשנות, הכרום בישר עשר והעתיד הורוד עמד בפתח.

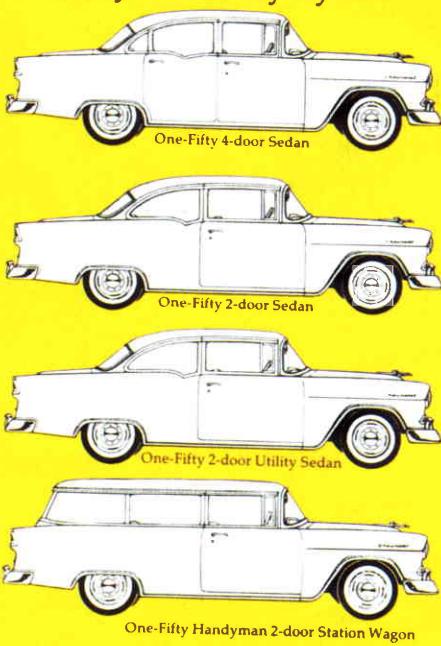
ברוח מגמות אלו תכנן צוות של שברולט, בראשותו של הורייל ארול, כלי רכב חדשים לגמרי למוטי שברולט. רוחה של הקובט נשבה והשפיע על כל ה"ליין". הכוח החב על מכונית נמוכה, זרימת, "חלילת" וחדשנית. התוצאה הייתה מדהימה ביופייה. שברולט 1955 עם ג'ראיל מלבני, צללית נמוכה ורחבה, שמה קדמית משוכחה לצדים כמו בתא טיס, חלונות גדולים וכמנון הכנפאים שאף שהיה עדין מותנות בגובהו בישרו על תחילתה של תקופה.

את המראה המוצלח פגש מנוע חדש. צוות בראשות אדריאד קול תכנן מנוע חדש בעל שמו צ'לינדרים ו"בלוק קטן" שאפשר לתכנן ולעצב בדרך טובה ויעילה יותר את חלקה הקדמי של המכונית בכלל ואת תא המנוע בפרט. המנוע האמין שנועד לשרוד מאות אלפי ק"מ היה למנוע הסטנדרטי ושירות מגוון רחב של כל רכב, מכוניות ספורט ועד טנדורים. לצדיו של המנוע החדש הוצע גם מנוע טורי בעל ששה צילינדרים. בנוסף הציגה GM גיר אוטומטי חדש ומוצלח במיחוד שאף צד את עינם של אנשי "רולס רוזס" שילבו אותו באוטון השנים גם במכונית הפאר שלא.



Chevrolet's *red-hot* hill-flatteners!
162 H.P. V8 - 180 H.P. V8

One-Fifty Series Body Styles



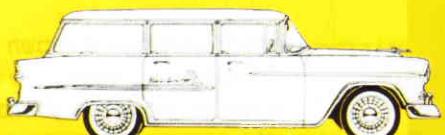


שברולט "בל-אייר" משנת 1957

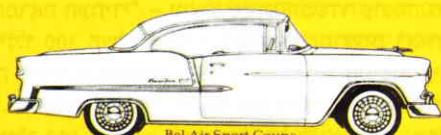
1955 Bel Air Series Body Styles



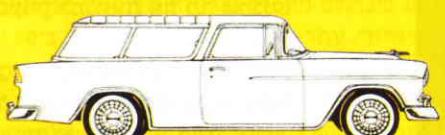
Bel Air Convertible



Bel Air Beauville 4-door Station Wagon



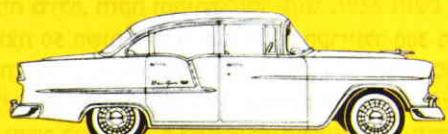
Bel Air Sport Coupe



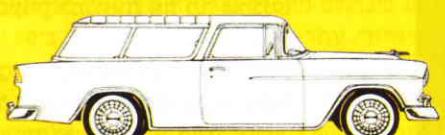
Bel Air Nomad 2-door Station Wagon



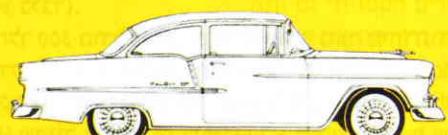
Two-Ten 2-door Sedan



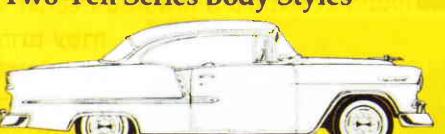
Bel Air 4-door Sedan



Two-Ten Delray Club Coupe



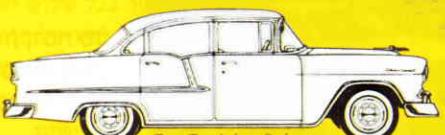
Bel Air 2-door Sedan



Two-Ten Sport Coupe



Two-Ten Townsman 4-door Station Wagon



Two-Ten 4-door Sedan



Two-Ten Handyman 2-door Station Wagon

Two-Ten Series Body Styles



קרייזלר 300 משנת 1955

למטה: הדור הראשון (1955) והדור העשורי (2005) בoutuפה אחת



300 סוסים עלייזים סיפורה של קרייזלר 300

קרייזלר 300 הוצאה לציבור לראשונה ב-10 בפברואר 1955. מקור השם מגע ממאה שנמצא מתחת לחופת המנוע: מנוע Hemi (קייר של Hemisphere, חציית כדור, השם שונtan למנוע שפותח בקרייזלר בשנת 1951 על שם צורתו), שמונה צילינדרים בנפח של 5,400 סמ"ק ובהספק של 300 כ"ס. אף מכונית סדרתית אחרת לא הציעה עוצמה שכזו זהה היה המנוע האמריקני הראשון שהציג 300 כ"ס. ועוד בקרייזלר באותה שנה, המעצב וירג'יל אקסנער משנה את כל ה"ליין" ומעניק למכוניות את מה שמכנים אז "המוראה העתידית" – עיצוב פשטוט המשדר עצמה גדולה.

קרייזלר 300 הצלילה מאוד במסלולי המרוצים באירופה (לה-מאן) וביקר בארצות הברית (דייטונה) וזכה לתהילה מנצחם. באולמי המרוצים הסיפור היה שונה, רק 1,725 מכוניות נמכרו בשנת 1955. מהנדסי קרייזלר חיפשו את התiron של הדגם במנוע והגדילו אותו ואת עוצמתו משנה לשנה. הקרייזלר 300 נעשתה למכוניתו של ה"גנטלמן המהיר" ויועדה לפלא השוק הגברי של מי שמחפש מכונית גדולה, חזקה ומהירה.

במרוצת 50 השנים שהלפו מאז נולדה הקרייזלר 300 מונימ בחיו של הדגם עשרה דורות. המנועים כוללים נועים בטוחה שבין 300 ל-400 כ"ס. דגם קרייזלר 300C נחשב בעיני רבים ליפה מוכלים ודגם קרייזלר F 300 ("ספיישל") בעל מנוע בהספק 400 כ"ס נחשב לנדר וליקר ביותר (רק תשע מכוניות יוצרו בשנת 1960 וمتוכן שרדו ארבע בלבד).

קרייזלר 300 מודל 2005, הדור העשורי, הנהה מיתרונות הטכנולוגיה המתקדמת של מרצדס E-Class (הודות לתאגיד קרייזלר-דיימלר) ומציג עיצוב אמריקני אגסיטויו, עם קריצה לגנטטריות של שנות ה-50, וכמוון – כמייצב מסורות ה-300 – מנוע Hemi שמונה צילינדרים בנפח 5,700 סמ"ק ובספק של 340 כ"ס.



פורד ת'נדרבירד, "ציפורה הקטנה", משות 1955

ציפורה הרעם ציפורה של פורד ת'נדרבירד

הת'נדרבירד הראשונה, ציפורה הרעם של פורד, ידה מפסי הייצור בדטרויט בספטמבר 1954 כמודל שנת 1955. המכונית בעלת שתי דלתות, שני מושבים, גג פיברגלס מתפרק וצדדיות שצועקת ספורטיביות מכל זווית אפשרית, נועדה ליצור פלאח שוק חדש שהוגדר "מכונית פאר איזת". יותר מאربעה מיליון "ציפורים" ב-50 שנות ייצור מעידים שמייחסו לפורד החלית נון, וגם הצליח "על הדרכך" להוליד אייקון מוטורי שעמד בבחן הזמן. הקרדיט מגע להנרי פורד השני שעמד בראש החברה ולשלוחה בכירים נוספים: לואיס קרווז, ג'ורג' ווקר ופרנק הרשי.

ההיסטוריה של פורד מספירת שיווטר מ-5,000 שמות שונים, משמות שגרתיים ואפורים ועד שמות בייארים לחלווטין, נבחנו עד שנבחר השם ת'נדרבירד. ההצלחה הייתה מיידית ולמכונית שהיתה מצויה במנוע שמוונה צילינדרים בנפח 4,800 סמ"ק, נרשם ביקוש גדול: 3,500 הזמנות בעשרה הימים הראשונים ו-155,16 עותקים שנמכרו בשנת 1955, שנת המודל הראשונה.

במרוצת שלוש השנים של הדור הראשון, זוכה לשם "ציפוריים הקטנות", נמכרו כ-40 אלף מכוניות, כולל דומושביות. אנשי פורד, ששוב ידעו לקרוא את השינויים בשוק ולישם, השיקו בשנות 1958 את הדור השני של הת'נדרבירד – "ציפוריים המרובעתות". המכוניות היו גדולות יותר והיו להן ארבע דלתות וארבעה מושבים. המספרים מדברים בעצם: בשנת 1958 בלבד נמכרו 48,482 "ציפוריים מרובעתות", יותר מאשר בכל שלוש השנים של "ציפוריים הקטנות" גם יחד.

היצור של הת'נדרבירד המשיך ברציפות עד שנת 1997 עת הסתיימו ימיו של הדור העשيري. כל דור ודור התאים עצמו לרוח התקופה שבח השוק. הציפור גילה והצטמקה, התרחבה והתעגלה, גבבה והשתופפה – הכל על מנת לרצות את דרישות השוק והאופנה. בשנת 2002 חודש הייצור והדור ה-11 זכה להיקרא "רטורו". הת'נדרבירד שוב דומושבית, בעלת שתי דלתות וחוזות ספורטיבית. במלאת לה 50 שנה הציפור שוב רൂמתה בכבישים.

EPP ▶ 8

כבר 50 שנה שאלפא
מראשת אוטר כל יום מחדש.



50° Giulietta



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