



האבטומוביל

סגן ישראלי למכונית מופת, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גלוון 62 • ינואר–פברואר 2006 • 30 שקלים • חינם לחברי פועדון החמש

תשומת

האם מזובב ברגאן או באסן?
סקירה היסטורית ו מבחן דוכנים



הגביע החנוך

המחורת השנתית לשיפוץ מכוניות:

פיאט 500, מרים 8 ויגואר E-Type

סלון ICM

הסיפוח המלא על קוותן של
דו-גלגלי מתוצרת כחול לם

רד אלין אוריון

טערוכה של אופניים, מכוניות
ומטוסים היסטוריים ביצ'ר

תחנה סופית

האוטובוסים קומתיים האדום
של לונדון, הגיע לסוף הדuron

תשאיר מאחור
את המשפחתיות
הישנה שלן



תתקדם למשפחתיות חדשה
ברמה של מנהליים!





המשפחה היחידה שMOVEDה בקטגוריות המנהליים!

לבחירהכם במגוון דגמים ומנועים:

2.0 Elegance TDI טיפטונייק DSG	2.0 Elegance FSI טיפטונייק	1.9 Ambiente טיפטונייק DSG	1.6 Ambiente טיפטונייק
185,990	169,990	163,990	137,990

רמת האיבזרו הגבוהה יותר כוללת - 6 כratioות אויר, מזגן בקרת אקלים מפואךALKTRONIK, חישובי סגסוגת, הגה כוח אלקטרו מכני תלי מחרות, ריפוד בד משולב



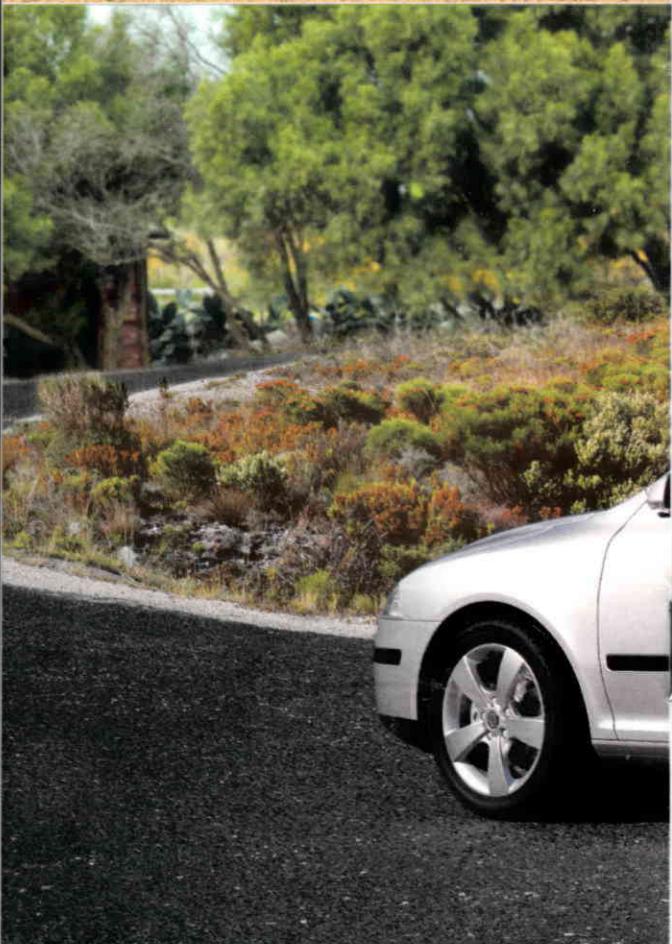
2 מסלולי רכישה לבחירתכם:

מסלול מימון של עד **72,000 ש"ח**
+ 36 תשלומים ללא ריבית והצמדה
+ חבילת איבזרו הכלכלת דיזי דיסק ואייטורן*
+ אופציים מתקפלות מקצועיות - מתנה!

או

מסלול
טררייד אין
+ חבילת איבזרו הכלכלת דיזי דיסק ואייטורן*
+ אופציים מתקפלות מקצועיות - מתנה!

*במחיר מסובסד של 1,000 ש"ח



Škoda Octavia
סקודה. מנצחת ב מבחן הזמן.
החדשה

חייב עכשו מכל טלפון

***3440**

www.skoda.co.il



האַבְטוּמוֹבִיל
סניף ישראלי למסחרת אוטומית, מכניות ורכבי אספנות
טלפון: 62 • נייר-פברואר 2006 • סקילם • חיים לתהר מודען מהט

האַבְטוּמוֹבִיל - בטעון מודען החמש
מג'אן ישראלי למורשת מוטורית, מכניות
קלאסיות ורכבי אספנות

עורכים: בני הספל, איל פלא
עורכת גרפית: רוד נמרוד
תחקיר ופקחה: אילית עוזרי, יעל שנער
מנהל ומוניטין: קרול מימוני
טלפון: 02-6521222

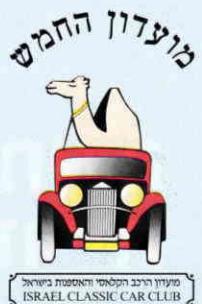
תאום מודעות: מיכל ברנע
sbc@spotnik.com
טלפון: 03-5652118
ניהול הפקת דפוס: מיקי שטופלמן, אפרת סער
SBC
קדם דפוס:
דפוס: אידיאל

המודיל: איל פלא
כתובת המערכת: מסע עולם
רחוב עם וועלמו 3
ירושלים 95463
טלפון: 02-6521222
02-6521222
דוא"ל: idantv@matav.net.il



אוטובוסים שוטון במודיאן
הרכב ההיסטורי של אגד
צילום: איל פלא

כל הזכיות שמורות
9793-7679ossI
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון המכוניות ההיסטוריות והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש - מודען 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 זיל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

ויר קודמים: צבי רכnicz, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתריאל, זמי לויין

ועד המודען והעמותה
ויר: נחום קדריאל
מיימ וויר ועדת אירעומים: זמי לויין
גביר: מנחם ניר
קשרי חוץ: יוסי צור
אבזרים וציז: צבי פרגלית

עורכי "האַבְטוּמוֹבִיל": בני הספל, איל פלא
אב בית דין חברים: נו"ד שלמה בן גדרון
מקבר העמותה: משה מצא
אחראי סניף צפוני: משה שטיין
אחראי השקות: מתניה הלוי
מנהל המשרד: רותם לדרמן

משרד המודען
כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818
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

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

ערוץ ההיסטוריה



RENAULT

1902 רנו זוכה במקומם הראשון במרוץ
"פריס-וינה" היוקרתי עם דגם K.



651

ערוץ הספורט



RENAULT

2005 רנו זוכה באליפות העולם לנגאים
וליצרנים במרוץ פורמולה 1 היוקרתי.



רנו. אלופים בבטיחות

רנו. מושדים עלינוות
כבר למעלה ממאה שנים.

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

בקרוב יתקיימו האסיפה הכללית של "מועדון החמש" והבחירות למועד המנהל שלו. במשך השנה והאהרונה שמעוני לא מעט עזות וריעונות מחברים איך אפשר ורצוי לעשות אחרת. הנושאים היו מגוונים מאוד וקשרורים לכל מרכיבי הפעילות של המועדון: החל מכל הקשור לדמי חבר השנתיים, כמה ואיך לגבות; עברו דרכן ארגון, ניהול ותפעול מפגשי ים ישיאי; וכלה ב ביקורת על דרך ניוהל הפורום באינטראקטן, שילוב תכנים בעפילה השוטפת, גישת חברי חדשים וצעריטים, ועוד לא מעט נושאים חשובים.

אני מञץ במה זה את על מנת לפנות ابوון איש כל אחד ואחת מככם, כל מי שיש ביכולתו לתרום למועדון ולשימור מורשת הרכב העתיק והקלסי בישראל, להגיא ולהשתתף באסיפה השנתית, להציג את מועדונתו למועדון המועדון ולתפקידים נוספים, ולהיראות לעזרה ל פעילות השוטפת. לאותם חברי שחשוב להם להופיע על הרכב הוועד, הדרך הנכונה והפשטה לעשות זאת היא לבוא לאסיפה הכללית ולהציגו. כל הפרטים לגבי אופן הגשת המועדון ומוקם הכנסוס מופיעים בקהליסיון המצויר. באוטה אסיפה יתקיים דיון בעקבות העורות ובקשות לשינוי נושאים מסוימים בתכנון המועדון וכמוון שינוי הזמן להעלות נושאים והתיחסויות לכל המשתתפים באסיפה שייהיו מעוניינים בכך.

איירע "אגיבע הנודד" שהתקיים בפרק אפק היה מוצלח מאד והשתתפו בו יותר מ-100 כלי רכב. תייעוד האירוע על גבי דפי גילוון זה, יעניק למי שיחמיין את החוויה בשיטה "טיעימה" קטנה מההתרחשויות הגדולה. המפגשים בבתי קפה בשבתו לפני הצהרים, כל פעם באטר אחר, תופסים תאוצה ומשיגים את המטרה לשמה נעודו - חיזוק והידוק הקשרים החברתיים בין המשפחות.

בימים אלו שוקד ועד המועדון על ההכנות לארוע פסח. הכוונה לקים אירוע ור' משתתפים אך עדין אין תוכנית מגובשת ומפורטת. ריעונות והצעות יתקבלו בברכה. אחר האינטראקטן החדש של "מועדון החמש" נמצא בשלבי בניה מתקדים ולפי התכנית המעודכנת אפשר לקות ולצפות שהאטר יעלה לאויר כבר בחודש הקרוב. ובינתיים, איי בטוחו ש כולנו מקפידים לשומר על המכניות במהלך החורף וממותניים לתחילת האביב ולימים של מזג אויר נאה, כך שנוכל לטיליל, בלוט ייחד, ולהציג בربים את כל הרכב לאחר תרדמת החורף.

שלכם,
נחום



שלום רב,

גילוון זה של "האבטומוביל" שאתם אווחים בידיכם הוא הגילוון הראשון לשנת 2006, ואין הזרננות טובה מזאת על מנת לבדוק את כל הרכב שנולדו או שעלו על כבישי ישראל בשנת 1976. oczywiście, ממש עכשווי, משמלאו להם 30 שנה, הם רשאים, אם רק ירצו בכך, להתדרר בלוחית הרישוי של "רכב אספנות". בין הדגמים המאושרם אפשר למצוא פורד אסקורט (ברונדה), פורד פיאסטה, אלף סוד ספרינט וולוציה, אודי 100, ב.מ.וו סידרה, 6, לנzieה גמא, וולוו 343 ורנו 14. ויש עוד. ברוכים הבאים למשחת האספנות ומזל טוב.

קשה לחשב על שתי ארץות ושני לאומים אירופיים השווים האחד מהשני יותר מרביתינו וצרפת. תקצר היריעה מלנסות לתאר את אינסוף הדוגמאות שבנון השוני בא לידי ביטוי. לא הינו נודרים מבוא הצורך זה אלמלא בגלילו הנוכחי אנו עוסקים בשני אוטובוסים - האחד אנגלי והאחר צרפתי. הרוטמאסטר קומטיים האודום יצא מהשירות בקובים הסדריים בלונדון אחרי 50 שנה וייתר של עבודה נאמנה. השוסון הצרפתי, בערך בן אותו גיל, כבר מזמן אינו נושא בשום מקום למעט במרשי החנינה של כמה מוזיאונים לרכב היסטורי. בני הספל סוקר את תולדות השוסון בכלל, ד"ר אביתר רייטר מספר על קורותיהם של 254 שוטונים שהגיעו לארץ ודב קרודו יצא בשליחות "האבטומוביל" לעורך לאוטובוס הוטיק מבנן דרכים עכשווי.

כשניר עוזדור היה בן 16 הוא חלם להיות בעליו של טילון מותוצרת הארץ. אז זה לא הסטייע. כמה שנים טובות אחר כך כבר היו בראשותו ובבעלותו מספר לא מבוטל של טילונים. לקרהת תחילתו של השיפוץ הגדול, שבנייתים נדחה, החל לחקור וללמוד את ההיסטוריה של האופנויות מותוצרת הארץ. ניר הגיע לבית שימוש צרעא ושם מילא תפקידו ורשות מיל' ריאשו, ממי שהיה מנהל המפעל, כל מה שצורך לדעת על לידיהם וחיהם של טילונים בחויל'לבן.

לפני כמחצית השנה, ביום החמים של קיץ 2005, נסע דני כהנא לרודניצה שבצ'כיה. מתברר שהאיש מנתניה נסע לשם אחת לשנתיים ותמיד אותה הסיבה - תערוכת אופנאות, מכוניות ומטוסים היסטוריים.

ואם באירועים עסקין הרי שבפתחת הגילוון תמצאו סקירה נוחבת על אודות אירוע משלנו - תחרות הגביע הנודד על שם שאלן (אול) גלאי ז"ל - שהגיעה לשיאה עם הכרזות הזוכים בשבת האחורה של שנת 2005. הטקס הקצר היה עטוף באירוע גדול שהתקיים בפרק אפק והגיעו אליו יותר מ-100 מכוניות אספנות ש"עזו כבוד" לארבעת כל הרכב שהתמודדו בתחרות.

קריאת מהנה ונטעה בטוחה,
בני הספל ואיל פلد



לוגו יצרן האוטובוסים הצרפתי "שוסון"
ראו סדרת כתבות בעמ' 40



לען צילום: מ. קליין

הפוֹלוּ החדשָ. מעוֹרֶתֶת תְשׁוּקָהּ.

הפוֹלוּ החדשָ היא מכונית שנולדה מותשוקה. תשועקה לאיכות, תשועקה לבטיחות בלתי מתאפשרת ומכובן, תשועקה ליפוי וליצוב. בפוֹלוּ החדשָ תמצוא רמת גימור ואיכות חומרים שלא נמצא בשום מכונית אחרת בקטגוריה. איז היכנס אפשרי לאלהות התצוגה של פולקסוֹגן, בחר את הפוֹלוּ החדשָ לשך ותן לתשועקה לךת אוטר לכל מקום שתבחר.



כ' חיים רק פעם אחד
www.co.il

הפוֹלוּ החדשָ מוכנה לכם באולם התצוגה, החל מ- 94,990*. ועכšíי נוצע טרייד-אין במחיר מחרון*

היבואן: י' מיפון מוטוס (ישראל). בע"מ אלומות תעוזה ראשוניים: מרכז פולקסוֹגן, נס ציונה ס' 02-5655555, 02-8135700, 03-5775222, 08-8501267, 08-6722171, 08-6384585, 04-7401074, 09-6561555. חודה 07. חזרה שנתיות רכב בע"מ, 08-6900111, 08-6085555, 04-800-333-888, 03-5504501 (בע"מ), 03-8676333, 04-8761438, 04-6944311 (בע"מ), 04-6944311 (בע"מ), 03-9309037 (בע"מ), 03-9416223 (בע"מ), 03-7449777 (בע"מ), 03-6278000, 03-700-866, 03-9666778 (בע"מ). ת"א-יפוּ פלאקס בע"מ, ס' 09-7435706 (בע"מ). רונגוֹ גג בע"מ, ס' 09-7435706 (בע"מ). טרייד אין באמצעות אוטודיל 700-1-700.

*המחיר ע"פ מחירן 5/5 מהחון כולל מע"מ מס כולל אגרה רשות. י"ל מרכזית סוי רוכב בכפוף לתיקון ה痼ע

חדשנות וישנות

הרוטמאסטר, האוטובוס קומטיים האדום של לונדון, מוצא מהירות בקווים הסדריים ומגיע אחרי 50 שנים לתחנה הסופית, והפעם גם תרתי משמע



שתי פיאט, מורייס ויגואר

צילום: אופיר ול, ירון ול, שמעון גנברוק, משה הראל
סיפור שיפוץ מהיסוד של ארבע המכוניות שהשתתפו בתחרות הגביע הנודד: שתי פיאט 500 של האחים אופיר וירון ול, מורייס 8 של שמעון גנברוק ויגואר E-Type של משה הראל



את השלישי מתחשים עד היום

כתב: דב קרדז צילם: איל פلد
دب קרדז יצא לחץ מויאן הרכב ההיסטורי של אגד לעורוך מבחון דרכים לשוסון הוותיק. כשאלה חודירה, מוטתקי נהגי דן מפקח עליו מעבר לכתף



רד אלינו אוירון

כתב וצלם: דני כהנא
בקיץ 2005 התקיים בדורוניצה שבצ'כיה מפגן אוירוני ותערוכת אופנועים, מכוניות ומטוסים היסטוריים. דני כהנא חזר משם עם לא מעט רשם ותמונה

10



12

הגביע הנודד

כתב וצלם: איל פلد
תחרות הגביע הנודד על שם שאל גלאי ז''ל הייתה אירוע מרשים ורבים משתתפים. למעלה מ-100 מכוניות אספנות התקבצו לכבוד ארבע המכוניות שהתמודדו בתחרות של שנת 2005

18



26

דברי ימי שוסון

כתב: בני הספל וד"ר אביתר רייטר
צלומים: ארכון הצילומים הלאומי, Association ASPTUIT
בני הספל מספר על קורותיו של השוסון התרבותי, אוטובוס שנחטא ל"גאון" והתBORר כאסון לא קטן. ד"ר אביתר רייטר שופך אור על חייהם 254 שוסונים שהגיעו לאראץ

36



42

טיילון זה לא רק גלילה

כתב: ניר עוזדור צילם: משה מלון, לע"מ
שניר עוזדור היה בן 16 הוא חלם על טילון ICM מתוצרת הארץ. שנים לאחר מכן יצא להתקחות אחריו ההיסטוריה של הדיזליגלי שנולד באזרע התעשייתית בביית שמש

48





50° Giulietta



50 שנה אלפא רומיאו מרגשת אותך כל יום מחדש

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

אלפים מתושבי לונדון היו את
הקומתאים האדום בקו 159 בנסיעתו
האחרונה ברוחותן הדרומיות
צילום: John Hyde



הקומתאים של לונדון - סוף הדרכן

בתשעה בדצמבר 2005 בשעה 12 ועשור דקotas
בצהרים יצא לדרכו אוטובוסים קומתאים אדום
בקו 159 מתחנת מדריל ארט' בלונדון, והחל
את דרכו לאורך רחוב אוקספורד. קצת יותר
משעותים אחר כך, בשעה שתים וחמש ו-40 דקות
הגיע לתחנה הסופית בחניון בריקסטון. זאת
הייתה הנסיעה الأخيرة של רוטמאסטר בקו
סדרי ברוחותן של לונדון.

אוטובוסוני הקומתאים האדומים הוכנסו לשירות
בין השנים 1959-1962, כשהקומתאים האחרונים
עלתה על הכביש בשנת 1968. ההחלטה
להוציא את הקומתאים מהשירות, ולהחליפם
באוטובוסים מודרניים המתאימים גם להסעת
נכדים בכיסאות גלגלים ועגלוות ילדים, התקבלה
בשנת 1982 אך לא בוצעה בפועל. בשנת 1992
הוחלט להשאיר 500 רוטמאסטרים על הכביש
לעשור נוספת, ובאוגוסט 2003 החל תהליך
הדרוגתי של הוצאותם מהשירות שהסתיים
לפני בחודש.

רוטמאסטרים לא ייעלמו לגמרי. שני קווי
מורשת - קו 9 וקו 15 - ימשיכו לפעול בין
אתרי התניות של מרכז לונדון באמצעות
אוטובוסים קומתיים אדומים.



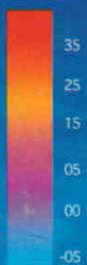
שלושת הרוטמאסטרים האחרונים של קו 159 בחניון בריקסטון.
דקוות אחדות אחרי חום עידן בתכנורה הציבורית של לונדון
צילום: John Hyde

G
I
T
A
M
O

VOLVO
for life



LOOKS COLD. FEELS HOT.



IT'S TIME TO VOLVO

בוא לגלות את **VOLVO XC90** החדש והעוצמתי!

נסיתת מבחן קצהה הספקן נן כדי לדרוך שאנום מבוחן הכל כרגע אבל מנגנים היכך אחר למג'ו: מנוע V8 4400 סמ"ק עם 315 כ.ס. 6 הילוכים GEARTRONIC AWD, תואוצה מ-0-ל-100 קמ"ש ב-7.3 שניות, ואפשרות לבחירה בין 5 ל-7 מושבים. אז עכשו באמת הגוף הונן שתפקידם לולו חדה.

כאייר' חברה למכנויות ומשאיות בע"מ • סניף גול-אל-כבב ייצחק שדה 17, טל. 03-6255600 • סניף ירושלים: פיר קניג 38, אט. תלפיות, טל. 02-6799977 • סניף נצorth דורך עפולה נצorth, טל. 04-8514110 • סניף חוף דורך יפו 137, אט. טל. 02-6276382, 6278235 • טכnic • מוקד life • מוקד טלפון סלולרי 4044 • מכלtalפון סלולרי 24 שעות ביום • www.volvocars.co.il • רטיטים באלהמות המכירה • טויז אין • שעתים ארחות

תחרות
הגביע הנודד
ע"ש שאול גלאי

שנת
2005

הגביע הנודד

שבה שטוכס שמש באמצע הזרען הוקם איזון חנוך. מאיית בינאר באשי
ובפואר אפקט שיקשו תפאורה מושגנית נאר עעה השוות שכתחבורה
הגביע הנודד על שם שאול גלאי. כ- 1,000 מיל' 500 מכוניות הוצגו
לארבעת המחרות, כולל במצב מצוחה מושלם. שתי פיאט 500 נרשמו
ושוגבות, מורות 8 סטוחת זמינה בדעת יונאר Type-E איטלקית ומולשת מה
כתב צילום אליפלז





בינהר באשׁוּ הוא שם של המזודה מי-400 שנם בחלקו העליון של תל אפק. פירוש השם, אם להידרשו לתרגם מטורקית לעברית, הוא "ראש העין". לא מפתיע אם זוכרים שהעיר הראש העין נמצאת ממש מעבר לפינה. מקור השם העברי ראש העין מגע מתרגם של השם הערבי הנTCPס קדום נסמך על שם עברי קדום עוד בארץ הקודש השם הערבי הנTCPס שמו ראס אל-עין, מקור המים, מתיחס למוקנות הירקון יותר. במקורה שלנו ראס אל-עין, ראס אל-עין, ראס אל-עין. מקור השם אפק במילה המוכרת מכתבים מוקדים גם בשם אפק. מקור השם אפק במילה העברית אפיק, ככלומר מקום שיש בו מים. מקום שיש בו מים נחשב בעבר כמקום אסטרטגי, ואס גם עוברות שם דרך ראש אחת או שתיים יכול המקומם להתחדר בתוואר המערב האסטרטגי בארץ. כזה זה בהיסטוריה: אם יש מים, דרכם וקרקע פוריה אז ייבנה יישוב ואז הוא יורח, יכש, יירוס, יבנה מחדש, שוב יורח וחזר חיללה. המחקר הארכיאולוגי וההיסטוריה מספר שתל אפק מושב כבר יותר מחמשת אלפי שנים ומיל שחו בו ידעו וראו הרבה אירופאים, אבל אף אחד לא הכין אותם לאירוע שהתקיים בו ביום האחרון של שנת 2005.

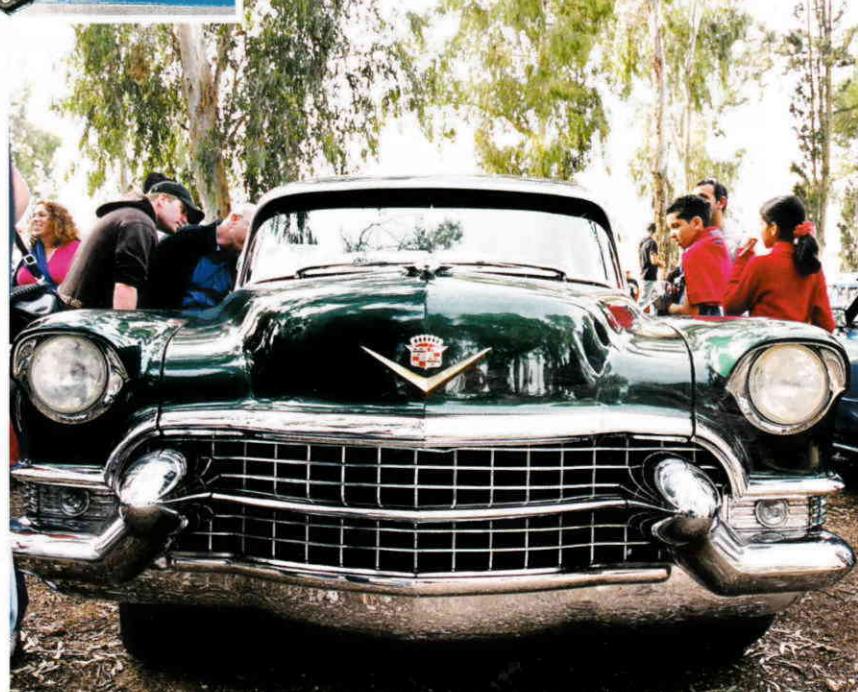
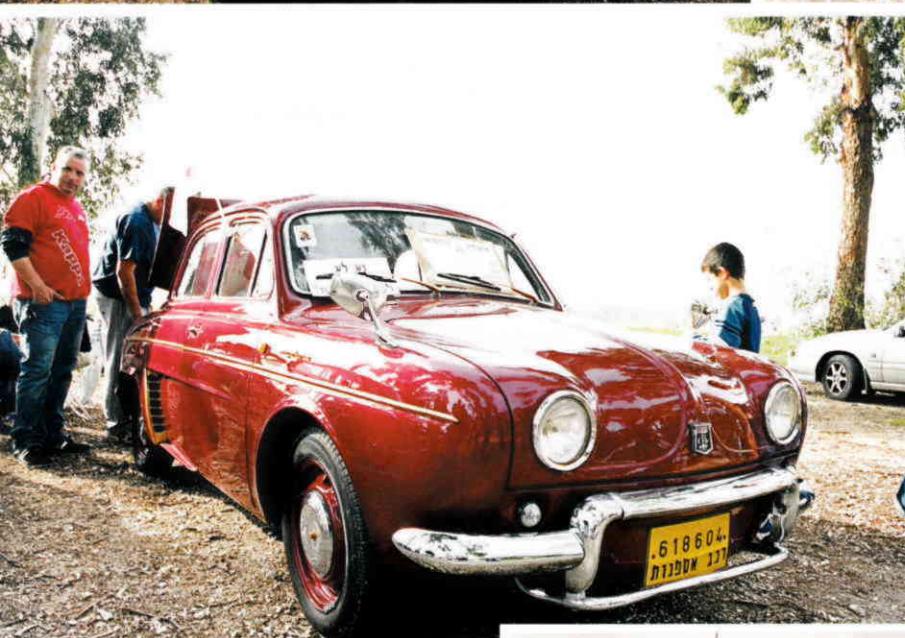
עוד נסעת שיירה

שמיים כחולים, אויר צח ונקי וקרני שמש מלטפות חbro ייחדיו על מנת לשמש תפארה יפהפה לאירוע השנה של תחרות הגביע הנודע על שם שאול גלי ז"ל. שאול (אול) גלי ז"ל, עיתונאי רכב, ולזמן קצר גם עורך מגzin "אוטו", נמנה על חובבי האספנות האתיתים. סגנוño המזוד בכתיבה ואהבתו למכווןויות עתיקות וקלאסיות הפכו אותו לחבר במיוחד על רבים מחברי מועדון החמש. שאול גלי היל לעולמו בגליל צער ומשחתו ביקשה למצוא דרך להנץ את זכרו בשילוב עם אהבתו למכווןויות עתיקות וקלאסיות. כך נולדה התחרות השנתית שבמסגרתה מוענק מטעם משפחת גלי, "מועדון החמש" ומגזין "אוטו" גביע נודע על שמו של אול. הגביע מוענק למי מחברי מועדון החמש שהשלים במרוצת השנה האחורונה שיפוץ ושיקום של מכוניות אספנות בעלותו והביאה למכבצ'ת הצוגה מושלם, תוך שיחזור המקוריות באופן יוצא דופן.

שיירה ארוכה וצבעונית של כל רכב ישנים, ושנים עוד יותר, עשתה בשעות לפני הצהרים של השבת האחורה בדצמבר 2005, בעיצומו של חג חנוכה, את הדרכן הלא ארוכה מהנוון רכבת צפון בתל אביב, דרכ' כביש 5 בואכה מחלף קסם, ומשם על הכביש הפנימי יותר עד לתחומי הגן הלאומי פארק אפק. מכוניות אחירות הגיעו לאטר באופן עצמאי ובסך הכל הגיעו לאיירע והשתי יותר מ-100 מכוניות. הייתה מוטורית של ממש.

מארבע יוצאה אחד?

השנה הציגו ארבעה חברים מועדון החמש את מכוניותיהם לתחורות הגביע הנודע. שמעון גניבך הציג מorris 8 משנת 1935; האחים ירון ואופיר וול



מההמקובל בעולם בכלל וממה שדראה במו עיניו בתערוכה הגדולה בהרשי שבארצות הברית, ממנה שב הוא עצמו לא מזמן.

והמנצח הוא

הדור למשך הדור השיא של הכרזת הזכאים עוברת דרך שלושה מרכיבים שהיו חלק בבלתי נפרד מהARIOU בשנים האחרונות: ציליק הדליק נרות והקהל הצטרכו לשירת "מעוז צור"; רחול גלי, אימנו של שאל, קראה באזוני הנוכחים רשותה מפרי עטו של בנה (ראו מסגרת); ונוחום קדמיאל העניק תעודות הוקרה לכמה מחברי מועדון החמש שבאו בהתנדבותם במהלך השנה לטובות מטרות העמותה. ככה בונים מסורת, ולתחורות הגביע הנודע המתקנית מזה שבע שנים כבר יש מסורת מכובדת משל עצמה, וטוב שכך. במקום השלישי, עם 78 נקודות, הגיע אופיר ועל עם פיאט 500 משנת 1971, וכן משנת 1970 שבעלוטו. אחיו, ירון ול, עם ציון זהה של 86 ב' 80 נקודות ובמקום השני. ואת המקום הראשון, עם ציון זהה של 86 נקודות, חולקים השנה שמעון גנברון עם מורייס 8 משנת 1935 ומהש הראל עם יגואר E-Type משנת 1971. האמרה הבאה מיהוסת, כמו תמיד, לאיש זkan וחכם: "גניזחון הוא חלק, והשתתפות היא הכל!". להתראות בתחום הגביע הנודע לשנת 2006.

הציגו שתי מכוניות פיאט 500, כל אחת בבעלות אח אחר: הפיאט של אופיר משנת 1970 וזאת של ירון משנת 1971; ומהש הראל הציג גוואר E-Type משנת 1971.

צוות השופטים המקצועני, גיאל קרופל, אמריל הלוי ואורי אל עוזי, נדרש לבדוק ולבחו את ארבעת המכוניות ולקבוע מי מביניהן יוכלו כמנצח תחרות הגביע הנודע לשנת 2005. כל אחד מהמתמודדים הגיע "ספר שיפוץ" שככל תיעוד מלא של מסמכיו הבעלות על הרכב, מצבו ההתחלתי של המכונית לפני השיפוץ ושלבים מרכזיים בתהליך העבודה השיקום. נוסף על עיון בספר בחנו השופטים את המכוניות שהוצעו בפניהם ואף ביצעו, יחד עם הבעלים, נסיעת מבחן קצרה. ואז, באופן עצמאי ובבלתי תלוי, העניק כל אחד מהשופטים את הניקוד שלו לפי ששה קритריונים: מקורות הרכב; איכות השחוור; מראה הייצור; שנת הייצור, נדירות המכני והתפעולי; מצב המכונית לפני השיפוץ; שנת הייצור, נדירות הדגם והקשה להציג חלפיים.

נחום קדמיאל, יור"ר מועדון החמש, שניהל את הטקס סיפר על מסלול התלאות שעיבר כל אחד מביניהם המכוניות עד שהגיעו אל הארץ המובטחת של השלמת הפרויקט (סקירה מفصلת על ארבעת המכוניות בעמודים הבאים). לדברי קדמיאל המכוניות המתחרות הן במצב מצווג שאין נופל





**מימין ו בכיוון
השען:**
האייטה
של ארנון גלט, רחל
גלאי, נחום קומיאא
י"ר מועדון החמש
ו הסטודיביקר לארק
של זמי לויון



שאול (אולי) גלאי ז"ל

כмеди שנה, גם השנה בחורה רחל גלאי, אימו של אולי, אחת מכתבותיו הרבות וקראה אותה באחני הנקחים באירוע הסיום של התחרות השנתית. הנה לפנים כתמים מתוך הרשימה "המרוץ הנමוק ביותר בעולם" שפורסמה בפברואר 1982 ב"מעירב". 26 שנים חלפו מאז כתוב שאול גלאי ז"ל את הדברים. במרוצת השנים הללו הספקנו לבנות את ימיה, יצאת ל"שלום בגליל" לבנון גם לחזור משם, להיבצע משתת אונטיפאדות ומטרור מטאבדם, לחזור על הסכם שלום עם ירדן, לחזור רצח של ראש ממשלה ולצפות בתהנחות מתוקשרת מאוד. 26 שנים, שבעה ראשי ממשלה ולחפות מספר זהה שרתיות, ומדחים להיווך עד כמה הרעיון שעלה שאול גלאי לרבלני גם הוא:

"כבר הזכרנו, פה ושם, את אחד המחדלים הבולטים שלנו כמדינות תיירות: אי הפיכתה של ארץ הקודש למרכז עולמי של מרכז שטח למיניהם. לישראל יש כל מה שצריך בשבייל זה - מלבד, כמובן, הדמיון והזומה. מדינות העולם השלישי, שלא לדבר על מדינות אירופה, משלשות לקופותיהן מדי שנה הכנסתות בסכומי עתק מהתיירות הבאה בעקבות מרצוים כאלה, ומגעה אל הנידחים שבמחוזות.

"ובישראל, שבה אין מחוזות נידחים באמת, אלא רק מג אוור טוב ממש עשרה חוות בסנה לפחות, וכן של תנאי קרקע משתנים בשטח מצומצם - לא אם עדרין איש עושים משהו."

"...יש לנו רעיון חינמי למשרד התיירות שלנו, המカリיז זה זמן מה שהוא להזכיר את ים המות. לשוליות מינורליים זו יש הרבה מעילות, ומתבע בריאותה היא ועודעה למשוך אליה תיירים. סביבה יש נוף משגע, שאפיינו נמרים מהלכים בו, פה ושם, והוא גם נמצא במרקח נסיעה קצר מכל מקום בארץ.

יש במקום זה, בקיוחו, כל מה שצריך בשבייל לבנות בו מסלול מרצוים משוכל שייכנס - לאחר כמה עונות הרצה - לסדרת מרכזי 'גראן-פרি'. "בגראן פריז המות' - נשמע טוב - ניתן יהיה לשחק, כאשר כל אירופה שקופה בבוץ ובשלג, בחודשי נובמבר, דצמבר ופברואר, שבהם אין מתקיים מרצוים בעולם בגל מג האויר הצפדי."

"...אבל הגימיק המרכزي של מרכז 'ים המות' יהיה דזוקא גימיק טכנולוגי: 'המסלול הנמוק ביותר בעולם', שהוא לא רק אטרקציה בזכות ייחודה הגיאוגרפיה. הוא יעניק חיים חדשים למוני המרוץ שאינם מנוני טורבו. זאת מושם שמנוע טורבו פועל במידת באוויר דليل ובטמפרטורות נמוכות, ובמסלול באזורי מדבר נמוך, כמו חוף ים המלח, אין לא זה ולא זה. מסלול זה יחייב את מהנדסי ממוני הטורבו לפתח את יצירותיהם כדי שתתעניינה גם על אתגר ההתחומות."

"...ומסביר לכל זה - אין צורך לומר - תעשיית תיירות של בראים, כי ביחיד עם מכניות מרכז באים גם תיירים וחתיכות ובארים וסיוורי מדובר, ומה לא."

תחרות
הגביע הנודד
ע"ש שאול גלאי
2005

3

פיאט 500 של אופיר וול

פיאט 500 - נתונים ומספרים

פיאט 500 הוצגה לראשונה על ידי היצרן האיטלקי בשנת 1957 עם מנוע בעל שני צילינדרים, סמ"ק, 13 כ"ס וגרידני בעל ארבעה הילוכים. ב-18 שנות חייו של הדגם יוצרו שלושה מיליון ו-685 אלף מכוניות מרבעה דורות: פיאט 500 נואבה בין השנים 1957-1960; פיאט 500D בין השנים 1960-1965; פיאט 500F ו-500L בין השנים 1965-1972; ופיאט R 500 בין השנים 1972-1975.

אופיר קנה את הפיאט בשנת 2004 בהתקבות גדולה מאוד ובשנה נכח המראה החיצוני של המכונית, אולם מהר מאוד התברר שייהיה צורך בשיפוץ יסודי ועמוק. אחרי חיפוש ארקן ומפרק באינטרנט נמצא חלק הפק חדש שיחליפו את החלקים הרקובים שנתגלו במכונית. מלאכה זו עשה טינו ואז הועבר הרכב לפתח תקווה ונמסר לידי האמנויות של רועי שיפליה במכונית שכבות של צבע. השיפוץ נמשך תקופה לא קצרה ואופיר לא התאפשר באף שלב על פחות ממקצוענות ומצוינות.

(מתוך דבריו של נחום קדמיאל, יוז"ר מועדון החמש, בטקס הכרזת המנצח בתחרות הגביע הנודד לשנת 2005.)



פיאט 500 שנת 1970 של אופיר וול
עם תומ השיפוץ המקיר



תיעוד מצולם של תהליכי השיפוץ מתוון "ספר השיפוץ" שהוגש לוועדת השיפוץ בתחרויות הגביע הנודד. צילם: אופיר וול

2

פיאט 500 של ירון וול

פיאט 500 - נתונים ומופעים

פיאט 500 הוצגה לראשונה על ידי היצרן האיטלקי בשנת 1957 עם מנוע בעל שני צילינדרים 479 סמ"ק, 13 כ"ס וגיר יוני בעל ארבעה הילוכים. ב-18 שנות חייו של הדגם יוצרו שלושה מיליון ו-685 אלף מכוניות מרבעה דורות: פיאט 500 נואבה בין השנים 1957-1960; פיאט 500 F בין השנים 1960-1965; פיאט 500 F ו-L500 בין השנים 1965-1972; ופיאט R 500 בין השנים 1972-1975.

ירון קנה את הפיאט בחיפה והבטיח לאשתו שלא יגע במכונית אלא לאחר שייסימו את בניית הבית. כמעט מיותר לציין לצין שהשה היה לעמד בביטחון זו, והשיפוץ החל במקביל לעבודת הבניה. נקודת ההתחלה, כשהרכב הרכב רקוב וחולוד, בשרה תחילה אrox ומיגע. מלאכת הפחחות הופקדה בידי האמנון של טינג, חקלים חסרים נקבעו באירופה ועובדות הצבע נמסרו לרועי ובינוי. בסופו של דבר, אחרי שבעה חודשים של עבודה מאומצת, עמדה הכללה המאושרת על כל ארבעת גלגליה.
(מתוך דבריו של נחום קדמיאל, יו"ר מועדון החמש, בטקס הכרזת המנצח בתחרות הגביע הנודד לשנת 2005).

פיאט 500 שנת 1971 של ירון וול עם תום השיפוץ המќיף





תיעוד מצולם של תהליכי השיפוץ מתוכן "ספר השיפוץ" שהוגש לוועדת השיפוץ בתחום הגביע הנודד. צילום: יIRON וול

תחרות
הגביע הנודד
ע"ש שאל גלאי
2005

1

מוריס 8 של שמעון קדרון

מוריס 8 - נתוני ומספרים

ויליאם מורייס החל לייצר מכוניות בשנת 1912 ובשנת 1925 הייתה החברה הנושאת את שמו ליצן הגדול בבריטניה. דגם מורייס 8 הושק בשנת 1934 והיה להצלחה מיידית כשלא פחות מ-120,000 יחידות נמכרו בשנת 1937. דגם מורייס 8 הוצע על גבי סדרה 1 מייצרים ומכרים עד שנת 1937. דגם מורייס 8 מוכחה מושבים פתוחה שתי טיפוסי שלדה ובארבעה מבני גוף: שניים או ארבעה מושבים פתוחה ("הסתפק" במורייס 8 מאותה שנה יוצר). המכוניות היו מצוידות במנוע בנפח 980 סמ"ק שהוביל שמו "ס'ס". בשנת 1937 הושקה סדרה 2 שצתתה לשתי שנות חיים בלבד.

שמעון קנה את המורייס בוגל אהבו לפיאטليلיה. בעבר הייתה לשמעון פיאט בלילה משנת 1935 והוא חיפש תחילה ראי לאחובתו משכבר הימים. משלא נמצא בלילה "הסתפק" במורייס 8 מאותה שנה יוצר. המכונית הגיעו לידי של שמעון כשהיא "על הפנים" והוא נאלץ לפרק את הרכב לגורמים ולבנותו מחדש, ככל אחת מהמערכות משופצת מהיסוד. התוצאה המדברת בעד עצמה מוכיחה שעם אהבה, יכולת ממצואית, ידי זהב והרבה סבלנות אפילו (מתוך דבריו של נחום קדרון, יו"ר מועדון החמש, בטקס הכרזת המנצח בתחרות הגביע הנודד לשנת 2005).





תיעוד מצולם של תהליך השיפוץ מתוך "ספר השיפוץ" שהוגש לוועדת השיפוץ בתחום הגביע הנודד. צילם: שמעון גניבורן

תחרות
הגביע הנודד
ע"ש שאול גלאי
2005

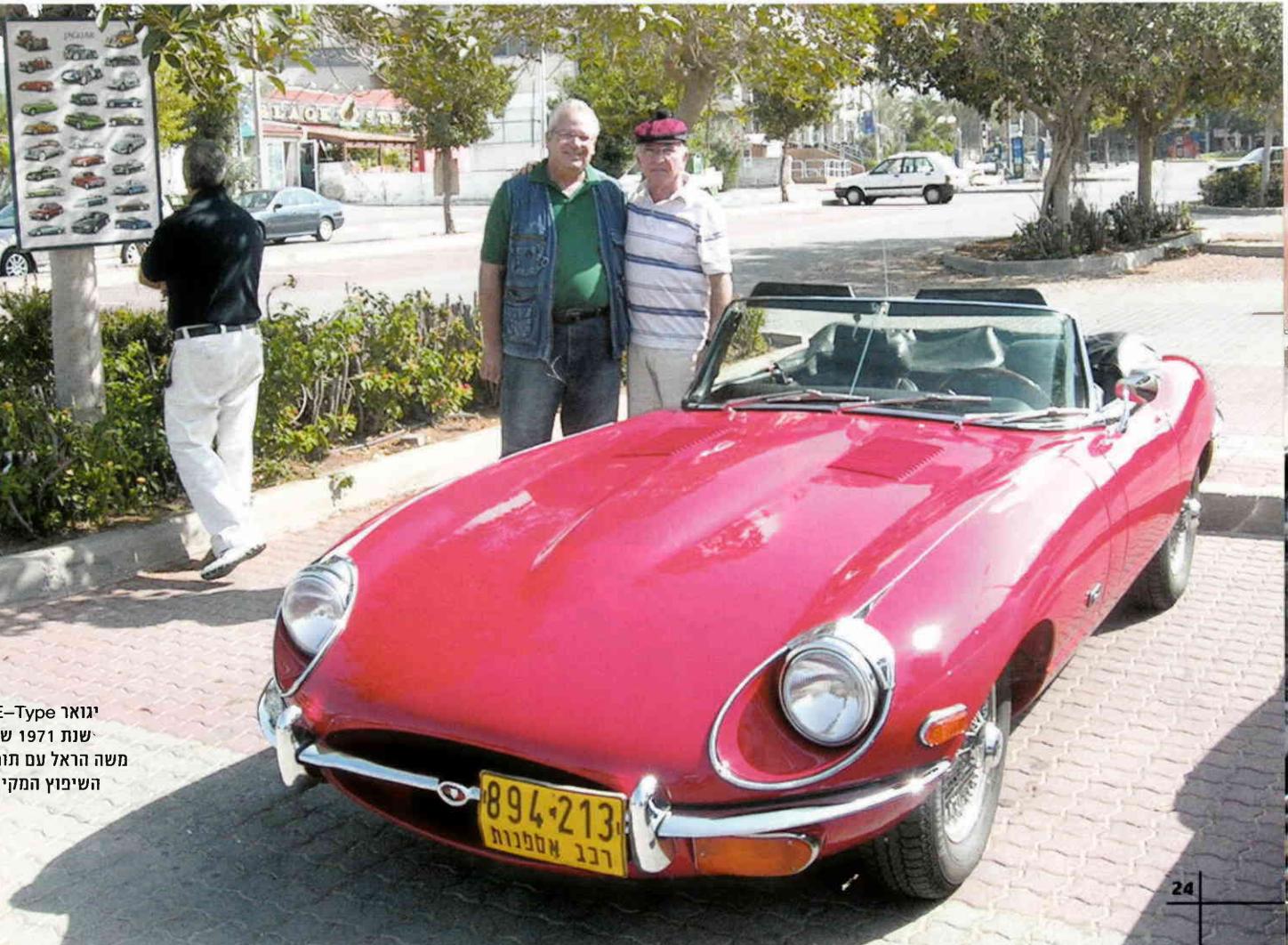
1

יגואר E-Type של משה הראל

יגואר E-Type - נתוניים ומספרים

יגואר השיקה את דגם E-Type ב-1961, כדוגמיו יורש לדגמי XK150 והמכוניות המעודכנות שನחלה לפופולarity דורך היהת בתוך זמן קצר למכוניות הספורטיביות האולטימיטיביות של שנות ה-60 ושל הייצור הבריטי. בתחילת הדרכן מכוניות הדגם היו בתצורת רודסטר או קופה ווק ב-1966 החלו לשוק גם צורה שלישית, קופפה 2+2. בעשר השנים הראשונות, עד שנת 1971, יוצרו בסדרות 1 ו-2 של הדגם 7,820 רודסטרים ו-2,670 קופה עם מנוע 3.8 ליטרים ו-18,180 רודסטרים, ו-7,670 קופפה 2+2 עם מנוע 4.2 ליטרים. בין השנים 1975-1971, שנות הייצור של סדרה 3, עם מנוע 5.3 ליטרים יוצרו 9,382 עותקים, כולל לשוק האמריקני. סיכום, 14,530 יחידות יוצרו, כולל סדרות בסיסיות (והמומחים לדגם מבחימים בחמישית דורות) ו-66,612 עותקים.

סהה רכש את היגואר בחו"ל והמכונית עשתה עליה לארץ בשנת 2003. אף שלכארה נראתה במצב סביר משה החליט להביא את המכונית למצב הצוגה מושלם, אפלו יוטר מהיום שבו ירידת מפס הייצור. כך החל תהליך שנמשך שניםים ושלושה חודשים ובמהלכו המכונית פורקה עד לבורג האחרון, פשוטו כמשמעו. כל חילק, וכל מילול, מקטן ועד גדול, עבר שיפוץ יסודי ורק אחר כך המתין לתורו לחזור ולתפוס את מקומו במכונית הנחשבת לאחת הקלאסיות הנחשקות בעולם. עכשווי, כשהמנוע רב העוצמהلوحש, מעיד משה שככל נסיעה מסבה לו הנאה מרובה. (מתוך דבריו של נחום קדמיאל, יו"ר מועדון החמש, בטקס הכרזת המנצח בתחרות הגביע הנודד לשנת 2005.).



יגואר E-Type
שנת 1971 של
משה הראל עם תומ
הSHIPOTI המקייר



תיעוד מצלום של תהליך השיפוץ מתוך "ספר השיפוץ" שהוגש לוועדת השיפוט בתחרות הגביע הנודד. צילם: משה הראל

דברי ימי



"...השוסון בולט מאד בכבישים ארצנו בשנות ה-50 וה-60, והייתה לו כמו שאומרים נוכחות בשטח. זה לא היה עוד אוטובוס מיושן ומטרוטר עם מנוע מקדימה שהזיכיר משאית יותר מאוטובוס, וזה גם לא היה הרויאל טיגר הגמלוני עם הרכבה מקומית קשוחה וחסרת השראה. לשוסון היה אופי אלגנטי והוא הביא עמו ניחוח אירופאי לאפרוריות שליטה כאן..."
בני הספל

"האבטומוביל" מנסה להבין איך קרה שאוטובוס הצרפתי מתוצרת שוסון, שנחשב למעצב, מפואר ומשוכלל, זכה להיקרא כפי הנהנים המקומיים בכינוי הלא מחייב "שוסון - אסן". בני הספל, ד"ר אביתר ריטר ודב קרדז בשלוש רשימות לכבוד שלוש הדלתות (האוטומטיות!) של השוסון

שווים



"...העברת הילוכים בשוסון דורשת מימון של אקרובטים. בנוסר לגז בניינים ולדאבל קלאץ' הרגילים צריך לחייב קצת עד שההילוך ישתלב, וזה רק במקרה שבו מצאת את המקום הנכון להניח בו את הידית הארוכה. זה כנראה נכנס לשני כי היד כמעט נעלמה לי מאחור, והכתף הימנית השלים סיבוב מלא על ציריה, מהמרחק שציריך להסיט את הידית..."

דב קרוון

"...המנוע שמקם בסמיכות לנוהג מצדיו הימני, פلت חום נורא ולוויות אף עשוי לחדר אל תא הנוסעים. עמדת הנהג הפכה לסאונה בלתי נסבלת. רעד קשה בכל האוטובוס התגלה כתופעה מוגנית בו ומעט מאוד היה ניתן לעשות בעניין זה. על מנת לפתח חלון היה צריך להפעיל כח רב, ואם כבר הצליח לפתח את החלון, לעיתים קרובות הוא נשאר אצלך ביד..."
ד"ר אביתר ריינר

אושוּשָׁן!

בני הספל מספר על השוסון - אחד האוטובוסים המוזרים והמיוחדים יותר שננסעו כאן. אוטובוס בעל מראה חיצוני מיוחד ואפילו עתידי, אוטובוס פורץ דרך, צרפתית בונשנתו, וכך עוד כמה מכוניות צרפתיות משוככבות, הטכנית הקדימה את זמנה ובמסכו של יום האכזבה הייתה עמוקה

כתב: בני הספל
צילומים: ASPTUIT

השנתיים אימצו את השוסון כשם נרדף ל"אוטובוס בתל אביב". להקת בצל יירוק שרה את "הבה נלך לתל אביב" שכותב עמוס אטינגר ובו הוא מתאר רחוב שבו "עלון וסוס לצד השוסון". חיים חפר כותב בעברית לשליישטי גשר הירקון את השיר "אל תכעסי זה לא אסון" (המקור הוא שיר של מטרור עם מנוע מקדימה שהזיכיר משאית יותר מאוטובוס, וזה גם לא היה הרויאל טיגר הגלומי עם הרכבה מקומית קשוחה וחסרת השראה. לשוסון היה אפי אלגנטני ולמעשה הוא היה האוטובוס הראשון שהורכב בחול' והגיעו לישראל בكمויות לא מבוטלות כשהוא מביא עמו ניחוח לא אסון".

אם בשבייל חיים חפר להידرس על ידי השוסון זה לא אסון הרי שבшибיל הנגגים של אז לנוהג בשוסון הייתה קשה במיוחד ובמיוחד והם שטבו את הביטוי "שוסון - אסון" שהיה לכינוי הלא רשמי של האוטובוס הצרפתי. אגב כינויים, וככל הנראה בשל הרדייאטור הבולט על חזיתו של האוטובוס, בצרפת רוחה הכינוי "שוסון, אף של חיזוון".

השוסון, האוטובוס מותוצרת צרפת, בולט מאוד בכביש הארץño בשנות ה-50 וה-60, והייתה נוכחות בשטה. זה לא היה עוד אוטובוס מיושן ומתטרט עם מנוע מקדימה שהזיכיר משאית יותר מאוטובוס, וזה גם לא היה הרויאל טיגר הגלומי עם הרכבה מקומית קשוחה וחסרת השראה. לשוסון היה אפי אלגנטני ולמעשה הוא היה האוטובוס הראשון שהורכב בחול' והגיעו לישראל בكمויות לא מבוטלות כשהוא מביא עמו ניחוח אירופאי לאפרוריות שליטה בתחבורה הציבורית כאן.

שוסון - אסן הנוכחות האלגנטית של השוסון גרמה לו להיות מאד תל אביבי. אמרת "זן" אמרת שוסון, אמרת "קו 5" – אמרת שוסון. משוריין העיר של אותן



לוגו חברת "שוסון" שהוקמה בצרפת בתחילת המאה ה-20 ונכנסה לייצור אוטובוסים רק לאחר תום מלחמת העולם השנייה



שוסון מהודגש המאוחר בשירות התחבורה
הציבורית בעיר טולוז. צילם: Jean Cavaillé

רנו ופייג'ו זנחו את המקטע זהה בשנים שלאחר המלחמה ובשוסון, אולי בוכות הקשר עם סיטרואן, החליטו להיכנס לשוק המתעורר. בשוסון החליטו ליצור אוטובוס חדש ומתקדם בעל מבנה אחד, מרכב החממה" בתוך האוטובוס; בಗל רדיית הילוכים שדרשה מיננות של אקרובט וכח של דחפור; בगל הריעיות שנבעו מהתכנון המתקדם שכשל; טיגר האנגלי שشكل הרבה יותר. משקללו הריך של השוסון היה רק שבעה טוננות והוא היה מצויד במנוע דיזל בן ארבעה צילינדרים של חברת פנהרד (בספק של 100 כ"ס), או במנוע ששה צילינדרים של חברת סומואה (בספק של 130 כ"ס). האוטובוסים הראשונים של החברה שוסון יצאו מפס הייצור באמצע שנת 1945, והם הגיעו לעולם בשני דגמים בסיסיים: אוטובוס עירוני בעל שלוש דלתות ואוטובוס ביינעירוני בעל דלת אחת (וועוד דלת חירום מאחור) או בעל שתי דלתות.

או למה הנגנים לא אהבו אותו? בגל המנוע הבולט ליד הנהג שהפיע חום רב; בgal המשמש הענקיות שלא ניתן לפתחה שתתרמו לאפקט החממה" בתוך האוטובוס; בgal רדיית הילוכים שדרשה מיננות של אקרובט וכח של דחפור; בgal הריעיות שנבעו מהתכנון המתקדם שכשל; בגל הגלגלים האחוריים שגרמו לו להתחפר בכל עירימה קטנה של חול; ואולי בgal כל הסיבות כולם, השוסון היה אוטובוס מיוחד מאוד.

קצת היסטוריה

"שוסון" היה מפעל שהוקם בתחילת המאה ה-20 על ידי משפחה בשם זה. הם יצרו מכליות לתעשייה הרכבת הצרפתיות והיו להם קשרים מיוחדים עם סיטרואן. עם תום מלחמת העולם השנייה היה צמא לאוטובוסים.



המודיאן הלאומי לתחבורה ציבורית בפריז

ארגון AMTUIR שביססו בפריז הוקם בשנת 1957 על ידי קבוצת חובבי תחבורה ציבורית, שבקשו לשמר את אמצעי התחבורה הציבורית בצרפת. אף שעדמו לרשותו רק אמצעים מוגבלים הארגון הצליח לשמר מספר מכובד של כלי רכב ואוצרם הקשורים בתולדות התחבורה הציבורית בצרפת. כיום, כולל האוסף כ-170 כלי רכב משנת 1863 ואילך וביניהם כרכרות סוסים, אוטובוסים, רכבות תחתית ורכבות קלות.

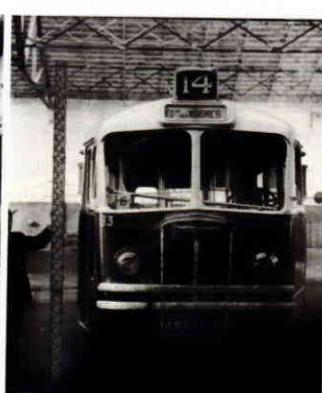
המודיאן הראשון נפתח בשנת 1964 ב-Malakoff פריס. במהלך השנים שינה את מיקומו מספר פעמים. בשנת 1988 עבר המודיאן לשטח משרד התרבות הצרפתי, ובשנת 2003 זכה להכרה "מודיאן רשמי" בצרפת. עד שיקבע המיקום הסופי שבו ייבנה אחר המודיאן מחדש נמצא האוסף המקורי, ובו שלושה שוסנונים משופרים, ברחוב שרול דה גול 163, ברובע קולומב (Colombes) שבפריס. מכיוון שзданиеו נמצא עתה בשיפוצים יש להזמין ביקור שישה שבועות מראש. קיימת אפשרות, בתיאום מוקדם, לשכור לנוהג אוטובוסים מהשנים 1932 עד 1970.

ניתן לנפות אל המודיאן ביוםים שני עד שישי בין השעות 10:00-13:00, 19:00-21:30, בטלפון: 42424396, בדוא"ל: th-assa@amtuir.org או דרך האתר [האינטרנט של המודיאן](http://www.amtuir.org/index.htm) בכתובת www.amtuir.org/index.htm

שוטון מהודם העירוני בעל שלוש הולאות, בשירות קו 26 בעיר טולוז.

צלם: Jean Cavaille

למטה: ההבדלים בחזית השוטון בין הדגם המוקדם (מימין) והדגם המאוחר (משמאלו). צילומים: אוטף Py



השוסון למוזיאון

השוסון הגיע ארצה בשנת 1950 בזכותו של אפרים אילין. כוכור, אילין פתח מפעל להרכבת מכוניות בחיפה אלום מכוניות ה"קייזר פריזר" שלו לא נחטפו והוא חיפש דרכים יצירתיות לשוק אותו. לעתים, מה助理 הכספי של עסקת ברוטו מסתתרת קומבינה מתוחכמת. בראיה צינית לאחר מכן נטען לומר במידה רבה של ודאות שהמכוניות הללו אכן מוצלחות.

של אילין הוחלפו באוטובוסים ולא הici מוצלחים של שוסון. בתחילת שנות ה-50 שופר השוסון וקיבל חזית מודרנית יותר, מנוע "יספנו" דיזל בן שש צילינדרים וגיר חצי אוטומטי. השוסונים שוקו באירופה עד שנות הששים והגיעו גם למוסבות צרפתיות מעבר לים, שם נחלו הצלחה רבה יותר.

בשנת 1964 ירד השוסון האחרון מפס הייצור תחת כנפיו של חברת Saviem שרכשה את שוסון ונבלעה אחר כך בחברת רנו. בסך הכל, בקטת פחות מ-20 שנה, נבנו 16 אלף שוסונים מכל הסוגים, כולל טרוליבוסים מונעמים בהזנה חשמלית (כמו חשמלית).

בשנות ה-70 סיימו כמעט כל השוסונים בעולם את תקדים. במדגסקר למשל, תברות אוטובוסים והצבא השתמשו בשוסונים באופן סדיר עד שנות ה-90 של המאה שעברה. שוסון אחד נמצא במחוזיו אחד בחולון מצאו את דרכם למוזיאונים. שוסון אחד נמצא במחוזיו אחד בחולון ושלושה אחרים נימנים על האוסף של המוזיאון הלאומי לתחבורה עירונית בפריס.

אך שבחברת שוסון, כאמור לעיל, נבלעה על ידי סבאים שנבלעה בתורה על ידי רנו, השם שוסון לא נעלם מההמפה והמשיך להתקיים כשם מותג של מכלולים שונים לתעשייה הרכב העולמית.



ניסיונות השיווק של האוטובוס החדש לא היו מוצלחים. חברות האוטובוסים העירוניים של פריס לא אימצהו באופן משמעותי, וקנעה רק את הגוססה הבינלאומית והשתמשה בה ל��ויים באזרחי הפורטוגזים. כמו ערי שדה, כמו גרבונל וטולוז, רכשו שוסונים והעיר האירופאית הזירה שקבעה שוסונים בכמותות גדולות יחסית הייתה ורשה.

למעלה: שוסון משנת 1962 ברחובות טולוז. צילום: Jérôme Bonato

למטה: שוסון משנת 1957 בצעדי קואופרטיב התחרורה הציונית "קופימאני" בעיר הבירה של מדגסקר ושוסון משנת 1960 שככל הנראה משמש את צבא מדגסקר עד היום. צילום: John Veerkamp





השוסון בארץ

במרוצת שנות ה-50 של המאה
שבירה יבואו לארץ 254 שוסונים,
והישראלים חשבו שבഴורת
האוטובוסים הצרפתיים גלו את
ארצות הברית של התחבורה הציבורית.
ד"ר אביתר רייטר סוקר את את
ההיסטוריה הלא כתובה של
האוטובוסים שהביא תקומות גדולות
שהפכו לאכזבה מתמשכת

כתב: ד"ר אביתר רייטר
צלומים: ארכיון הציולומי הלאומי

במהלך השנים הראשונות שלאחר קום המדינה, החל להתגלו מחסורי חירף באוטובוסים חדישים שיוכלו לשרת את קהל הנוסעים ההולך וגדל. הארץ הייתה מלאה באוטובוסים מיושנים ובלויים שכבר לא התאימו למילוי תפקידם. המחסור בכספי נזיל נתן אותןottiyo בכל. המדינה הצפירה עמדה בפני תקופת מיתון קשה – תקופת הצנע.

השוסון הראשון

אפרים אילין, בעל מפעל "קייזר פרייזר", החל Ichilich לבצע עסק ברטר של מכוניות ממפעלו תמורה אוטובוסים. העיתוי היה מוצלח. קל היה לשכנע את ישראל הצפירה ברכישת אוטובוסים חדישים וכן הובא ארץ לניסיון אוטובוס שוסף עוד בשלהי שנת 1950. האוטובוס הועבר להפעלה באזרע חיפה בקואופרטיב "שחור". אוטובוס מס' כ-760 היה הסנוןית הראשונה וסמן הדרך ל-254 אוטובוסים מתוצרת שוסון שבאו בעקבותיו. בחיסטוריה של התחבורה הציבורית בישראל מדובר בעלית מדרגה ממשמעותית. לראשונה נראה בארץ אוטובוסים בעלי קיבולת נוסעים

הצומת במפגש הרחובות
יהודה הלוי ואלנבי במרקון
תל אביב, שנות 1956.
משמאלי, שופון שעשה את
דורנו לכיוון התהונה המרכזית





רוב השוטונים בארץ בכווי השירותים הסדריים של הקואופרטיבים לתחבורה ציבורית, ורוק מיעוט מהם שימש אוטובוסים מפוארים לתיירים. צילם: פרץ כהן

חשיבות זאת זו לא ממש הושגה. כלי רכב רבים היו בעיות היגייניים, גיר בעייתי יכולת תמרון שגבלה לעיתים במבנה מרכב ומסובך. הנוהגים היו צריכים לנחש לאן לשלו את היד הימנית על מנת למצוא דרך לשלב את הילוך השני.

החל משנת הדגם 1953 החל יבוא של דגם חדש יותר בעל חזית עגולה ושיפורים נוספים. גם הפעם היו התקומות גדולות, וגם הפעם האכבות חזרו על עצמן. ואז, במחצית שנות ה-50 נמצא הפטון לכל התחלאים: מנעמי "סומואה" הביעיתים הוחלפו במרבית האוטובוסים במנעמי

גדולה, שעד אז לא הייתה מוכרת, ועוד עם דלתות אוטומטיות – חידוש מסעיר-aosdem ימים. הוחלט על יבוא שני סוגים עיקריים של שוטון: הראשון מדגם עירוני ובו 24 מקומות ישיבה ו-66 מקומות עמידה. סיור הcisאות היה ברובו לאורך דפנות האוטובוס ולא בדרך הנוגת כולם, וזאת במטרה להקליל כמה שיוטר נוסעים, גם אם הם נאלצים להידיחת האחד אל השני. לרוב האוטובוסים מדגם זה היו מאחור דלת שלישית ועמדת כרטיסן שנועד לווז ולહקל את קליטת הנוסעים. הסוג שני היה הדגם הבינ-עירוני שהיה בו, על פי רוב, 45 מקומות ישיבה. בנוסף, יבואו לארץ גם מספר אוטובוסים מפוארים שנעודו להסעת תיירים.

השוטונים בישראל

במרוצת כעשר שנים, בין השנים 1950-1960, יבואו לישראל 254 אוטובוסים מתוצרת חברת שושן בצרפת, שייסרו את הקואופרטיבים והארגונים הבאים:

קואופרטיב "אגד" 148 אוטובוסים

קואופרטיב "דן" 60 אוטובוסים

קואופרטיב "המקשר": 31 אוטובוסים ("המקשר" התאחד עם "אגד" בשנת 1967)

חברת התעופה "על עלי". תשעה אוטובוסים מרדר הביטחון: ארבעה אוטובוסים מלון "הוילנד" בירושלים: אוטובוס אחד מועצה אזורית חוף השרון: אוטובוס אחד

על תקנות ואכזבות

בתחילתה היו משוכנעים הכל, שלמרות שמדובר באוטובוס מתוצרת צרפת, התחבורה הציבורית בארץ "גילהה את אמריקה", אך עד מהרה החלו האכזבות. כמה אוטובוסים שהגיעו לאכן צוידו במנוע דיזל "הוקיס" או אבל ברוב האוטובוסים הותקן מנוע דיזל "סומואה" (مدגם D610 או D615 בהספק של 130 כ"ס בלבד). המנוע שמווק בסמכיות לנרג מצידו הימני, פلت חום נורא ולעיתים אף עשן שחדר אל תא הנוסעים. Umadaה הנגה היפה לסאונה בלתי נסבלת בקיין ורק בימי החורף הקרים היה מעט ניעים יותר. רעד קשה בכל האוטובוס התגלה כתופעה מבנית בו ומעט מאד היה ניתן לעשותה בעניין זה. היצרותם כלל הנראה לא שמעו מעולם על המילה ביז'ון. על מנת לפתח חלון היה צריך להפעיל כה הרבה, וכך כבר הצלחת לפתח את החלון, לעיתים קרובות הוא היה נשאר אצל ביד. מסווגת השירות השלים ומרקם האוטובוס נבנו כיחידה אחת במטרה להקל על הנסיעה, להקטין את משקל האוטובוס ולתרום לציבור. מטרה



שוסון בתחנה המרכזית בתל אביב בתחילת שנות 1958

למטה: המנוע של השוסון פلس עשן בתוך האוטובוס,
המפלט מעשן אחורי. צילם: איל פלא



"ליילנד" חדיםם. הפטרון לווה בתקלות רבות ובנזילות שמנים אין סופיות. מקום חלון אחד גדול היו עכשו שני חלונות קטנים הניצננים לפתחה קלה. פגשי האוטובוסים המקוריים והעדינים הוחלפו לפגוש קשייה מתוצרת ישראלית.

השוסון האחרון

השוסון החל לאבד מיוקרטנו גם כך לא הייתה בשיאו מעולם. היו לא מעט שוסונים שנרכשו חדשים והושבטו לאחר רק שלוש שנים עבודה. השוסון, שזכהUPI נגמים רבים לכינוי "שוסון – אסון", הלק וגעלם מנוף התחרורה הציבורית הישראלית ופינה את מקומו לאוטובוסים דרייל טיגר (סימן 1 וסימן 2) מתוצרת בריטיש ליילנד, שהוכחו כמוסלמים וכמתאים הרבה יותר לתנאי הארץ (בזכות הרכבה מקומית שהותאמת לתנאי האקלים המקומיים).

אוטובוס השוסון שיבא אחרון לארץ היה שייך ל쿄ואופרטיב "הקשר" ונשא את מספר הרישוי 141-66. הוא הוכנס לשירות ב-6 בינואר 1960 ולמרבה הצער והבושה נגרע מהמצבה מזמן שלוש שנים בלבד. השוסון האחרון שהופעל בישראל בשירות סדייר היה אוטובוס מס' 36-264 שהשתתף ל쿄ואופרטיב "דן" ואסף נוסעים בקו 4 בתל אביב ביןואר 1973 ולגי אוטובוס שוסון אחר, שהיה שייך ל"אגד", ישן עדויות שנensus בשירות חברות אוטובוסים מקומיות בבית לחם עד שנת 1984.

ואת השלישי חפשים עד היום



תאווה לעיניים. אבל מה אני מהג כשהגיעה העת לצאת לעבודה וליעשות מבחן דרכים? ניצבה לפוני משימה רצינית. צריך לזכור שהנהיגה באוטובוס זה, האם, נוכחה יחסית, היתהאתגר לא קטן לנוהיג הקואופרטיבים של גם כשהיה חדש בחלוויין, היתהאתגר לא קטן לנוהיג הקואופרטיבים של אוטם ימים. היום, מරחיק שנות דוד, אני גם מבין היבט למה. מכיוון שאין חכם בבעל ניסיון, אני מגייס לצדדי את אלי חודריה, מוטתיקי קואופרטיב "דן" שצבר שנות שוטן רבות בקו. אלי, צעיר ומרץ למורות גילו, שופע סייפורים וממטר עצות ובלב מסויים פשט התלבש על ההגה ועשה סיבוכים ברכב כשהוא מושתל על המערוכות המסובכות כאילו רק אtamol העשה טורים לאורך רחוב דיזינגוף.

בימים שישי, עם מעט עננים ושם חורפית מחוכת, מקיים דב קרדן הנהג לתקדים מיוחדים, מבחן דרכים לשוסון בן 56 שנה, ולפניהם התוצאות המלאות: מהניווט האתגרי לעמודת הנהג, דרך התנועה החלקה ועד הדאבל-קלאץ' והחיכושים הנואשים אחרי הילוך השלישי

כתב: דב קרדן
צילם: איל פلد

ה绍松 הוא לא ספק אחד האוטובוסים המשמשים ביחס. זה האוטובוס הפחות אהוב על החברה הציבורית ההיסטורית של "אנד", ודוקא עליו יצאתי בשליחותו של בני הספל ו"הაבטומוביל" לעורך מבחן דרכים. למען האמת האוטובוס הזה היה חדשני מאוד לתקופתו. לשוסון היה מרכיב אינטגרלי, ממש כמו לאוטובוס המודרני ביתור שיש היום, רצפה נמוכה יחסית, חלונות ענקיים, גלגלים בודדים מאחור (בחלק מהדגמים), ומעט חשמלי מראשן בתchromה הציבורית בארץ ("תלמה" – גם רק בחלק מהדגמים). בשלב מאוחר יותר אףilio הייתה לו גם תיבת הילוכים עם הפעלה חשמלית, ואם אני מבין טוב, זאת תיבה דומה מאוד לתיבות הילוכים הריאליות מופעלות ממחשב שמותקנות היום במשאיות ו奧וטובוסים חדשים. טכנולוגיה מוטורית עתידנית לתקופתו. מהבחן השר כל חן ואופי ושבכת הרדייטור הגדלתה הבלתי על חזיתו לא הוסיפה עידון. הדגם שהחליף אותו, השוסון המאוחר יותר, כבר נראה יפה ממש,



עמדת הנהג

למנוע את הרעש ואת הריח ובוודאי שלא את החום הרב שעולה מהמנוע. הדוחשות יוצאות כמעט כמעט אוניות מרכפת העמלה, גלגל ההגה הגדל והאופקי, מסתיר בナンוחות את מעט המחוונים, ידית בלם חניה ארוכה ופושטה, ידית הילוקים לא פחות ארוכה שתתגלה עוד מעט כסרבנית ביתור, ומ שני צידי מושט ההגה ממוקמים שני כפ��רים כמו זחים – אחד להנעה واحد לכיבוי. רוחוק מהישג ידו הימנית של הנהג מסתתרים שסתומי פתחית וסגורת הדלתות כאלו לא נועד לשימוש תדי. וגע לפני שאני מאתגר את המנווע להניע, אני לוקח דקה לחשב ונזכר שמדובר באוטובוס שנחשב בזמןו למאוד-מאוד מודרני וمتקדם.

עמדת הנהג בשוסון היא מעמדות הנהג הקשות ביותר ביותר לגישה. הנהג נדרש לכלת מסביב למנוע, לדרג מעל לידית הילוקים ול"צלול" לתוך פינה דלת אבזור להחריד. ברגע שהתיישבת אתה מבין שאתה לא עמדת הנהג מרווחות קיימות באוטובוסים בכלל. "תיכף תראה איך ידית הילוקים הארוכה נכנסת לך במרפק ומפריעה לסובב את ההגה" אמר אליל וצדק. מנוע הדיזל הגדל יושב כמעט כולו בחלק הפנימי של קדמת האוטובוס ורק מכסה פח מקומר מסתיר את מראהו. אבל המכסה הדק אינו מצליח

התנהה ונסעה

להפתעתנו, ניעור המנווע הותיק לפעולה חלקה יחסית כבר ב涅עה ראשונה, והגיב ברצון ללחיצה על דושת התאוצה. דושת המכמד רכה למדי, אבל ידית ההילוכים מוגלה כסיפור נפרד לגמרי שלא בטוח שיש לו סוף טוב. הידית מאוד מעורפלת, קשה להרגיש מה הילוך ומה הילוך סרק, השילוב להילוך ואישן נעשה בתנוחה קצרה שלא מעניקה הרגשה של שילוב אמיתי, אבל אז אני מרפה בהירותם מדוות המכמד, ממשיך להרפות עוד קצת, כמעט עד לעלה, והאסון, סליה, השוסון, זו ממקומו בקילולות הרבה. אכן בקהלות, אם לא לוקחים בחשבון את העבודה הרבה הנדרשת על מנת לסובב את הגהה ולכונן את האוטובוס מחוץ למקום הקבוע בחינויו מוזיאון "אג".

ثبتת ההילוכים

העברת הילוכים בשוסון דורשת מיזמנות של אקרובטים. בנוסף לנו ביןיהם ולדאבל-קלאלץ' הרגילים צריך לחכות קצת עד שההילוך ישיתל, וזה רק במקרה שבו מצאת את המקום הנקן להניח בו את הידית הארכה. "הינו מתחילה את השילוב ביום כיפור ומס'ימים בפסח" צוחק אליו. הניסיון הראשון של העיר הילוך נגמר בעיטה. לא מצאת את השני כי בקושי הצלחתי להוציאו מראשו. העלייה הקלה ביציאה משטח המזיאן הכרעה את שבעת הטונות של האוטובוס החרפתי והביאה אותו לעצירה מלאה. שבך ראשון, שב הרפיה אורה מהמצמד, האצה, עוד קצת האצה, שייה זמן, ומצד, הילוך סרק, מצד, העברת הידית. זה נראה נכס לשני כי היד נעלמה לי מאחור, והכתף הימנית השלימה סיבוב מלא על צירה מרובה המרחק הגודל שצריך להסייע את הידית.

השוסון ממשיך להאייש בשמחה. אני מקפיד להותיר מספק זמן לסובב את הגהה הקבד לפני שהסיבוב נגמר, ועכשו הזמן להעיר בשלישי. מצד אחד, אני מחשף את הידית אי שם בין הרגילים של הנוסע שמאחורי הנהג, העברת ארכות טוחה להילוך סרק, הרפיה מהמצמד, הסטה לימיין, כפי שמדובר, לחיצה על המצמד, קחרורורו, עוד קחרורורו, והאוטובוס, אך לא, בעיטה מלאה.

השלישי הנעלם

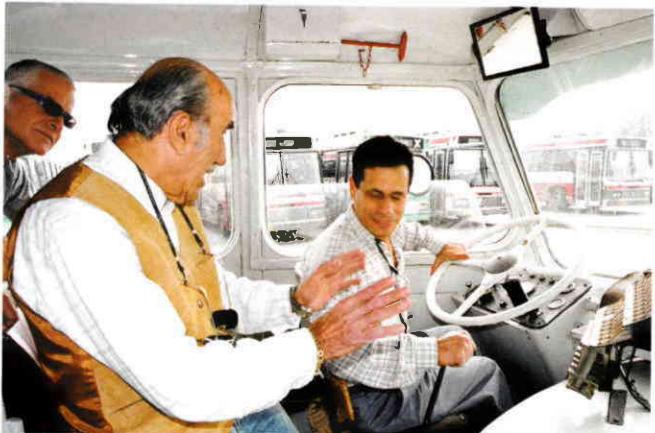
אודה ואתוודה, ולמען הקיצור אספר מייד, שלא רק שלא מצאת את השלישי בשום פנים ואופן, גם לא בעזרתו של אלי חודריה, נהג השוסון הותיק, שאפילו "שם יד" וניסה לעזור לי לאף את הידית הסרבנית, אלא בששלב מסוים הידית הפסיקה לשטוף פעולה באופן כללי, תקעה אותנו בהילוך, רבעי נראה, ונשארה שם בין הרגילים של הנוסע שמאחורי הנהג שניסינו לעשות אותה. רק אחרי הפעלת כח בלתי סביר בעיליל הצלחנו לשחרר את הידית ולהחזיר לנסיעות ואושורשננו.

"אם אתה חושב שהගיר החשמלי היה יותר טוב, אתה טועה", נזכר אליו "שם הייתה צריכה מיזמנות מיוחדת לשלב בין הגיר והג'ג ונרג לא מיזמן היה מעף את הנוסעים דרך החלון האחורי בהאצה או שולח אותם לתא המנווע בעיטה".

זה לא אסון צזה גודל

יש כיף גדול לנווג באוטובוס כזה, בן למעלה מה-50 שנה, שעם עוד קצת טיפול יוכל להגיע כמעט לכל מקום. השוסון, בנבדל מהטייגרים של אותה התקופה, זריז באופן ייחסי בנסיעה ובזכות החלונות הענקיים בצדדים ומאהר שנונגים לנרג שדה ראייה מדהים לכל העברים מעניק תחוישה מאוד אורירית בחלל הפנימי.

ובקדזו ליד הגהה ואלי חודריה, מוזיאקי נהגי השוסון, מתמודדים עם מוט הילוכים ארוך וביעייתי ומנוסים לשווה למצואו את הילוך השלישי.





במקום סיקום

אין כל ספק שנעים יותר לגלוש מתחנה לתחנה ברוחישה עם אוטובוס מודרני אוטומטי וחדייש, ואוי לי אם הייתי ציריך לעבוד על הקו עם כל זה. אבל, אפילו שבמצב לאחרו כולם נהנים לשנוא את השוסון, אפשר להרגיש, גם באוטובוס הישן והמסורבל הזה, את החדשנות הצופתית של אמצע המאה שעברה. ואם נכוונה הטענה שהשוסון הזה הוא בין היחידים בעולם ששמרורים ונוטעים אז שווה להשקייע באוטובוס המיעוד הזה כל אגרורה וכל מאמן.

בשרה התחתונה, ואף שלא מצאתי את הילוך השלישי עד עצם היום הזה, נהנית מארוד לחילץ את עצמותיו של השוסון, וגם את עצמותי של. אני שמח שוכתי לנהג בו וمبקש להודות לאלי חודירה שהידיש ימי' קדם על הגה השוסון.

מוזיאון הרכב ההיסטורי של אגד

מוזיאון הרכב ההיסטורי של אגד מצויים כ-60 אוטובוסים מכ' 20' זרים בשווענים, אבל בנסיעה זו לא הרגשתי שום דבר שיכל להעמיד את הרכב הזה במקום נוחות. הוא אמנס מגושם בהפעלה וקשה לניהga, אבל הנראה המנע שמרעיש ומחייב את סביבת הנאג עד לרמה בלתי נסבלת לפֿ דרכי הנהגים הוותיקים. אליו חודירה סייר שהם נהגו להניח מוגבות רטבות על מכסה המנווע כדי להחסום את החום שעלה ממנה.

נדמה לי שמקור הקושי בהעברת הילוקים נובע מחופש במערכת המוטות שמעבירה את תנעوت הדית לתיבת ההילוקים ואני מקווה שיבוא יומם והנושא הזה יטופל.

את אינטרנט או www.egged.co.il



מימין לשמאל: דב קרדון, אלי חודירה ובני הספל

אני זכר ששמעתי לא מעט סיפורים על אודות בעיות יציבות ובלמים בשווענים, אבל בנסיעה זו לא הרגשתי שום דבר שיכל להעמיד את הרכב הזה במקום נוחות. הוא אמנס מגושם בהפעלה וקשה לניהga, אבל הנראה המנע שמרעיש ומחייב את סביבת הנאג עד לרמה בלתי נסבלת לפֿ דרכי הנהגים הוותיקים. אליו חודירה סייר שהם נהגו להניח מוגבות רטבות על מכסה המנווע כדי להחסום את החום שעלה ממנה.

נדמה לי שמקור הקושי בהעברת הילוקים נובע מחופש במערכת המוטות שמעבירה את תנעوت הדית לתיבת ההילוקים ואני מקווה שיבוא יומם והנושא הזה יטופל.

נח סלוצקי, מנהל מוזיאון הרכבת ההיסטורית של אגד, מספר שמספרו של השוטון ת-1261 היה סיפור מרכיב במילויו. בעקבות ידיעות על אזdot של שוטון המשמש כיחסון השקייה בשדות קיבוץ עין גדי יצא נציג המוזיאון לבדוק את השטח. לחרבה השמוכה מצאו סמוך למוצא נחל ערוגות שני שלדים של שוטונים. במבצע מרכיב העומס השלים על משאיות גור ועשן את הדרך ממדבר יהודה למשור החוף. חלקים עיקריים כמו מנוע, ניר ומכלולים נוספים נספחים הגיבו משלדי שוטונים שנמצאו באתרים נוספים בארץ – המנווע מירושלים והג'ר מקיבוץ עין שמר. אז ניגשו בסדנאות "אגד" לעובדה עצמה שבמאלכה מחמישה שוטונים שונים הרכבת אוטובוס משופץ ומשוחזר אחד. אחרי Überarbeitung המכונאות, הפחחות והפיניש הפנימי הגיע הזמן לצבע את האוטובוס. השוטון נצבע בשני גוונים של חום ואז התברר שהמידע זהה היה שניי ואז שוטון של "אגד" לא היה צבען כך מעולם, ולכן חזר האוטובוס ההיסטורי לשכנת הצבע וועור בגווני ה��ל את עצמו והוא נושא בגאוות מיום השיפוץ ביולי שנת 1995 ועד עצם היום הזה.



שלדים של שוטונים כפי שנמצאו בשדות קיבוץ עין גדי



השיפוץ המורכב של השוטון: שלדה מעין גדי, מנוע מירושלים וגור מעין שמר למטה: צבע ראשון בגווני שגויים (מימין) וצבע שני בגווני הנכונים (משמאל)



משהו קלואי בדרכך אליך

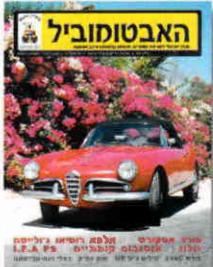
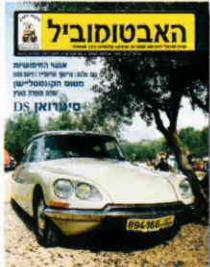


האבטומוביל - המגזין הישראלי היחיד למכוניות קלואיז,
מורשת מוטורית ורכיב אופנת מגע אליך הביתה שוש בעמיהם בשנה

רכישת מנוי שנתי במחירים רק 180 ש"ח

(שיישה גילגולות, כולל מע"מ ודמי משכלה)

נא להזמין קשר לטלפון 02-6521222-20



טילון זה לא רק גליה

הרבה לפני שהטילון היה חטיף גליה בטעמים שונים הוא היה, לכמה שנים של זהה, כלי רכב דו-גלגלי מתוצרת הארץ. ניר עוזדור מספר על אודוט קורוטוי של מפעל ICM בבית שמש שהוליך לכבישי ישראל כ-15 אלף טילונים, בעזרת דוד פוב מדרום אפריקה, כספי שילומים מגרמניה, מדיניות המיסים של פנחס ספיר והרבה התלהבות של חברי קיבוץ צרעה

כתב: ניר עוזדור
צלומים: משה מלנර, לע"מ



עודד פירשטי ואחותו אורנה על הטילון בתמונה משנת 1967. הטילון שימש את עודד בנאמנות משך מספר שנים

לונו חברת מא"י – מפעלי אופניים ישראליים. השימוש באופניות הלונציגות ICM נעשה משיקולי שיווק בלבד

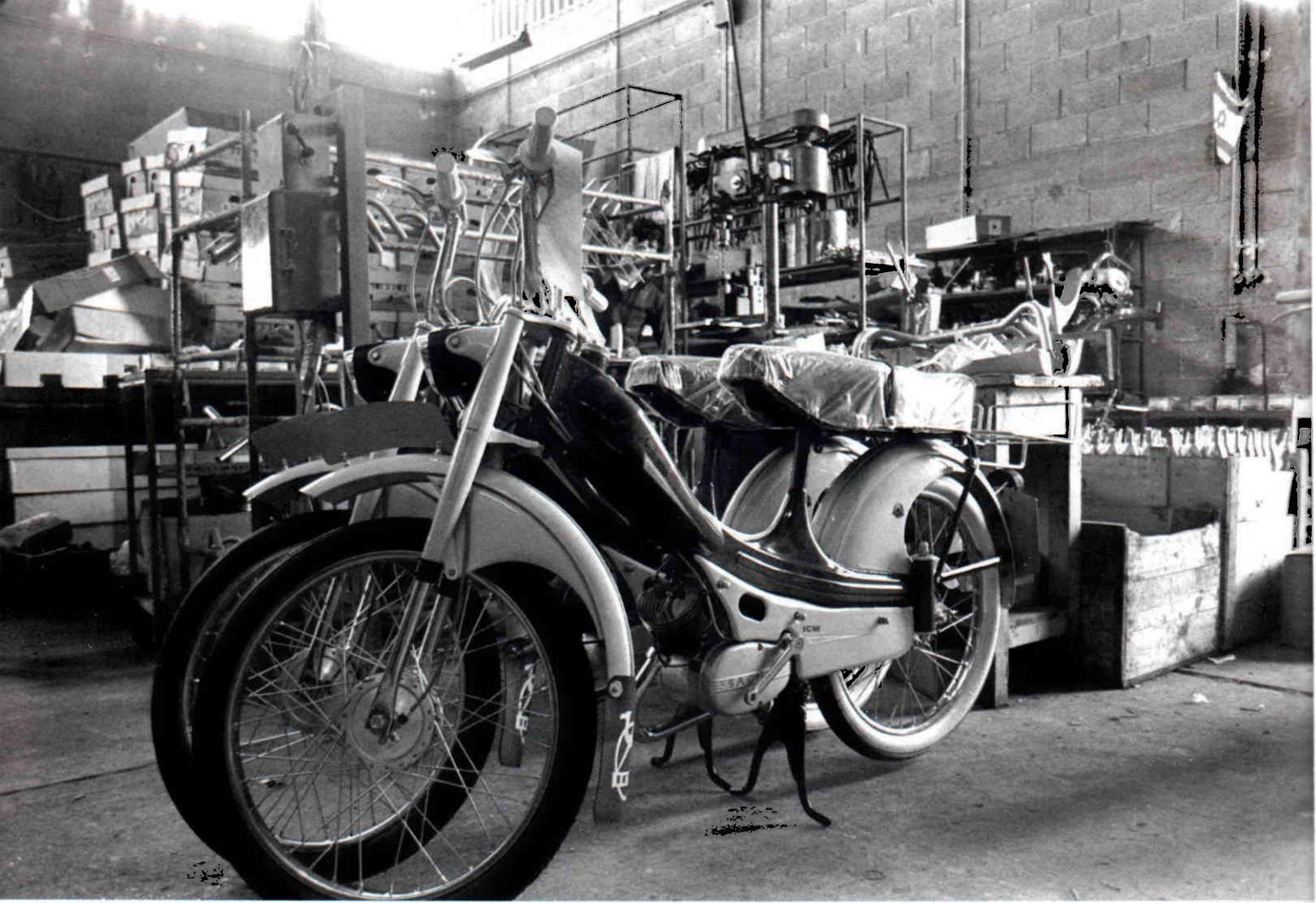


הרצן להיות ממונע באופן עצמאי התחליל אצלם בגיל 16, כמו אצל רבים אחרים. בסוף שנות ה-50 האפשרויות היו די מוגבלות. מי שהיה לו בכיסים ממון רב, התהדר בהונדות ובగילרוות וכל השאר נסעו על טילונים. בגיל 16 כבר הספקתי לבחור לעצמי טילון משומש, מטוטר ומעשן אצל מוסק הקטנים של פרידמן ברוח' ביאליק ברמת גן, אלום וטו משפחתי אילץ אותי להחוט עם הוצאה הרישויון ורכישת האופנו הראשון עד גיל 18.

הטילונים שלי

שנים רבות אחר כך, בשנת 1992, כשההתחלתי להיכנס לעסקי שייחזור אופניים למקוריות מלאה ועובדתי על ה-BSA הצבאי שלו, נקרתה בדרכי ההזדמנויות הראשונה להיות בעליהם של טילון. מודעת מכירה בעיתון מקומי הציעה טילון יד ראשונה במכב נסעה והמחיר בו נרכש היה זול ממהirim של זוג אופניים. עד אז לא נתקלתי באף אחד שהתייחס לכליזה כפריט אספנות והדבר חרה לי – הרי זהו הרכב הדו-גלגלי היחיד כמעט שיוצר בישראל. היה אמם ניסין לייצר את ה"צבי" בתחילת שנות ה-50, מפעל להרכבת וספות פעל בצפוף לתקופה מסוימת ואולי אפילו ניתן להתייחס ליצורו ה"תלטים" על בסיס ה-BSA, אלום לא ניתן להחשיב את כל אלו כManufacturer "ץ" של ממש. מאז, לשמחתי, חל שינוי לטובה ויש לא מעט "משוגעים" שראוים בטילון יעד אספנות לכל דבר.

המשמעות להעתנין בכלים אלו והם החלו לזרום אליו. חבר מהאוניברסיטה העניקה לי את הטילון שלו ששכב במחסן; גוטטה אחרה מתחר השנונים עברה לצד החניון של הגדר; חבר מהAMILIAMS מיהר להציג שאפנה מהורפת במשק של הוריו את הטילון של אחיו ועוד טילון ששכב שם מפרק ושים על החלפים; אורה, קלינאית התקשרה לטיפולה בתאונה, ובתי בילדותה, ספרה על הטילון של אחיה, שהושבת לאחר תאונה, ונטוע – פשוטו ממשעו –



טיילונים מורכבים במפעל בית שמש

השילוב הזה גרם לכך שהקיבוץ החל לקדם את היוזמה להקמת מפעל אופניים. הממשלה ואותה בחוב את הקמת המפעל שיהיה מקור פרנסה לעולים החדשניים שיישבו אז במעברת בית שמש, והתנהה את הקמתו בכך שייהיה בשטח בית שמש ושבהקמתו יהיו מעורבים משקיעים עם הוויז'ן. משקיעים מודרומים אפריקאים, שהסכימו להיכנס להרפקה, גויסו בעמל רב רך אהובי דברי עזידוד וכובושון מיפוי של פנחס ספריר, אז שר המשרד והתעשייה. לאחר שנושא הפרויקט המוצע נבדק על כל הביטויו בעוזרת שני מהנדסים בעלי ניסיון בתחום הרכב שעלו לארץ מצ'כיה וארצות הברית, הונחה בשנת 1957 אבן הפינה של המפעל הראשון באזורי התעשייה של בית שמש.

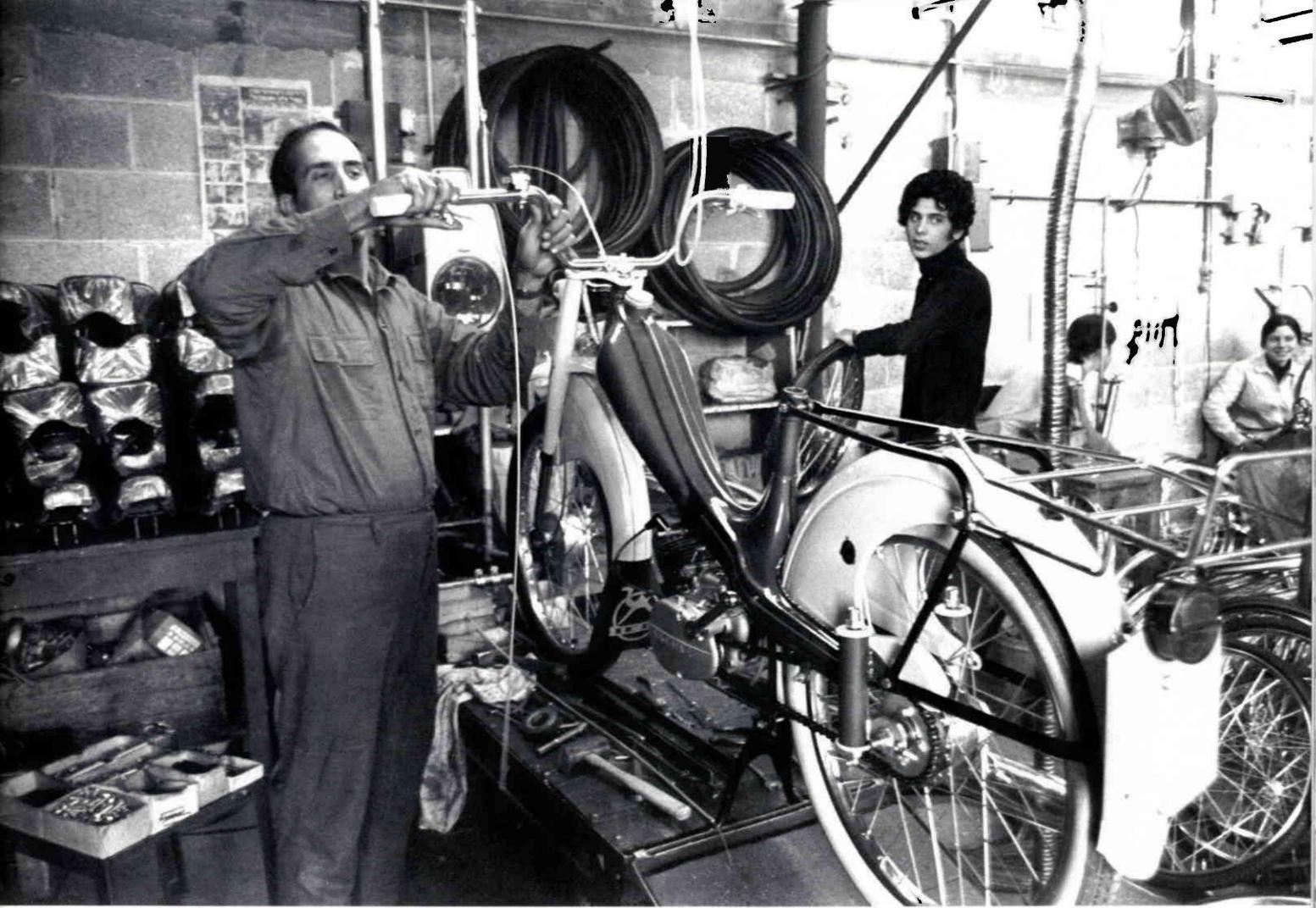
שם המפעל החדש היה מא"י – ראשי תיבות של "מפעלי אופניים יישראליים". משיקולי שיוק, ועל מנת להתמודד בהצלחה עם המתחרים בשוק האופניים של אותן הימים כמו "אלאי" ו"פיליפס" הרים, נקבע למפעל שם מותג לוועיז ICM. השם הלועזי הוא לא אחר מראשי התיבות של תרגום שם המפעל לאנגלית "Israel Cycling Manufacturing". Israel Cycling Industries (ICI) עדין חי בקידוח ונפגשתי עמו על מנת לשמעו ממונו את עכשו קול הבין את הרישום המורז שלו בסעיף ה"توزר" ברישון הריבע של הטילונים "מא"י – אי. סי. אם".

ציריך המפעל נרכש מכפסי השילומים שהגיעו מגרמניה. מדיניות הממשלה הכתיבה שהמפעל בעצמו חייב ליצור את כל החלקים ולבצע בתחומו את כל שלבי העבודה. כך הוקמו במפעל הצייר מחלקות לציפוי ניקל, לייצור חישוקים ולהרכבת הגלגלים. אפילו פריטים קטנים כמו מעוצרים, שלא היה כל הגון כלכלי בייצור במפעל, הכריחו הממשלה את המפעל לייצר בעצמו. באופירית שנות ה-50 וראשית שנות ה-60, דאגה הממשלה להטייל מס' גובה על יבוא אופניים על מנת להגן על תוכרת

בבית הוריה בשכונת יולדותי ברמת גן. הטילון הזה, משנת הייצור 1965 היה שיך לעודד פירסטט, חבר מיוזדן החמש, ששמה להTHRIR את הבעלות אליו בתוקה כי אולי יוכל לשוב ולראות את האופניים על הכביש. במקביל לאיסוף הטילונים החקלאי לחפש עבורים חלפים. רכשתי כל מה שמצאתי במסכים ובchanיות ותיקות לפני שהכל יזרוק לאשפה, שכן על פי הרטשותי אין הרבה ההיסטוריה המוטורית הזה בארץ, וגם בתוקה לשמר ולתעד את פיסת ההיסטוריה המוטורית הזה בארץ, וגם בתוקה כמוסה למצוא עוד חלקים או כל חומר הקשור לנושא, נסעתתי לקיבוץ צרעה שם ייצרו והרכיבו את הטילונים. התאכזבת לשמעו שבקיים לא יותר מאותן שנים. אין סיכוי למצוא חלפים ובארכיו אין תמנונות ומסמכים בנושא. אולם, באחת החודמוניות שהיית בצרעה שמתי לב שהגדר סבב המdaleאות בניה מהחצאי של טילונים, כך שבכל זאת נותרה בקיבוץ עדות קטנה לאומה תקופה יהודית. לעומת זאת, שמחתי מאוד לגלוות שאלייש שמר, מי שניהל משך שנים רבות את מפעל הטילונים ICM, עדין חי בקידוח ונפגשתי עמו על מנת לשמעו ממונו את סיפורו המפעלי.

בעזרת הדודה והדוד

כבר בשנת 1956 הגיעו ההכרה, שנחשה אז בגידה באידיאל הקיבוץ, כי מחקלאות בלבד קשה להתפרק ובקיבוץ צרעה החלו לחפש אחר רעיון למפעל תעשייתי. דרך חבר ההורם של אחד מחברי הקיבוץ, שהיה אז בעל תפקיד במשרד התעשייה, הגיע הרעיון להקמת מפעל לייצור אופניים. לחבר קיבוץ אחר, למורי במרקלה, היה דוד בדורם אפריקאי שהיה בעליו של מפעל אופניים והוא נכון לסייע לחבר הקיבוץ הצעיר.



על פס הייצור של הרכבת הטילונים במפעל בית שמש

השרשראות היו מתוכרת מפעל ישראלי סמו. המנועים עצם הובאו מגරנינה וחלקים אחרים נרכשו באיטליה. סוכן המכירות הראשי של הטילונים היה "דוחר". הטילונים שווקו גם באמצעות מוכרי האופניים של הפיצה את האופניים מודרנית המפעל. במרוצת השנים עברו סוכנותם לידי המוניטין. איז יבאנית "וספה". אגב, הם היו אלה שיימו וייצרו את אופנו "הצבי" כמה שנים קודם לכן.

שער מפעל הטילונים בנית שמש



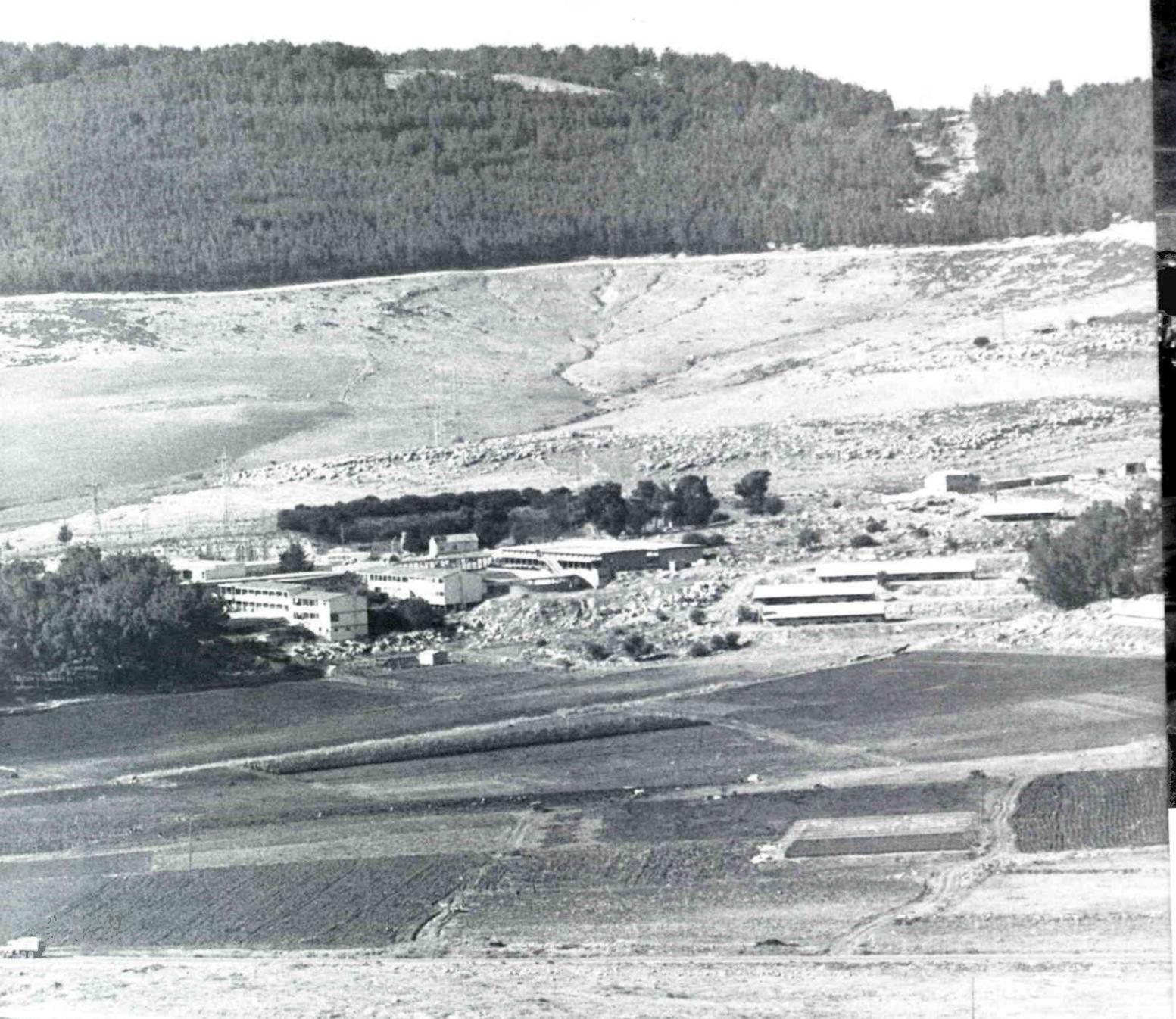
הארץ, שכאמור לעיל לא נעשתה בשיא היעילות הכלכלית, ולהבטיח את התחרות בשוק.

מאופניים לאופניים

בשנת 1958 יוצרו זוגות האופניים הראשוניים שהיו העתק של אופני "ראל" בעלי המוניטין. הידע המקצועני, ולעיתים גם שרטוטים, הגיעו למפעל בቤת שימוש באופן לא פורמלי ממכוראות שמהן נרכשו מכונות וציוד. הקמתו דוד בדروم אפריקה ומהחברות שמהן נרכשו מכונות וציוד, היו חסרי כל ניסיון תעשייתי וניהולי וגם העובדים שגיגו קבלו את ההוראות המקצועית הראשונה במפעל עצמו. המנהל הטכני הראשון של המפעל היה אייבי פרימס, בחור דרום אפריקני, רוקח בהכשרתו ובמקצועו, שנבחר לתפקיד רק בזכות החוש הטכני המועלה שהתברך בו.

די מהר קלטו מנהלי המפעל כי המגמה בעולם, או לפחות באירופה, הייתה מעבר ל-Moped, אופניים בעלי מנוע עוזר בנפח של עד 50 סמ"ק, שבו רוב ארצות העולם לא הצריך רישיון הנהיגה. מקור השם האנגלי Moped הוא בקיצור צמד המילים Motorized Pedal Motorized Pedal שפירושן דושה ממונעת, ובמפעله בבית שמש החליטו להתחילה לייצר אופניים עם מנוע. בתחלת שנת 1959 נוצר קשר עם מפעל אנגלי קטן שייצר אופניים קטנים ואנרגטיים ידע וציוד. מבלטים לעיצוב פח השדרה ומכਬש 250 טון משומש שעשו את הדרך מאנגליה לישראל וסביר מאד להניח שאם באנגליה מסתובבים אחים תאומים של הטילונים המקומיים. ראוי לציין כי גם השימוש במנוע ה"זקס" הגרמני הוא ירושה מאותה חברה האנגלית.

במפעל עצמו יצרו את שירות האופניים, החישוקים, מגני הבוץ, ההגאים, הדושות, השפיצים וחלקים רבים נוספים. הכיסאות נרכשו בארץ ועם

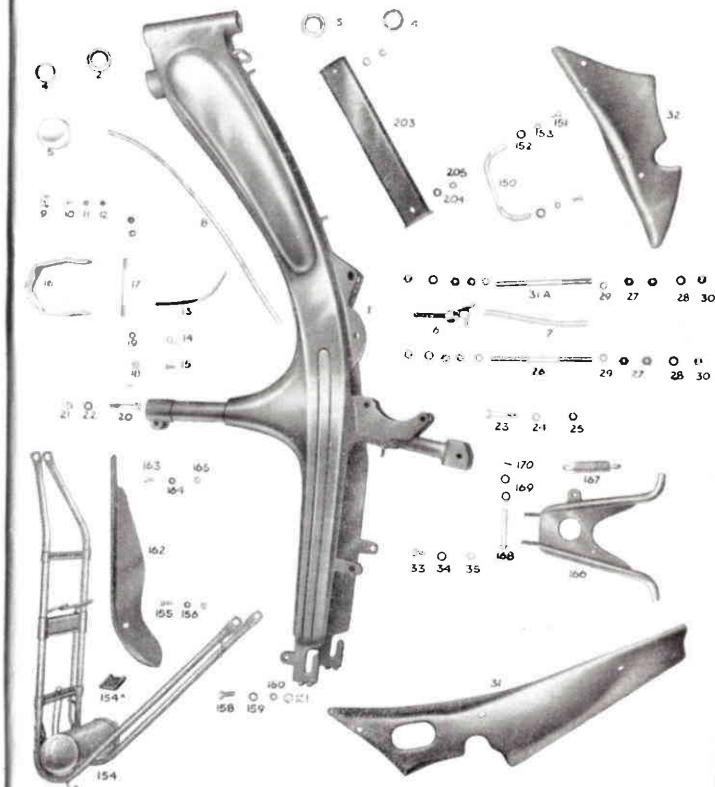


מגט' 277. א' יזרע' הדרומית וברית טהון
ראשית שנות ה-70. מפעל פליז'ם
היה מוביל בתעשייה כ-40% בתעשייה
שהותם סמוך לירושלים

שם	ה חלק	מספר החלק בגלופה	משקל היחידה
מסגרת	1	123.-	
בית המסבב העליון	2	1.15	
בית המסבב התיכון	3	1.20	
מסבב - כדוריות (בליס)	4	1.20	
מסכה למיכל הדלק	5	2.40	
ברז הדלק (על כל חלקי)	6	2.50	
צינור הדלק	7	.25	
כיסוי תפר מסגרת למיכל דלק	8	1.90	
בורגו, דיסקית, ואם לעמוד המושב	20, 1, 2	.25	
בורג החתוכן לחיזוק המגנווע עם דיסקית	23	.25	
בורג שי (בזוד'ו) אחורי עליון,	26	1.05	
לקביעות המגנווע והסגן	27	.10	
אך ריבול לבורג של חף הג"ל	28		
אם כפה, לדרג הנ"ל	30	.30	
מגן לצדו השמאלי של המגנווע	31	4.80	
בורג כל חף (גוז'ו) קדרמי, לקביעת המגנווע והסגן	31	1.05	
מגן, צדרו הימני של המגנווע	32	3.60	
בורג, לקביעת המגן השמאלי של המגנווע	33	.15	
סבל	154	7.20	
מגן ההסדרה	162	4.-	
دورגל, להנעה	166	5.40	
קביץ של הדרוגל	167	.70	
בורג ואום לקביעת הדרוגל	168	.25	
מכסה מחכייה לקליבים	203	1.70	

טילון חילוף טילונים סוכנות דוח לאופנאותים בע"מ
טלילון גלופה מס' 1

גלופה מס' 1



מתוך מחирון חילוי חילוף טילונים של סוכנות "דוח לאופנאותים בע"מ"

טלילון נולד

אחרית דבר

הטלילון הראשון ירד מפס הייצור בבית שמש בשנת 1959 ובמרוצת 15 השנים שב簟 פעל המפעל עד לשנת 1974, מעריך אלישע שמר שיויצרו כ-15 אלף טילונים בקצב של כ-1,000 יחידות בכל שנה. לעומת זאת, ברישומי משרד הדשוי, קיימים כ-13 אלף טילונים משנות הייצור 1957 עד 1983. דובם המכריין, כעיראת אלפיים, מהשנים 1961-1972. והסביר אפשרי לקיום של טילונים הרושים ככאלה שיוצרו בסוף שנות ה-70 ובחילית שנות ה-80, אפשר לייחס למלאי גדול שנשאר אצל סוכני המכרות ונסמכו לאט-אט במסך כמעט עשר שנים אחריו שפסק יצור הטילונים במפעל.

טלילון ICM - תעודה זהות

שנות יצור: 1959-1974
(למרות זאת ישם שרשים ברישויון שנים עד 1983)
מונע: SACHS - שתי בעימות, מקורר אויר

נפח: 47 סמ"ק
יחס דחישה: 6:1

הספק מירבי: 1.25 כו"ס לבילמה ב-4,100 סל"ד
מנוטודנמו: BOSCH

מאליך: BING

הילוקים: 2 ייחסי העברה, מוחלפים באמצעות יידית שמאל על היכdon
מהירות מרבית: כ-60 קמ"ש

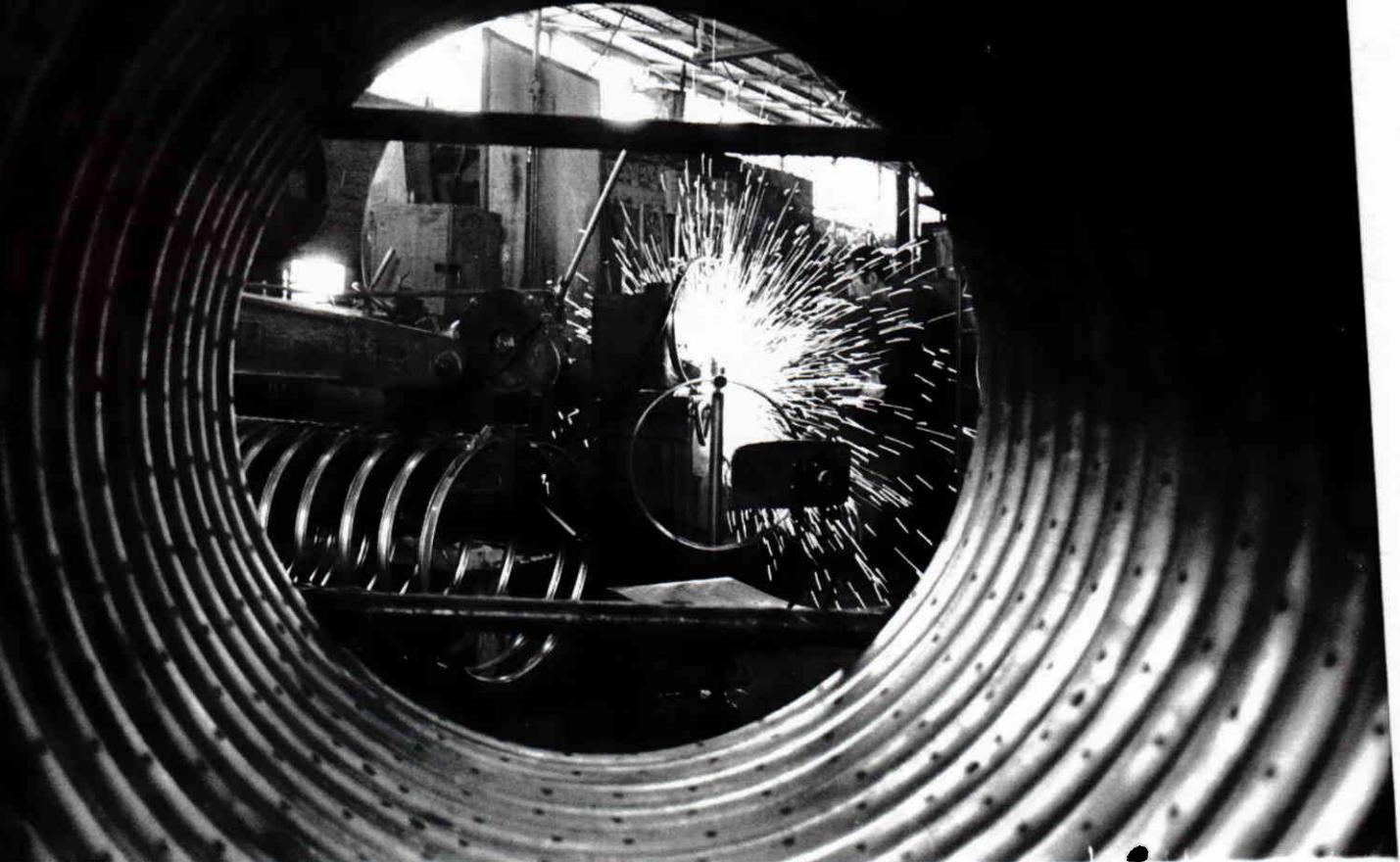
שיווק האופנוע נתקל ללא מעט בעיות. בעוד שבמפעל בנו על כך שנהיגת על כלי זה לא תחייב רישיון נהיגה כפי שהיה מקובל בארץ אירופה, משרד התחבורה הישראלי התנגד לכך וחיבר לימוד נהיגה ומעבר מבחון נהיגה (טסט) להוצאה רישיון. באותו הזמן התנהלות מגנון מחייב הרישוי הייתה מסורבלת מאוד וכי נוכח בטסט אחד נאלץ שנכשל בטעות זמן רב עד הטסט הבא. מכך עניינים זה הזריק את הקונים הפוטנציאליים.

מנהל המפעל מצאו עצם משיקעים זמן רב בהתקנות מול פקידי משרד הרישוי במקומות להקדים את מלא מרכז לעילול הייצור ולSHIPORO. קיצרו התורים ל מבחני הרישוי הפך למטרה החשובה של אושם המפעל בגין העובדה הפושאה שאצל סוכני המכירות הציגו אופניים רבים שבעליהם, שטרם נקבע להם מועד לטסט או שנכשלו בו, לא יכולו

לקחת הביתה את האופנוע בלי רישיון נהיגה. חלק מהמאזימים להתגבר על מכשול זה ייסד מפעל ICM בית ספר להנעה מטעם בקרית אריה בפתח תקווה. על מנת לקדם את המכירות הכספי על תחרות לבחירת שם עברו לאופניים הממוניים וכן נולד השם "טלילון" – השם שהגה הזוכה באותה תחרות.

במרוצת השנים השתכללו הטילונים ושופרו על פי תכנון מקומי והניסיוני שהצטבר כאן יחד עם המגמות בתחים בעולם. התפתחות הדמים הייתה אבולוציונית ולא הוכר שיווקית על יציאת דגם או דור חדשים. בתחילת הונעו הטילונים על ידי מנוע בן שני הילוקים אולים לאחר כמה שנים זכו לקבל מנוע ללא הילוקים לטובה כל מי שהתקשה להעיבר הילוקים.





יצור החישוקים בחוץ מפעל הטילונים בבית שימוש



טילון ICM של חיים סירי מהרצליה



טילון ICM של עמרם עובדיה מרוחובות

עם השנים שונתה מדיניות הממשלה, הופחתו המכיסים וקטנווים שיבאו לארץ נגסו בפלח השוק של הטילונים. הניסיונות של המפעל הישראלי הקטן להגיע לשיתוף פעולה עם יצרנים גדולים יותר כמו "mobylet", "פז'ו", "מוטובייקאן" ואחרים לא צלחו. נס Shinonim מהותיים שנקבעו על ידי מכון התקנים בקשר עם כלי דוגנליים לא הקלו על המפעל הישראלי, ולמעשה צרמו מציאות שכבה היבוא הוודף. לקשיים האובייקטיבים של ייצור מקומי לשוק קטן שבו ביקוש מוגבל, התווסף טבעת החנק של הבירוקרטיה הישראלית.

המפעל התקשה לקיים עצמו והחל לצבור הפסדים. המשקיעים מדרום אפריקה, שהזירו נספים בתחילת הדרכם סגרו את הבר. ההלוואות שקיבל המפעל מהממשלה לא הספיקו ונטל המימון שנפל כמעט במלואו על הקיבוץ סימן את תחילת הקץ. העסיק לא עבד. בשנת 1974 הוסב המפעל לייצר את רהטי המתקנת של קבוצין צדעה והוקם בתחום הקיבוץ. כמה שנים אחר כך, בשנת 1982, נסגר המפעל באזרה התעשייתית של בית שמש. גם הסיפור של עוד יוזמה מוטורית מקומית.

לקראיה נוספת על אודות טילונים ועל אודות אופנווים בכלל סמליך להיכנס את אתר האינטרנט של הכותב, "אתר האופנווים הקלאסיים של ניר עוזדור", www.ozdor.indian.st



רד אלינו אוירון

כתב וצילם: דני כהנא

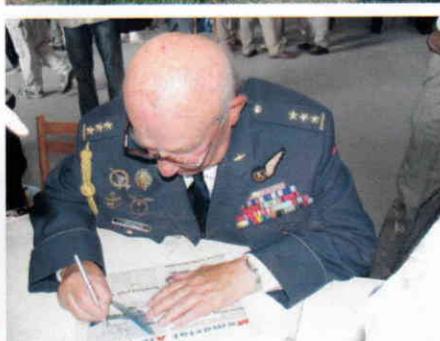
האירוע היה מדהים. מטוסים ישנים, ואפיו כל טיס עותיקים ממש, מריאים ונוחתים בקרבת הקהל, טיסים בגובה נמוך יחסית ובמצעים פעוללי אוירובטיקה מהממים. על הקרקע רב מספר של מכוניות ואופנועים ישנים, וכל האווירה השוררת על המקום היא אוורית חג וקורנבל. בדיקה קצרה שערכתי אצל המארגנים הבירה לי שהאירוע המשמש הזה מתקיים אחת לשנתיים.

רודניצ'ה 2001

בשנת 2001, כבעל ניסיון, תכננתי את המשען מראש וכמוון שהגעתי בזמנן, כלומר ביום הראשון של האירוע. ניסיתי לשכנע את יידי יעקב טרנר, מפקד מוזיאון חיל האוויר שהאהבה למטוסים ותיקים זורמת בעורקיו להצטרף אליו, אולם עניינויו כראש עיריית באר שבע הי בווערים יותר והוא נשאר בארץ. כשלtronר עיין בצלומים שהבאתי עמי בחזרה מרודניצ'ה הוא זיהה מייד את המוסטנג AIM-4X שושאן בארץ ונמכר לשודדים. מאז שנת 1999, ובבדיקות ראייה לציון, אני מקפיד לנסוע לרודניצ'ה אחת לשנתיים. במרוצת השנים היכרתי טיסים חובבים מכמה מועדונים צ'ים וקשרתי עם כמה מהם קשי' ידיות. שניים מחברי החדשים הם טיס מג' 29 לשעבר הח' בז'אטץ' וקשרו לישראל דרך עבודה עם

הכל התחל בחדש יוני בשנת 1999 ודוקא בגרמניה, ב ביקור ליד "פראואן קירכה", הכנסייה הגדולה והמורשת של העיר דרזדן שהייתה אותה עת בעיצומן של עבודות השיפוץ והשחזור הכנסייה נפגעה מהפצצת בנות הברית בשנת 1945 ופרקתו השחזר והשולם באוקטובר 2005, במלאת 60 שנה לסיום מלחמת העולם השנייה ולהורסתה של הכנסייה, וגם פרט זה שייך לסיפורנו). בהזדמנות זאת ביקרתי גם במוזיאון התחבורה של דרזדן, שם צה את עיני תמונה של מטוס שהייתה זורקה על הרצפה. האירוע הלא מסעד זה עתיד להתפתח לסיפור מעניין.

יש קל לתברר לי שמדובר במודעת פרסום לאיירום מוטורי היסטורי שיקרו מטוסים, ושיש בו גם לא מעט מכוניות ואופניים, המתקיים ברודניצ'ה-נד-לאבם-שבצ'cie. הצעה מעמיקה יותר במודעת הפרסומת הבירהה לי שזה היה היום האחרון של האירוע. צ'יהCIDOU גובלת בגרמניה ודרזדן לא ורואה יותר מדי מהגבול שבין המדינות. נסעתי לשם במחירות דירפטית, אם לשאל ביטויו מכתבי של אפרים קישון, ומכוון שפגשתי בדרך שוטר תנעה צ'י שהעניק צידה לדרכ: דו"ח תנעה עם הנחה (כנראה שהוא אהוב ישראל) והנחיות מדויקות לקיומו דרך משמעותית לרודניצ'ה.





כמה בתצוגה ופירקטி אותו לגורמים חשו המארחים שלא אצליח להרכיבו מחדש...

שיאו של המופע האורי, לפחות מבחינת התרגשות בקרוב הקחל, היה עת טיסים וטיסות ותיקים, כל אחד עם טונה של מדילות על מדוי, חתמו לקחל על תמונות היסטוריות של מטוסים. על חשיבות האירוע ומרכזותו ניתן ללמוד מכך שוצלבם קלאס, נשיא צ'כיה, כב בנווכותו את המופע האורי.

רונץ' חושים טמיימי

לטוס במהלך האירוע לא יכולתי כי זה בניגוד לתקנות והסתפקתי בהצתה מקרוב לכמה וכמה אגדות לבנות 60 שנה ויתור. התרגשות מיוחדת אছזה בי שעה ישיבתי בקופפית של מטוס מיטשל 25-B, ו"הריגשת", ولو לרגע, את חווית הטיסה מעל טוקיו בשנת 1942.

עוד היו שם שני מטוסי "הריר" הממראים אונכית שהפליאו בביצועיהם אף שהרעש שב艰苦 מנעויהם היה מחריש אוזניים. מסוקים מסווגים שונים, שביניהם בלטו מסוקי צ'ינוק ענקים בעלי רוטור כפול, ומטוסי זLIN ו-300-EXTRA שהתעלמו לחלוון מחוקי הכבידה והשairoו את הקחל ואותי פעוריו פה.

הפעם היחידה שבה התנתקי מהקורע הייתה כשבחרי מועדון הדאייה בוישקו הטיסו אותי בדאון שנסק לגובה של 8,500 מטרים, ממש עד בסיס העננים. שהזורה לאירוע ברוניצה ולקרע המציאו, מוקף מכוניות ואופנועים, בירה ונקניקיות, המילים העברות ביותר לאחן היו "ניפש בעוד שנצרים". רשם בימון מעכשו – רונץ' 2007, להתראות.



התעשייה האוירית וכולל במשתורה הצ'כית המנהל מועדון תעופה פרטיזן בוישקו, סמוך לעיר ברנו. להפתעתו הרבה גיליתי שנושא התעופה הפרטיזנית בצייה מפותח מאד, לרבות העניין בנושא המטוסים הקלאסיים וההיסטוריהם, וכן בכל עיר יש מועדון תעופה אזרחי והכל במחירים עממיים ושוויים לכל נפש.

רונץ' 2005

בסוף יוני 2005, במלאת 60 שנה לסיום מלחמת העולם השנייה, נערכ ברוניצה האירוע הגדול והמקיף ביותר מכך שמנוה התערוכות שהתקיימו שם אחת לשנתיים מאז שנת 1991. מספר גדול מאוד של מטוסים מאותה תקופה וכן מטוסים צבאיים בצבאי הטיסות המתאימים; כל רכב מאותן החניכים שככל הנוהגים והנוסעים בהם לובשים את מדי התקופה ובגדיהם. אני ממש לא מKENא בכל מי שלבש בטלדרס בריטי (אותם בגדי צמר עבים שהיו מדי חורף בצה"ל למי שזוכר) בחום של הקיץ הצ'כי.

הציגתי את עצמי כעיטונאי מישראל וכשנשאלתי עברו מי אכתוב עניתי בטבעו שמדובר בכתב העת של מועדון ה-5. מתברר שלatz'ים, לפחות למארגי האירוע ברוניצה, יש יחס חם ואוחד לישראל. דגל הלאום שלנו הונף על יד ברכבת המטוסים הכלליות וגם בהאנגר הייעודי של האירוע. הוווקים יותר מבין המקומות דאגו לבדוק אם אני יודע על העזורה שהעניקה לישראל בשנת 1948, וש macho להיווכח שנגידית בקיימות בונשא, וידעת לספר להם שמטוסי התובלה עם "סכינים" והספיטים בבטנם הרמיאו מז'אטץ. גם הרובים הצ'כים, שלמעשה היו "מאזר" 1898" וברובם של מלחמה, לא נשכחו וכשמצאתי אחד





יגואר X-TYPE החל מ- 98,891 ש"ח

היתה ב-24 תשלומים
של 8,333 ש"ח
לא ריבית ולא הצמדה
3 שנות חירויות
In Trade-In לכל סווי הרכב

שחרר את היגואר שבך

נפתלי אברם

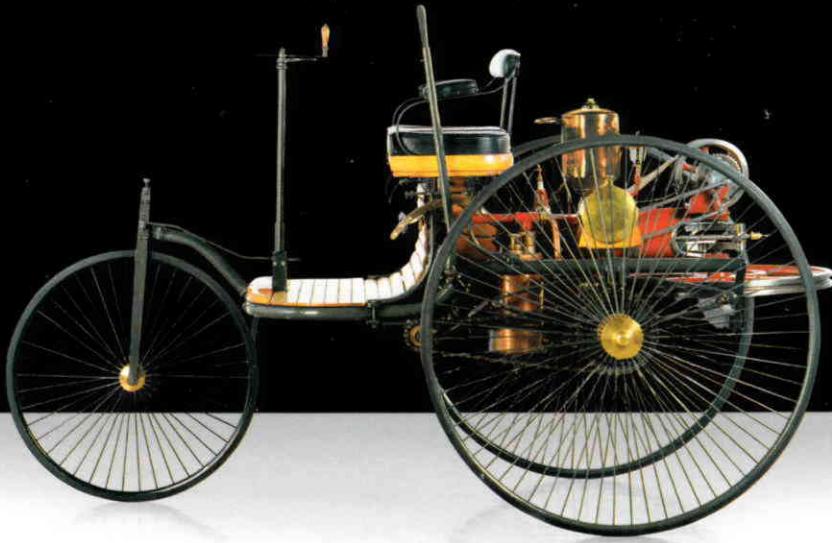


Trade-In

לכיזורי הרכב

JAGUAR

ימאי חברה למכוניות ומשאיות בע"מ: רח' הסוגר 52, תל אביב טל. 03-5689980 סניף חיפה: דרכ' יפו 130 א', טל. 04-8514110 סניף חיפה: דרכ' יפו 130 א', טל. 04-8514110. אגד פרטיות בע"מ: דרכ' האשלו', צק פום, חיפה. טל. 04-8410345 סניף ירושלים: רח' פיר קרב 38, אוור תעשייה תלפיות ל' 02-6799977 סניף נסלה גווקהר: כבש פוליה נסלה טל. 04-6556966 סניף כפר סבא: שדר-שפט-30-מכוחות השרון: הריעש 14, אזור תעשייה נס. 09-7666606 סניף אשדוד: דגשנור בע"מ: רח' התאזרחים 29, טל. 08-8523444. סניף נס ציונה: רח' התמונה 7 טל. 03-6276382. שחרור הרכבה סד 1/2006 מודול 14805 המתו' כל נמי וסס כולל ואם כולל אגרת רשות הדגמים ומופרדים הנמצאים באולמות המכירה. החרור מתאפשר בלבד לאחר הרכבה סד 1/2006 מודול 14805. X-TYPE 2.5 Classic. שחרור 298,891 ש"ח. לפי מחiron הרכבה סד 1/2006 מודול 14805 המתו' כל נמי וסס כולל ואם כולל אגרת רשות הדגמים ומופרדים הנמצאים באולמות המכירה.



1886 המציאנו את המכונית



1954 המציאנו את מכוניות החלומות



Mercedes-Benz

חלומות, הם פשוט היו מותנים בפניכם את
אתם? אם הייתם שואלים את קרל בץ' ווטלייב
דיימלר, מייסדי מרצדס, הם היו בודאי עונים,
שהחלמתו מורכבים ממכונית, גומי, פלה, וכוכית,
צבע... ואם הייתם שואלים איזה צליל יש
כמו חלומות עשוים? מה החומרים שמרכיבים

אתם? מרצדס בנץ וסוכנות רാשיית מרצדס בэмון (בසמוך למרכז ניקיה), תל-אביב - ת"א: רח' השולשה 2 (בസמוך למרכז ניקיה), סל': 03-6380808 וטלפון: כלםוביל בע"מ ימאניס וסוכנות רാשיית מרצדס בэмון - ת"א: רח' השולשה 2 (בസמוך למרכז ניקיה), סל': 03-6799703 סוכנות מרכז - כרא שער סוכנות אוטו וסקה, רח' ב' בבל, סל': 08-6236402 סוכנות מרכז - כרא שער סוכנות אוטו וסקה, רח' ב' בבל, סל': 04-6519991.

Mercedes-Benz. Unlike any other.