



האַבְטּוֹמּוֹבִיל

מגזין ישראלי למכוניות מופוארת, מכוניות קלאסיות ורכבי אספנות

גיליון 69 ■ מרץ-אפריל 2006 ■ 03 שקלים ■ חינוך לחבריו מועדון החמס

לוטוס

קיצור תולדות מכוניות הספורט
הריגילות הימי לא-ריגילות שיש

קורבט

סיפור הדורות הראשונים של מכונית
הספורט הימי אמריקנית על הכביש

איןדיין

החבריים של ביג צ'יף חוגגים
את יום האינדיין פעם בשנה

המכוניות של שמוליק סגל

הצצה לאלבום התמונות הפרטי
של אחד מחלוצי האספנים בארץ



ניצן פרימור מגשים חלום י לדות
ועכשין יש לו מכונית ספורט
מתוצרת הארץ

סקירה



האבטומוביל

סבזין ישראלי למסורת מוטורי, מכניות קלאסיות ורכב אספנות

גלוון 63 • מרכז אפריל

האבטומוביל – בטאון מועדון החמש מגzin ישראלי למסורת מוטורי, מכניות קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פلد

עורך גרפיטי: רועי קורן

תחקיר והפקה: אילית עוזרי, יעל שנער

מנהל ומוציא לאור: קרול מימוני

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 פلد

כתבת המערכת: מסע עולמי

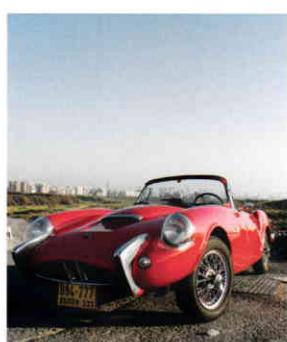
רחוב עמלם 3

ירושלים 95463

טלפון: 02-6521222

02-6521221

דוא"ל: idantv@matav.net.il



סבירה ספורט 1964
של ניצן פרימור
צילום: איל פلد

כל הזכויות שמורות
Issn 0793-7679

המודעות ותוכנן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון הרכב הクラסיック בישראל

ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש – מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמותה רשומה מס' 8059903358)

נשיא כבוד: כבود נשיא המדינה – מר משה קצב

חברי כבוד: יורם בינור, רפ' בן חור, חיקה ברונשטיין,
যাহিম লোন জিল, אמנון ענבר, גבי חדש, ישראל קיסר

ייר קודמים: צבי רכnicz, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתריאל, זמי לוי

עד המועדון והעמותה

ייר: נחום קדרמאן
מיימ וויר ועדי אירעום: זמי לוי

זבר: מנחם ניר

קשרי חוץ: יוסי צור

אבזרים וציוד: צבי מרגלית

עורכי "האבטומוביל": בני הספל, איל פلد
אב בית דין חברים: עוזי שלמה זן גדרון

מבקר העמותה: משה מצא

אחראי סניף צפון: משה שטיין

אחראי השקעות: מתניה הלוי

מנחתת המשרד: סמדר רחמים

משרד המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מספר המכון: ת"ד 3333, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

בימי ראשון, שני, רביעי וחמישי בין השעות 08:30-13:30,

(מענה טלפוני בין השעות 10:00-13:00);

בימים שלישי בין השעות 20:00-15:00 (מענה טלפון: 00:16:00-19:00);

בערבית חמ בין השעות 00:00-12:00 (מענה טלפון: 00:00-11:00)

מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

מנהל האתר: ליור ברור

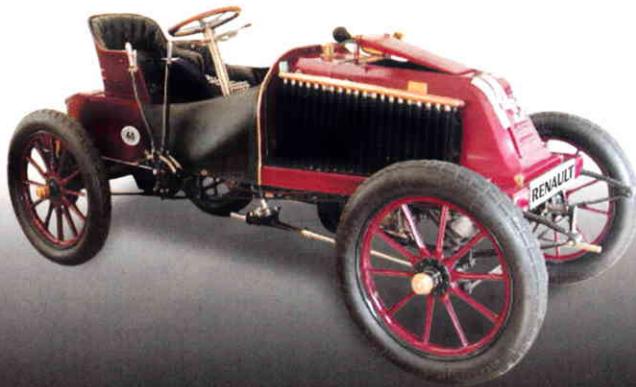
عروץ ההיסטוריה

תְּבִזָּבָן



RENAULT

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



عروץ הספורט



RENAULT

2005 רנו זוכה באליפות העולם לנגינים
וליברננס במרוץ פורמולה 1 היוקרתי.



רנו. אלפין בעמיהות

**רנו. מושדים עלינוות
כבר למעלה ממאה שנים.**

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

האביב המיחל הגיע, ויחד עימו הגיע הזמן להסיר את הcisiovis מעל המכוניות, לנגב את האבק, לבדוק שמן ומים וליצאת לטוילים משותפים ברוחבי ישראל ולהנות מזיו הפריחה, מעוצמת המנווע מהביבליום עם חברי.

עם השינוי במזג האוויר, גם מפגשי יום שישי הופכים למועד משייכה משמעויות במקומם והיכנות הקבועים, בתל אביב ובחברה. אנו מברכים על הקהל הגדול שmagui וערים לעובדה שלעתים המוקם צר מלחליל את כל מי שבאים לראות ולהיראות. לכן, אני פונה אליכם בבקשת שת זכות קדימה למטי שבאים עס רכב אספנות, ולהחנות כל רכב "רגילים" מחוץ לתחום המפגש. אמנס זכוו של כל חבר מודען החמש להיכנס עם רכבו הפרטני, אך בשל מצוקת המקומות קורה שדווקא רכב אספנות מוצאים עצם חונים בחוץ, ואנו אנחנו חוטאים למטרה...

תכנית האירועים האינטנסיבית לתקופה הקרובה צפונית בחוכה מספר רב של מוקדי עניין: מפגשי "קפה ומצב רוח" ביום שבת בבוקר, שכבר שמתחללים לבבל אופי של מסורת; טיולים ברוחבי הארץ; אירועי פסח - הצעדה לרכבים מוצצרת הארץ שמתתקיים במוזיאון ארץ-ישראל בתל אביב וראל לכיוון הארץ; ובנוסף - השקת של כל רכב חדשים, במרכזה וגם בצפון. פירוט מלא של

האירועים מופיע בקהלאסיקון המצורף לגליון זה. לאחר "חbilliy לידה" ארוכים ולא פשוטים, אחר האינטראנס של מודען החמש שינה פניו, גיוון את תכניו ושרdeg את עצמו כמעט בכל מובן אפשרי. זו רק ההתחלה ובקובור האתר יפעל ב"גול ג'". זה המקום להודאות לחברנו ליאור ברוך ולצאות העוסקים במלאה על היוזמה ועל פתחתו של עידן חדש בתחום זה. אני קורא לכל חברי המודען, לשנס מקומות ומצולמות, ולספק תכנים וצלומים באמצעות משרד המודען. המטרה - אחר אינטראנס מكيف ורציני המדגיש את חשיבות אספנות הרכב במדינת ישראל ומיציג נאמנה את מודען החמש.

אי צורך להזכיר מילימ' בחשיבות ההתייצבות לאסיפה הכללית, שתקבע את פני המודען לשנים הבאות. אני מקווה שכוחות חדשים ורעננים ינצלו את החזונות להגבר את תורומתם למודען, ושההאסיפה הכללית נצא מחזקים בדרך חדשה וטובה. בעוד זמן לא ונחוג כולם את חג הפסח ואני מנצל את הבמה וההדמנות לאחלה לכם, וכלל בוני ביתכם ומשפחתייכם חג שמח.

שלכם,
נון



שלום רב,

אחד הסיבות העיקריות שיצרנו רכב רבים מייצרים מכוניות ספורט אוטומטיות במיחוד, עם גג נמוך, גג נפתח או בלי גג בכלל, היא העובדה שהמכוניות הקטנות האלה מעוררות כמעט תמיד התרגשות גדולה. הגליון החדש של האבטומוביל שאתם אוחזים בידיכם יזכירו עסקך בתחרשות אמיתית ומקומית. הכל החל בזועה וגייה

לכארה בפורום מועדון החמש בראשת האינטראנס. אור סגל, בן 17 וחצי מגבעתיים, פרסם הודיע וה הוא מחשוף אנשים שהכירו את אביו, שמיליק סגל ז"ל. ההודעה הקצרה הפכה לשדרור אורך ומרגשת על אודוט האיש שהוא מאספני הדרכ' הפיעלים ביוטר בשנות ה-70 וה-80. כל הפרטים בכתבתו של בני הספל המלווה בצילומים מלאבים התמונה היישן של שמוליק שאור מצא בבית. קווי מילוא, האיש וה-MG, איינו נוטש את הממלכה המאוחדת ומוגהגה המוטוריים, וסוקר באופן מלאך את מפעלו של אנטוני קולין ברוס צ'אפטן, האיש שייסד את חברת לוטוס. האמיןנו או לא, אבל מתברר שהכל התחל משלמת הכנסתה של סטודנט תפון ומהרצון שלו לカリ את זון הנסעה היום מהאוניברסיטה הבירה. כל מה שוציאים לדעת על MG, Elan, Europe, Esprit ועוד דגימות מבית החדורשת לאגדות מוטוריות.

לייחס שובינסקי, גם אם לא נולד בארץ, הייתה חוצה של צבר. האיש ש"המציא" את הסוציאת הלך עם החzon והזימות שלו צעד גדול קדימה והביא לעולם גם את הסברא - מכונית ספורט דרום-שביתת מותוצרת הארץ. אי שם בשנות ה-60 ניצן פרימור ראה סבירה בפעם הראשונה והחליט שיום אחד תהיה לו מכונית עם קוצים, ככלומר מכונית עם סמל הצבר הקוצני. עברו כ-40 שנה והגיע הזמן להציג את חלום הילדות. בני הספל מספר על הדג'ס ועל הסבירה הפרטית של ניצן פרימור.

גם דדור ברייל הגשים חלום. דדור, שעבד טיס קוברה בחיל האווירו, נשלח לפני "המון שנים" לאלבמה בארצות הברית, וראה שם קורבט סטינגרי והבטיח לעצמו שעדיין היה לו מכונית כזו. אמר, עשה וגם השיק אותה באירוע מרגש. לבסוף דדור והקורבט שלו איל פלד מספר מעט על אודוט הדורות הראשונים של מכונית הספורט הדומושבית-יכל-אמריקנית הראשונה, המכונית שיש לה חיקן של כריש.

ולבסוף, עוד קצת התרגשות. האינדיין הוא מותג האופנועים הראשון של ארצות הברית. אב טנדט וויליה ולובובסקי מספרים על סוף השבוע השלישי של חודש يول', מועד בו מתרגשים כל הציפים הותיקים ומתוכנדים לחוגג את יום האינדיין".

קריאה מהנה ונסעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד



שמוליק סגל במרוץ 8 של
ראו כתבה בעמ' 32-39



אקטיביטיז | אקספלור

JAGUAR X-TYPE {

החל מ- 97,500 ש"ח

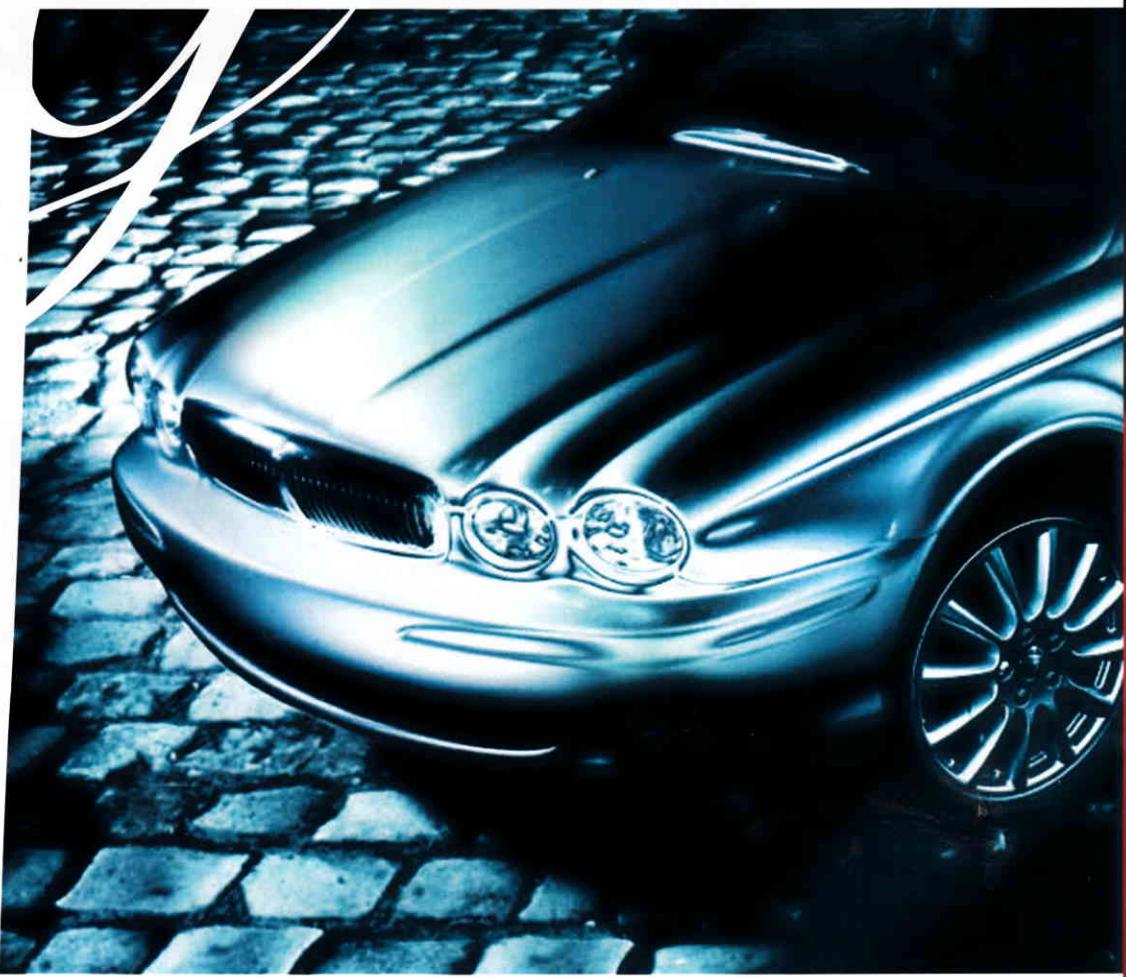
הטבות ב-24 ושלמות של 8,333 ש"ח
לא ריבות ולא גזירה
בשות אחירות מלאה
למלו סווי הרכבה

Trade-In
כל סוג הרכבה

ESHMOT AHORTIOT MILAKA



Gorgeous gets away with it



מאייר תברא למכנויות ומושאות בעימן: רח' המסגר 52 תל אביב נל. 03-5689988 פקס 03-5689980 סניף חיפה: דורך יפו 137 א. נל. 04-8514110 סניף ירושלים: רוח פיר קניון 38, אזור תעשייה תלפיות סניף מטרת כבש עופלה נזרת נל. 04-6556966 סניף בר שבע: רח' הרסונה 7 נל. 04-6276382-08. התמונה להמחשה בלבד. המכירה לפי הדגמים והפריטים הנמצאים באולם הרכבה
על 02-6799977 סניף מטרת כבש עופלה נזרת נל. 04-6556966. המחיר כולל מס השווקים. מחירן החבירה סך 297,500 ש"ח. לפי פрайין החברה סכ"ם 4/2006 תאריך 1.1.06, המחיר כולל מסים וכן כל אחריות רישיון. היפוי כפוף לאישורו הגוף המפקח. *המחיר מתייחס לדגם X-TYPE 2.5 classic

חדשנות וישנות

השקה: קורבט סטינגרי שנת 1974; מפגש פיאט ביקום טיוולי מעודון החמש: לבניינה ועין צור; לבוסתן הגליל

08



פרח הלוטוס

כתב: קובי מילוא צילום: לוטוס

קובי מילוא סוקר את מכוניות החברה שייסד קולין צ'אמפן לדורותיהם ומספר על מכוניות המרוץ של לוטוס שניצחו כמעט בכל תחרויות בה השתתפו, ועל מכוניות הכביש הספורטיביות של לוטוס שהצליחו לשלב שלהה ממתכת, גוף מפיברגלאס ואופי מיוחד

14

המכונית של שמוליק סגל

כתב: בני הספל צילום: שמוליק סgal רפרודוקציית אורי כהן שמוליק סgal היה אחד מסאנני הרכב הפעילים ביותר בישראל בשנות ה-70 וה-80 והתקף לב פתאומי קטה את חייו כשהוא רק בן 49. בנו, אור סgal בן ה-17 וחצי מצא בבית את אלבום התמונות של אביו ובני הספל מביא את הסיפור המרגש

20



32

קוצים של צבר

כתב: בני הספל צילום: איל פلد הסברה, מבית היוצר של יצחק שובינסקי, היא מכונית הספורט היחידה מתוצרת הארץ ובמחש שנות קיומו של הדגם התגללה מפסי ההרכבה פחות מ-400 מכוניות אחת מהן התגללה בשנת 1964 לבגניה ונשאה שם עד שוניין פרימור מטל אביב שם עלייה עין ייד והחזר אותה למולדת

40



חויר של קריש

כתב: איל פلد צילום: GM

אייל פلد מספר על הדורות הראשונות של מכונית הספורט הדודג'ושבייט-קל-אמריקנית הראשונה ששורשיה עמוקים עוקם בים: השם קורבט הושאל ממספר קרב זריזה, העיצוב נעשה בהשראת קריש מקו, והסטינגרי הוא לא אחר מתחוללים



46

ביג צ'יף

כתב וצלמו: זאב טנדט וויליה ולובוסקי
בשנת 1901 נולד מותג האופנועים הראשון בהיסטוריה של ארצות הברית: איינדיאן. 52 שנים לאחר כך נדmo פסי הייצור וرك פעם בשנה, ביום האינדיאן, שוב ממלא רעש מנועי הסקאוטים והצ'יפס את הרחוב השקט בספרינגפילד מסצ'זוסטס



אקס-באנד

JAGUAR S-TYPE {

החל מ- 178,000 ש"ח

הທורוב-24 תשלומים של 333 ש"ח
לא רכבה ולא גזדה
3 שנות אחריות מלאה
למ"ס סואו הרכב

Trade-In

מPAIR' חברה למכניות ומשאיות בע"מ: רח' המסגר 52 תל אביב טל. 03-5689988 פקס 03-5689980 סניף חיפה: דר' יפו 137 א' טל. 04-8514110 סניף ירושלים: רח' פיר קניה 38, אזור תעשייה תלפיות נס. 02-6799977 סניף מרכז כביש עופלה נסורת נל. 04-6556966 סניף באר שבע: רח' הסונה 7 נל. 08-6276382 התפונה למתקשה בלבד. המכירה לפי ה景況ים ומperfיטים המוצאים באולמות המכירה. כל סואו הרכב. המPAIR' מתקיים לוגם S-TYPE 3.0 classic 378,000 ש"ח, לפי תחרוון התרורה מס 4/2006. המPAIR' כולל מס' ואינו כולל אגרת רישי. המPAIR' כפוף לאישורו האגף המפקן. בשעת אחריות מלאה.



משיקים מכוניות אספנות

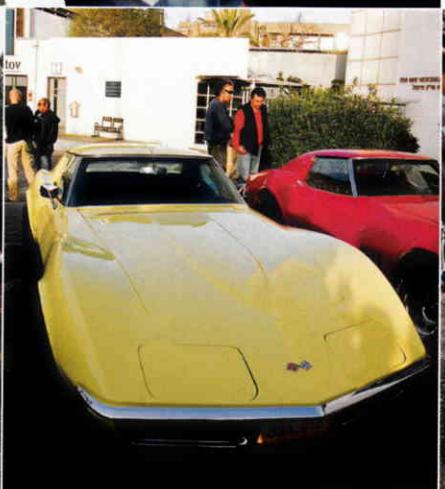


קורבט סטינגרי שנת 1974 ביום שישי ה-3.3.2006, במקום המפגש הקבוע של מועדון החמש ברמת אביב, הושקה קורבט סטינגרי (דור שלישי C3) משנת 1974 של דודו בריל מיבנה.

לפני שנים ורבות, כשהיה דודו טיס קוברה בחיל האוויר, נשלח לאלבמה שבארצות הברית ושם וראה בפעם הראשונה קורבט סטינגרי ונשובה בקסמיה. לחבר שהה לידיו באותה תקופה אמר שעוד שימלאו לו 50 שנה תהיה לו לבדוק מכונית זאת ליד הבית. מתברר שדודו הוא איש של בתרחות. בפברואר 1996, כשהחגג עם אשתו יעל עשר שנים נישואין שלהם יצינו באופן הבא: יכנסו יחד לקורבט משופצת, ישטו קפה בבית קפה מסויים ואחר כך ילכו לאכול שקשוכה בבית השקשוקה. הבטיח וקיים.

הפרויקט המורכב נעשה בלוח זמינים קצר, בתמיcit בני המשפחה ובעזרתם של חברים קרובים ותחים משפחתי מועדון החמש. נסים בוחנוק איתר את הקורבט בפאסילבניה וסיע בהבאתה לארץ. שמוליק ציטרון עוזר בהכונות השיפוץ ודודו, שננה תנכנית בעודה דקדקנית לכל השלבים, ניצח על המלאכה שנמשכה ששה חודשים.

ביום שישי ה-3.3.2006 חגגו דודו, יעל והקורבט את 20 שנים הנישואים בדרכם המובטחת וגם מצאו זמן להגעה ולהשיק את הרכב. ההתקנות של קורבטים מקומיים נשאי לוחות צהובות מסביב לסטינגרי. הישנה-חדש היא היתה מרשימה ורומנטית. דודו, שמכור לרבים בתורו "איש של אלפות", עדין לא יודע להגיד את הפרויקט הבא, אבל ברור לגמרי שהיה עוד משהו. (על אדouter הדורות הראשונים של הקורבט בכתבבה "חיך של קריש" בעמ' 40).



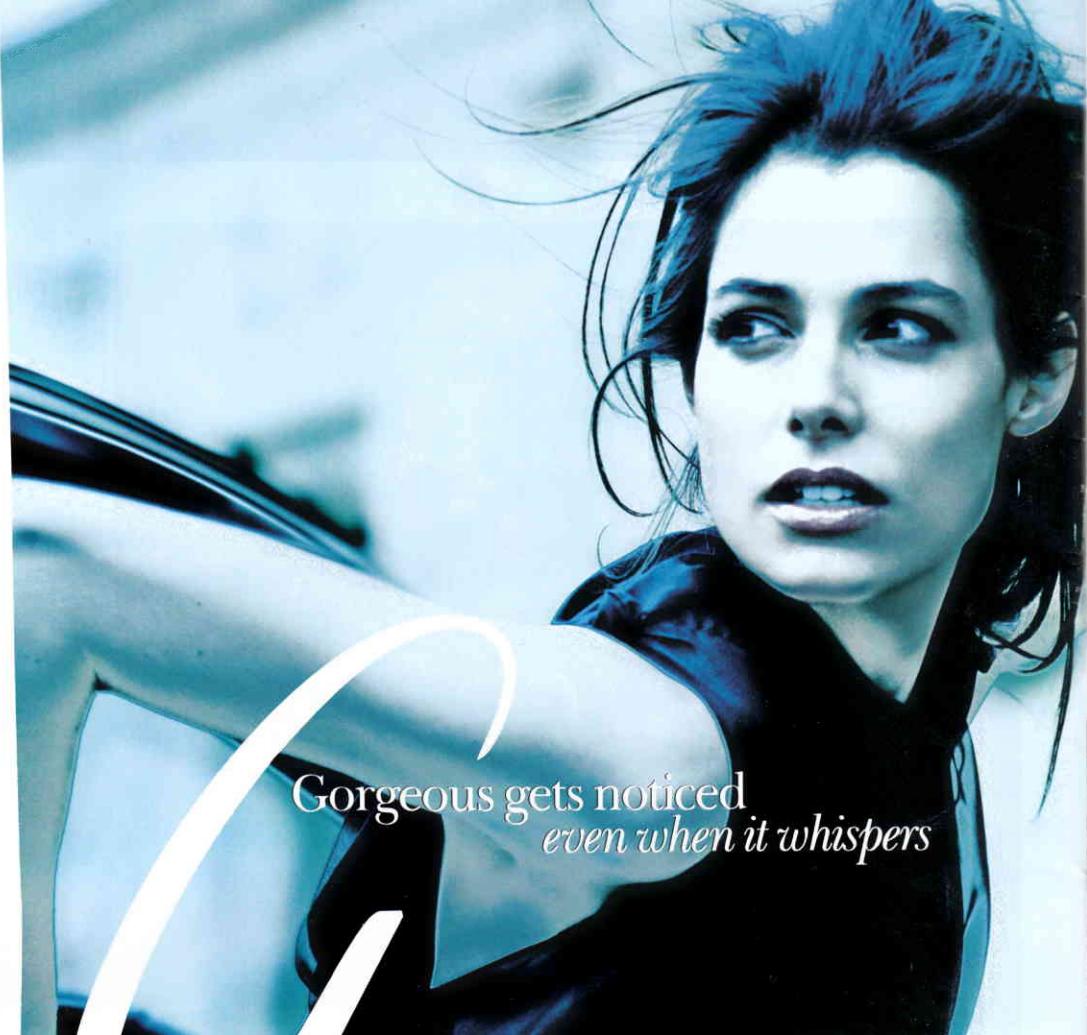


בנין גראן טון

JAGUAR XJ {

החל מ- 367,600 ש"ח

הוורה ב-24-תשלומים של 8,333 ש"ח
לא ריבת ולא תזדהה
בשנות אחריות מלאה
לכל סוגי הרוב



Gorgeous gets noticed
even when it whispers



Trade-In
לכבודם נזקק

*אייר חברה למכונית ומשאיות בע"מ: רח' הפסגור 25 תל אביב טל 03-5689988 פקס 03-5689980 סניף חיפה: דרך יפו 137 א' טל. 04-8514110 סניף ירושלים: רח' פיר קנרג 38, איזור תעשייה תלפיות טל 02-6799977 סניף צורב בשעפולה צורב טל 04-6556966 סניף בר שבע רח' הסדנה 7 טל 08-6276382 התמונה להמחשה בלבד. הוכרה לפ' הדגמים והופריטים הנמצאים באלופת המכרה. המחו"ר מתייחס לדגם XJ 3.0 classic 567,600 ש"ח. לפי מחiron החבגה מס 4 מtarיך 4/2006. המחיר כולל מעם ואינו כולל אגרת רישי. היפוי כפוי לאישור הלקוח הפקה.

על מפגשים וטיולים

מפגש מועדון פיאט ביקום

צלמה: נעמה מרפי"ל

ביום שישי, ה-24.2.2006, התקיים ביקום מפגש של מועדון פיאט בישראל. מועדון פיאט מאגד את בעלייה של מכוניות פיאט מכל הדגמים ומכל השנים, ולמרבה השמחה הגיעו גם מפגשיים למפגשיהם של היצרן האיטלקי. מכוניות מוגענויות אספנות של היצרן האיטלקי. מכוניות הקופה, הספיידר וגם הסלון של פעם מושכות את העין ואת עדשת המצלמה.

תמונה נוספת מהמפגש ומידע על פעילות מועדון פיאט בישראל באותוINTERNET. www.fiatclub.co.il



טיול מועדון החמש לבניינה

צלם: שלומי יצחקי

ביום שבת, ה-25.2.2006, קיים מועדון החמש טיול אופניים ומכוניות לעין צור, מעיין ניקבה ואטר קדום בדרום הכרמל, בין בניינה ליצרון יעקב, לא רחוק מגני רמת הנדיב. משה צליק הדריך את הטויל באטר אליו הגיעו שתי שיירות: האחת מאזור המרכז בניהולו של זמי לוי והשנייה הצפונית עלייה הופקד משה שטיין.





50° Giulietta



50 שנה אלפא רומיאו מרגשת אותך כל יום מחדש

יבואן: סוכנות מכוניות לימ התיכון בעמ. יבאני פיאט, לנצ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 5655555-03

על מפגשים וטיולים

טיול מועדון החמץ
לבוסתן הגליל

צילם: שלומי יצחקי

ביום שבת, 11.3.2006, קיימנו מועדון החמץ טיול מכוניות קלאסיות למושב בוסתן הגליל במערב הגליל, מעט מצפון לעכו לכיוון נהריה. באחרונה התארגנו כל היוצרים במושב והקימו את "שביל האומנות" שמחחיל בין הילדים היישן של המושב, ושם גם אפשר להציג במפחה של המסלול. המסלול ואטריו פתוחים ביום שבת והכניתה ללא תשלום. לאווך המסלול "מרכז הקוילט" של דבי שטרנברג עם כל מה שצרך לנושא שמיכות טלאים, גלריה אושהן – הגלריה היחיד בארץ למשענה הטלאים של מוריין נחמני, "רוח הטבע" – סטודיו לפיסול בעץ, אבן וברזל של יוסי טננbaum, "מעשה טלאים" – סטודיו לצביעת בדים ולשמיכות טלאים של חסי נוה ו"בית הבובות של סבתא רניה" – גלריה של בובות בדים ששומות לגעת בהן. זמי לון ניהל את השירה של חברי המועדון שיצאה מאוזור המרכז ומשה שטיין, איש הסניף הצפוני של מועדון החמץ, ניצח על הטיול כולם.



SIMPLY CLEVER



100
YEARS
AUTOMOTIVE HISTORY

תשאיר מאחו
את המשפחה
הישנה שלן



תתקדם למשפחה חדשה
ברמה של מנהלים!



Škoda Octavia

סקודה. מנחת במחון הזמן.
החדשה

אגד (תאגיד) קבוצת אגד

המשפחה היחידה שMOVEDה בקטgoriyת המנהלים!

בחירתכם במגוון דגמים ומוגעים:

2.0 Elegance TDI טופווניק	2.0 Elegance FSI טופווניק	1.9 Ambiente טופווניק	1.6 Ambiente טופווניק
185,990 בש"ח	169,990 בש"ח	163,990 בש"ח	137,990 בש"ח

דעת האגודה הבוגה יותר כוללת - כיריות אויר, מזגן בקרת אקלים מפואל אלקטרוני, ריפוד בדור משובב עוז, פישוטי סדוגה, גגה בחוך אלקטrico, תיל ההירות, ריפוד בדור משובב עוז.

2 מסלולי וርישה לבחירתכם:

תמונת
טורייד אין

+ צבינה איבזרו הילכטה ורדיוס קארטוני
+ אופניים מתקפלות מתקניות - מתנה!

תמונת מילון של עד
72,000 ש"ח

+ מילון אינטנו בוכלה רוביית ורՃה
+ מילון אינטנו בוכלה רדיוס קארטוני
+ אופניים מתקפלות מתקניות - מתנה!

*במחיר מסוובס של 1,000 ש"ח

חייב עכשו מכל טלפון

***3440**

www.skoda.co.il

אגד (תאגיד) קבוצת אגד

המכוניות של שמוליק

shmulek sgal z"l במרז'ס 8 Tourer. שנות 1936 שלו.
בתמונה הקטנה: תמורה לפני השיפוץ (למטה) ואחרי השיפוץ עם גג ברוחן סגור (למעלה)



אור סגל מצא אלבום תמונות משפחתי ישן ובו תמונות של מכוניות קלאסיות שהיו בבעלות אביו ושל מכוניות ששופצו בידי האמנון, אז פרסם הודעה בפורום "מועדון החמש" בראשת האינטרנט, ומכאן החל להתגלל כדור שלג מרגש במיוחד של זיכרונות משנות ה-70 השופך אור על פועלו של שמוליק סgal Z"l - איש עם לב וידיים מזוהב מהלווי האספנים בארץ

כתב: **بني הספל**

צלומים: **shmulek sgal z"l**

רפרודוקציות: **אורן כהן**

באחד מימי פברואר נחתה בפורום של המועדון ההודעה שהכינו את אבא שלי ז"ל. קוראים לו שמואל סgal והוא אספן גדול של מכוניות בשנות ה-70.... מה שאנני מבקש זה שמי שהכיר אותו או שמע עליי, שייצור איתי קשר כי זה כל כך חשוב לי גם כדי לשמע חוות ולהכיר את הדברים שהוא עשה, וגם כדי להכיר את החברים שלו באותה תקופה....".

הימים האלה שלחו חץ מדוקק לכל שלי ועד מהרה התברר שמדובר במקרה של חבר מזעון ותיקים אחרים. הזיכרון עדין פועל ובוואדי כשםדובר בשמוליק סgal. שמוליק לא היה רק "אספן גדול" כמו שעשו אור כתוב, אלא היה בחור בעל לב וידיים מזוהב שהשאיר חותם בקורבן כלנו. הודעה רדפה הודיע על היכרותו אישית עם שמוליק.

ליק סגל

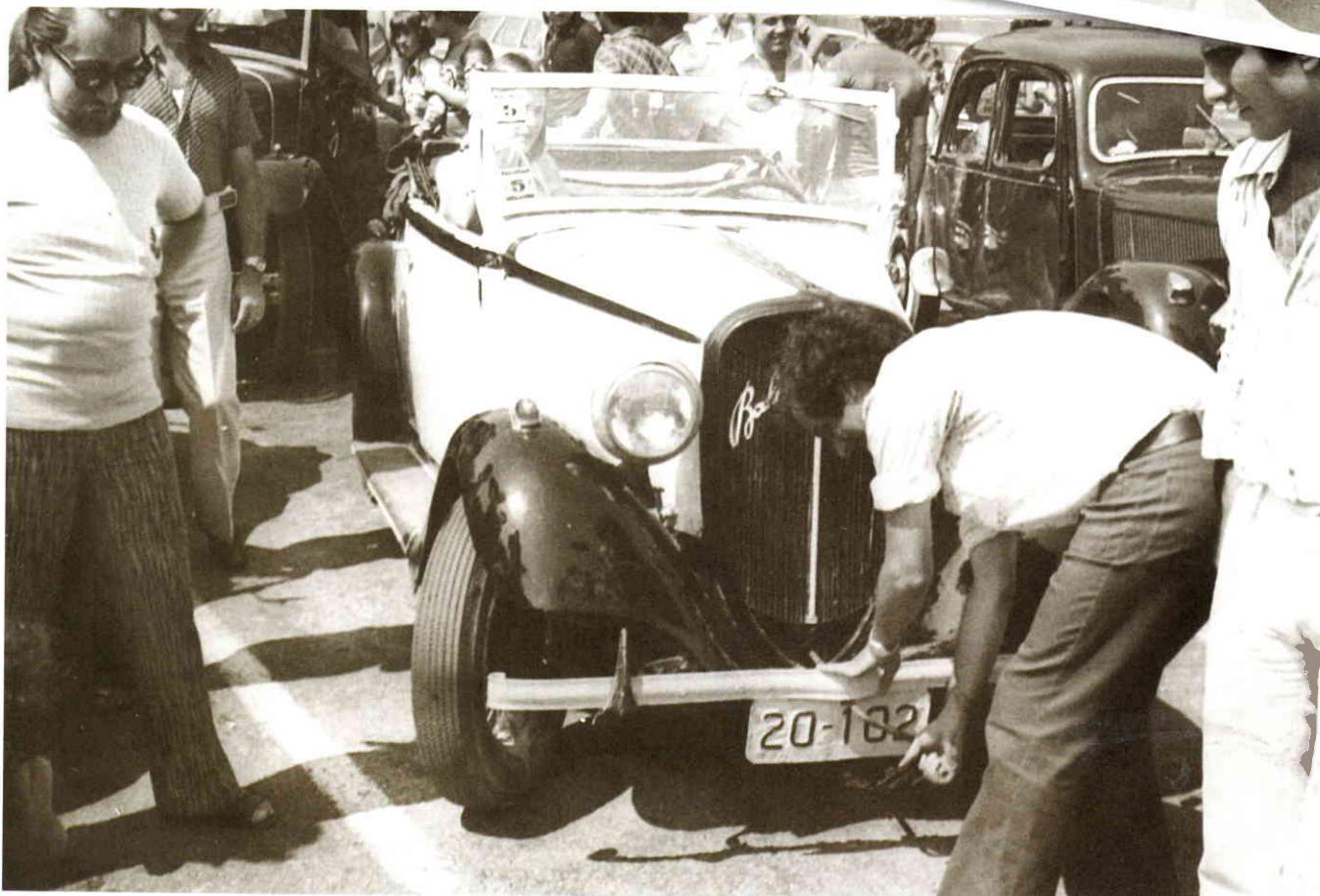


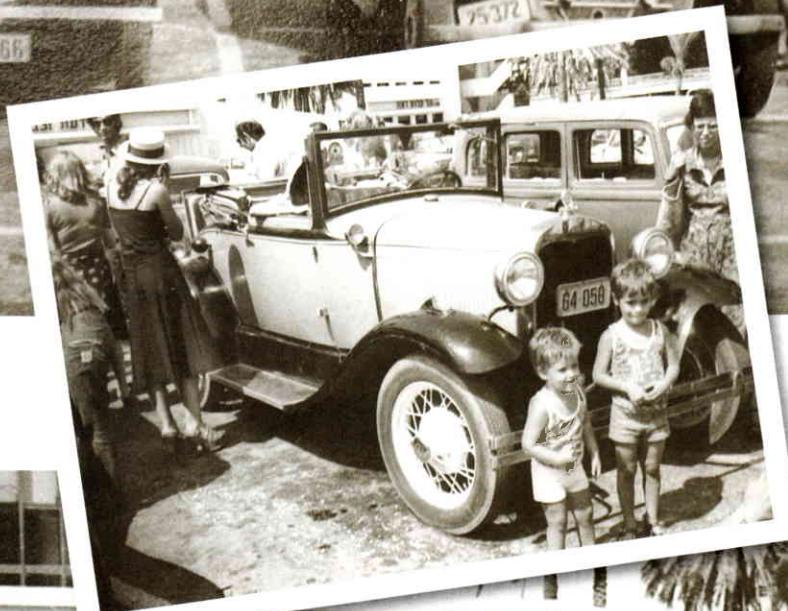
אור, בנו של שמוליק, נולד בשנת 1988 ולכן אין לו שום זיכרון אישי משנות ה-70 ומתהילת שנות ה-80 שבהן שמוליק היה פעיל מאוד בקהילה של אספני הרכב בישראל. רק לאחרונה, ולגמרה במקורה, אור מצא בבית אלבום תמונות יורך ובו עשרות תמונות, רובן מכילו בשחוורלבן, של המכוניות של שמוליק. מסמך אישי מעניין וקרע ערך המתעד כמה עשרות מכוניות ישואליות מסווג שנות ה-20 ומשנות ה-30 של המאה שעברה.

ימי המועדון הראשון

shmoliak היה חבר במועדון הראשון והקצת נשכח שפעל סביר יואכים לוי ז"ל באמצע שנות ה-70. שמוליק היה בא עם מורייס 8 פטוחה, אני הגעתו עם פיאט בלילה, יומם סילבר עם ה-MG שלו והייתה שם גם סיטרואן פתוחה. אף שהלטו להן כ-30 שנה אין זכר היטוב את שמוליק ואת אחיו עובדים לעצם בעבות ומפיחים בה רוח בית ההורים בגבעתיים, מתחת לעצם עבות ומפיחים בה חיים. כמה וכמה מכוניות שמוליק שיקם אז במו ידיו, החליפו דיזים במרוצת השנים, ועודין נסעות בכבישי הארץ – עדות חייה לכישרונו ולהריצותו. כולנו רצינו לבוא שוב ושוב לפינה היא מתחת לעצם העבות, לראות אספן אמיתי בפעולה. איש עמל ברוך בשرون שלא מותר לבנף חלהה ועוקמה, או לטיבת הגה سورות, והופך אותו לחדשות וניצחות בעשר אצבעותיו, פשוטו כמשמעותו.

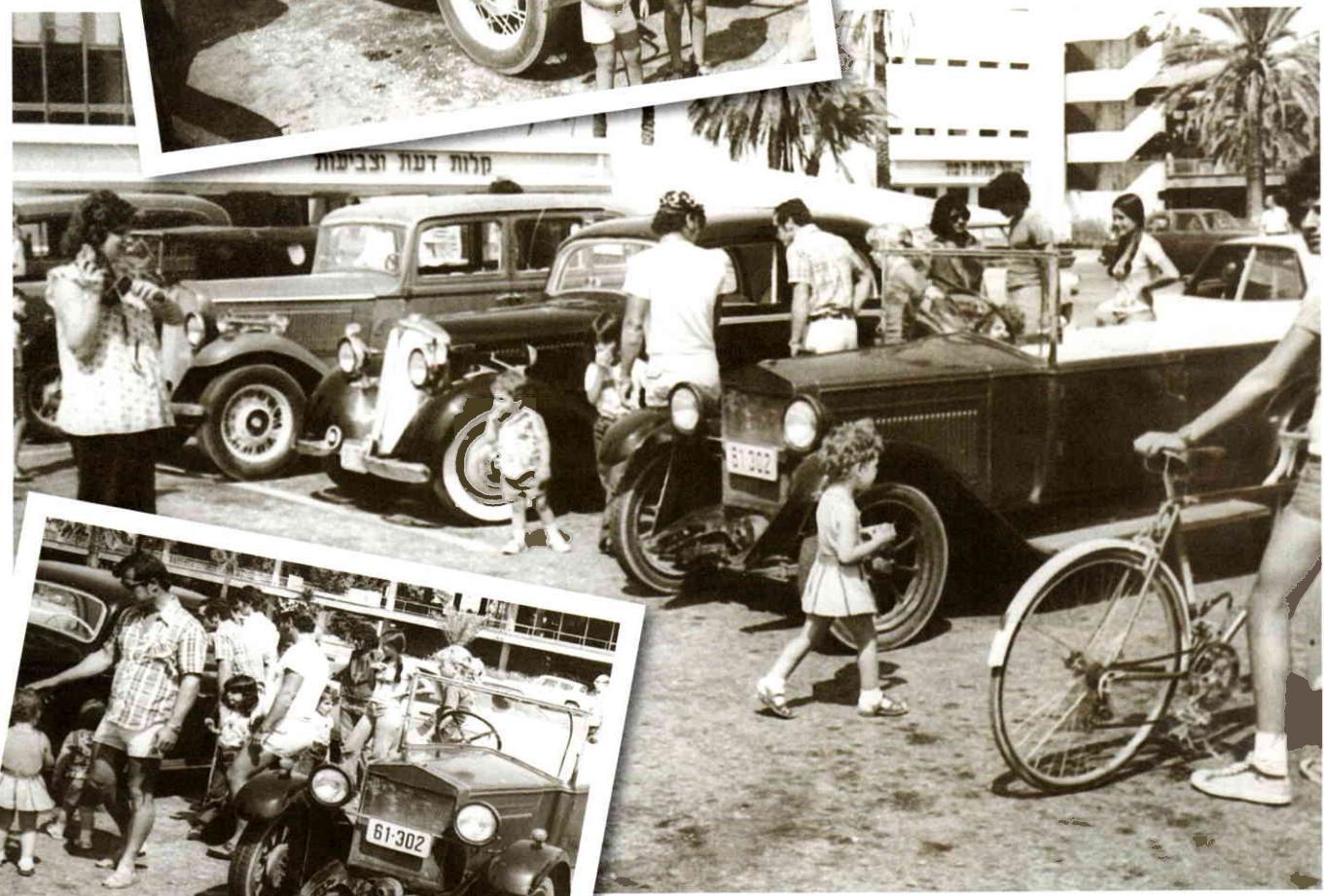
בימים הרחוקים ההם, יואכים לוי ז"ל היה אורחים ותומכים של אספני הרכב בארץ והגورو של האספניים. כמו כלנו, גם שמוליק למד ממנו המון. גאוותו של שמוליק הייתה על המורייס 8 הפתוחה שלו, שאotta פירק לגורמים, שיפץ ותיקן, ניקה





תיעוד מפגש המועדון הראשון של אספני רכב בישראל
שהתקיים ב-5.9.1975 בגגosh ההייניה שבוחירת ריכל התרומות
בתל אביב כפי שנקלט במכצלתו של שמוליק סגל

למטה מימין: בני הפל והמנואלה של הפיאט בלילה 1935



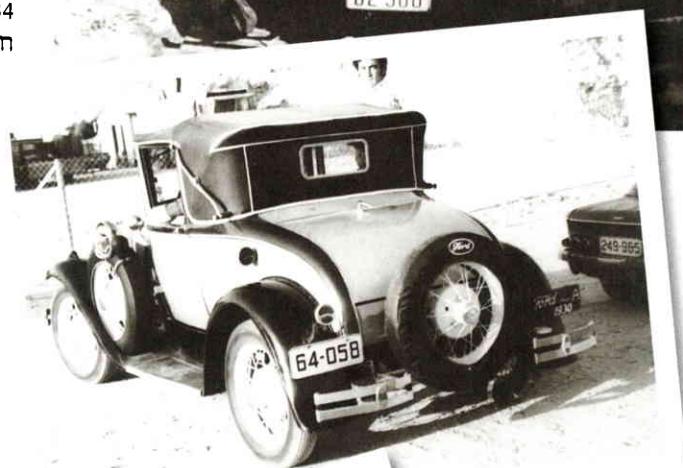
וצבע ואז הרכיב עד שעמדו כמו כלה ביום חופתה. לו היה הדבר נעשה היום אין לי שום ספק ש"הגביי הנודד" היה נוחת בבית משפחתי גאל בגבעתיים. הייתה לו גם פיאט בלילה שנמכרה ל██וניות של פיאט ועוד לא מעט מכוניות, חלקן בשותפות עם אחרים.

עד החתונה זה יעבור

شمוליק סגל נולד בשנת 1951 וגדל בגבעתיים. "מגיל צעיר הוא אהב לעשות הכל בידים" מספר אבא שלו "כבר בגיל העשרה הוא עשה אוביול שלם למגוון של ה'רפתקה' הישנה שלו ואחריו הצבא, כשהוא בשנות העשרים לחיו הוא התחיל עם ההוב"י ממשיך האבא, היום בן 84, לספר. "היה לנו חבר מוסכני וشمוליק קנה ממנו סטוק גדול של חלפים לענטיקות וזה היה הבסיס לשיפוצים ולאוביולים שהוא עשה בחצר". שמלוק היה שמא רכב ובונסיעותיו הרבות ברחבי הארץ לצרכי עבודתו גילה את המזאי הגדול של ענטיקות שהיו חביבות כל מיין חצרות. "פעם הביא פיאט פתוחה ישנה שמצא תחת עץ" נזכר האבא ומוסיף: "כל הכסף שהרוויח הלך להובי. הוא פשט לא היה יכול להפסיק".

סיבות כספיות ובריאותיות גרמו לשמליק לzonoch את ההובי. אוור מסטר, מפיהם של בני משפחתו, שמלוק מכר את כל המכוניות שלו עד שנת 1985, השנה בה החתנו והקים משפחה. הוא נמנע מההשair בעבודתו אפיו מכונית אחת מחחש שלו יוכל לעמוד בפיתוי לשוב ולהקשייב בה את כל ממוני ואת כל זמנו. את המרצ' הרוב שאפיו אותו הינה למשפחה שהקם, לאשתו ולשלשות ילדיו, אוור ושתי אחיו. "היתה לנו חנות אופניים וזה היה המקום שבו הוא מיש את האהבה לעבודת ידים" מספר אוור, "הידיים שלו כל הזמן עבדו. אני זוכר שהוא בנה איתי טיסנים ופעם אחות אפיו בנינו יחד קרטיניג ונסענו לתחזריות". אוור למד מאביו לא מעט והוא מתכוון להמשיך את דרכו. בימינו הוא עובד בכל יום שיישי בchnoot אופניים

ורואה בה סגירת מעגל וראשון עם תחביבו היין של אבא. האספנות הייתה חסירה לשמליק ומדי פעם היה מגיע עמו או לרמגשי המועדון, ונראה מחליף מיליה עם כמה מהוותיקים שהכיר, וראה לאיזה מידים גדול התהום שהוא היה בין חלוצי. לא ברור אם הייתה לו שאיפה לחזור ולעסוק באופן פעיל בתהום האספנות, ולעוות גם לא נדע כי התקף לב קלילי קטע את פתיל חייו בכת אחת, ולקח אותו מאיינו בחודש מרץ 2000 כשהוא רק בן 49.



מלמעלה למטה:
מוריס 8 Tourer 1936 של סגל
בחצר הבית בגבעתיים

פורד A 1930

סיטרואן טראקסיון פתוחה

פיאט בלילה של סגל שנמכרה

██וניות פיאט

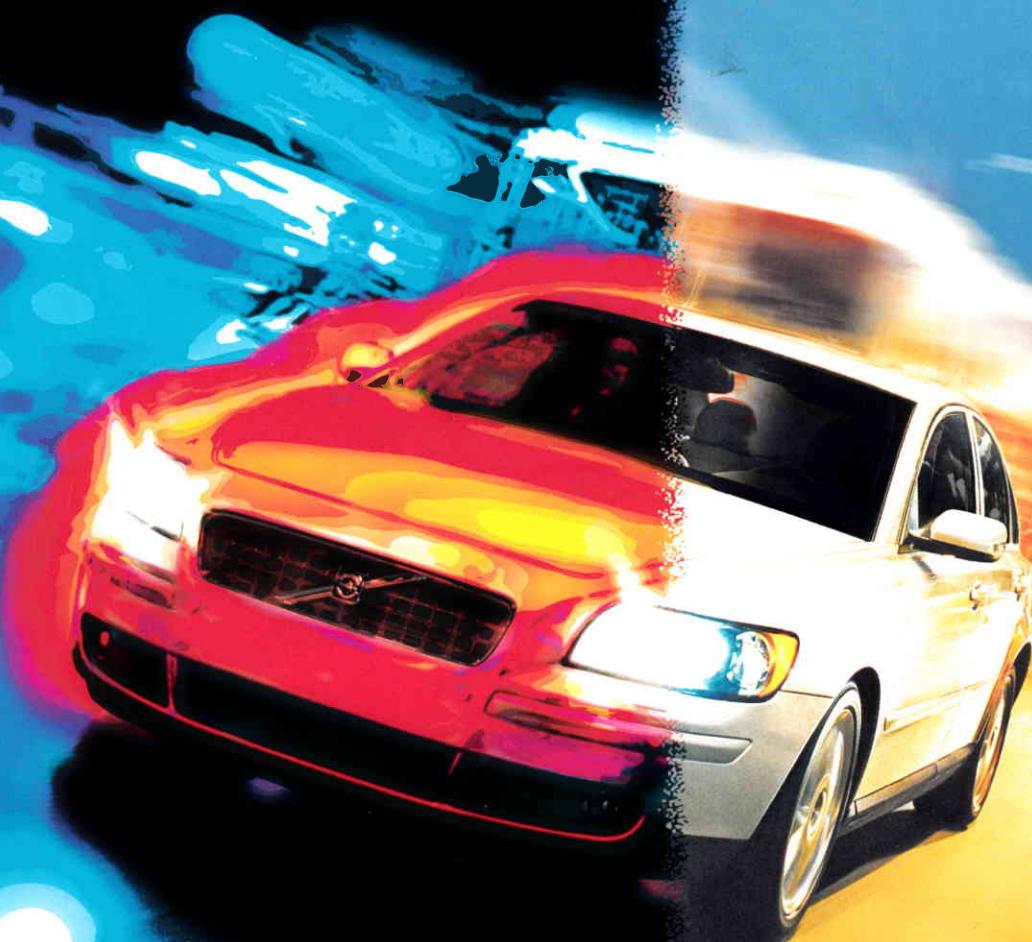
ויליס שנות ה-30

שברולט שנות 1934

VOLVO
for life

עם אבזור לוהט ובמחיר מושלם

VOLVO S40



35
25
15
05
00
-05

IT'S TIME TO
EVOLO

האבזור הכי מפנק במחיר הכוי משתלם: החל מ-220,000* ש"ח****

VOLVO S40 היא מכונית המוגדרת הקומפקטיבית הנחenschaft והמאוצרות ביותר, עם כל הפיניקום ה/cgi החדשניים שרק תעלת בדעתך: ריפוי עור יקרתיים, דיפני אלמוניטם, מערכת ניקוז התקרה, מחשב דרך תפקודם, גג שמש חממי חיוני ורומי ועוד מגוון תוספות שעשוות חشك, והכל במחיר אטרקטיבי כזה שפשוט אסור לפפס. בוא עוד היום לנסיעת מבחן.

* מחיר 24 סדאן מעוגן ומכוכ אגנת רישיון עפ' פחירון 6/08 מ-11,200. סדאן תגל-אקסץ ייחוק עליה 17, נס' 03-6276600. סנ-ג' ריזאקס פור. קג' 28, אט' תמלחתן 02-6799977. סנ-ג' תגל-אקסץ ייחוק עליה 17, נס' 03-6278236. סנ-ג' ריזאקס פור. קג' 28, אט' תמלחתן 04-8514110. סנ-ג' צדקה דרך נזחות. ס. נס' 04-6569966. בא רשלט אט' שרווי רכב ס. נס' 06-6276582. פ. נס' 06-6278236. מכדר VOLVO for life 24 שנות במתנה. *4044 - מכל סלון סכומי, פ. נס' 04-8514110. תומונה. פ. נס' 06-6276582. פ. נס' 06-6278236. רדיו אן. שנתיים אחריות



LOTUS



קולין צ'אפמן, מייסדה של לוטוס, הצליח להקים חברת מכוניות שצמיגיה היו על הקרקע, אך שאיפותיה בשמיים, חברת שתכננה מכוניות מרוץ קיצונית שזכו כמעט כמעט בכל מרוץ אפשרי, אבל גם מכוניות ספורט שימושיות ליום-יום שכמעט כולן הפכו לאגדות מוטוריות ולקלאסיות נחשקות

כתב: קובי מלוא
צילום: Lotus

ללוטוס Elan
דגם קוונטינטナル לפי המושגים של חברת לוטוס





"פרח הלוטוס"

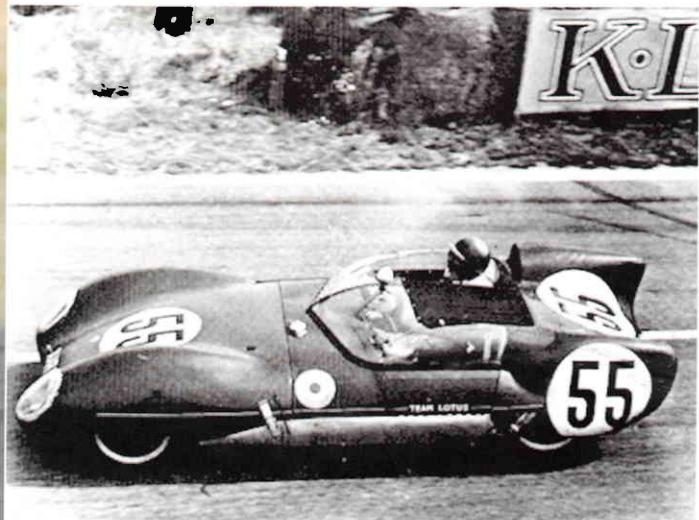
הוא סמל סיני חשוב לטבע: בלילה. שורשו במים אך פרוחיו אל השמיים. הוא משמש גם למזון וגם לנוי. כל אלו, ניגודים משלימים של הין והיאנג, הובילו את פרוח הלוטוס לדרגת חשיבות גבוהה". לא ברור אם קולין צ'אפמן, מייסדה של חברת לוטוס, קרא את ההגדה הזו, אבל אין ספק שהוא הצליח לייסד חברות מכניות שעיגלה במושערת את הניגודים המשלימים של פרוח הלוטוס ויופיו. אחרי פתיחה פילוסופית שכזו, צריך לחזור לקרקע המציאות ולהבין מי, כמה ומתי. כמו תמיד, הכל מתחל באדם אחד, פורץ דרך, עם שילוב של כשרון, אמבייצה וכרייזמה.

השלמת הכנסתה לסטודנט תפון

אנטוני קולין בروس צ'אפמן נולד בשנת 1928 באנגליה, ולאחר מלחמת העולם השנייה החל ללימוד הנדסה באוניברסיטה לונדון. לאחר שהרס אופנוו בתאונת, עבר למכוניות, כשהחלה הצנעה הייתה עם מורייס Tourer. במכונית זו הוא חיזיר אחורי הייל, אשטו לעתיך, התחליל לשחק עם שיפורים מנוע ומתקלים. כדי לא להשתעמם, צ'אפמן היה מודד כמה זמן לוחק לו לקחת את הייל מהאוניברסיטה הביתה, תוך ניסיון לקצץ בזמן יומי. זו כנאה הייתה הפיעילות הספורטימוטורית הראשונה של האיש. לצורך "השלמת הכנסתה לסטודנט תפון", צ'אפמן הקים עם חבר עסק לממכר מכניות משושarraה במלאי הייתה אוסטן 7 משנת 1937, וצ'אפמן החליט לשפר אותה לחילוטין.

لتוצאה הבהיר Mk1, וכן למעשה נולדה האגדה. הלוטוס הוז יעדשה למרוצי Trial, שהיו פופולריים מאד באנגליה של שנות ה-50. העיקרון היה פשוט – בזוויתם שביל בז'י בכל האפשר בעיר, עם קצת עליות אכזריות, וויצאים למרוץ נגד השעון. המכונית הצלחה מאד, וצ'אפמן המשיך להלאה ל-Mk2.

במקביל, המהנדס הצער והפעtan שלנו גם התגיים לחיל האוויר הבריטי, סיימס קורטייס, ושורת בטיסים במקביל לבנייתABI טיפוס של מכניות ספורט במחסן שמאחורי הבית. לאחר שנתיים השתחרר צ'אפמן מהצבא, אבל עדין לא היה בטוח שאפשר להתרנס מהעסק המעור הזה של תכנון מכניות ובנייתן. הוא החל לעבוד כמהנדס בחברה לתכנון מבנים, אבל במקביל תכנן ובנה את הלוטוס Mk3. זו כבר הייתה מכונית מרוץ צ'ינית, שהתאימה לקטגוריה של פורמוללה 750 ס"ק. נаг צער ומבטיח בשם מיק לאוסון קנה את המכונית, והתחילה לזכות בנייחון אחר ניצחון. הקהילה האינטימית של אנשי המרוצים באנגליה





מימין: אנטוני קולין ברוס צ'אפטן
(1982-1928), מייסד חברת לוטוס

מימין למטה: לוטוס Eleven, מכונית מרוץ
משנות ה-50

למטה: לוטוס 49, המכונית של לוטוס
למרוצי פורמולה 1 בין השנים 1969-1967

משמאל: מפעל לוטוס בהט'ל אנגליה



יוטר. בשלב זהה החברה המשיכה בשני כיוונים מקבילים – יצור מכוניות ספורט לציבור, ומכוניות מנוע טהורות לספורט המוטורי.

תהליכי המרוצים

צ'පמן ראה בהשתתפות במגוון מטрова בפני עצמה. האיש פשוט אהב לנשח, ואפיו נהג בעצמו בחלק מכוניותו במראותם. בנוסף, הוא הבין את הערך האדיר של הספורט המוטורי מבחינה טכנית ושיוקית עבור ייצור מכוניות הספורט ה"גראן טוריסמו" יותר. מכיוון שבעיתון נכתב זה אנו עוסקים בעיקר במכוניות קלאסיות, לא נעמיק בקוריות המרוצים של החברה, אבל נזכיר בכל זאת קצת עובדות ומעט מורשת: בשנות ה-50 לוטוס יצרה את ה-Eleven, מכונית מנוע דיזל מושבנית עם מנוע Climax בנפה

התחליה להתענין בכך' אבן הצעיר, והזמנות למכוונות נוספות החולו לזרום. בשלב זהה הבן הבהיר שמדובר בקריירה לכל דבר ועניין. והוא התפער ממקום עבודתו, הקים את חברת "לוטוס הנדסה בעמ", והאגדה נולדה רשמית. צ'පמן הבין שצריך ליצור איזון בין ייצור מכוניות מנוע "טהורות" לייצור מכוניות ספורטיביות, מהאפשרות לבעליהם להתחרות במראות המודזנים (Club Racing) שהיו נפוצים באנגליה של שנות ה-50. המכונית הבאה של לוטוס כונתה בדיק לפלח השוק זה: לוטוס MK6 הייתה מכונית הכביש הראשונה של החברה, אבל כזו שאפשר היה להתחרות בה עם החבר'ה במועדון בסופי השבוע. זו בעצם המכונית שהפכה את החברה ליצן אמיתי. היא צוידה בשלדה קלה, מרכיב פתוח ומינימליסטי, מטלים נפרדים מקדימה ומנווע פורד מכון להספק גבוהה



לוטוס 72, המכונית של לוטוס למרוצי פורמולה 1 בשנים 1970–1975, עם האותיות הזהובות של לוגו הספונט JPS

הנעה 4X4 (מושלת למד...). בשנת 1968, וכמובן מכוניות ה"אפקט הקורקע" בשנת 1978. למעשה, רשיונות המוציאים נאלצו לאסור על חלק מהטכנולוגיות הללו, משום שיצרו תחרות לא הוגנת – המכוניות של לוטוס היו פשוט מהירות מיזד. צ'පמן היה הראשון את הערך של פרסום על מכוניות הפורמולה, והמכוניות השחזרות שלו, עם המותג המזוהב של APS, זכו להצלחה. חברת מילבورو לא יכלה להישאר בכך, ומazel ועד היום יצרני הסיגריות הם ספונסריהם העיקריים של מרוצי המכוניות. קבוצת המוציאים של לוטוס המשיכה להתקיים עד שנת 1995, אז נמכורה לדסנית מוציאים אחרת. שבע אליפויות פורמולה 1, אליפות "איינדי" אחת בארה"ב, עשרות ניצחונות וחדשוות טכנולוגיות הם השג לא רע עבור קבוצה שייצגה מפעל קטן מאנגליה.

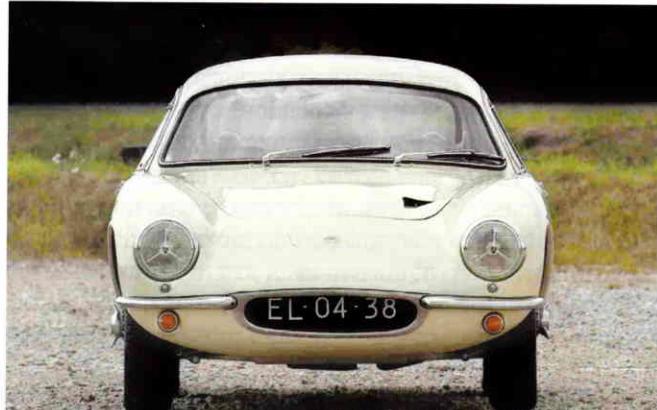
עבירה לייצור מכוניות מרוץ ח-ד-מושביות. במהלך שנות ה-60 וה-70 של המאה ה-20, מכוניות לוטוס ייכבו בקטגוריות המרוצים השונות, כולל הפורמולה 1, וכן בעשרות ניצחונות ואליפויות. הניצחון הראשון הושג בגרנד-פרס של מונקו בשנת 1960, כאשר סטירלינג מוס האנגלי ליד ההגה. האליפות הראשונה הגיעה בשנת 1963 עם הלוטוס 25, כאשר נהג בה נהג בריטי צנوع ומוכשר בשם ג'ים קלארק. קלארק יbia ללוטוס עוד ניצחונות רבים עד למותו הטרagi בתאונת ממרוץ בגרמניה בשנת 1968 (לא במכונית של לוטוס). צ'ಪמן הביא כמעט כל עונה חדשניים טכנולוגיים מסעירים: קירוי בכלמים הקדומים בעוזות מפוחים, מבנה מונוקוק לשדרה ולוגוף (בשנת



שנות ה-60: ימי ה-Twin-Cam

במקביל להתקדמות במרוצים, המשיכה לוטוס בשנות ה-60 בתכנון וביצור מכוניות ספורט מושובות. הלוטוס 6 עברה שדרוג מוקף והפכה ללוטוס סופר-7. היא ציודה בשולדת צינורות, גוף אלומיניום קל, מתלי עצמות עבה כפולות מקדימה, ומנווע פורד שאכל תרד. על נוחיות אין מה לדבר – לא היו דלתות, חלונות צד, או פינוקים נוספים.

– משקל זובר של 600 ק"ג, אחזית כביש פנומנאלית, וכיף אדיר. צ'אפטן מצא שלפי החוק באנגליה, אם הוא ימכור את המכונית בתווך קיט להרכבה עצמית, העסקה תהיה פטורה ממיס קנייה. המכוניות נמכרו כקיט, וחובבי הרכב החלו בתחום של "בנה בעצמך מכונית ספורט". עיסוק לא עז לסייעו. המכונית האגדית זו נמכרה על ידי לוטוס באופן ישיר ורציף עד שנת 1973, ואז נמכרו זכויות הייצור לחברת קיילוראהם. צ'אפטן רצה למצב את לוטוס כיצרנית מכוניות ספורט יוקרתיות, והסופר-7 הספרטנית בהרכבה עצמית לא התאימה לתפיסה



מימין: לוטוס Elite, קופפה קומפקטיבית ויפה שתונכנה במנחת רוח, הדגם העיקרי של לוטוס בשנים 1962-1957

למטה וגעמדו משמאל: לוטוס Elan, היורשת של הלוטוס, גוף פיברגלאס ייפה שהרכבו על שלדת מתכת חזקה, הדגם העיקרי של לוטוס בשנים 1973-1962



בdemotah של גרסה מוארכת ויפה של Elan Coupe. היא נקראה +2+ בזכות צמד מושבים נוספים, ולענויות דעתך יש לה פרופורציית יפות יותר מאשר הקופה הקטנה. כך התקדמה לה לוטוס נחת לביסוס מעמידה כחברת מכוניות ספורט ויקטוריאנית, ולא עוד חברה מכוניות קיט ספרטניות. דגמי ה-Elan לשוגים יוצרו עד שנת 1973.

כדי לגoon, הziעה לוטוס בשנת 1966 את האירוופה – מכונית עם מנוע מרכז על בסיס המנווע של רנו 16. כרגיל אצל לוטוס גם לאירועה היו שלדת מתכת חזקה וקלת, וכן פיברגלאס אוירודינמי, אם כי אפשר להתווכח על היופי... האירוופה זכתה בתחלית שנות ה-70 לקבל את מנוע ה-Twin-Cam שהזוכר קודם, וזאת לתוספת ביצועים ראויים. יוצרה הופסק בשנת 1975.

שני הדגמים, ה-Elan והairoופה, קבעו סטנדרטים חדשים של אחזית



הוז. קשה להאמין אבל קייטריהם מייצרת את הסופר-7 עד היום כמעט ללא שינוי בתכנון הבסיסי למעט מנועים מודרניים יותר. אין עדות טוביה יותר לكونספט הריאני המוצלח.

בשנת 1957 מחליט צ'אפטן לייצר משהו יותר מתורבת מה-6 וה-7, אבל כרגע בלוטוס זה היה חייב להיות מיוחד ומכוון: לוטוס Elite הייתה מכונית קופת קומפקטיבית ויפה, שתוכננה במונהת רוח. מנוע Climax בפח צנוע של 1,216 סמ"ק השפיק לביצועים מצוינים בזכות האוירודינמיות והמשקל הקל – המכונית הייתה בנויי מבנה מונוקוק, כולל מפיברגלאס. במלחים אחרים, למוכנית אין בכלל שילדה ממשתכלת.

הטכנולוגיה הייתה חדשה ויעילה, אבל גם יקרה ממשו... Elan החדשנית יוצרה עד שנת 1962, ואז יוצאה לוטוס עם דגם קצץ יותר קובנציונאל, לפחות בסטנדרטים שלהם: לוטוס backbone backbone להזיל עליות ולאפשר גוף פיברגלאס יפה. Elan יוצרה במרקם פתוח ממתכת, ועליה נבנה גוף פיברגלאס יפה. ובדגים קופת סגור. כרגיל אצל לוטוס – היו לה מתלים נפרדים על ארבעה גלגלים, ארבעה בלמי דיסק, התנהגות כביש מצוינת, והופעת בכורה של מנוע אגדי: Lotus Twin-Cam. בשיתוף פעולה עם פורד, לקחו מהנדסי לוטוס את הבלוק של מנוע Kent בפח 1,600 סמ"ק, אבל תכננו לו ראש עם שני גלי זיזים עליונים. התוצאה הייתה מנוע חזק, אהוב-על"ד ואמון יחסית. המנוע הזה, בהספקים של עד 130 כ"ס עתיד ללוות את לוטוס שנים רבות. Elan זכתה לשיפורים ובאים במהלך חייה, במונע, ברמת הגימור, באבזור ועוד. התוספת המעניינת ביותר למשפחה הגיעה בשנות





שנות ה-70: עולים כתה

בתחילת שנות ה-70 לוטוס החליטה "לעלות כתה" לנישה של מכוניות ספורט מפוארות, וזה היה סוף התקופה הקלאסית וה"תמייה" של מכוניות החברה. הופסק ייצורן של ה-Elan והairytop, והחברה השיקה דגמי 2+2 חדשים, בעיצוב "שנות ה-70", כלומר בעיצוב קצץ צעקי וボטח... המכוניות נקראו Excel ו-*Eclat*, Excel והשם הוותיק Elite נקרא אל הדגל. למרות שכח לא היה חסר להן, אלו היו יותר מכוניות GT מאשר מכוניות ספורט קטנות וזריזות. לוטוס השיקה מנוע שני ליטרים חדש, בעלת ארבעה שסתומים לבוכנה, שהוציא הספק מכובד לתקופה של כ"ס. בשנת 1977 נכנסת לוטוס ממש למגרש של מכוניות העל, עם

ה-*Esprit* בעלת המנוע המרכזי, המכונית הזאת, במיוחד בגרסת הטורבו שלה, היו ביצועים ותנהוגות נכיש בrama של מטיב האקווזינה מאיטליה. זכרה כМОבן ההפעה הבלתי נשכחת של ה-*Esprit* בסרט "לעניןיך בלבד" מסדרת סרטי ג'ימס בונד. הוטוס הוכיחה שעם קצת עבודה של מחלקת האפקטים, המכונית יכולה להפוך גם לצלולת קעינה וזריזה.

בריגל, שיתפה לוטוס פעה בזמנים אלו עם יצירנים אחרים. הפעם הייתה זו Talbot-Sunbeam ששתלה את מנוע שני הליטרים של ה-*Elite* במכונית הקומפקטייה שלה, ויצרה Hot-Hatch מעניינת, שלא הצליחה במיוחד מחוץ לאנגליה.



כבייש, היגי ותנהוגות. בבחן דרכם מפורסם של הלוטוס +2, Elan +2 שנערך בשנת 1968 ע"י המגזין Motocar, נכתב שהמכונית הזו קבעה מחדש את הסטנדרטים לפיהם העיתון בוחן התנהוגות כביש של מכוניות ספורט. מלחמה יפה בהחלט.

שיתוף הפעולה של לוטוס עם פורד יצר גם דגם מיוחד של הקורטינה, שצויד במכבב אלומיניום ובמנוע ה-Twin-Cam. לוטוס-קורטינה היפה בזמןה ל"משפחתייה חמה", והייתה במרוצת שנים לפורת אספנאים נחיש ויקר. תרגיל דומה בוצע גם על הפורד אסקורט, והותזאה נקראת Escort Twin Cam. כМОבן

לוטוסים בישראל

מכונית לוטוס בישראל היא מראה מודרני ומיוחד. הן מעולם לא יונאו לאוצר, והמכוניות הבזוזות שינן הגיעו בייבוא אישי או על ידי זיפלומטים. דוע על שלוש מכוניות מדגם סופר 7 במחצית תسع עשרה. יש שתי +2 בשלבי שיפוץ, אירופה אחת או שתים, כשלפחות אחת מהן בתהילן שיפוץ במים אלו, והוא פחות או יותר. יש שימושות לא זדאיות על Elan משנת ה-60, משנת 1962, ואפיילו על Esprit. אחור, אבל עדין לאפגשתי מישו שבאמת ראה אותן... לא מסובך מדי ליחס לוטוס ההתקופה הקלסית. אף שהמכוניות לא נחבות באמנות במיוחד, ומיצרים אפילו חלקו היחילוף קיימים. רוב החלקים משותפים למכוניות אחרות, ומיצרים אפילו שירות חדשן לדגמי Elan משנות ה-60. אין גם מה לדאוג בקשר להלזרות במכבי המכוניות – הן כולן פיברגלאס. המחיר יבוח'ן לא זולין: Elan פטואה במכביה יפה יכולה לעלות בארצות הברית כ-\$15,000, ודגמי ה-Elan הראשונים מחייבים דיסים ב�'ל תמונות כ-\$25,000. את התוספת של ההובללה והמכס אתם יכולים לעשות לבד. מתברר שאקווזיטקה אנגלית היא לא תעוגג זול...

מימין: לוטוס Europa שהיו לה שלדת מתכת, גוף פיברגלאס ומנוע מרכזי על בסיס המנוע של רנו 16, הדגם יוצר בשנים 1975-1986

למטה: לוטוס Esprit, הדגם שמסמן את כניסה לוטוס לניסשה של מכוניות על, הדגם יוצר בשנים 1977-1981 וחכורה כמעט ה-*Esprit* של ג'יימס בונד משנת 1981 (בתחתית העמוד)



העשוראים האחרונים

בנפח 3.6 ליטרים והספק של 377 כ"ס (!!!). המפלצת האיצה מ-0 ל-100 קמ"ש ב-5.2 שניות.

שנת 1995 הביאה לעולם את הלוטוס Elise: מכונית ספורט קטנה, קללה ובעלת התנהוגות כביש והיגיון ברמות הגבוהות ביותר. למעשה לוטוס חוזרת למקורות, ואם תרצו, ה-Elise היא מין לוטוס סופר-7 מודרנית. המכונית החליפה יפה ונכרכת עד היום. גם ה-Elise הותיקה לא הזנחה, וקיבלה שדרוגים רבים, כולל מנוע V8 חזק, עד להפסקת ייצורה בשנת 2004.

חברת לוטוס ממשיכה גם כיום בייצור מכוניות ובמכירתן, והחברה גם פעילה בשוק האוטומוטיבי במותן שירותים תכנון. קולין צ'אפטון לא זכה להאריך ימים, אבל ב佗ה שהוא משקיף בגאווה מגן העדן המוטורי, אישם מעלה, על החברה שהקים ובני.

קולין צ'אפטון נפטר בשנת 1982 והוא רק בן 54, והבעלות התרגלגה בין חברות שונות עד שלפני מספר שנים החבורה רוכשה על ידי תאגיד Proton מלזיה. החברה המשיכה לכתחם בדרך הטכנולוגית והחדשנית של צ'אפטון והשיקה מספר דגמים מעוניינים. בשנת 1990 הוצג דגם פתחה בעל הנעה קדמית (בפעם הראשונה בלוטוס) שמחזר את השם המיתולוגי Elan. המכונית זכתה להצלחה נאה, ונוחשבת עד היום לאחת מכוניות ההנעה הקדמית בעלות התנהוגות הכביש המשובחת ביותר.

בשנות ה-80 לוטוס המשיכה גם במסורת שיתופי הפעולה שלה "טיפלה" בדגמים ה-"תאומיים" של Vauxhall Carlton/Opel Omega, של המשפחתיות הגדולות והמוסובלות קיבלה מנוע בן שש בוכנות בטoor,

לוטוס Elise משנת 1995, בעיני רביים דגם זה מסמל את ה"חזרה למקורות" של לוטוס, וסביר להניח שהוא יהיה פריט אספנות נ珍惜 החל בשנת 2025 ...





ירחון מרחב הפתוח בפני
קוראיו שער לעולם הדורל,
ובו סיפורים מסעות, מסלולי
טיול ותיירות בארץ ובעולם,
מבט על תרבותיות, אתגרי
טבע ומידע חיוויי מוקף.



להזמנת מנוי חייגו: **1599-505-155** 24 שעות ביממה

SBC
נורוז המציגים

www.sbc.co.il

קזים של אבר

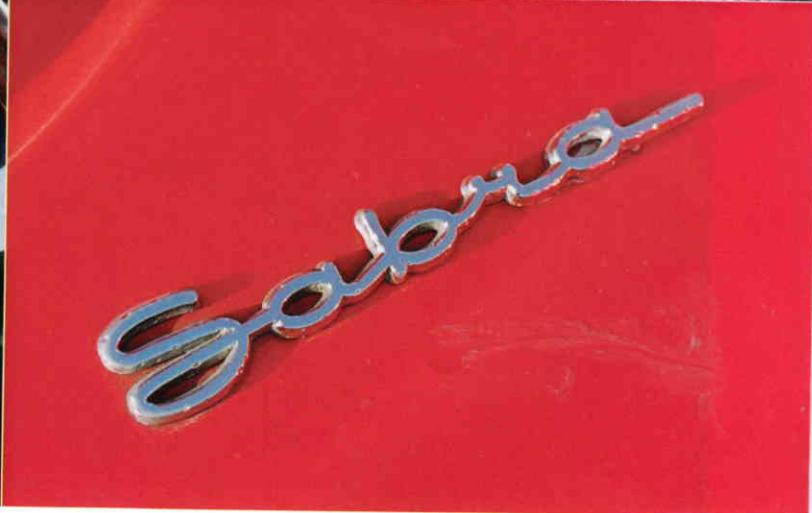


הסבירה היא מכונית ספורט דו-מושבית מתוצרת ישראל. לא, זה לא משפט פתיחה של ספר מדע בדיוני אלא סיפור קצר של חמיש שנים ו-173 מכוניות בתולדות תעשיית הרכב המקומית. לניצן פרימור שהתחאה בסבירה עוד כשהיא ילד בשנות ה-60 נדרש כמה עשרות שנים של המתנה וסבלנות עד שמיימש את החלום

כתב: **בני הספל**
צילם: **איל פلد**



סבירה ספורט דו מושבית שנת 1964 של
ויצן פירומו. הסבירה הוצאה לננטה בישראל,
יצאה לבליה, עברה ידי אחת, נשמרה
באופר פרטיש של אספן בלגי ולאחרונה
עשתה עליה לארץ הקדש



היא אדומה היא ארוכה, היא מכונית ספורט, מושך ברזל. "זואו, איה טריומף" מלמל בחור צער שמתבונן במכונית היפפהיה שעומדת בחלון של קופיטויגו באוניברסיטה תל אביב בצהרי יום ששי שטוף שמש. אלה שחובבים שהרכב הוא אנגלי או איטלקי, אפילו לא מעלים על דעתם שמדובר במכונית מותצתת הארץ, כל הנאה כל הרכב הכני מדליק שיוצר כאן. ניצן פרימור כבר רגיל להשענות שונות ויצירתיות בדבר מוצאה של המכונית שלו – סבורה ספורט משנת 1964. רבות נכתב על הסבורה (וכנראה לא מספיק, כי עדין חשובים שעוז טריומף...). אבל פטור بلا כלום אי אפשר.

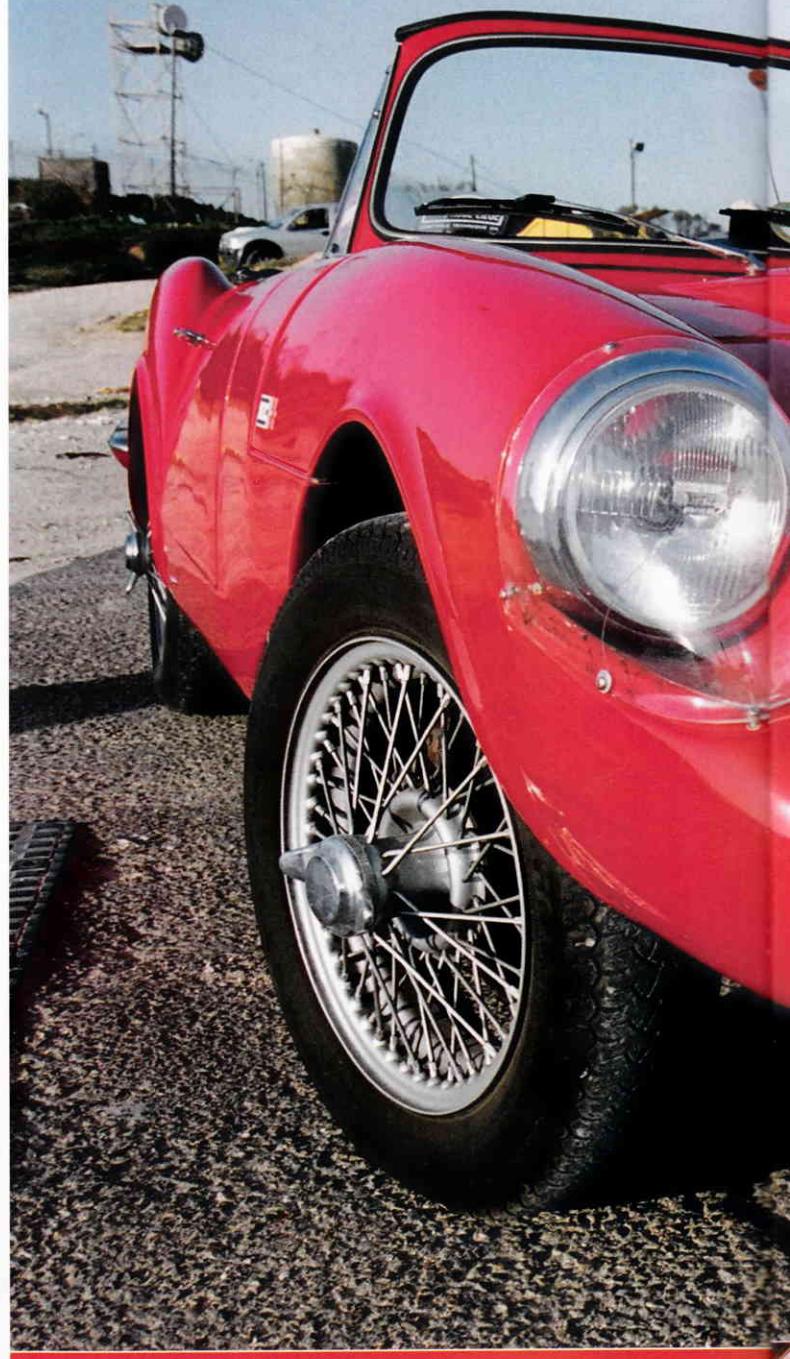
ה"שיגען" של שוביינסקי

זה היה השיגען של יצחק שוביינסקי, הבעלים של אוטוקרס, אותה חברה מהיפה ואחר כך מניות הכרמל, שהביאה לנו את הסוסיתא ואת הכרמל. שנה אחת בלבד לאחר שהסוסיתא המרובה החלה להתגלגלו מספ' הייצור, שוביינסקי כבר חשב על פרויקט שאפתני ומעוגל בהרבה: מכונית ספורט פתוחה דומושבית שתחרה בטרימוף, ב-MG, באלאפה רומיאו ובכל יתר סוג הפרה האצילים שהוא כל כך פופולריים בשנות ה-50 וה-60.

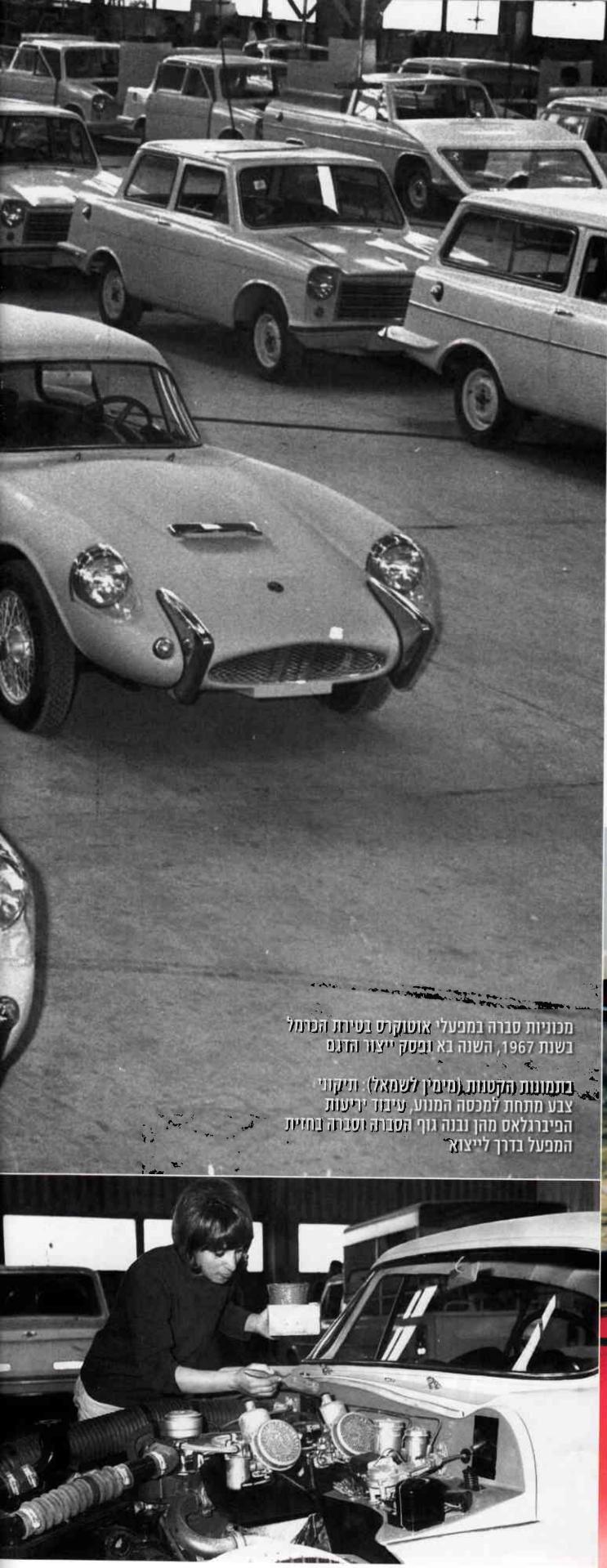
בעזרת ידינו מפעלי ריליאנט שבאנגליה, שוביינסקי בנה מכונית ספורט שהרכבה משני תכנונים בסיסיים: גוף הפיברגלאס תוכנן על ידי סדנת אשלי והשלדה על ידי לס בלמי. למעשה. מעשה המרכבה של שוביינסקי אפשר להוסיף גם בלמים של אוסטין, פנסים אחוריים של אלפא רומיאו ועוד כמה וכמה. אלה היו תכנונים אופייניים למוניות-קיט, מכוניות שהוננו להרכבה עצמאית בהכרז האחורי של הבית, זאנר שפורה באנגליה של השניים החן עד שחקיקה מהירה הרסה אותו.

הסבורה הועגה לראשונה בתערוכת המכוניות הבין לאומיות בניו יורק בשנת 1961 ולמרבה ההפתעה יצרה גל של התלהבות ובקיש מידי. אף אחד, אפילו לא שוביינסקי, צפה השקה כל כך מוצלחת ומאה המכוניות הראשונות יוצרו במפעל באנגליה כי המפעל בארץ עדיין לא היה ערוץ לכך. רק שנה מאוחר יותר החל ייצור הסבורה בארץ, ורוב התוצרת יעדודה לייצוא. המנוע היה, כאמור בדגמי חברות אוטוקרס של אז, מותוצרת פורד בנפח 1,700 סמ"ק שהפיק כ-70 כ"ס. הסבורה הוצעה בשני דגמים בסיסיים: מכונית דומושבית פתוחה עם גג بد או סגירה עם גג קשיח (הניתן להסרה). מאוחר יותר התווסף דגם GT עם עיזוב אחורי משופר ושני מושבים נוספים המותאמים בגודלם לילדים בלבד. במקביל יוצרה ריליאנט דגם מקביל עם הגה ימוי בשם סייבר.

היצוא התנהל בעצתיים בגל' מהירו הגובה של הרכב וgom בגל הקושי לבנות מערכת שירותים מתאימים ברוחבי העולם, משימה שהיתה גדולה



בתמונה הקטנות (מימין לשמאל):
כיתוב הייקל על תא המתען וסמל
העצבר על גלגל ההגה ועל חיות מכונה
המנוע הארון של הסבורה



ממידותיהן של שתי החברות הקטנות אוטוקרוס ורילאיינט. בשנת 1967 פרויקט הסבורה דעך. עד הפסקת הייצור בשנת 1967 הרכבו פחתה מ- 400 סבורות: 208 מכוניות במפעל ריליאנט בטוממורט' באנגליה ו- 171 מכוניות במפעל אוטוקרוס בחיפה ואחר כך בטירת הכרמל. 144 סברות הוצרו את האוקיינוס האטלנטי בדרכן לשוק הייצור העיקרי בארץות הברית, 52 סבורות נמכרו באנגליה, רק 26 בשוואל ומספר מפתיע של 81 סבורות בבלגיה. יש המיחסים את ההצלחה של הסבורה בבלגיה להנחות מפליגות שקיבלה הסוכן המקומי (ואף אחד לא ידע למה) ולא רק לכשרון השיווק והמכירה שלו.

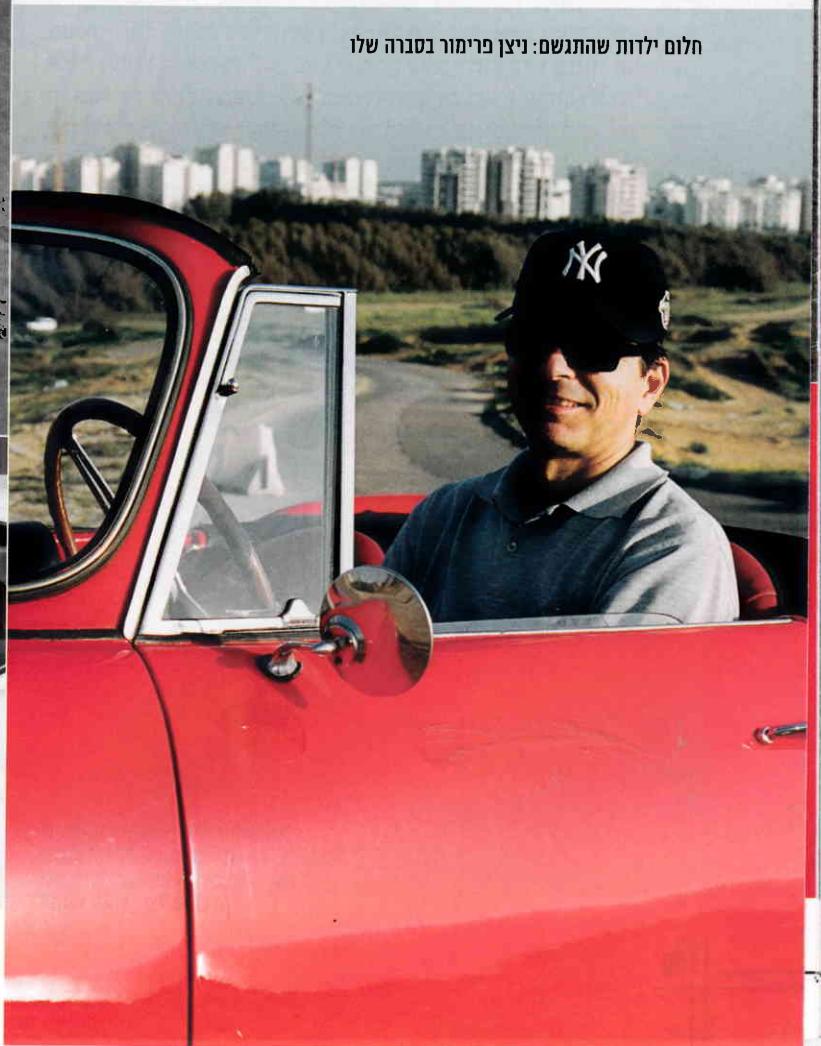
הסבורה מבקשת בקרב אספנים לא רק משום שהיא מוכנית הספורט היחידה מתוצרת ישראל, אלא גם, ואולי בעיקר, משום שיוצרה במספרים קטנים (רק 379 יחידות) ובמשך זמן קצר של חמישה שנים בלבד.

ה"שיגען" של ניצן

וכאן אנחנו חזרים לניצן פרימור. עוד כשהיה ילד, בשנות ה-60 הוא אהב מכוניות וכשראה בפעם הראשונה סבורה מקרוב הוא נדלק. "מה שהכי הדליק אותו הם הסמלים", הוא נזכר ומתכוון למלל شيء הצבר שמעטר את גלגל ההגה ואת חזית מכסה המנוע הארוך. "דיברו הרבה על הסבורה, אחרי הכל מכונית ספורט ישראלית היא לא דבר נפוץ" הוא מסביר איך קרה שהחליט כבר לפני הרבה הרבה שנים שהסבורה תהיה קשורה אייכשו בחיים שלו. הקשר זהה נאלץ להוכיח למשתchasות שניים בשלב הזה בחיים שבו אפשר להתחיל למשתhasות הילדות. ניצן, שהקים חברה מצליחה לייבוא ולשוק תרופות, החל לחפש את הסבורה שתיהה שלו.

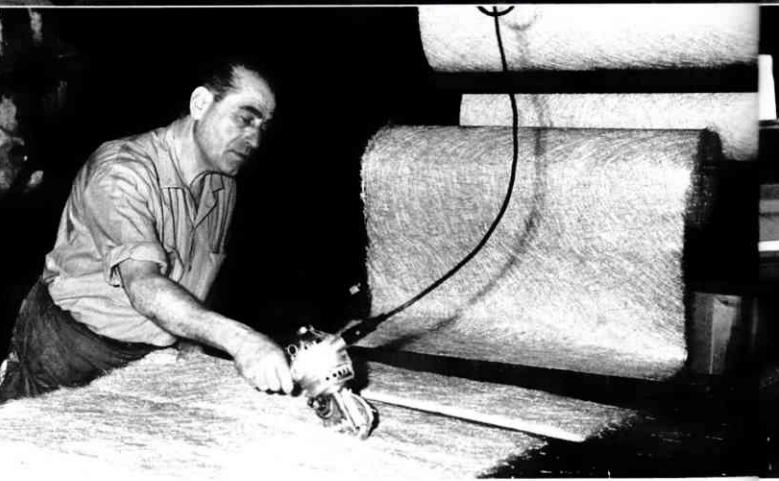
את החיפוש הוא התחיל, אך לא, בראשת האינטראני, וכך הגיעו לאתר של חובבי הסבורה בבלגיה (www.sabra.be). זהו אתר מפורט ביותר של קבוצה

חלום ילדות שהתגשם: ניצן פרימור בסבורה שלו





אוסטין היילנדס. איל בראון, אוסף הצילומים הלאומית (לע"מ)





הקורבט, מכונית הספורט האמריקנית הטהורה הראוניה, עוצבה בהשראתם של חתול גדול וכריש מאקו, ואחריו שכמעט נשלחה להיות הערת שוליים בהיסטוריה של שברולט זכתה לעדנה ולעוצמה, לכבוד וליקר, וגם לתואר המרשימים של "המכונית הקולית בעולם".

כתב: איל פلد
צילומים: GM

הCorsair



חמשה דורות של קורבט. מהשנים 1953-2003
נמרן, בטלנת וולן, קורבט מודרנו הראשון עם
חייך הנריש המפורסם

הקורבט

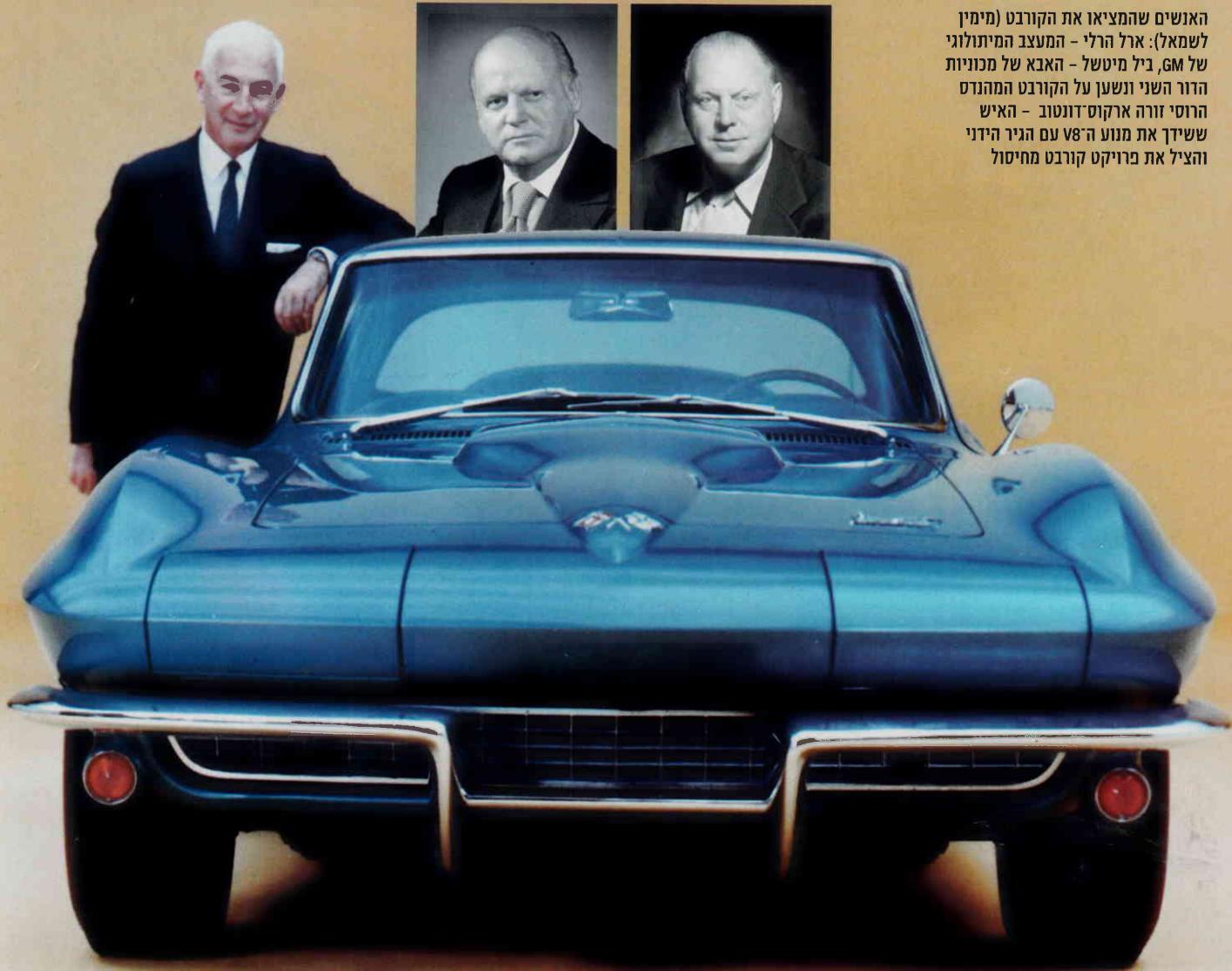
הראשונה יוצרה על ידי שברולט בשנת 1953, ועדין מיוצרת על ידי תאגיד GM במפעל שבעיר אולינג גראן במדינת קנטקי שבארצות הברית, שם גם נמצא מזיאון הקורבט הלאומי. להלכה, וגם למשה, הקורבט היא מכונית הספורט הדורמושבית הכל-אמריקנית הראשונה של יצרן הרכב אמריקני. בחודש יוני שנת 2003 חגנו בנשוויל שבמדינת טנסי יובל 50 שנה לקורבט. ליד אצטדיון הפטובר המקומי התאספו כ-5,000 קורבטים, מקרים ושמורות לצד משופרות ומונפות, מה שනחשב לאחת מתצוגות השיא של העולם המוטורי האמריקני. 53 השנים האחרונות ראו ששה דורות בתולדותיה של הקורבט. הדורות הראשונים היו צדיכים להתמודד עם ביקורת לא מעטה שיקירה כלפי פשטות הטכנולוגיות של המנוע ומכליו, להיעדר גימור ביחס למחרחות בקטרויה (בעיקר מול מכוניות הספורט שהגיעו מאירופה), ולדימויי הסדר יוקראה של "מכונית-על לעניים". מבלי לקבוע אם הביקורת הייתה מוצדקת ונכונה לתקופתה או לא, אי אפשר שלא להתפעל מההמפהה שהביאה הקורבט לשוק הרכב האמריקני. אם לנסות ולהמצת

הריין וחבל לידה

בתולדות תעשיית הרכב האמריקנית והנהם לומר שמה שהנרי פורד עשה לפס הייצור של המכונית, הרלי אROL עשה לעיצוב ולסטייל שלה. בשנת 1927 שוכרת חברת GM את שירותיו המקצועיים של המעצב הרלי אROL לאחר מכן, באופן אישי, שיר וכמעט בלבד, לדגמים הרבים של "מכוניות החלום" האמריקניות של שנות ה-50.

לאREL היו אהבה ותשוכה מיזוחות למכוניות ספורט. לא מעט חילימאים אמריקנים שבעו מאיומה בשנים שאחרי מלחמת העולם השנייה הביאו אותם ממש לכבייש ארצות הברית יוגארט, אלפומ ו-MG. אREL הצליח לשכנע את GM שגם הם צריכים להציג לשוק מכונית ספורט דרמושבית. אמר ועשה. התוצאה הוצאה לעולם בתערוכת המכוניות "מוסטומרה" בשנת 1953.

האנשים שהמציאו את הקורבט (ミanian לשמאלו): ארל הרלי - המעצב המיתולוגי של GM, ביל מיטשל - האבן של מכוניות הדרו השם וושען על הקורבט מהנדס הרומי זורה ארקוס-דונוב - האיש שסייע את מונו ה-87 עם הניר הידני והצל את פרויקט קורבט מחיסול



הшибות. אבל אז נפגשו שני מרכיבים חדשים – מנוע וגיר – האחד עם השני, ושניהם עם הקורבט.

בשנת 1955 מציגה שברולט בפעם הראשונה מנוע V8 בנפח 4,300 סמ"ק. זורה ארקס-דונטוב, מהנדס רוסי שהיגר מברית המועצות לארצoted הברית והציג ל-GM, משדר למנוע החדש גיר יידי בעל שלושה הילוכים. גברות ורבות – מהפך: מיציר כלאים מסקרן הקורבט נעשית.

כמעט בבת אחת למוכנית ספורט בעלת ביצועים מרשים. נוסף על מנוע V8, החידוש המעניין ביותר במכוניות הדור הראשון היה שילובה של מערכת הזרקת דלק בשנת 1957, שתורמה לעובדה שהמנוע היה מסוגל להפיק 290 כ"ס. אנשי מחלקת הפרסום ביקשו שייהיו "רק" 283 סוסים ווולדיו את סיסמת הפרסום שהודעה לעולם שהקורבט היא המכונית הראשונה שהמנוע שלה מפיק כח סוס אחד לכל אינטש מעוקב של נפח. חמישה שנים לאחר מכן, ב-1962, כבר הפיק מנוע הקורבט 360 סוסים צוהלים. תוספות וחידושים אחרים במרוצת שנות הדור הראשון היו חלונות חשמל, מערכת הידראולית לפיתוח הגג ולסגורתו וגיר יידי עם ארבעה הילוכים.

את השם קורבט הגה מיירון סקווט, צלם עיתונאות, שעבד אז במחalker יחס'י הציבור של GM והוא האחראי על צילום המכוניות החדשנות. הוא נימק את הצעתו בכך שהשם מתחליל באות C (כמו שברולט), יש לו צליל נעים ומוגלגל ושורשיו של השם בספינות מלחהה קטנה וזורזה בעלת יכולות תמרון טובות במיוחד (הקורבטה של צי' בנות הברית במהלך מלחמת העולם השנייה).

הדור הראשון 1962-1953

הגוף של הקורבט נעשה מפיברגלאס – חומר חדש ומהפכני לתקופה. מתחת לפיברגלאס הסתתרו מרכיבים מאוד מסווגים של שברולט: מנוע ששה צילינדרים (שהותקן גם במשאיות קלות), תיבת הילוכים אוטומטית בעלת שתי מהירות בלבד ובלתי תור. לא משחו. בכלל לא משהו בהשוואה למוכניות הספורט הבritis והאיטלקיות של אוטומטיות.

בשלב ראשוןיו זה היה ב-GM לא מעטם שקרו לנטוש את המיזים ולהשליכו לארכיון ההיסטוריה המוטורית כהערת שוויים חסרה



הדור הראשון: קורבט קונברטיל משנת 1953 וקורבט קופה משנת 1956



הדור השני 1967-1962

לבעליה כ-600 אלף דולרים כהצעת פתיחה צנעה במכירות פומביות. הידושים נוספים בשנות הדור השני היו לימודי דיסק בכל ארכטת הגלגולים, רדיו AM-FM, מיזוג אוויר, הגה טלסקופי ומשענות ראש.

הדור השלישי 1968-1982

הדור השלישי של הקורבט נולד על שולחן השרטוטים של לארי שינודה, ועדין בהשראת אותו כריש מאקו שצדبيل מיטשל. ב-GM ניסו לשמר בסוד את העיצוב והזורה של מכוניות הדור החדש אבל להיסטוריה היה תכניות משלה. קצת קשה להאמין שדוקא תעשיית הצעצעים תשפיע על חשיפת סוד מסחרי חשוב כל כך, אבל מעשה שהיה כך היה: בשנת 1968 הוצגה לעולם סדרת דגמי המכוניות היוצאות בקנה מידה של 1:64 של חברת Mattel's (שהיומם פריטי אספנות בפני עצם). כמו שבועות לפני המועד שנקבע לחשיפת הקורבט האמוריית הופצץ בכל רחבי ארצות הברית דגמי הצעצוע וביניהם גם הגרסת הרשנית של GM לקורבט החדשה.

הקורבטים של הדור השלישי היו מצוידים במנועים שניים: בלוק קטן (5,400 סמ"ק) ובלוק גדול (7,400 סמ"ק) שידעו להפיק 370 ו-425.

ההווים של הדור השני היו לארי שינודה וביל מיטשל ולוך הנולד של שנת 1963 יש שם סקס ביוטר: קורבט סטינגרי. מבחינת העיצוב המאפיין הווזואלי הבולט ביותר ביוטר של דגם הקופה היה החלון האחורי החצוי שנעלם כבר בשנת 1964 בגל סיבות הקשות הדור השני, היו מקורות ההשראה של ביל מיטשל, המעצב של מכוניות הדור השני, החtol בריטי גדול (יגואר E-Type שהיה בעלותו ושימש אותו בעיקר בסופי שבוע) וכריש מאקו, שבו נתקל ואותו הצליח לצו, באחד מסעות הדיג שערך. וגר חтол עם קריש. השם סטינגרי, למי שתזהה, מגיע גם הוא מהים: חתול ים (הנמה על הטירוגנים) בעל תנוצה מהירה וחלקה ועוקץ בקצה הזנב.

אבל בקורס, כמו בקורס, עיקר הסיפור הוא בעוצמת המנוע. בשנת 1963 הפיק המנוע 365 כ"ס ולכבוד דגמי שנת 1964 התהוו בתפקיד של 375 כ"ס. בשלוש השנים הבאות יגדל נפח המנוע בעקבות ובהדרגה מ-5,400 סמ"ק, דורך 6,500 סמ"ק ועד מפלצת מوتורית בנפח של 7,000 סמ"ק שתגיגי להספק מבורך שלא פחות מ-550 כ"ס. רק 20 קורבטים משנת 1967 זכו למנוע הגדול והאימטני הזה וכל אחת מהן שווה היום



הדור השני: קורבט קופה עם חלון אחורי חזוי משנת 1963 וקורבט קונברטibile משנת 1965



באליה. המכוניות האחראיות של הדור הרביעי הן משנת 1996. הדור החמישי של הקורבט החל בשנת 1997 ונמשך עד שנת 2004. המכוניות עברו שינויים קיצוניים כמעט בכל פרמטר אפשרי: טכנולוגית מוטוריקה ועיצוב. האירוע המשמעותי והחשוב ביותר בשנות הדור החמישי היה חילוצו יובל ה-50 לדור רביעי ביוני 2003. הדור השישי של הקורבט, משנת 2005, שומר בполнен כליל את מכונות הדור החמישי תוך שיפור ושיכול הקיטים ומבלוי להציג מהפכות של ממש. הקורבט היא אחד הסמלים המוטוריים האמריקניים המובהקים והאהובים ביותר. אין כמעט סרט נסטלגיה אמריקני שהקורסט אינה מככבה בו. זו המכונית שגורמה לבנות המכירות בתיכון וב考לגי' לכלת עם הבוחרים הכישושים. לא פלא, אם נזכרים שכותב העת האמריקני Automobile Magazine הזכיר את הקורבט סטינגרי כ"מכונית הקולית בהיסטוריה".

Corvette

כ"ס בהתאם. בשנת 1972 אימצה GM שיטת מדידה חדשה של הספקי המנוועים שלה (מעבר מממדידה ברוטו לנטו), ויחד עם המעבר לדלק נטול עופרת וממירם קטלקיים, החלו להופיע נתונים "צנוגים" יותר של הספקי המנוועים שנעו בין 150 ל-200 כ"ס. השינוי הבולט ביותר בעיצוב של דגם הדור השלישי היה הפירודות מהקרים. בשנות 1973-1974 ירדו פגושי הcarsom בחזית המכונית ובשנת 1974 נרדדו גם פגושי הcarsom באחוריה של הקורבט. בשנות 1975-1976 פסק הייצור של הדגם הפתוח ורק בשנות 1980-1981 נעשה שינוי בעיצוב הכללי והקורסט קיבל מאורה אווידינמי מובהק יותר.

הדורות הבאים

לשושת הדורות האחרונים של הקורבט יש עוד כמה וכמה דברים עד שיוכלו להתהדר בתואר הנוחש של רכב אספנות ועל כן עוסיק בהם מאוד בקצרה. הדור הרביעי הוציא לאור לראשונה לkratot סוף שנות 1982, ואולם המכוניות הראשונות ירדו מפס הייצור רק בשנות 1984 כשהಗוף עשוי מהזוקת פלסטיק מתקדמת ולא מפיברגלאס. לכן, אם משווה מציע לכם קורבט משנת 1983 כדי מאד-מאוד להיזהר כי מעולם לא היו מכוניות



קורבט קופה דור שני שלishi משנת 1968 (למעלה) וקורבט קופה דור רביעי משנת 1984 (למטה)





אלפי מעריצים בכל רחבי העולם
מקיימים לתחיה ומעלים על נס את
המורשת המפוארת של האינדיאן.
זאב טנדט ויולה ולובובסקי מספרים
על קורותיהם של הצ'יף והסקאוט
וממליצים לרשום את סוף השבוע
השלישי של חודש يولי כיום חג ביום
של כל אופנווען קלאסוי אמיתי
כתבו וצילמו: **זאב טנדט ויולה ולובובסקי**

כִּיְאָק

בַּיּוֹם סֶגֶרְרֵר בחודש דצמבר של שנת 1900, ויש
אומרים שהייתה זה כבר בתקופת
של שנות 1901, התמכו ג'ורג' הנדי ואוסקר הדסטורם על גבי מעיטה
משומשת הסכם להקמתה של חברה לייצור אופניים ממונעים.
הدسטורם היה מהנדס שבנה במו ידי מגעון מוקורי קובעיקצ'ב (Pacer)
ש"מיש" רוכבי אופניים מהירויות גבהות יותר במרוצים. הנדי היה
רוכב אופני מרוץ ובعلיו של מפעל אופניים קטן בספרינגליד שבמדינת
מסצ'וסטס. כך באה לעולם "חברת הנדי לייצור" (Hendee Manufactur-
(ing Company) – החברה שהביאה לעולם את מותג האופניים הראשון
של אמריקה: אינדיאן.

האינדיאנים באים

מייסדי החברה בחזרה את השם אינדיאן על מנת לשווות למוצר החדש אופי
אמריקני מקורי. אם תרצו, סוג של מהווה ומנהחה לתושביה המקוריים
של היבשת. ג'ורג' הנדי זכה לכינוי "ቢיג'ץ'יף", לאוסקר הדסטורם קראו
בחיבה "מדייסין-מן" (Medicine Man), הרופא, המפעל בספרינגליד קיבל
את התואר וויגוואם (Wigwam, האוהל) ולראשת המפיצים קראו בפשטות



בספרינגןפילד יותר מ-32 אלף כלים דו-גלגליים. בשנת 1907 אינדיאן מציגת בפעם הראשונה מנוע V-Twin, מנוע שיצעד את אופנווה לשורה ארוכה ומכובדת של שבירות שיאי מהירות וניצחונות במירוצים.

עם הנותונים המספריים ועם ההצלחה אי אפשר להתווכה, אבל לא הכל מתנהל חלק בחברה העצירה שצומחת במהירות. חילוקי דעתות מקצועיים מביאים את אוסקר הדסטורם לעזוב את החברה בשנת 1913 ולנטוש לחוטין את העיסוק באופניים. שלוש שנים אחר כך, בשנת

1916, גם ג'ורג' הנדי, השותף המייסד השני, עוזב את החברה שהקים בראשית שנות ה-20 מציגת החברה אינדיאן את שני הדגמים המוצלחים ביותר שלו: ה-Scout במשקל בינוני וה-Chief במשקל כבד יותר. שני הדגמים, פרי עיצובו של צ'רלס פרונקלין, החלו את אותו מבנה 42 מילולות למנוע V-Twin. ה-Chief התכבר במנוע בנפח 1,000 סמ"ק שגדל עם השנים והדגמים ל-1,200 ולי-1,300 סמ"ק. ה-Scout הקל יותר הספק במונעיהם שנפחים נע בין 596 סמ"ק ל-745 סמ"ק. מספר רב של אופנווי Scout שרתו בצבא ארצות הברית ובנות בריתה בשנות מלחמת העולם השנייה, ובאותן שנים הגיעו גם לארץ.

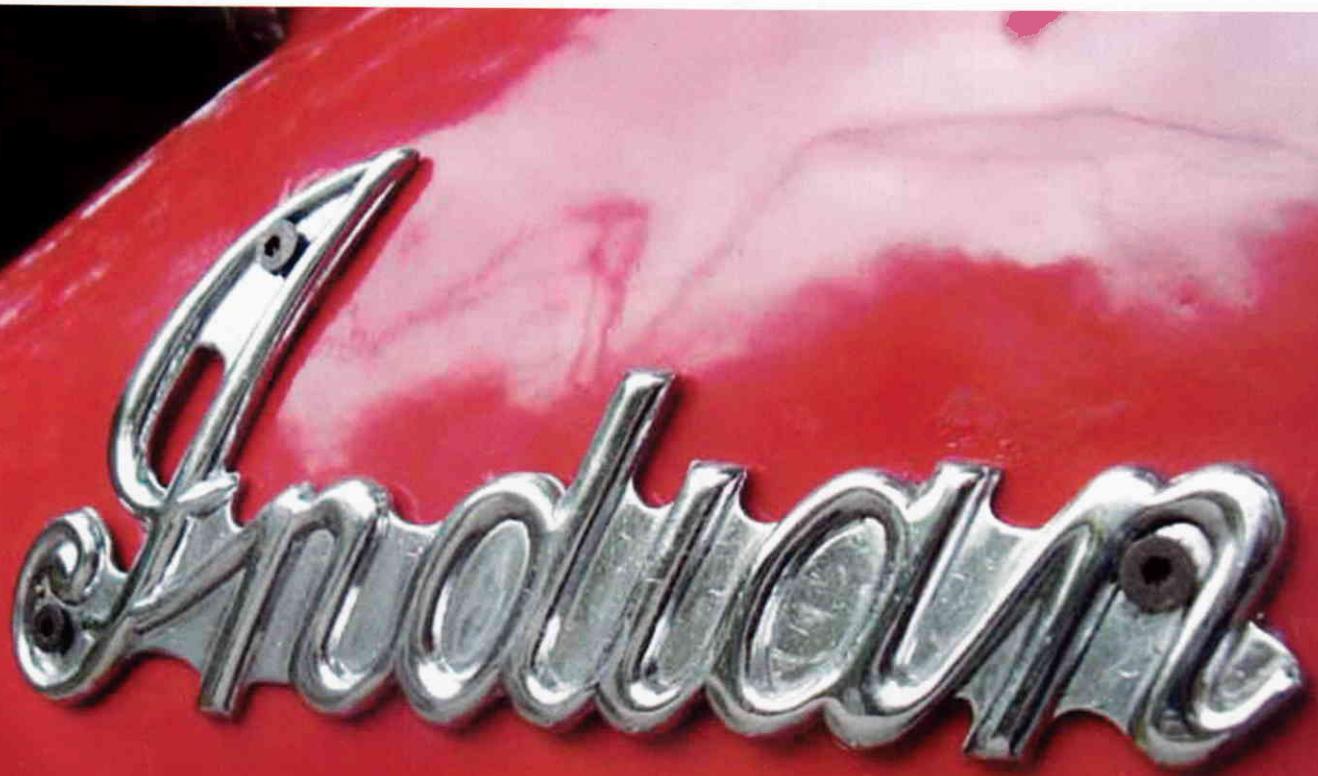
המלחמה עם הרלי-דיווידסון

האינדיאן שנולד בשנת 1901 הקדים את הרלי-דיווידסון בשנתיים. מאז שנת 1903 (שנת יסודה של חברת הרלי-דיווידסון) ובמשך 50 שנים הבאות מתחורות שתי היצרניות האמריקניות האחת בשניה כמעט בכל מקום ובכל נושא: על מסלולי המירוצים, באולם התצוגה



"השבט". لكن זה לא מפליא שבשנת 1923 שינו את שם החברה ל-Indian. "Motorcycle Company", אופנווי אינדיאן.

בשנת 1901 בונים הדסטורם והנדי רק שלושה כלים ממונעים וצנועים אבל ההחלה האיטית אינה מייצגת את מה שצופן העתיד. בשנה השניה לكيום החברה מייצרים 143 כלים שמצוידים במנוע שמאפיק הספק של 1.75 כ"ס. בשנת 1904 כבר מייצרים יותר מ-500 אופנווי אינדיאן והמנועים מקבלים את הצבע האדום העמוק שייהפוך לאחד מסימני ההיכר המובהקים של המותג. בשנת 1913 עוזבים את המפעל





שנים מסימני ההיכר החיצוניים המובהקים של האינדי: הצבע האדום העז והעמוק (בעמוד מימין) והמגניטים הרחבים המחפים על הגלגל הקדמי (למטה)

המערכת מזוהה לנוגדים ולמונען היישורי לאופניים קלאסיים על התמונות המלוות את הכתבה ועל הרשות להבאים על דפי גילון זה

ובעיקור על מקום בלבם של האופנווניס האמריקניים. שתי החברות היו יצרניות האופנווניס היחידות שצליחו בשלומם את המשבר הכלכלי/global ששל שנות 1929 ושתיהן היו ספקיות של הצבא האמריקני במהלך מלחמת העולם השנייה. אבל כל זה לא הועיל לחברת אינדיין, שלמרות שהיא אופנוונית מצוינה, נקלעה בסוף שנות ה-40 ותחילת שנות ה-50 לקשיים כלכליים חמורים שהביאו לה歇לה לסוגו את החברה ולהפסיק את הייצור. זה קרה בשנת 1953 ולראשה מזה 52 שנה לא נשמעו

קולות מבית המלאכה שבספרינגפילד מסצ'וסטס.

ב-50 השנים הבאות הזכויות במותג אינדיין עוברות מיד לידי (ומייבשת לבשת: נדדו לאנגליה וחזרו לארצות הברית), עד שבשנת 1999 חוזר על ידי חברת חדשה מקליפורניה. משך ארבע שנים יוצרו כמה אלפי אופנווני אינדיין שהתבססו על מכלולים ומונעים קיימים מתעשייה האופנוונית המודרנית (חלקים אפלו' שיבוטים של הרלידייזון), אבל הלב והנפשה של פעם היו חסרים. בשנת 2003 בעקבות פשיטת רגל והעדר משקיעים נסגר גם המפעל הזה.

יום האינדיין

בכל סוף שבוע שלישי של חודש يول', מזה למעלה מ-30 שנה, רחבת האספלט ברחוב הנדי 603 בספרינגפילד השקטה מטעורת לחים. לסוף השבוע הזה יש משמעות מיוחדת, במיוחד בשביב קהילת האופנווניס חובבי האינדיין. זה היום שבו מציינים את יום האינדיין. יום חג למקורי המורשת המוטורית הדוגלאלית של ארצות הברית. ביום זה



מספר המתעניינים במותג האינדיין התרחב בזורה עצומה בעשור האחרון. דגמי ה-Chief, Scout וה-Four היו מבויקים تماما ולאחרונה ניכרת התעניינות גם בדגמים מוכרים פחות כמו ה-Arrow, ה-Warrior וה-Brave. מחרים הגואה של אופנווים אלו מעודד ובין לשפץ ולשוזר את הכלים למאכטם המקורי.

כשם שאופנוויל האינדיין חזו גבולות ימיים והוא אהובים בארץות רבות, כך גם ציון יום האינדיין נעשה במרוצת הזמן לאירוע המתקיים לא רק במצרים ארצות הברית. חגיגת מוקומית זה טוב ויפה, אבל כל אינדיאני אמיתי חייב לעצמו, לפחות פעם אחת בחיים, עלות לדגל ביום האינדיין בספרינגפילד מס' 90. סוף השבוע השלישי של חודש يول, כבר רשםתם ביום?

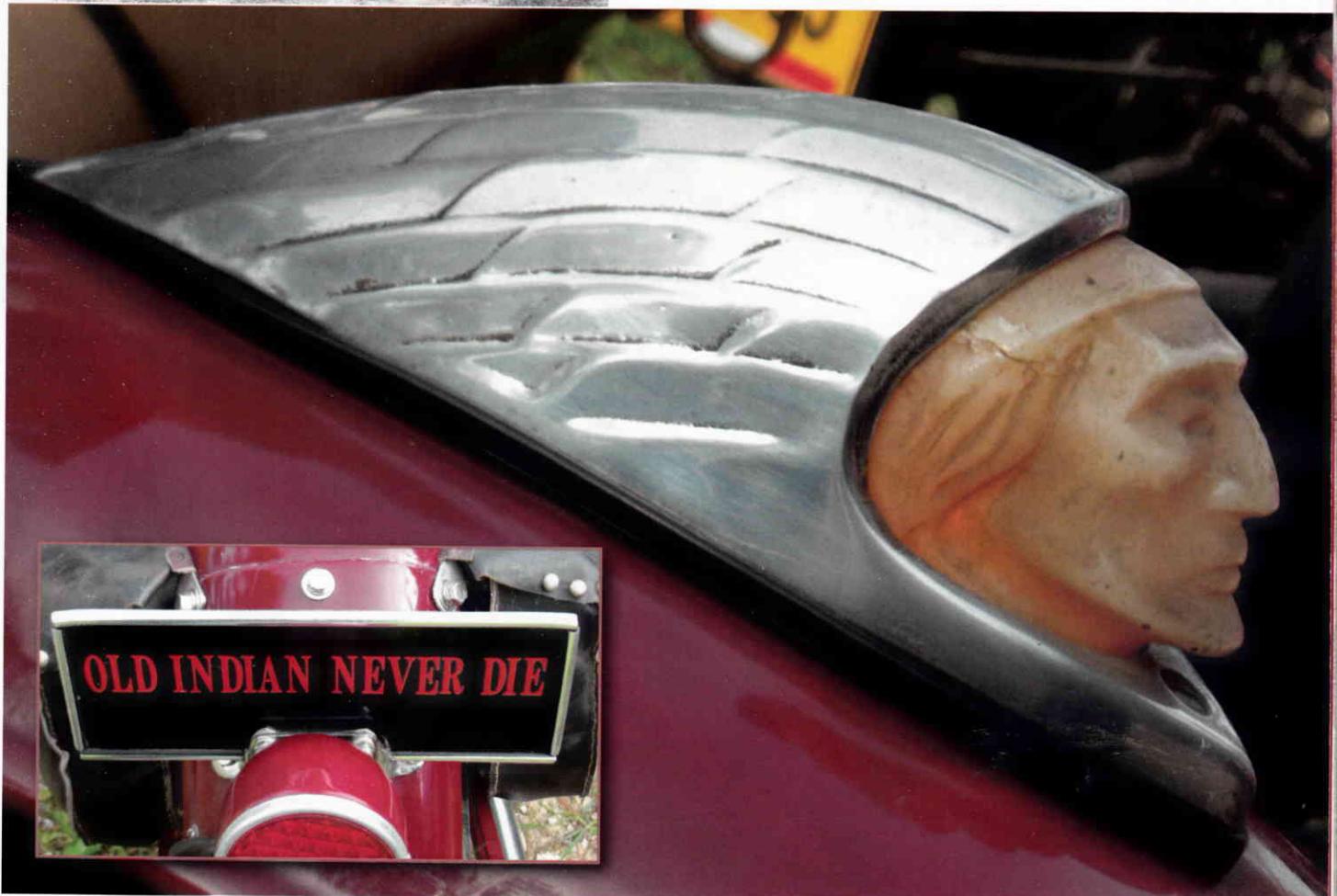


קמיס לתהיה המראות והצללים של המחזית הראשונה של המאה ה-20, והכל קווה לא רחוק מהבניין הענק שבו יוצרו דגמי האינדיין האחרונים. בכל יתר ימות השנה מאכלס הבניין ההיסטורי ברוחב הנדי 33 את המוזיאון, Indian Motorcycle Museum, המציגן היסטורי לתולדות האינדיין. המוזיאון הוא יוזמה של אסטה וצ'ארלי מאנט'וס המשמשים גם כאוצריו המוזיאוניים ומנהלי. במוזיאון תצגה של אופנוויל אינדיין מכל השנים המכדיינים, ועל פי עדויות של המבקרים במקומות, המפגש האיש עם אסטה מאנט'וס היא גולת הכותרת של החוויה. בני הזוג מאנט'וס הם גם המורנים של יום האינדיין שהוא חגיגת משפחתייה שבה שבח מושתפים בני שמונה עד 80.

אופנוויל מגיעים ליום האינדיין בספרינגפילד בנסעה מכל רחבי ארצות הברית. מי שגור במצ'וסטס ובסיביטה הקרובה המשע פשטוי, חסית, אבל יש גם מי שנגיעים מרחוק של מאות אלפי קילומטרים כשהם רוכבים על אופנווים "קשהים" בני 70, 80 ו-90 שנה. מבצע לא פשוט לכל הדעות. מסיבה זו יום האינדיין הפך למוקד התעניינות של

אספניים רבים מארצות הברית וגם מדינות שעוברם.

מעבר להנאה הצופה והמוזקמת יש ביום האינדיין, ובעיקר בעבר, בעלי אינדייןומי שנמצאים ביצומו של תהליך השיפוץ, תועלות ובה, האירוע ברוחב הנדי הוא המקום המושלם לחפש, ובדרך כלל גם למצוא, את כל החלפים הנדרשים על מנת להביא את האופנוויל לUMB שמי ולשמר אותו. אספניים, סוחרים וצרניים עצמאים מתמקמים משני צידי מגשר החנייה ומוכרים פריטים חדשים ומשמעותיים. אחרים מציעים למכווה קטלוגים מקוריים לרוב דגמי האינדיין וגם ספרות מקצועית על אודות האופנוויל האמריקני הראשונות.



משהו קלואס'י בדרכך אליך



האבטומוביל - המגזין הישראלי היחיד למכוניות קלואסיות,
מורשת מוטורית ורכב אספנות מגיע אליך הביתה ששה בעמיהם בשנה

לרכישת מנוי שנתי במחיר של רק 180 ש"ח

(שיירה גילוונות, כולל מע"מ ודמי משלוח)

נא להתחברטלפון 02-6521222





1886 המצינו את המכוניות



1954 המצינו את מכונית החלומות



Mercedes-Benz

לחולמות, הם פשוט היו מותנים בפניכם את מה מה חלומות עשוים? מה החומרים שמרוכבים אותן? אם הייתם שואלים את קarl בָּנְץ וווטלייב דיימלר, מייסדי מרצדס, הם היו בוודאי עוני, מאז 1886 פועם בלבד מרצדס, החזון, ההשראה, השאייה, התשוקה המתמדות לייצור חלומות. צבע... ואם הייתם שואלים איך ציל ישי Mercedes-Benz. Unlike any other.

להמנון דגמי 2006 ולפרטיהם:เคลמבייל בע"מ יבואניות וסוכנות ברנדס בע וסמסארט בישראלtl. 03-6380808 או [אלמות תעוגת קלמבייל - תיא. רח' השלווה 2 \(בසמוך להייל נוקה\), תל. 03-6799703, נסחף: סוכנות אחיס ויקטור, רח' נס ציון, סל. 02-6236402, אוור תעשייה כפר כנא, סוכנות רינאי, סל. 04-6519991, חיפה, רח' יפו 145, סל. 04-8522233. ירושלים: רח' האמן 9, אוור תעשייה תלפיות, סל. 02-6236402, נסחף: אוור תעשייה כפר כנא, סוכנות רינאי, סל. 04-6519991.](http://www.mercedes-benz.co.il)