

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

האבטומביל

ביטאון מועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

ביליון 67 | ינואר 2008

במבט נשי

אירוע ע"ש גלאי

הגביע הנודד

הנמר המאוד

מלכותי

אוטובוס טייגר

הזווית הנשית של נורית

נחשקת-סיפורה של אישה על סכונית

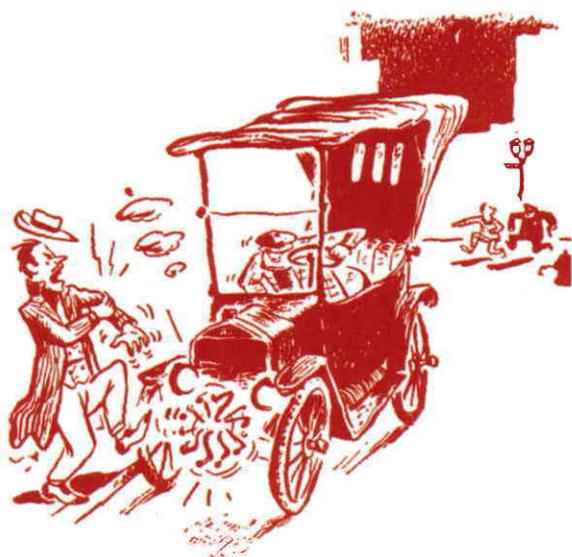
למה שלא תקני לך איזה "אוטו

אמיתי" במקום זה?

הרשי ממבט נשי



מנואלה



גליון זה מוקדש לנשים שביננו. "ידוע" שמכוניות וכלי רכב זה עניין של גברים. החל מרוכבי אופנוע מסוקסים עם המון כתובות קעקע, דרך חורכי האספלט במוסטנגים עתירי כח, וגמור במשפצי הענתיקות נוטפי גריז, זיעה ושמן מנוע מתחת לשברולט משנות החמישים.

הנשים נתפסות כבנות לוויה שבמקרה הגרוע "שיפסיקו לקטר על הכסף שהולך על הגרוטאה" ובמקרה הטוב, "שיישבו במושב הימני ויראו סוף סוף במה מדובר". 4 נשים - שלוש "נשים של" ואחת בעלת רכב אספנות, מספרות לנו על תחושותיהן מארבע זוויות שונות.

שתי מכוניות מוצגות לפנינו בגליון הזה, שתיהן אנגליות במקור ושתיהן מייצגות תקופות שונות בארץ ישראל. יוסף ג'ולי מביא לנו את ניחוח המנדט הבריטי במכונית ה"וולסלי" שלו ואילו איל עובדיה מביא לנו את מדינת ישראל הצעירה והמאופיינת באוטובוס "טייגר" ששלט כאן.

בתחילת השנה קיבלנו את הידיעה העצובה על מותה בטרם עת של בלהה טל, מנהלת תחום רישוי ומחשוב במשרד הרישוי. בלהה עזרה לנו רבות ביצירת תקנת האספנות ולוותה אותנו בעצה והדרכה עד ימיה האחרונים ממש.

יהי זכרה ברוך

בני הספל

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוין ז"ל
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין

פעילי המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ ויו"ר וועדת אירועים: דרור בריל

אחראי השקות: מתניה הלוי

גזבר: אבי נוף

דובר: קובי מילוא

קשרי חוץ (פיב"א): יוסי צור

עורך "האבטומוביל": בני הספל

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

מבקר העמותה: עו"ד אסף בקר

וועדת ביקורת: משה מצא, רוני רוזנברג

אחראי סניף הצפון: רמי דוידר

אחראי סניף השרון: אבי נוף

מנהלת משרד המועדון: סמדר רחמים

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

בימים ראשון, שני, רביעי וחמישי בין השעות 08:30-14:30 (מענה

טלפוני בין השעות 10:00-13:00); בימי שלישי בין השעות 14:00-20:00

(מענה טלפוני: 16:00-19:00) ובערבי חג בין השעות 08:00-12:00

(מענה טלפוני: 09:00-11:00).

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

מנהל האתר: ליאור ברוך

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: בני הספל, קובי מילוא, רז מלמד

האבטומוביל, ביטאון מועדון ה-5.

עורך: בני הספל

כתובת המערכת: editor.automobile@gmail.com

כל הזכויות שמורות

ISSN: 0793-7679

צלמים: ליטל אשכנזי-גבאי, אבנר קלדרון, אבי נוף, בני הספל, גידי אשכנזי, שי דלך, שלמה גדרון, דוד בן-אשר

עיצוב, הכנה והדפסה:

מילים, שירותי כתיבה ותרגום בע"מ

מנהלת ביצוע: נטע עזרא

עריכה גרפית: עפרה עובדיה ונטע עזרא

מילים

בשער: פרסומת של מוסטנג 1964

2 | האבטומוביל

מועדון החמש

האבטומוביל

ביטאון מועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

במבט נשי

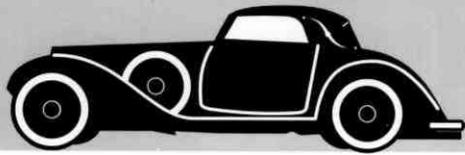
ג'וזיט הנחית של מריה
בחשקת סיפוריה של אישה
למה שלא תפני לך איזה יאגו
אמיתי במקום זה?
ג'רשי מסבט נשי

אירוע ע"ש גלאי
הנביע הנודד

הנמר המאוד
מלכותי
אוטובוס טייגו

דבר היו"ר

מאת: נחום קדמיאל



חברים ובני משפחה יקרים,

החורף הגיע, אם כי באיחור מה וכבר מזג האוויר משפיע על הפעילות במועדון. נאלצו לדחות פעמיים את אירוע גלאי. לקראת האירוע הציגו ששה חברים את מכוניותיהם לתחרות, והתוצאות מונחות לפניכם.

שנה אזרחית חדשה עומדת בפתח, ואנו מתכננים את האירועים למהלך שנת 2008. במהלך חודש ינואר נקיים אירוע חברתי בשעות הערב יחד עם בנות-הזוג, ואני כולי תקווה שההשתתפות תהיה רבה.

במהלך חודש מרץ תתקיימנה בחירות לוועד המועדון ולמוסדותיו. אני רואה חשיבות רבה בהצגת מועמדים ראויים, בהשתתפות ערה בבחירות עצמן ובאסיפה הכללית. חשוב שוועד המועדון ייצג באופן הולם את החברים על מגוון הדעות והרצונות שלהם.

אני פונה לכל האנשים שבדרך כלל נותנים עצות, בחלקן הגדול טובות מאוד, לבוא ולקחת חלק במימוש אותם רעיונות שחשוב לממש.

ובאשר לאירועים שכבר היו, אין לי ספק שמועדון החמש חי ונושם אספנות, האירועים מקבלים ציביון יותר ויותר מסודר ומאורגן, כדוגמת אירוע סיום הקיץ שהתקיים

ברמת-גן והיה מוצלח ביותר, ואירוע ההשקה הראשון בסניף השרון, אירועי ההשקה בחיפה ובתל-אביב. בשנה הקרובה יעשה ועד המועדון לקדם ככל האפשר את הדיאלוג עם משרד התחבורה, אגף המכס ומכוני הרישוי, על מנת לשפר את החוקים והתקנות בתחום האספנות. בכוונתנו להיכנס למהלך מואץ בתחום הנפקת תעודות פי"א לרכבים הראויים לכך. מי שיזכה ויקבל את התעודה יכול לראות בכך הערכה משמעותית וכניסה למועדון הבינלאומי של מכוניות אספנות עם מאפיינים ייחודיים. בעולם, כלי-רכב בעלי תעודות מסוג זה, זוכים גם לשווי כספי גבוה משמעותית מכלי-רכב מקבילים ללא התעודות.

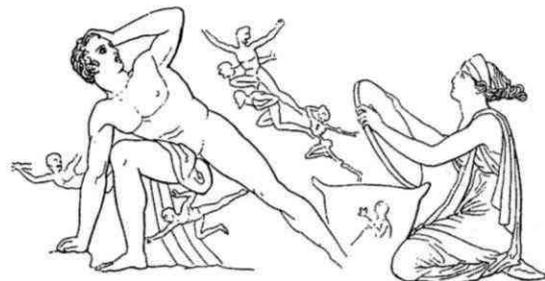
לסיום, ובנימה אישית, אני מרגיש שגם אם לעיתים ישנן רוחות צד שמנסות להפריע וליצור סערות, מועדון החמש ימשיך לשוט בנתיב שהתוו לו המייסדים ולהיות הבית החם והדואג של כל אספני הרכב בישראל.

שלכם,

נחום



הזווית הנשית של נורית



שלום לכם קוראים/ות יקרים/ות,

אך בעיקר זיהיתי את הצורך להיות חלק מקבוצה חברתית שיש לה מכנה משותף, קבוצה בעלת ערכים של עזרה הדדית, רצון לתרום ולהיתרם, ובעלת רצון להפיק הנאה מהתחביב, אך לא רק...

וכך מתוך תובנה זאת הרחבנו במפגש השרון את המעגל, צרפנו את הנשים של... יצרנו פעילויות חברתיות כמו מפגשים בחגים, טיולים, חגיגת ימי הולדת, משחקי חברה, והפגשנו בין הילדים, שהפכו לחברים גם מחוץ למעגל שלנו. זה הפך למפגש אישי יותר, משפחתי יותר, בו כל אחד מהחברים מהווה נדבך חשוב באותו בניין, ורק הביחד הופך את המפגש למה שהינו.

לכולכם נושא משותף, שמביא אתכם לחברות במועדון.

אותה חיבה לנוסטלגיה, לשימור הישן, ולשחזורו, הם שהופכים אתכם לחלק מאותו גוף, אך יחד עם זאת כל אחד מכם הוא אדם בפני עצמו עם אישיות משלו, נסיון חיים אחר, רצונות, ושאיפות, שמביאים לעיתים לקונפליקטים, מריבות, ולחשיפת השוני.

עם כל הקושי זה גם היופי... זה מה שעושה את המועדון למעניין יותר... למאתגר יותר... וכפי שכבר כתבתי הכל הוא רק עניין של זווית ראייה.

בגליון הקודם סיפרתי לכם על יחסי האהבה-שנאה שהתחלתי לקיים עם התחביב של האיש שלי, עם כל מה שמועדון ה-5 מייצג, וכמובן עם "הנסיכה".

אשתף אתכם ואומר שהתחביב לא הוסיף שלוה ביחסי הזוגיות שלנו... אבל כשהבנתי שלא אוכל להביס את המתחרה שלי, את ה"נסיכה", החלטתי להסתכל על כל העניין מזווית ראייה אחרת, החלטתי להיות שותפה במקום מתחרה, החלטתי לגלות עניין ולנסות להבין על מה כל המהומה... ולהחלטה היתה תמורה.

כשאבי יורד לחניה של ה"נסיכה" לטפל בה, לעיתים גם אני מצטרפת, מתבוננת, מגלה עניין, שואלת שאלות ומנסה להבין...

כבר פחות מנדנדת לו על הכסף שהוא מבזבז על התחביב...

התחלתי להצטרף אליו למפגשי שיש, התחלתי לגלות אמפטיה, להנות מיופיין חנן וקסמן של המכוניות, אך מה שבעיקר משך אותי זה האנשים שמאחורי...

פגשתי אנשים מעניינים יותר ומעניינים פחות, שמעתי ספורים מרתקים על "איך הגעתי לתחום, מה מרתק אותי בתחביב, כמה מסובך להביא לארץ חלק נדיר שלקח המון זמן למצוא בחו"ל" ועוד. האזנתי בקשב להיסטוריה של רכב זה או אחר, והתלהבתי מההנאה שאתם מפיקים מכל מכסה מנוע שנפתח.

אחרי שבני התמותה נוצרו, זאוס מלך האלים נתן לאישה בשם פנדורה, תיבה, ואמר לה שלא תפתח אותה לעולם.

למרות אזהרתו, (אישה, אישה...), פנדורה פתחה את התיבה ושיחררה מתוכה את כל המחלות, הרוע, המניפות, האסונות והייאוש של בני האדם.

היא כל כך נבהלה, שהיא סגרה מיד את התיבה. מה שפנדורה לא ידעה, היה, שלמרות כל הרוע שהיא שחררה לעולם, בתחתית התיבה היתה התקווה! אבל, פנדורה סגרה את התיבה מוקדם מידי והתקווה לא שוחררה.

בניגוד לסיפור המיתולוגי, שמי נורית ולא פנדורה, גם אני נבהלתי כשיצאו מהתיבה שלי רגשות של קנאה, שנאה, ותחרותיות, אך מאחר שלא סגרתי את התיבה מוקדם מידי... גם התקווה השתחררה.





נחשקת

סיפור מאת: אביגיל גדרון

אך במינון קטן יותר כדי לא לבלוט שוב לעיני קנאים ועיני חומדים למיניהם. מקום מוצאי הוא בארצות הברית, שם התגבשה דמותי המיוחדת ושם הלך שמי לפני בפני כל רואי. נועדתי מלכתחילה לחיות את חיי על הכביש ולמזל, "בעלי" האמריקאי טפח את מראי ושמר על הופעתי בקנאות זהירה. עלייתי ארצה עברה עלי ללא משברים מיותרים, אפילו להפך, מהרגע הראשון משכתי את תשומת לבם של כל העוברים והשבים וחשתי הערצה ואהבה בכל מקום שבו הופעתי. עם השנים, הגיל עושה את שלו. בריאותי הכללית היא טובה למדי, אך לעתים אני סובלת מקוצר נשימה, נחנקת ומשתנקת לרגעים, וחשה מעין סתימה מוזרה בחזי. הדבר קורה לי בזמן "עבודה מאומצת" על הכביש. לאחר טיפול מסור אני מתאוששת וממשיכה לנוע הלאה. מצבי העדין ממתן את הקצב שלי ואני מופיעה כיום על הכביש במינון קטן יותר, במיוחד בזמן אירועים חגיגיים והמוניים. בזמנים כאלו אני ממשיכה להיות גאה וחושפנית וכמו שאומרים: "אני מרביצה הופעה" לשמחת כולם ושבה אל ביתי בסיפוק עד להופעה הבאה על הכביש. ישנם רגעים, שגם אני חשה קנאה, למרות שאני לא מפגינה זאת ברבים. אני מקנאת במיוחד בשתי חברותי, השוכנות תחת נג אחד בביתו של "בעלי". (אתם יודעים, שגברים לא תמיד נאמנים לאחת והיחידה שלהם, ואני, למעשה, לא האחת והיחידה, אלא אחת משלוש פילגשות נאהבות). אבל בלי שחצנות מצדי, אני יכולה להצהיר בפה גאה, שאני בכל זאת מספר אחת בעיניו, והנחשקת ביותר מבין כולן. עד עתה לא ציינתי את שמי במפורש, לכן הגיע הזמן לגלות, ששמי הולך לפני לא רק בארץ, אלא בכל העולם. הריני ה"קדילאק" מודל משובח משנת 1956. אנא שמרו עלי...

אפילו במחיר של רכילות מרושעת על חברותי הרבות. בניגוד אלי, רוב חברותי עברו ידיים רבות, החליפו בעלים מספר ועברו ניתוחים מכל הסוגים: ניתוחי חזה, מתיחות פנים והחלקות קמטים, השתלת איברים, לא עלינו, ובעיקר שינויי פיגמנטציה כדי לחדש בהתמדה את הצבע השדוף של העור. יש כאלה שאפילו חלו, איבדו הכרה ושותקו לזמן מה והיו נזקקות למומחים כדי להתאושש ולהופיע שוב ובכבוד על הכביש. התמזל מזלי המיוחד שלא החלפתי "בעלים" רבים אלא שניים בלבד. "בעלי" הנוכחי אוהב אותי אהבה עזה, מטפל בי בנאמנות ולא מסתיר גאוותו אף פעם, כשבכביש צועקים לעברו הערות שונות ומשונות על צורת גילי. הוא רווה נחת ממבטי הערנה ששולחים כל רואי, מחיכים שמחים ומהצעות רבות שמציעים לו כלפי, מבעד חלון המכונית החולפת על הכביש. ואני, מביטה בשקט חרישי אל כולם ועושה דרכי על הכביש בנחת, כשלצדי "בעל" אוהב ומעריץ. תמיד היתה לי חולשה לצבעים עזים וססגוניים. אני גם יודעת שאנשים שולחים מבטים לכל מה שנוצץ וזוהר. לכן בחרתי להדר את גופי בצבע ירוק-טורקיז ונשארתי נאמנה לצבע זה כל חיי. אני בסך הכל שמרנית בכל מה שקשור לאופנה ולא אכפת לי להיות נאמנה לצבעי המיוחד. פרט לצבע המרשים, אני מופיעה בפריטי אופנה של שנות החמישים, פריטים מבהיקים ונוצצים על חזותי וחגורות רחבות ומבריקות לצדי גופי. במשך שנים ארוכות משכתי את תשומת ליבם של צלמים ומעצבים ועד היום מוכנים להציג אותי במגזינים פופולאריים ולשמש מודל לאופנה ישנה וקלאסית שלא נס ליחה. למרות הרושם הזוהר שציירתי בפניכם, היו גם זמנים קשים בעברי, אך מטבעי החזק והיציב, לא נכנעתי מעולם ואני ממשיכה לנוע הלאה. אחד המקרים הבלתי נשכחים שקרו לי הצליח לזעזע את כל מעריצי ובעיקר את "בעלי" היקר המטורף לשמור עלי ואוהב אותי אהבה הנובלת באנושיות נדירה. המקרה קרה דווקא בזמן מנוחה על המדרכה של אחד המלונות הידועים בארץ. פושעים חלפו על פני, חמדו אותי במבטם, אך לא הסתפקו במבט בלבד. הם חטפו אותי באלימות, תוך כדי פגיעה בחלקים עדינים בגופי. החוטפים לבסוף נטשו אותי לאנחות לאחר שלא הצליחו לממש את מזימתם ולאחר שהבינו שלא ירוויחו פרטה ממעשיהם. שבוע ימים נזנחתי לאנחות והתביישתי שלא יכולתי לאותת למחפשי את מקום הימצאי למרות הופעתי המיוחדת והזוהרת. לבסוף נמצאתי וחזרתי לשגרה,

את סודותי קשה לי להסתיר, כי אני מין טיפוס ראוותני במיוחד. כל הרואה אותי לא יכול שלא להגיב למראי, לא יכול שלא לרצות למשש, לשרוק לעברי ולהביע קריאות התפעלות. אני מתוודה היום בפני כל מי שמכיר אותי, ופותחת את קרבי ואת לבי כדי להסיר מעט מין המסתורין האופף אותי ולחזק את כל הרושם הנגלה בפני כל. אני דווקא שמחה לספר את סיפורי וגאה אפילו לפרסם את עצמי כנחשקת, מיוחדת במינה, מושכת וחסרת מעצורים למרות הטיפול ו"החינוך" האוהב והמתמשך שקיבלתי, וכן, למרות ההשגחה המתמדת במעצורים שיבלמו את מזגי הלוהט. את רגע הווידוי השלם אני בוחרת ברגע מיוחד של התכנסות חגיגית והמונית, כשאני עומדת על המדרכה הרחבה מול חברותי הדומות לי באופיין ובולטות כמוני במראן. חלקן, ואני בתוכן, לא חשות שום בושה כשאנו עומדות מול קהל גדול החולף על פנינו, כשאנו חשופות מקדימה ומאחור, מראות את חמודותינו ומגבירות את החשק הגברי במיוחד להתעניין בגופינו המרהיב ולשלוח יד מלטפת וללחשש מילות אהבה וחמדה שלא ניתנות לשליטה. אין לי כל רצון להיות צנועה, לכן אני מכריזה אפילו ללא קול, שמכל חברותי, אני הנחשקת מכולן. אני נהנית לשמוע שוב ושוב את המשפט הנפלט כמעט מכל גבר: "את ולא אחרת", גדולה מכולן. את בלתי מושגת, רק בחלומות הרטובים. את אחת ויחידה, ואת בטוח יקרה לכיס הריק". מאז שאני זוכרת את עצמי, אני על הכביש, ובניגוד לדעות הקדומות על הגיל הנשי הבשל שעם השנים מתבשל יתר על המידה ומתבלה, לי ולחברותי הנאות קורה תהליך הפוך, אנו אפילו משתבחות עם השנים. אני כלל לא מסתירה את גילי והיום תוכלו לדעת שהשנה אהיה בת חמישים. כדי לספק את כל הסקרנים השולחים לי מבטים נערצים, אני מוכנה אפילו לתלות שלט על חזי הזקור ולציין בו את שנת לידתי. חברותי הרבות הן בנות גילי או צעירות ממני או אפילו קשישות יותר. כולנו ממשיות בעקשנות להיות נוכחות על הכביש, אפילו בניגוד לדעות מכובדים ושומרי חוק המנסים להרחיקנו בשעות "חמות" מן הכביש. עקשנותנו על הכביש לפעמים עולה לנו במחיר של גרירה מבישה ומתסכלת כשאנו לא מתנהגות בתקינות אופיינית. כבר הכרזתי בפניכם היום, שאגלה את כל מה שבליבי כדי לזכות ביתר אהדה ובמנה גדושה של הערצה למרות גילי המתקדם,

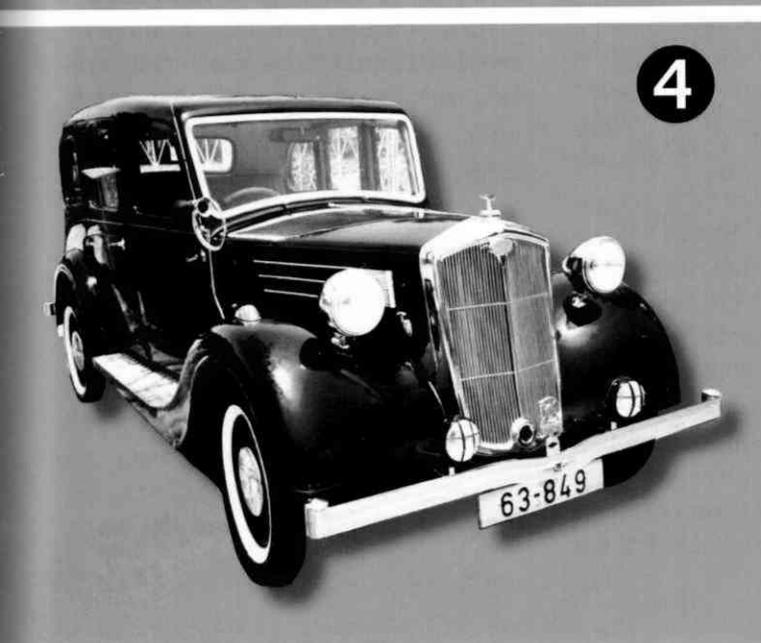


החזה הזקור

המכונית שלי

Wolseley אנגלי דגם 12/48 סלון שנת יצור 1936

מאת: ג'ולי יוסף



ואני אמרתי לעצמי "עוד תרצו להצטלם עם המכונית הזאת".

משך שנה וחצי, אני ומשפחתי השקענו הרבה זיעה וללא עזרת מוסכים, הכל לבד. בעבודת ידיים כמו שבונים רולס רויס.

שיפוץ מנוע. פחחות. נגרות. חשמלאות וריפוד. הכל לבד, חוץ מצביעת האוטו שנעשתה על ידי בעל מקצוע. ואז הגיע היום הגדול והובלתי את הוולסלי לטסט בחולון כמו חתן אל החופה, מושלמת, מפוארת ומדליקה, ממש תאווה לעיניים.

במשרד הרישוי שבחו והתלהבו מהמכונית, אבל אמרו שעם הגה ימני בישראל, אסור להעלות אותה לכביש.

באכזבה רבה עם התמונות של הוולסלי אחרי השיפוץ. נסעתי לשר התחבורה משה קצב בירושלים, והוא מינה אחד מהעוזרים שלו, לבדוק את הנושא ולעזור לי. הבדיקה נמשכה כחודש ימים, ובסופו של דבר קבלתי מכתב משרד התחבורה אל משרד הרישוי בחולון שאת הוולסלי של ג'ולי יוסף, צריך להעלות לכביש ולהעביר אותה טסט.

כתוצאה ממכתב זה מה שמהווה תקדים, זכו כל חברי מועדון ה-5 בעלי מכוניות עם הגה ימני לעבור טסט.

היום המכונית שלי מוצגת בכול תפארתה באירועים של מועדון ה-5, ומחוצה לו.

עם הגעת המכונית אלי הביתה, שנשתי מותניים בדחילו ורחימו, בדקתי איזה חלקים חסרים למכונית הזאת. עשיתי רשימה ארוכה מאוד, והתחלתי לחפש בכל חנויות החלפים ובכל המוסכים בארץ במשך חודשיים. כולם הסתכלו עלי כאילו נפלתי מהירח. על שם של מכונית וולסלי אף אחד לא שמע.

לא נותר לי אלא לפנות לאחי זכריה שבאותו זמן היה באנגליה ובקשתי ממנו לברר פרטים על המכונית כולל קניית חלקים, ואם אפשר גם ספר של וולסלי. התשובה היתה שלמכונית בדגם הזה אין חלקים ואין ספרים כיון שהיא נכחדה מן העולם, ורק 3 כאלה קימות: 1 בספרד, 1 ביפן ו-1 באנגליה.

תוצאה של בדיקה זו המריצה אותי עוד יותר לשפץ וליצור את המכונית ה-4 מסוגה שתהיה גם בישראל.

זכריה אחי צילם את המכונית באנגליה מכול זווית אפשרית ועם הרבה תמונות חזר ארצה כדי לעזור על סמך התמונות ולשמור על המקוריות של הוולסלי.

באותו פרק זמן, קניתי מחרטה ומכונת נגרות, משחזת ובלוני אציטלן, והתחלנו אני ובניי ביתי בשחזור: הורדנו את הגג והרצפה הרקובים. את הכנפיים ואת הדלתות, חתכנו, מלאנו בפח חדש, והלחמנו, כל יום משעות הצהריים ועד לילה, עם השחזות והלחמות ברעשי אימים כשהשכנים סובלים בחריקת שניים. ועם מבטי רחמנות שהבן אדם אולי איבד את הצפון.

חברת וולסלי ייצרה מכוניות איכות באנגליה מאז שנת 1896.

ביצור מכוניות וולסלי עבדו כמה מהנדסים מהגדולים שהיו באנגליה, בשנות קיומה של החברה היא עברה משברים וכמעט פשטה רגל. ב-1936 הוחל ביצור הוולסלי 12/48 סלון, הדגם הזה לא הספיק לצאת לשוק, ופרצה מלחמת העולם השנייה, כך שכל המכוניות האלה נשארו תקועות במחסנים ושווקו אחרי המלחמה ועד לשנת 1948. חלק מהן הגיעו בזמן המנדט לישראל בשירות הבולשת הבריטית.

המכונית שלי היתה אחת מהן ועם עזוב האנגלים את המדינה היא נמכרה למורה ירושלמית. באחת הנסיעות שלה המכונית שבקה חיים ונעזבה לאנחות בשדה קוצים ליד עכו.

לא פחות מ-32 שנה, חורף וקיץ היתה המכונית זרוקה באותו שדה, כולה חלודה ורקובה, רצפת עץ רקובה, הגג שקוע ואכול מחלודה, למנוע היו חסרות 2 בוכנות וללא אגן שמן, הכסאות היו ללא ריפוד, כנפיים מעוכות ורקובות, דלתות תלויות עם חבלים לצד האוטו ללא צירים, 3-דרמים היו חסרים שלא לדבר על גלגלים וצמיגים שלא היו בנמצא. ממש חושך מצרים.

באפריל 1989 ביקרו ילדיי בתערוכה בגני התערוכה בת"א. הם ראו שם איש תולה צילום של גרוטאה ש"משוחזרת" על ידי המחשב. הוא הציע את המכונית למכירה.

הילדים שלי מאוד התלהבו מהמכונית והפצירו בי לקנות אותה, כי ידעו עד כמה אני רוצה שתהיה לי מכונית עתיקה. סכמתי עם בעל האוטו שלמחרת אנחנו באים לראות את האוטו במקום מגוריו בעכו.

כשהגענו אליו הביתה סגרנו את העסקה. עכשיו נשאר לראות מה קנינו. המוכר הוביל אותנו אל מחוץ לעיר לאיזה בית של המשפחה שלו, וליד הבית היה מגרש שכולו שדה קוצים ובתוכו גרוטאה במלוא מובן המלה. מאוחר יותר נודע לי שכמה וכמה מחברי המועדון התעניינו ברכב אבל כשראו את מצבו הסופני הם ברחו כל עוד נפשם בם...

אבל יצר ההרפתקנות והאמונה בידע הטכני הגבוה שלי, ובעודד משפחתי, החלטנו שלא מבטלים את העסקה. וסכמנו עם המוכר שבתוך שבוע המכונית אצלי בבית.

בינתיים התחלתי בהכנות, ובניתי ליד הבית מוסך סגור עם בור רק עבור הגרוטאה הזאת.



הנמר המאוד מלכותי

ליילנד רויאל טייגר וורלדמאסטר מארק 2 משנת 1975



מאת: איל עובדיה

זה סיפורו של אוטובוס אבל בעצם זה סיפורם של כמה חברים טובים שחברו איתי על מנת להעלות על הכביש את "אוטובוס האספנות הראשון מזה 2000 שנה".

אני נהג אוטובוס, חבר אגד. בימים אני נוהג בכלי חדש וחדש מסוג וולוו, אוטומטי, נח, ממוזג. אבל כשהתחלתי לנהוג היו אלה ה"טייגרים" ששלטו בכביש, רכב אנגלי שמורכב בארץ, גבוה, רועד, מנוע תת רצפתי בעל נהמה מיוחדת, דלתות שנטרקות בנקישה, פעמון שנמשך בחוט על התקרה. אוטובוס של פעם.

והטייגר נכנס לדם. כמו שהוא נעלם מהכביש, כך התגברו הגעגועים אליו. ולא רק שלי. "חבורת המוזיאון" הנפגשת כל יום ששי בבוקר במוזיאון אגד, מפיחה חיים בטייגרים. החבורה כוללת נהגי אגד ודן, נערים וחיליים שבקושי נולדו כשהטייגרים נפחו את נשמתם. אבל זה לא היה זה. רציתי אחד משלי... ולא רק אני. וכך התארגנו וכיום יש לנו טייגר משלנו. צהוב, משופץ, נוסע ו...אספנות.

הכל התחיל מאוטובוס אחר, משנת 1966, כחול, ממשלתי לשעבר שאיתרנו "אי שם" והסתכנו איתו בבעיות בירוקרטיות שרק ממשלה יכולה ליצור. תוך כדי התרוצצויות שמעתי על גימלאי של אגד בשם דויד שיש לו טייגר אחר, משנת 1975, שעומד כבר 20 שנה בחצר ..

באגד אין סודות ותוך זמן קצר הייתי אצלו, וביחד עם עוד חמישה חברים קנינו את האוטובוס שהיה במצב מצויין למרות שלא נסע זמן רב. כאן המקום לציין שהטייגרים הם מכונות ששורדות. קח אחד כזה שעמד כמה שנים, בדוק שהכל שלם, חבר מצבר ו...גרררררר (לא גרר...).

20 שנה עמד הטייגר הזה, מה שאומר שיש לו מעט מאד שעות נסיעה ובכלל, הוא היה תמיד פרטי ורשום על שם חברת הסעות שכבר לא קיימת. בארץ כולם מכירים את כולם, היה קל לאתר את בעל החברה והוא חתם לנו על העברת הבעלות.

ואז הגיע הרגע בו צריכים לרשום את הרכב כ"אספנות". כמה מהקוראים יחייכו ב"דה ז'ה וו" כשנספר על התגובה הראשונית במשרד הרישוי. "אין סיכוי, אין דבר כזה אוטובוס אספנות. תמכרו אותו לברזל". לא התיאשנו וקיבלנו ממועדון החמש את נוסח החוק ואז כבר הסתכלו עלינו אחרת ומהר מאד נולד אוטובוס האספנות הראשון. גם בביטוח היו מיכשולים אבל התגברנו וניגשנו לטסט.

החוק אומר שאוטובוס אספנות יכול להסיע רק ששה נוסעים. אז מה אמרו לנו במשרד הרישוי? "תפרקו את כל הכסאות חוץ משהה". שוב טלפונים ושוב התרוצצויות ונתנו לנו להשאיר את כל המושבים (47 במספר...).

השגנו מצברים, תיקנו מה שהיה צריך לתקן והרכב עבר את הטסט כמו גדול (בעצם הוא גדול...).

מצבו החיצוני של הטייגר היה סביר אבל היו חלודות, בעיקר באיזור החלון הקדמי ובחיבורי הנג והצבע היה דהוי. החלטנו להשאיר את הצבע של חברת הסעות שהפעילה אותו לפני 20 שנה וכך הבאנו אותו לפחח. תוך שבוע יצא אוטובוס בונבוניירה. חלקי ניקל בחזית שופצו והגיע הזמן לכמה נסיעות מבחן.

צורתו המיוחדת של הטייגר השתלבה יפה בכבישים הצרים של שפלת יהודה אבל בסוף הנסיעה הראשונה גילינו שהשימשה הקדמית סדוקה.

אין שימשה כזאת אז התאמנו משהו שקיבלנו מ"דן", ובנסיעה הראשונה המשהו הזה ניתק ובנס לא נפל. רק בעל מקצוע רציני הצליח להדביק את השימשה.

מאז אנחנו נוסעים עם הרכב נסיעות ארוכות למדי, הוא מעורר תשומת לב מאנשים שנזכרים, בעיקר בנהמה המיוחדת של המנוע.

בינתיים האוטובוס האחר (משנת 1966) מחכה עדיין לפיתרון הביורוקרטי....

"ליילנד רויאל טייגר" היה האוטובוס המודרני הראשון בשירות התחבורה הציבורית בארץ. מקורו באנגליה וראשיתו בשנות השלושים.

חברת "ליילנד" פיתחה אוטובוס מהפכני עם מנוע תת ריצפתי, דבר שאיפשר לנצל את כל אורך השילדה להסעת הנוסעים.

מלחמת העולם השנייה עצרה את השיווק והרכב החל לצבור פופולריות בסוף שנות הארבעים ובתחילת שנות החמישים.

בשנת 1951 הגיעו הטייגרים הראשונים ארצה והורכבו במפעלי "הארגז", ו"מרכבים". יש לציין שהטייגר הראשון בהחלט נמכר לחברת "המקשר" בירושלים והורכב במוסכיה.

בשנת 1955 הגיע ארצה דגם משוכלל יותר וגדול יותר של ה"רויאל טייגר", ה"מרק 2" ("סימן 2") שנקרא גם "וורלדמאסטר".





הוורלדמסטר נמכר בכמויות גדולות למדי בארצות האימפריה, בדרום אמריקה, בקובה, בסקנדינביה ועוד. לישראל הגיעו כ-4000 טייגרים, רובם המוחלט הורכב בארץ. הטייגרים האחרונים הגיעו לארץ בשנת 1976.

בתחילת שנות התשעים הושלמה החלפתם של הטייגרים ברכבים חדישים יותר. האחרונים בשירות מסחרי פעלו בחברת "אל על" עד שנות האלפיים. כיום ישנם כששה-שבעה טייגרים נוסעים בנוסף לכ-20 במוזיאון אנד.

בני הספל





אירוע סיום הקיץ

מאת: נחום קדמיאל

בחול המועד סוכות, כשהשמש הקייצית עדיין מחממת את האווירה, נצצו המכוניות במלוא תפארתן במגרש החניה מאחורי איצטדיון רמת-גן. מחולקות לפי משפחות המוצא, בססגוניות אינסופית, וכל אחד מבעלי המכוניות בחזה נפוח מגאוה ובראש מורם מסביר ומפרשן לאורחים הרבים שכיבדו אותנו בנוכחותם.

הכל התחיל עם היוזמה של חברנו הוותיק דוביק גרונדמן לפני כשנתיים, כשאמר "בואו נעשה משהו כמו בעולם הגדול". התחלנו בפארק הלאומי ברמת-גן, ואחרי שנתיים עברנו לרחבת החניה שליד האיצטדיון.

באישון לילה באו המתנדבים כדי לבדוק את המקום, שהוא סגור ומגודר, ושלא תחנה שם חלילה איזו מכונית מודרנית. עוד קודם לכן, כמו במבצע צבאי, הגיעה קבוצת פעילים עם שני גנרטורים ומקדחות כדי לסדר ולהכין תשתיות לחיבלול-שאי אפשר בלעדיו.

לשמחתנו, ההיענות של החברים היתה מעל ומעבר, הגיעו כ-120 כלי-רכב שהתמקמו בהתאם להוראות הסדרנים. בלטו בגודלם שני אוטובוסים ממוזיאון אגד שיצרו מעין מסגרת לתצוגה. השלימה את

הפינה משאית ליוילנד אספנות, כשזו פעם ראשונה שמציגים משאית בתערוכות המועדון.

כדי לשמח את הילדים הרבים, שהגיעו עם בני משפחותיהם, וגם את קהל המבוגרים, הזמנו הופעה שכללה קסמים והתעמלות אקרובטית. זו היתה רק המנה הראשונה ולאחר מכן היה רונדו בניצוחו ועם הסבריו המלומדים של קובי מילוא. התחיל את מסלול הרונדו הרוכב המיתולוגי והוותיק שבין חברי המועדון יענקלה הללי, וסגר את התהלוכה איוון עם הפליימוט המשופצת לתפארה משנת 1929.

כל המכוניות והאופנועים שהשתתפו ברונדו, כמו גם אלה שהשתתפו בתצוגה, קיבלו מהקהל הרב מחיאות כפיים ותשואות.

בסיום האירוע פרשו החברים לפינות המוצלות והדליקו את המנגלים, וסעדו את ליבם בחברותה.

אין ספק שאמריקה, לפחות ברמת הארגון והתצוגה, כבר פה...

וכמו שבעולם הגדול מתקיימות תצוגות גדולות, גם אנחנו יכולים להתראות באירוע הבא,

נחום



1 אוקטובר 2007



המירוץ הסתיים - זמן לחגיגות...



הגביע הנווד על שם

מאת: קובי מילוא

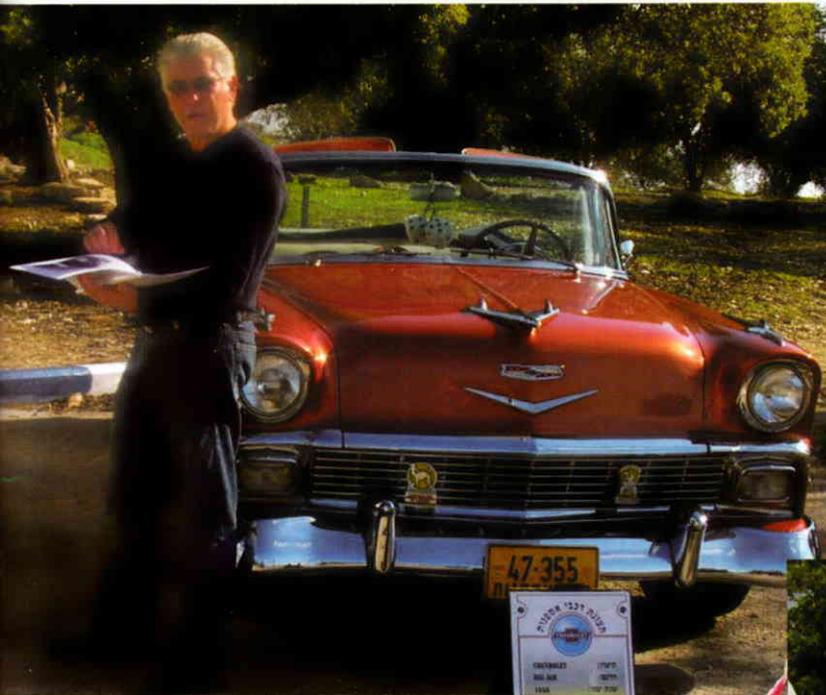
זו השנה התשיעית שמועדון החמש ביחד עם הירחון "אוטו" עורכים את הארוע לזכרו של שאול (אולי) גלאי, עיתונאי רכב מהבולטים שבהם, שנפטר בדמי ימיו לפני כ-14 שנה. השנה נערך הארוע באנדקטת משמר הגבול שליד חדרה, בשבת חורפית שטופת שמש ובנוכחות עשרות חברי המועדון שבאו עם מכוניותיהם לכבד את המעמד. חבר השופטים שכלל את חברינו בנצי פכטהולד, מתניה הלוי, יגאל קרפול ואריאל עזיזי בדק שש מכוניות שנרשמו לתחרות. בסופו של דבר הגיעו ארבע מהן למקומות הראשונים:

במקום הראשון

זכו שתי מכוניות שהגיעו לניקוד זהה בטפסי השיפוט:

שברולט בל-אייר 1956 - אריה קרון:

חברת שברולט היא מהוותיקות שבתעשיית הרכב, ומהווה חלק מתאגיד ג'נרל מוטורס. מכוניתיה הן חלק בלתי נפרד מתרבות הרכב בארה"ב, ודגם הבל-אייר שלפנינו הוא סמל לשנות החמישים ולמכוניות היפות של התקופה. המכונית שלפנינו עלתה לארץ עם דיפלומט אמריקאי, ועברה מספר ידיים לאורך השנים עד שהגיעה לאריה. אריה ביצע למכונית שיפוץ מקיף, שכלל את כל מערכות הרכב, עם דגש מיוחד על הריפודים, הצבע, והאסטטיקה.



קדילאק קופ דה-ויל 1959 - יחזקאל הכהן:

החל מתחילת המאה ה-20, חברת קדילאק ידועה במכוניות הפאר שהיא מייצרת במסגרת תאגיד ג'נרל מוטורס. בשנות החמישים ייצרה החברה את הדגמים המלהיבים והמוחצנים ביותר בתעשייה האמריקאית. הקופ דה-ויל שלפנינו, היא הדגם המפואר ביותר באותה השנה, ובעל סנפירי הזנב הגדולים ביותר שיוצרו על רכב כלשהו. המכונית שלפנינו יובאה לארץ מארה"ב לפני מספר שנים, ונרכשה ע"י יחזקאל בשנת 2006. לאחר הרכישה, ובמשך 10 חודשים בוצע למכונית שיפוץ מקיף במוסך של יחזקאל תוך הקפדה על מקוריות ואסטטיקה.



שאול (אולי) גלאי

במקום השני

פורד ת'נדרבריד 1964 - רועי רבינוביץ':

את חברת פורד אין צורך להציג - אחת מיצרניות הרכב הראשונות בעולם, חלוצת פס הייצור בשיטת "הסרט הנע", ועד היום אחת מיצרניות הרכב הגדולות בעולם. בשנות החמישים החלה פורד לייצר "מכונית פאר אישית" עבור נהגים שרצו משהו מיוחד - בתחילה זו הייתה מכונית דו-מושבת, ואח"כ 4 מושבת, עם מנוע 6.4 ליטר גדול, וכל איבזור הפאר המקובל. ציפור הרעם זכתה להצלחה יפה במכירות, וגם היום היא קלאסית נחשקת. לרועי כבר הייתה מכונית דומה עם גג קשיח, ולכן הוא ביקש מאחיו איתי, הגר בארה"ב לאתר לו גם אחת פתוחה. איתי גם סייע ברכישת חלקים ומשלוחם מארה"ב, כאשר כל עבודת השיפוץ נעשתה ע"י רועי במוסך הפחחות והצבע שבבעלות המשפחה.



ובמקום השלישי

קדילאק סדאן דה-ויל 1975 - רן שוורץ:

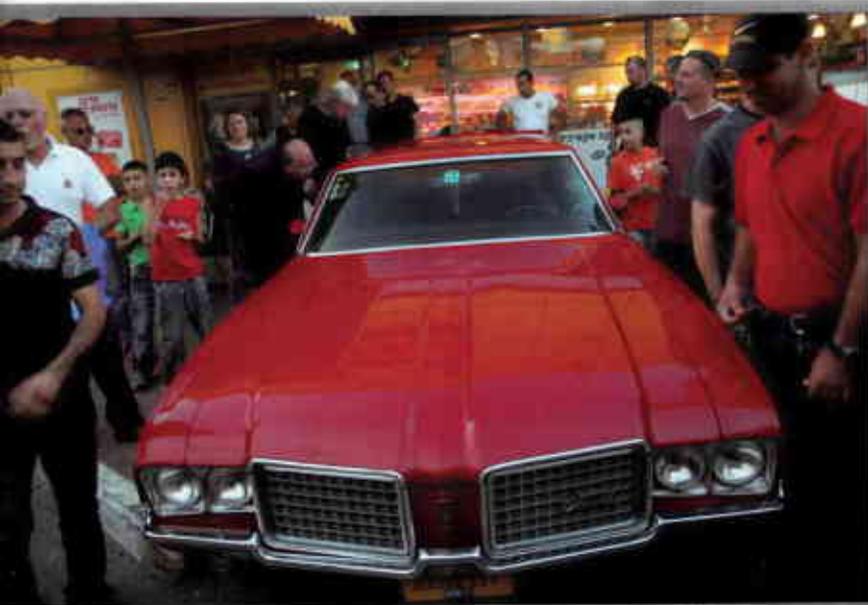
על חברת קדילאק כבר סיפרנו קודם, אבל נוסף ונאמר שהדגם שלפנינו הוא הסדאן דה-ויל, כלומר דגם עם 4 דלתות, ומסמל את המכונית האמריקאית הטיפוסית של שנות השבעים - פאר, גודל, ומנוע V8 ענק בנפח 7.7 ליטר. רן קנה את המכונית בארה"ב (דרך EBAY) מיד ראשונה בשנת 2006, והמכונית הגיעה לנמל אשדוד מכיוון שעל נמל חיפה נפלו קטיושות... לרכב בוצע שיפוץ חיצוני מקיף שכלל ביו השאר צבע, ריפודים וניקל.



ראוי לציין גם את יתר המשתתפים בתחרות, שהפגינו גם-הם רמה גבוהה ומכובדת - ג'רייס חאג', עם האולדסמוביל קאטלס סופרים 1972, האדומה, היפה והספורטיבית, ודרור בריל, עם הוולבו P1800, משנת 1967, שהזכירה למבוגרים-יותר את סידרת הטלביזיה מפורסמת משנות השבעים "המלאך".

הענקת הגביע והמגינים לזוכים (במרכז גברת גלאי)

השקו



אולדסמוביל קטלאס סופרים
של 1972 של חאג' ג'רייס



מוסטנג 1966 של בני הספל



מרקורי מונטקלייר 1964
של ג'די אשכנזי



"למה שלא תקני לך איזה "אוטו אמיתי" במקום זה?"

מאת: שרה וסרשטרום

היא לא מתרגשת. זו הזדמנות עבודה לחשוף כמה מהתכונות הכי יפות שלה. ברכות ובגמישות היא מוכיחה איך אפשר אחרת להתמודד עם תקלות החיים.

ייצרו בערך 5.5 מיליון יחידות. בכל זאת, צריך רק לנסוע בכמה כדי לגלות עד כמה לכל מכונת יש אופי אחר לגמרי. היא מאפשרת אין סוף הבעה אישית. הדה שבו היא גם מכונת בסיסית וחסרת יומרות שמתגמלת כל מתעניין בשפע רעיונות, מכניים די נחמדים. במעט חלקים יחסית, המכונת ה"חכמה" והיצירתית שובה את ליבי. היא ללא ספק קטנה במנוע ובגוף וגדולה באופי. היא לא מושלמת מבחינה עיצובית וזה חלק ממה שעושה אותה "כנה" כל כך.

יש המון סגנונות של אספני רכב קלאסי. איש איש לטעמו, כשהתבלין הוא הגיוון. תענוג אמיתי לי לבוא בין חברים שחובבים ולחלוק התרגשויות שזר לא יבינו. תענוג לראות כל אדם חווה את אהבתו לרכבו בדרכו. לעניות דעתי ההצדקה ב"ה" הידיעה לרכבי אספנות היא בשמחת בעליהם. על ה"דשי" הפרטית שלי אעיד שעבורי, היא בהחלט מספקת לי את הסחורה!

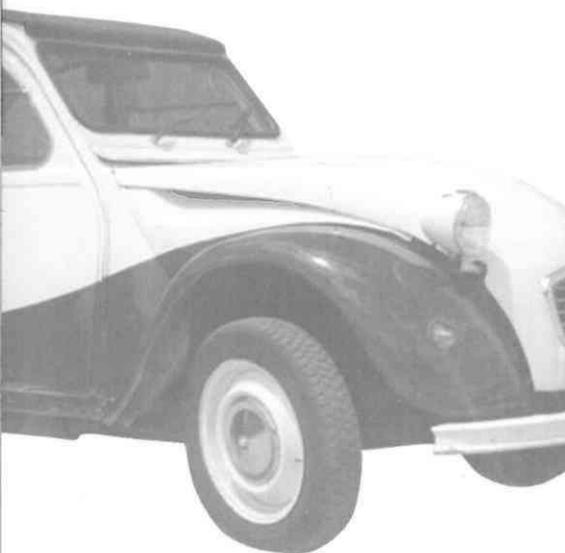
לאהוב את כל לוחות המכוונים שבאוסף. הרומן, אף שלצערי מתנהל ללא דודי היקר, נמשך עד היום.

היום הדברים הם קצת אחרת. אסביר. הבוקר, בוקר יום שישי טיפוס. חורף. אני פוקחת עין וקולטת עננים בעלי אופי רגז. "ברכה" חרישית נישאת. העננים האפרפרים הללו גונבים ממני כל תקווה לבלות עם אהובתי. היא לא תצא איתי כשיורד גשם. הלב נופל. הרי חיכיתי כל השבוע לדייט איתה. אולי מחר? הביילוי איתה כבר חסר לי. אהובתי זו "דה שבו" או בשמה המלא "בסך הכל, דה שבו". תאמרו וודאי "זו לא "בוגטי", ילדתי, מה את מחייכת כל כך?" אני מחייכת, גבירותי ורבותיי, בגלל שזו בסך הכל "דה שבו".

היא נולדה עם גן מיוחד שגורם לאנשים לחייך ממש שמחת חיים על גלגלים. מה אפשר לבקש יותר מזה? מכונת שמזמינה אותנו להנות מהחיים. היא מזכירה שלא למהר ולהפסיד את הדברים היפים שבדרך. 602 הסמ"ק שלה יביאו אותנו לכל מקום בקצב שיקבעו היא והטופוגרפיה. לפעמים כל כך מעט זה כל כך הרבה. מבורות בדרך

להרמן דייודסון, דודי האהוב, לא היה מושג מה לעשות עם האחיינית שהופקדה בידיו. הבטתי בו בצפייה. הוא עשה, כנראה, את הדבר היחידי שעלה על דעתו והניף אותי למושב שליד הנהג, חגר אותי ברכות, והתניע. נסענו כשכל שאני רואה הם לוח המחוונים והשמיים. הוא לא דיבר. גם אני לא. לאוטו שלו היה צליל, מראה, תחושה וריח שונים מאילו של הרכב בו הסיעו אותי יום יום הורי. הוקסמתי. הייתי שמחה וגם הדוד הרמן היה שמח. הוא היה גאה על שידע איך להעסיק אותי. כשחזרנו ועמדתי מחוץ לאוטו נגעתי במכסה המנוע שלו. הוא היה חמים ונעים, חי. לצעצועים שלי לא הייתה חמימות כזו. הבטתי סביב. היו עוד מכונות מוזרות. הלכנו בין המכונות כשדודי סיפר לי, כממתיק סוד, את שמותיהם.

כך החל הרומן שלי עם רכבי אספנות. בכל נסיעה לדודי התסריט היה ידוע מראש. ברגע שאשוחר מהרכב של אבי ארוץ, אחוזת דיבוק, למכונות העתיקות שלו. אפילו דודתי שלי לא יכלה לכעוס על הזמן שהיה מבזבז על האוסף. היה לו את התירוץ האולטימטיבי. נסענו הרבה. דודי אהב מאוד את ה"תירוצה" הקטנה שלו ואני למדתי





Six and the single girl.

What makes a quiet, sensible girl like Joan fall in love with a Mustang? Not simply Mustang's steely good looks or smooth, racy lines. Not even the hard-to-resist features like adjustable bucket seats, wall-to-wall carpeting, sports steering wheel, and floor-mounted shift.

What really broke down Joan's reserve was the solid practicality of her Mustang's deep-breathing Six. She knew she could trust this husky,

suave brute of an engine to squire her around town, drive her to the mountains for a weekend, even drop her off for dinner with the girls (who will never guess how little Mustang costs her to own and run). Extraordinarily considerate of a girl's feelings . . . and her pocketbook.

Stop in and see your Ford dealer. Take a test drive and see if you should give in to Mustang because of sheer Six appeal. Smart girls do.



MUSTANG



נשמת הטרקטור

מאת: דוד בן-אשר
צילומים: דוד בן-אשר

נשמת הטרקטור

יש אספני בולים ויש אספני מטבעות, ואספני מקטרות או כוסות בירה או משקפות תיאטרון למיניהן, ויש בעלי הובי האוספים צפרדעים או נשרים או ינשופים מכל העולם. ישנם שהם פסלים חובבים או ציירים או אספני מכוניות עתיקות (אמיתיות), ויש שוזרי פרחים ועוד בעלי "שגעונות" אספניים שיד הדמיון אפילו אינה מעלה. והנה מצאנו במחוזותינו תופעה אספנית מיוחדת במינה - טרקטורים עתיקים. וההובי הזה הוא לא רק אספנות לשמה, הוא גם פיסול וציור ואסתטיקה והשראה רוחנית ופיזית וכישורים יצירתיים של אומנות ואמנות במלא מובן המלה. וה"משוגע" הזה לטרקטורים הוא תושב רמת הדר עמוס לונטל, שאת סיפורו המיוחד והמרתק נביא בכתבה זאת.



זה מתחיל ב-1956, ברמתיים, כשכל הבתים כאן היו פרדסים והרבה גידולי חיטה וחקלאות אחרת. ולטר לונטל, האבא של עמוס, היה בעליו של טרקטור פרגוסון 35, אמריקאי, יד ראשונה, והוא עיבד את אדמות המושבה רמתיים. עמוס בן ה-16 כבר אז עזר לאביו בעבודות השדה, ובהמשך נרכשו ארבעה טרקטורים והרבה עובדים הועסקו באדמותיהם. האהבה לכלי הזה נבטה כבר אז בליבו של עמוס.

עברו שנים, עמוס השתחרר משרות קבע בחיל חימוש, הוסמך למקצוע המכונאות ועבד כנותן שרות טכני מטעם חברת פורד, לטרקטורים בישובים השונים.

ואז, עמוס, באחד הימים...

"נקראתי להדריך במושב נחלים. נתקלתי באיש זקן בן 80, בעניין הטרקטור, שאלתי אם הוא יודע לנהוג. הוא ענה, אין בעיה, הרי כבר היה לי טרקטור בעבר. הוא ניגש לערמת חבילות קש, הפיל את שורת החבילות הראשונה ובפנים מתגלה לעיני משהו מאד מוזר: טרקטור פרמל קאב, אמריקאי, שמור כמו בצמר גפן. זה שלי כל השנים, אומר לי הזקן. כל כך התלהבתי, שפלסתי פתאום: אני רוצה את הכלי הזה. הזקן אמר - אין בעיה, קח אותו. עוד באותו יום רתמתי עגלה לפרגוסון שלי, נסעתי לנחלים, העמסתי, ניקיתי, רחצתי, הנעתי ו... עוד סוס עבודה לשדות שלנו. מקרה זה הדליק אצלי את הרעיון."

נו, וההמשך?

"כך התחיל הסיפור. התחלתי לחפש וגם למצוא כל מיני גרוטאות שפעם קראו להן טרקטורים. הנה סיפור אחד: מישהו מחוות הזרע סיפר לי שהוא שמע על טרקטור אליס ג'י המכונה 'פרפר', שנזרק פעם במזבלת חירייה. היה אז חורף זועף והחלטתי לעשות מבצע חיפוש במזבלה. זה היה כמו לחפש

היה טרקטור קטן למשקי העזר בישובים החקלאיים הזעירים בארץ. בביה"ח קפלן, במחסן, עמד לו אחד קטן כזה, כאבן שאין לה הופכין. לימים היה שימוש בטרקטור הזה בבתי חולים, להובלת כביסה ואוכל. היום אף "זאטוט" כבר לא עובד, חוץ מזה שבאוסף שלי."

וככה, עמוס, אתה מלקט את הטרקטורים שלך?

"את ה"שטייר" האוסטרי מצאתי במושב עדנים. 20 שנה לא עבד. גררתי אותו לביתי, הוא קיבל את הטיפוח הראוי, עד שהצליח לעבור את מבחן העבודה הראשון.

את ה"הולדר B 12" הגרמני, רכשתי מבן-מנחם מרמתיים, (האבא של גוליבר), תמורת 500 לירות.

מחט בערימת שחת, אבל, גייסתי שופל והתחלתי לחפור. ארבעה ימים חפרתי וחיפשתי עד שמצאתי את מבוקשי - שלד חלוד מעוות מכופף כולו, מזוהם ומחויץ. שלפתי אותו, העמסתי על משאית, הבאתי לביתי, הורדתי את הילד החדש בעדינות עם הרבה חיבה, אל ריצפת מכון השיפוצים שלי, והתחלתי ללטפו בליטופים שיפוציים ארוכים ומסובכים ביותר. שנה עברה והאליס הנחמד צבוע למשעי בצבעיו האורגניליים, נדלק בחדווה, משמיע קולות צהלה ושמחה, יוצא לשדה למבחן העבודה הראשון בחייו החדשים, ומצליח במשימתו."

סיפור יפה, יש עוד כאלה?

"הזאטוט, טרקטור קטן מאד, נוצר בשנות ה-50 בארץ, כנסיון לייצור טרקטורים בישראל. היצרן היה המשביר המרכזי, והנסיון הופסק אחרי ייצור של 400 יחידות. היעד

אתה קורא לאוסף שלך "מורשת הטרקטור", מה הכוונה מאחורי השם הזה?

"מורשת החקלאות בישראל היא חלק מן ההיסטוריה שלנו. הנוער צריך לדעת ולחוות באופן מוחשי את ההיסטוריה הזאת. הטרקטורים שלי הם חלק במורשת של ישראל בכלל ושל הוד השרון בפרט. הצגת המורשת הזאת בצורה מעניינת ואטרקטיבית היא דרך להקנות ערכים וידע. יש בי הרצון והנכונות להעמיד את האוסף הנהדר הזה לרשות הרבים ביישובנו, בעיקר לנוער, לבתי הספר. יש בכך גם סיפור התפתחותה של העיר (המושבה הקטנה) שלנו.

ציוצי תוכים וצמחיה מטופחת מקבלים את פני בבתם הנאה של עמוס ואילנה (גמלאית העיריה), ברמת הדר. על הדשא הירוק ובמבואות הסובבים, ניצבים להם בגאווה הטרקטורים הבהקים בצבעיהם (המקוריים), כשהם מחכים לידו המלטפת של האבא שלהם, עמוס. במתחם הבית-סדנת השיפוצים על כל הציוד וכלי העבודה המקצועיים ביותר. בשטח הקרקע שמאחור, בין קוצים ושיחים רובצות להן שתי גרוטאות חלודות ומקומטות, כמחכות למושיע שלהן. אלו הם שני טרקטורים ישנים ודוויים, שיום אחד, והוא יגיע, יזכו גם הם לטיפולו המסור של עמוס. הם יסעו, השלדים האלה, ביום מן הימים, אכן יסעו.

ובינתיים ניצבים להם בהצדעה מרשימה- הפרגוסון 35 (1960) מאנגליה, פורש (58) מגרמניה, פרמל קאב (49) מארה"ב, זאטוט (58) מישראל, שטייר (56) אוסטריה, פרגוסון 21 (58) צרפת, אליוס G (51) ארה"ב, אוליבר 550 (58) ארה"ב, הולדר B 10 (53) גרמניה, הולדר B 12 (56) גרמניה. מחכים לשיפוץ: פרמל A (53) ארה"ב, פרגוסון נפט (51) אנגליה.

הנה כי כן, ממש ממש בחצרו של השכן, שוכן לו האוסף הנדיר והנהדר הזה של טרקטורים מן ההיסטוריה.

ואומרת הרעיה אילנה: זו אהבתו הגדולה של עמוס, (שלפרנסתו מתפעל גנרטורים גדולי ממדים), והיא מוסיפה ומדגישה, ששלושת ילדיהם ונכדיהם החמודים, הם עדיין במקום הראשון. **דוד בן אשר, משורר, תושב הוד השרון.**

המאמר באדיבות עיתון: "ירוק" - רשת מקומונים בשרון.



ספר משהו על עבודת השיפוץ.

"אני מאד פדנט ויקה בעבודה. היחיד בארץ שמביא את הכלי ממש למצבו המקורי, כמו חדש. זה הישג טכנולוגי גדול. אחרי כל שיפוץ יורד הבייבי החדש אל השדה לנסיעת מבחן עם כלי עבודה נגרר. אחרי המבחן הוא מתקבל למשפחה. בסרט מיוחד אני מדגים איך מטופל כל פריט ופריט ואיך משוקם כל חלק וחלק. גם הצבע אוטנטי וגם המספר. זו תרפיה בשבילי, זו האהבה שלי. המכונות האלה אצלי 24 שעות בראש. ולמען סבר את האוזן, זה הובי יקר. חלקי חילוף (אותם ניתן להשיג רק באמריקה), כלי העבודה, המקום, רכישת הטרקטורים לפעמים, כל אלה מביאים עלות שיפוץ של טרקטור אחד לכ- 20,000 ₪.

מכאן תבין שאני קשור בנשמה לטרקטורים שלי. ותזכור שכולם עובדים ומתפעלים בצורה מושלמת. חשוב להדגיש שעבודת השיפוץ לא נגמרת אף פעם, התחזוקה השוטפת היא קשה ויקרה. חלקי חילוף, שמנים, צמיגים מיוחדים, הנעה, הפעלה, חומרי שימור מיוחדים, כל אלה הם חלק מהמורכבות של הפרוייקט."

מה יש עוד בישראל בתחום הזה?

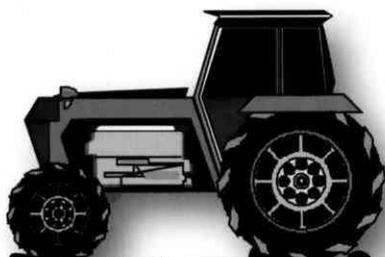
"בישראל יש 4 אוספים כאלה, של טרקטורים ומכונות חקלאיות ישנות: בעין שמר, גבעת ברנר, עין ורד ואצלי-בהוד השרון. מדי שנה כולנו עולים לירושלים לתצוגה נפלאה של כלים ישנים. יש גם תצוגות ותערוכות מדי פעם, במקומות שונים, וההתעניינות גדולה."

"הפורש", (מיוצר בחברה המייצרת את מכונות הפורש), שכב שנים בשכונת גיורא, עד שניגאל על ידי, והוכנס אחר כבוד לחברת המכובדים המשופצים לתלפיות.

בחצר בבינימינה מצאתי את ה"פארמל A" האמריקאי. לא יכולתי להוציאו עד שעמדת בהתחייבותי וערכתי נקיון יסודי בחצרו של הבעלים. הרבה גרוטאות הוצאתי תמורת הזכות לקבל את הגרוטאה משאת נפשי. את ה"הולדר B10" נתנה לי משפחת כספי-זילברברג ממגדיאל.

עמוס, מה זה כל ההובי הכל כך מורכב ומסובך הזה?

"זה באמת שנעון לא קטן. זה הובי מאד קשה וכמובן מאד מאתגר, דורש המון ידע ועוד יותר מזה, המון מוטיבציה והשקעה בכלים המובנים. מעניין אותי מאד התפתחות הכלים החקלאיים. מה ייעודו של כל טרקטור, מה יכולותיו, והרבה בצד הטכני שלו. כל הטרקטורים שלי הם משנות ה-50, אין כאלה בשימוש בעולם כיום, הם כבר היסטוריה. לדעת וללמוד איך בנו פעם את הכלי, זה עולם ומלואו מבחינה מכנית טכנית הנדסית. כבעל מקצוע אני נכנס לקרביים של הכלי, מפרק כל חלק וחלק, ויש אלפים כאלה, מחליף חלקים פגומים, מנקה מתקן ומחזיר למצב המקורי. זה אתגר עצום, היום הכל בנוי אחרת, היום הקפי העבודה גדולים בהרבה ולכן גם הכלים שונים בתכלית. כבר אין משק חקלאי קטן, לכן גם הטרקטורים אחרים לחלוטין, כאן אנו עוסקים בעבר שנעלם, זה מעניין וחשוב"



מורשת הטרקטור

מאת: מירי קדמיאל

אירוע הענתיקות בפנסילבניה



ביקרנו בלנקסטר, אצל אנשי האמיש. הסיסמא "Keep it simple" היא המשקפת את אורח החיים הפשוט והצנוע של האנשים הללו. כלי הרכב העיקרי אצלם היא המרכבה הרתומה לסוסים.

ביקרנו, כמובן, במוזיאון השוקולד בהרשי, הכולל סיור ממונע (מתאים בעיקר לילדים) שמתאר את קו ייצור השוקולד במקום, הריח משכר את המבקרים, ובסיום הסיור מרגישים שחייבים לקנות הביתה משהו מהמגוון של המוצרים.

בערבים אכלנו ביחד בקבוצה של כעשרים ישראלים, בכל פעם במסעדה אחרת, תוך שאנו מחליפים חוויות ורשמים מאירועי היום. יש מבינינו שאף המשיכו לעוד כמה שעות בפאב של המלון, בעיקר לצורך תחקור נוסף של היום שהיה, וקביעת היעדים ליום שלמחרת.

אחת האטרקציות שבאמצעותן ניתן לחוש את ההתרגשות והיופי שבתחביב האספנות, היא ההשתתפות במכירה הפומבית של המכוניות, שמתקיימת כל ערב באולם סגור ענק. זו חוויה מעניינת ומיוחדת במינה, לצפות במכוניות על מסכי-ענק, מצולמות כמו כוכבי רוקנרול, מבריקות ומצוחצחות, אשר חלקן נמכרות במחירים אסטרונומיים.

עוד חוויה צבעונית ויפה התקיימה ביום האחרון, תצוגה מרשימה של מאות מכוניות ממוינות ומסודרות לפי שנים ודגמים. אנו הנשים הצטרפנו ובאנו לחוות את ההתרחשויות לקראת הסיום המוחץ של ההפנינג. הסתובבנו בין המוני אנשים, בעיקר גברים, שמלטפים בגאווה את מכוניותיהם, שמתפארים בהן כמו בילדים מחוננים, או כמו בכלה יפיפיה, וזכינו לחוש נחת, הרבה נחת...

לסיום, אף שהצטיידנו בספרות יפה לקראת הנסיעה, שמחנו על החוויות הנוספות שהיו לנו, טעמנו מקצת מהחוויות של הגברים, ועדיין נשארה פתוחה השאלה איך זה שהאושר הגדול הזה מגיע מההתרחשויות הללו?

החלטנו שאולי עוד נשוב להרשי להמשיך ולתהות בשאלות הפילוסופיות הנ"ל.

כשתכננו את הנסיעה להרשי, לקחתי בחשבון שהיו לנו ארבעה ימים של בילוי בנפרד מבעלי. מההיכרות המוקדמת שלי, הואיל וזוהי לי הפעם השלישית שם, ידעתי שאין לי מה לחפש במרחבי השוק הענקיים, בין הדוכנים הרבים שם קונים ומוכרים חלקי חילוף למכוניות. ואכן בכל בוקר, יצאו להם הגברים על עגלותיהם ותרמיליהם למרחב הפתוח, ללא מורא ממוזג האוויר הקר, ולפעמים אפילו מהגשם השוטף. הם בילו שעות ארוכות תוך קניית חלקים לרכבי האספנות, ותוך התפעמות ממושכת מההתרחשויות בתערוכה. הם היו שם כשתים-עשרה שעות רצופות על הרגליים, עם ציוד על הגב, כמו במסע להכרת החגור...

ומהו הדבר שגורם לכזה אושר? איך זה שההתרגשות היא כזו גדולה? לא ממש ברור. הם חוזרים עם אור בעיניים, מתלהבים כמו ילדים, מספרים זה לזה שוב ושוב איך מצאו מה שחיפשו, איזה מציאות ראו שם, ובכלל...

אנו התקבצנו לנו ביחד בקבוצה קטנה של נשים, ומצאנו לנו גם כן היכן לטייל ומה לעשות. בחלק קטן מהזמן, עשינו קניות באוטלטים הרבים שבסביבה, אבל זה לא היה העיקר.

הלכנו בעקבות כמה מהמומלצים של מדריך הנסיעות "טרפאל A" והשיטה הוכיחה את עצמה. ביקרנו באתרים כמו בית המחוקקים של הריסבורג, שכולל גם את מקום משכנן של הרשות השופטת והמבצעת ונמצא במבנה יפה, עם ויטראז'ים וציורי קיר מרשימים, ריהוט עץ מפואר וריצפת אבן מיוחדת.



השיירה מהרשי

