



האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 69 • ספטמבר 2008



"ראלי קפריסין" (עמ' 11-15)



100 שנה

קובי מילוא כותב על 100 שנים לכורד, סקירה נרחבת על מודל D. (עמ' 4-6)

מה בגליון:
 דורד וסרשטיין ממשיך בעידכון שיפוץ המוריס (עמ' 9-10),
 השקות וקבלות פנים (עמ' 16-17),
 דן כהנא לוקח אותנו לחופע אוירי מוטורי (עמ' 22)
 ויוסי נדיבי מטיס אותנו להולנד לתערוכת סיסרוואן (עמ' 21)

"רובר באחריקה" (עמ' 18-20)



זרכת שנה טובה ומתוקה לכל אברי "מועדון החמש"



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 לוי ז"ל
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתיאל, זמי לוי, נחום קדמיאל

פעילי המועדון והעמותה

ועד המועדון:

יו"ר: אבי נוף

מ"מ יו"ר: דרור בריל

אחראי ארועים: משה מצא

אחראי השקות: מתניה הלוי

גזבר: משה גיא

דובר: בני הספל

קשרי חוץ (פיב"א): יוסי צור

עורך "האבטומביל": בני הספל

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

בית דין חברים: עו"ד גיל דבורה, עו"ד אלדד נבו,

יורם סילבר וגדי אשכנזי

מבקר העמותה: עו"ד אסף בקר

ועדת ביקורת: זמי לוי ורוני רוזנברג

ועדת כספים: משה גיא, סמדר רחמים, זמי לוי,

מנחם ניר, איתמר שורקי

אחראי מפגש הארצי - ת"א: נחום קדמיאל

אחראי סניף הצפון: רמי דוידר

אחראי סניף השרון: אבי נוף

אחראי סניף השפלה: אסף כהן

אחראי אופנועים: צביקה מרגלית

מנהלת משרד המועדון: סמדר רחמים

משרדי המועדון

רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת.ד. 1193 גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

כתובת דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

בימי ראשון, שלישי, רביעי וחמישי בין השעות 8:30-14:30

(מענה טלפוני בין השעות 10:00-13:00)

בימי שני בין השעות 14:00-20:00

(מענה טלפוני בין השעות 16:00-19:00)

בערבי חג בין השעות 8:00-12:00

(מענה טלפוני בין השעות 9:00-11:00)

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

מנהל האתר: צביקה תמרי

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: בני הספל ורז מלמד

האבטומביל - בטאון מועדון ה-5

עורך: בני הספל

כתובת המערכת: editor.automobile@gmail.com

כל הזכויות שמורות 0793-7679 **Issn**

צילומים: איתמר רותם, אדיר טובי - מגזין "הגה",

בני הספל, אבי נוף, ליטל גבאי, דרור וסרשטיין,

ישראל סמילנסקי, דורון סגל, שלי קליין, יוסי נדיבי,

טל גלאפ, גינאדי דבורין ועדי גולדמן

עיצוב, הכנה והדפסה: "סטודיו אשכנזי", נתניה



שלום חברים,

החוברת הזאת עומדת בסימן פרוייקטים ואירועים משמעותיים שמוסיפים לתחביב שלנו של עומק ואיכות. אנו ממשיכים לעקוב אחרי שתי המכוניות, המוריס של דרור וסרשטיין והרובר של ישראל סמילנסקי, הראשונה משתפצת לה במכרץ חיפה והשניה עשתה את המסע הגדול ל"ארה"ב וכעת היא שוב בארץ, גם כן משופצת.

עוד אירוע חשוב שמקורו בארה"ב הוא לידתה של ה"פורד מודל T", בדיוק לפני 100 שנה. קובי מילוא סוקר את תולדות המכונית שהעלתה את העולם על הגלגלים.

אירוע חשוב שבהחלט מקדם את נושא האספנות הינו השתתפותם של דורון סגל וחנן קובל בראלי קפריסין וזכייתם במקום הראשון בקטגוריה שלהם.

אכן הם הציבו רף גבוה ונראה אם חברים נוספים ייענו לאתגרים דומים.

סיטרואן היא מכונית שחביבה על כולנו וביקור במפגש של הצרפתיות האלה תמיד מלבב.

על כל אלה נקרא בחוברת הזאת, ובנוסף על ההשקות הרבות שהיו השנה, אירועים נוספים וכו'.

אני מקווה ש"האבטומביל" משקף את מועדוננו שנשאר תוסס כתמיד...

קריאה אהנה

בני הספל

עורך

בשער: פורד מודל T בכפר גרינפילד, מתחם המורשת של חברת "פורד". צולם בשנת 2007 ע"י בני הספל.

חברות וחברים יקרים,

אנו נמצאים בפתחה של שנה עברית חדשה.

חלפה מחצית השנה מאז החל ועד המועדון לפעול בהרכבו הנוכחי, ותקופת הימים הנוראים היא גם זמן של חשבון נפש, של דווח, בדיקה מה עשינו ומה עלינו להוסיף ולעשות.

ועד המועדון קיים בתקופה זו 6 ישיבות, אשר פתוחות לחברים, ועיקרי ההחלטות פורסמו גם באתר המועדון. הישיבות עסקו מחד בתכנון וביצוע אירועים שונים, מוצלחים ורבי משתתפים, ומאידך בהגדרות ויצירת נהלים שיעזרו לנו לקיים פעילות מסודרת להנאת כולנו.

ועדת "אד הוק" שהוקמה הגדירה מהו "רכב קלאסי" לצורך השתתפות באירועי המועדון. ועדת ההיגוי סיימה זה עתה את ישיבותיה, ובימים אלו הוגש לחברי ועד המועדון הדו"ח המפורט שהכינה. ייערך דיון מעמיק בתוכנו, ויושמו ההמלצות ככל שניתן. עיקרי דו"ח ועדת ההיגוי יופצו לחברי המועדון. בהזדמנות זו אבקש להודות לכל חברי הועדה שקיימו ישיבות לא מעטות, וליו"ר הועדה **נמרוד רחמימוב**.

הוחלט על קריטריונים לקיום מפגשים אזוריים של מועדון החמש, ולא מכבר החל פועל בהצלחה מפגש שישי נוסף של מועדון החמש, בקריה למדע בנס ציונה/רחובות.

לאחרונה נוצר שיתוף פעולה עם **"עיתון הגה"**, אשר מקדיש באופן קבוע מדור למועדון החמש ופעילויותיו בכל גיליון. בנוסף, חברי המועדון זכאים להנחה ממחיר המנוי הרגיל לעיתון.

למעוניינים בחניה מאובטחת וברמה גבוהה לאחסנת רכביהם, נערך הסכם עם חניון התאומים ברמת גן, וחברי המועדון הזקוקים לחניה מקבלים הנחה של 50%, מהמחיר שמשלם שוכר אחר. **(המחיר לחבר מועדון לחודש הינו 150 ש"ח)**. ראו פרטים בעמוד האחורי של אבטומוביל זה.

בפן הקהילתי, נמשך הקשר עם ביה"ס **אורט ידן** ונוצר קשר עם מדריכי חברות רחוב וכבר התקיים מפגש ראשון עם נוער המופעל על ידם.

בימים אלו נבדקת אפשרות לשיתוף פעולה שנתי של המועדון בנושא המלחמה בתאונות הדרכים.

מפגשי קפה ומצב רוח שבת בבוקר תופסים תאוצה, ובמפגש שנערך לפני כחודש ברמת ישי השתתפו 55 רכבים!

גם ביתר האירועים והטיולים שמקיים המועדון ניכרת היענות יפה של החברים.

לקראת הסתיו, אנו נערכים ל **"אירוע השנתי הגדול של סוף הקיץ"**. אנא עקבו אחר הפרסומים בנושא, ובואו לראות ולהראות את הרכבים היפים שברשותכם, ולהנות מתכנית אומנותית יפה ומאירוע משפחתי יחיד במינו.

אבקש להודות לשותפי בוועד: **דרור בריל, בני הספל, משה מצא, מתניה הלוי, משה גיא, ורמי דוידר** על פעילותם ועזרתם בהובלת הנושאים הללו.

ברצוני לאחל לחברי המועדון שנה טובה, כתיבה וחתימה טובה,
שנת אספנות מוצלחת ונסיעה להורה.

שלכם

אבי נוף,
יו"ר "מועדון החמש"



100 שנה ל"עליזה מפח", קובי מילוא

פורד מודל T

"יש מכוניות שהפכו לחלק מהמיתולוגיה המוטורית של עולמנו הקטן וממש שינו את התרבות העולמית, לא פחות. על אחת כזו נרצה לספר"

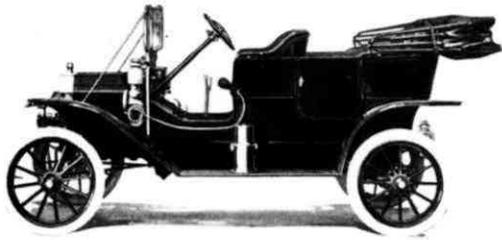


חופש, אבל גם זיהום ותאונות. המכונית המיוחדת הזו היא כמובן מודל T של פורד, ועליה ננסה לספר. על הנרי פורד אין הרבה מה לחדש - תעשיין ויזם אמריקאי, שבגיל מאוחר יחסית הקים ב-1903 את חברת הרכב הקרויה על שמו. כבר היו יצרני רכב אחרים בעולם, אבל רובם ייצרו מכוניות יקרות,

צת קשה לכתוב מאמרים מלומדים על אגדות - אלו שייכות לספרי ההיסטוריה ולספרי הילדים, ולא למגזינים מכובדים של מועדוני רכב. אלא, שיש מכוניות שהפכו לחלק מהמיתולוגיה המוטורית של עולמנו הקטן, וממש שינו את התרבות העולמית, לא פחות. על אחת כזו נרצה לספר, וכרגיל תהיה כאן גם מהתלה צינית של ההיסטוריה - המכונית שהשפיעה יותר מכל אחת אחרת על חיינו היא דווקא כזו שהיתה שונה, מוזרה, ולא הורשה לנכדותיה שום "גנים" טכניים - אבל היא לימדה את העולם שרכב הוא לא צעצוע של עשירים, שמכונית היא



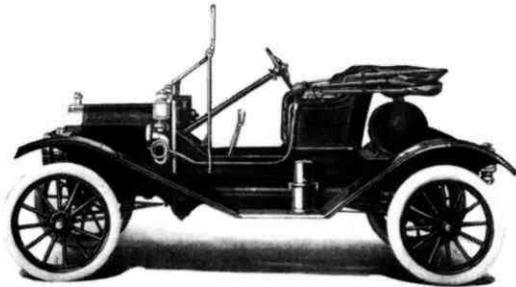
A Complete Line of Model T's to Choose From



5-Passenger Touring Car, Fully Equipped



3-Passenger Roadster, Fully Equipped

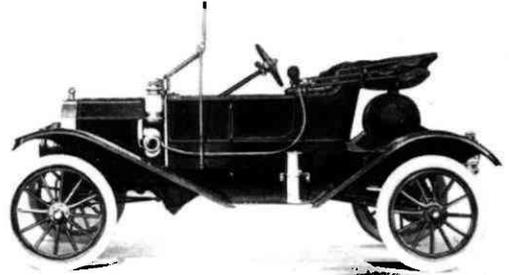


2-Passenger Open Runabout, Fully Equipped

Ford Car Models Supply Every Demand



2-Passenger Coupe, Equipped with 3 Oil Lamps, Tubular Horn and Kit of Tools



2-Passenger Torpedo Runabout, Fully Equipped



6-Passenger Town Car, Equipped with 3 Oil Lamps, Tubular Horn and Kit of Tools

שבו כל עובד יבצע רק פעולה אחת בה הוא יתמחה ויגיע ליעילות מרבית. הנרי פורד ידע לזהות רעיונות טובים, ובשנת 1910 העביר את ייצור ה-T למפעל חדש לגמרי בהילנד-פארק שליד דטרויט - מפעל שבונה ליישום שיטת ההרכבה על סרט נע. התוצאה היתה לא פחות ממהפכנית - זמן הייצור של ה-T ירד מ-12.5 שעות למכונית לשעה וחצי, ועם הרבה פחות עובדים. פס הייצור פלט מכונית חדשה כל 3 דקות, וקיבולת הייצור עלתה בצורה דרמטית. אפילו צבע המכונית הותאם לעיקרון הייצור המהיר והיעיל. הנרי פורד צוטט כמי שאמר ש"הלקוח יכול לבחור כל צבע - בתנאי שיהיה שחור" - לא ברור אם הוא אכן אמר זאת, אבל ברור שהצבע השחור של אז התייבש מהר יותר מכל צבע אחר, ואיפשר גימור מהיר יותר של המכונית על פס הייצור. כעת היו להנרי פורד כל הכלים לכבוש את השוק עם מכונית להמונים, ושיטת הייצור היעילה

קשה להמעיט בחשיבותה של ה-T זו המכונית שניידה את המעמד הבינוני בארה"ב, אפשרה להמונים לצאת לפרברים ולשדרג את רמת החיים ונתנה חופש תנועה ובחירה - כל זאת במחיר שווה לכל נפש.

אפשרה לו גם להוריד את המחיר מ-\$850 בתחילת הייצור לפחות מ-\$300 בשנת 1920. כבר בשנת 1914 יכול היה פועל במפעל פורד לרכוש לו מודל T חדשה בסכום השווה לשכר של ארבעה חודשי עבודה. לזכותו של הנרי פורד יאמר שלמרות היותו "איש לא נחמד", הוא דאג לשלם לעובדיו שכר הוגן מאד, גבוה בהרבה מהמקובל בתעשייה באותו זמן. בתמורה הוא דרש ציות עיוור, וגם לא היסס לשסות אנשי ביטחון חמושים בנשק חם בעובדים שניסו להתאגד או לשבות. מודל T כבשה את אמריקה - בשנות העשרה של המאה הקודמת 9 מכל 10 מכוניות **בעולם** היו פורד. עד 1927 ייצרה החברה לא

מסובכות, בעבודת יד ובסדרות קטנות. המכונית היתה "לוקוסט של עשירים", ועדיין רוב העולם התנייד בסוסים ועגלות ורכבות קיטור. פורד לא רצה לייצר מוצר אקסקלוסיבי לעשירים - הוא רצה לייצר מכונית פשוטה, אמينة, שכל פועל בעל משכורת סבירה יוכל לקנות. פורד לא היה אדם קל או נחמד (וגם לא כל-כך אהב יהודים...), אבל חזון לא היה חסר לו. בין השנים 1903 ל-1908 הוא ייצר מספר דגמים שהיו זולים יחסית, אבל בכמויות קטנות מידי מכדי להגשים את החלום. אגב - לדגמים שייצר ומכר, וגם

לאבות הטיפוס שלא מכר, נתן פורד שמות של אותיות. לכן, אחרי מודל S הגיע באופן טבעי התור של T וזה היה הדגם שאגר בתוכו את כל הרעיונות של פורד - רכב חזק, פשוט, אמין, שיכול לשנע את אמריקה המתפתחת בכבישים הרעועים של תחילת המאה העשרים והעיקר - זול. ב-1908 התחילו לייצר את

האגדה, אבל מעט יודעים שבשנים הראשונות הכמויות שיוצרו היו קטנות יחסית. המחיר היה כ-\$800 של אז, כשליש ממחירן של מכוניות דומות, אבל עדיין לא הגיעה המהפכה האמיתית. זו הגיעה רק לאחר שלמכונית שודכה גם שיטת ייצור שתאפשר כמויות גדולות ובזול. הרעיון לאותה שיטת ייצור מופלאה הגיע מאחד ממנהלי המפעל של פורד, ברנש בשם וויליאם קלאן, שביקר דווקא בבית מטבחים כדי לקבל רעיונות. הוא ראה שם מין "קו ייצור" שבו פורקו חלקי הבהמות על סרט נע, כאשר כל עובד מתמחה בביצוע פעולת חיתוך אחת בלבד. קלאן הבין שאת העיקרון הזה אפשר להפעיל הפוך - לא קו פירוק אלא קו הרכבה,

פחות מ-15 מליון מכוניות מודל-T, שיא שנשבר רק עשרות שנים אחר-כך ע"י החיפושית של פולקסוואגן. ההצלחה גרמה לפורד להאמין שהעולם לא צריך יותר ולכן אין צורך להשקיע בפיתוח דגמים חדשים. הטעות הזו גרמה לכך שבשנות העשרים הציגו מתחרים נמרצים (כמו דודג', אולדסמוביל ושבולט) מכוניות מודרניות ונוחות יותר ומכירות ה-T החלו לרדת. בשנת 1927 נסגר מפעל פורד לגמרי לשנתיים עד שתסתיים ההערכות לייצור של הדגם הבא - פורד A.

קשה להמעיט בחשיבותה של ה-T זו המכונית שניידה את המעמד הבינוני בארה"ב, אפשרה להמונים לצאת לפרברים ולשדרג את רמת החיים ונתנה חופש תנועה ובחירה, כל זאת במחיר שווה לכל נפש. לכן היא גם זכתה בתואר "מכונית המאה", למרות שמבחינה טכנית היא היתה מכונית "מוזרה" בלשון המעטה שרוב החידושים הטכנולוגיים שבה לא שרדו בעולם הרכב. האמריקאים התאהבו בה, וקראו לה בחיבה **Tin Lizzy** - "עליזה מפח" בתרגום חופשי. "ליזי" היה כינוי ל"נערת רחוב פשוטה" התרסה למעמד הגבוה שנהג במכוניות יקרות.

ולאחר פרק ההיסטוריה, זהו גם הזמן לנסות לתאר קצת את המכונית עצמה, עבור כל חובבי הברגים והשטאנוגות שבינינו:

כמו רוב המכוניות בתחילת המאה העשרים, ה-T נבנתה על שילדת מתכת, שמעליה גוף פח המתוח על מסגרת עץ. הדגם הפופולארי ביותר היה 4 דלתות פתוח (**Tourer**), אבל היו גם דגמים

סגורים, דו-מושביים, טנדרים, ואפילו דגמי ספורט. לב המכונית היה המנוע - 4 בוכנות בנפח של 2.9 ליטר והספק צנוע של 20 כ"ס, אבל מומנט אימתני שהושג כבר ב-900 סל"ד, אפשר תנועה סבירה, גרירת עגלות, ואפילו חרישת שדות - במחיר של מהירות סופית של 65 קמ"ש. למעשה, בהתחשב ברמת הכבישים העלובה של תחילת המאה העשרים זו היתה מהירות סבירה לחלוטין. למנוע היו שסתומים צידיים, ראש שטוח, ומגנטו להצתה. למכוניות הראשונות לא היה אפילו מצבר, האורות הופעלו ע"י מבערי אצטילן והתנעה היתה כמובן עם מנואלה. כדי לשמור על עלויות נמוכות, לא הותקנה משאבת מים לקירור, אלא מערכת תרמו-סיפון, וגם משאבת דלק לא היתה - הדלק פשוט "ירד" מהמיכל לקרבורטור, ובשיפועים חזקים עם מיכל חצי - ריק הדלק פשוט לא הגיע... השיטה המקובלת לעלות גבעה תלולה עם מודל T היתה בהילוך אחורי משום שאז זווית המיכל אפשרה זרימת דלק למנוע.

כל הסיפור הזה הוא רק הקדמה למנה העיקרית בתפריט הטכני של המודל T, תיבת ההילוכים שלה. נהג מודרני הרגיל לשלוש הדוושות - גאז, ברקס, קלאץ', פשוט לא יידע איך להיזיז T ממקומה - תיבת ההילוכים שלה היתה פלאנטרית עם קלאץ' מובנה והופעלה ע"י דוושות. הדוושה השמאלית בוררת בין שני ההילוכים הקדמיים, האמצעית מפעילה את ההילוך האחורי, והימנית מפעילה מעצור סימלי למדי על ציר היציאה מתיבת ההילוכים. הגאז הופעל ע"י היד ממנוף ליד ההגה, ודוושות גאז וקלאץ' פשוט אין. למעשה, העצה הראשונה שמקבל כל נהג T טירון היא לשכוח כל מה שהוא יודע על נהיגה.

בואו ננסה לתאר את התהליך של התנעה ותחילת נסיעה ב-T: ידית הגאז בסרק, ידית קידום ההצתה ב"איחור", הרמת מתג ההצתה למגנטו, והכי חשוב - לוודא שהידית שמתפקדת כמעצור-יד וקלאץ' תהיה משוכה היטב לאחור - הרי לא נרצה שה-T תדרוס אותנו לאחר שנניע אותה עם המנואלה... ועכשיו, ריצה קלה לקידמת הרכב, בדרך פימפום קצר של הקרבורטור, וסיבוב בריא של המנואלה. למודי הניסיון יחזיקו את הידית רק עם כף היד ולא עם האגודל - backfire בריא יכול לשבור אותנו... אם Lizzy נדלקה, זה הזמן לרוץ מהר ולהתיישב ליד ההגה - שכן אם רצועות הקלאץ' לא מכוונות, ליזי תתחיל לטייל לבדה ברחוב.

ועכשיו - ידית מעצור - יד קדימה, דוושה שמאלית עד הסוף פנימה, ועם יד ימין נותנים קצת גאז בידיה שעל ההגה. כשליזי מתחילה לנוע מקדמים קצת את ההצתה בידיה הנוספת שעל ההגה, מורידים קצת גאז לרגע, ומשחררים את דוושת שמאל כדי לשלב לניוטרל ואח"כ להילוך שני. מעלים גאז בחזרה, והנה אנחנו בשיוט. מבולבלים? חכו שנגיע לנסיעה אחורנית... טוב - נעצור כאן, משום שהבנו את הפרינציפ - נהיגה במודל T לא דומה לשום דבר שאנחנו מכירים, וטוב שכך. עובדה היא שחברת פורד עצמה עברה למנגנון נהיגה קונבנציונאלי במודל A שהחליף את ה-T.

למרות שיטת הנהיגה המוזרה, מודל T מילאה את תפקידה בכבוד בהיסטוריה המוטורית - היא הוכיחה שאפשר לייצר רכב סביר בייצור המוני, ברמת אמינות גבוהה והעיקר - במחיר השווה לכל נפש. מודל T שמה את אמריקה על הכביש - פשוט כך. ומה בישראל? הסתובבו קצת מכוניות מודל T בארץ ישראל של תחילת המאה העשרים. אחת מהן שרדה עד היום - זוהי מודל

מודל S הגיע באופן טבעי התור של - T וזה היה הדגם שאגר בתוכו את כל הרעיונות של פורד - רכב חזק, פשוט, אמין, שיכול לשנוע את אמריקה המתפתחת בכבישים הרעועים של תחילת המאה העשרים.



הנרי פורד

TT, או T-Truck, דגם מעט יותר גדול וחזק של ה-T שניבנה כאוטובוס על בסיס שילדה מעודפי הצבא הבריטי. האוטובוס שימש את קואופרטיב "המעביר", שמאוחר יותר התאחד עם הקואופרטיבים "גלי אביב" ו"איחוד רגב" והפך לקואופרטיב "דן" המוכר לכולנו. הרכב שרד, ומוחזק עד היום ע"י החברה. מעניין לציין שבשנות השלושים נשרף כליל מוסך "המעביר", והמודל TT הזה היה האוטובוס היחיד ששרד את השריפה. למחרת, נתרמו ל"מעביר" אוטובוסים ע"י כל אחד משאר הקואופרטיבים בארץ, וכך הצליחה החברה לשחזר חלק מהצי ולהתאושש מהשריפה. קיימת גם מודל T אחת אצל אספן פרטי, אבל היא לא במצב נסיעה, ואולי מוטב כך - עם הבלמים הסימליים, הגיר האיטי והמנוע העצל, קצת קשה לראות את Tin Lizzy משתלבת בתנועה המודרנית של ישראל 2008. כנראה יש אגדות שראוי להשאיר בתצוגה ולא על הכביש.

תודה ל: "מוזיאון הנרי פורד" על העזרה בהכנת הכתבה.

חסר לנו

אביגיל גדרון

בורג?!!



ואפילו ביום שבת אין לך זמן להתפנות אל כולנו. "מה קרה פתאום?" - שואל יוסי בעדינות. "הילדים רבים על המחשב כבר שעתים מאז שקמו מהשינה, הם צועקים, מכים ומקללים. הגיע הזמן שגם אתה תעשה משהו בדרך במקום לשחק משחקים עם איזו גרוטאה!"

העניין ההיסטרי נפסק במהירות, כשיוסי נכנס נרגן אל חדר המחשב. הוא ניתק במהירות את המחשב ופיזר את ילדיו לחדריהם כמעט ללא מילים. באנחות רווחה חזר יוסי לגר' בתקווה להמשיך את פעולת ההברגה שנפסקה. הוא נזכר בברגים המיוחדים של האוטו המיוחד, שאותם חיפש במשך חודשים בכל מיני מקומות, עד שהצליח לאתר אותם באיזה בזאר לחלקי מכוניות באנגליה.

יוסי נשכב שוב מתחת לאוטו, אך הבורג שהיה בידו ברגע שבו זעקה אשתו נעלם כאילו בלעה אותו הזעקה. יוסי ניסה לחשוב ולשחזר היכן הבורג יכול להיות. הוא קם ממשכבו, שוטט אנה ואנה בגר'. עלה שוב לביתו, שיחזר את המסלול הקצר שעשה בבית, אך הבורג הנעלם, שבלעדיו אי אפשר להמשיך לחלום, לא נמצא בשום מקום.

יוסי נטש את הגר' בעצב, כשהחלקים הנכספים מן העבר מפוזרים ומצפים לגאולה.

יוסי חש מחנק תקוע בגרונו: "אני תקוע, חסר לי בורג, אני לא יכול להמשיך בלעדיו, יקח לי זמן רב עד שאוכל להמשיך בשיפוץ. הענתיקה שלי תישאר גרוטאה וכאבן שאין לה תקומה" - חשב, כשהניע בבעיטה את אופנועו הישן והאהוב ודהר אל הרוח כדי להירגע.

שבת בבוקר. יוסי שוכב מתחת לאוטו, שעדיין נראה למתבונן כחלק תחתון של גרוטאה מחוברת לגלגלים. אין כנפיים, אין חלונות, אין דלתות ואין כלל מכונית. זוהי רק התחלה של אוטו שהיה פעם יצירת מופת. האוטו לא-אוטו מצפה בסבלנות ליד אוהבת, שתשקם לו את ההריסות, ושתחזיר לו את תפארת העבר.

חדוות יצירה נסוכה על פניו של יוסי המרוחים בגריז שחור. מוסיקה משנות הששים מתנגנת ברקע וכל ישותו ומוחו מרוכזים בהברגת ברגים. חלקיו של האוטו חסר הזהות מפוזרים בתפזורת במשטח קרוב ומפויח של הגר', שהפך לבית-התענוגות הנכסף של יוסי. יוסי מתכוון להפוך תוך זמן קצר את האוצר שנפל בחלקו מסתם חלקי גרוטאה עתיקה לענתיקה אמיתית. הרגעים המהנים שחלפו על יוסי, כשהוא שוכב בנחת מתחת לפחים נפסקים פתאום, כשהוא שומע את קול צריחותיה של אשתו. תחילה הוא רצה להתעלם כאילו לא שמע דבר, אך הצריחות נעשו יותר ויותר ברורות לאוזניו: "יוסי! עלה מיד הביתה!", "יוסי! עזוב הכל ובוא!"

יוסי שידו היתה באמצע ההברגה, נאלץ להפסיק את עיסוקו ורץ בפנים חמוצים אל ביתו. "תמיד זה קורה לי" - חשב - "מה כל כך דחוף שאשתי מפסיקה אותי ברגעים קריטיים של הברגה עדינה? אפילו בשבת אני לא יכול בשקט להתפנות לעיסוקי המענג?"

אשתו אתי ישובה על הספה מתייפחת: "יוסי אני לא יכולה יותר. אני מתמודדת לבדי עם הילדים

הזווית הנשית של נורית

של נורית



נא סכרים, נשים ורכבי אספנות



ליטל גבאי. 1500 תמונות בכורום.



האישה שמאחורי המצלמה

כמו גולשים אחרים בקארספורום גם אני נתקלתי בל' - נהגת שוידים.

מידי שבוע ראיתי תמונות מעניינות שהעלתה לפורום המועדון באינטרנט, ראיתי הקשרים לעולם הדו גלגלי, ראיתי כיתוב מפרגן, הסתקרנתי... ויצאתי לבדוק מי האישה שמאחורי המצלמה.

דמיינתי שאפגוש אישה גדולה וגברית משהו, לבושה במעיל עור וקסדה על הראש.

דמיינתי שאפגוש אישה שתענה על הסטריאוטיפ של חובבת אופנועים ורכבי אספנות (כזו אחת עם שפם ושרירים...) למרות שנתקלתי בה באופן אקראי במפגשים, לא קשרתי בין המודל שראיתי בעיני רוחי לבין המציאות. לרגע לא חשבתי כי זו אשר אני מחפשת.

ליטל - צעירה ישראלית טיפוסית, דקיקה, לא גבוהה במיוחד, שיער שחור וארוך, חיוך קבוע על שפתיה ומצלמה בידה.

ילידת ישראל, בת בכורה בין 3 בנות, למשפחה ציונית ואוהבת ישראל.

גדלה והתחנכה באור יהודה.

התגייסה למשמר הגבול למחזור השלישי בצה"ל שהכשיר בנות למשימות לוחמה, משום שהדבר קרץ לה. סיימה את הקורס בהצטיינות, יצאה לקורס מכים ועסקה הן בהדרכה והן במשימות בשטח.

חשה שעשתה משהו שתרם לה ולמדינה.

ליטל מוסיפה: "בתחילת השרות המחזור כלל 40 בנות וסיימנו רק קומץ. זה היה שרות משותף עם הבנים, הרגשתי שווה בין שווים, לא התפנקתי בצעתי את כל המשימות והתנהגתי כמוהם, ועל כך זכיתי לכבוד"

בתום השרות למדה הוראה לחטיבות הביניים בסמינר ליוניסקי, אך לא עסקה בכך מעולם.

בחיפושיה אחר עבודה זמנית, שהפכה בינתיים לקבועה, החלה ליטל לעבוד בתחנת דלק. לא רק עבודה מצאה שם אלא גם מלוכה...שם החל הרומן שלה עם רכבי האספנות והאופנועים.

"לבעל התחנה ג'ורג' גבאי, יש אופנוע משנות 85. בתחילה ללגתי עליו: "ישן ולא נוסע" - אך לאט לאט הבנתי שהגיל אינו קובע, ואינו משחק תפקיד."

"באמצעות ג'ורג' התודעתי לעולם שלא ידעתי כלל על קיומו. הכרתי חברים חדשים, והצטרפתי לטיולים של החברים (אני עולה על אופנוע רק עם מי שנהיגתו רגועה, רק עם מי שיש לי תקשורת טובה ואני מרגישה בטוח)".

בחבורת האופנועים יש עוד 3 בנות שרוכבות על אופנועים כבדים, הן לא נחשבות כיצאיות דופן בחבורה. לפני כשה גם אני הוצאתי רשיון על אופנוע קל, ההורים מעדיפים שאסע עם רכב אספנות ולא ארכב על אופנוע, אך לאט לאט הם הבינו, שאפשר לסמוך עלי ואני משבחת אותם על כך.

אל מועדון ה-5 הגעתי דרך אלעד, שהיה עובד שלי. באחד הימים הוא בקש ממני להצטרף אליו לנסיעה למוסכו של בני, על מנת ששאסף את רכב האספנות שלו. למרבה השמחה התוכנית השתבשה, אלעד לא הצליח לקרב את מושב הטויטה לדושות וכך "נאלצתי" אני לנהוג על האופל.

הזדחלתי עם האוטו, פחדתי, ... ופתאם אלעד צועק: "תני

גז"..."
הצטרפתי אל אלעד למפגשי המועדון בתל אביב, בתחילה בלווי צמוד ואח"כ עזרתי אומץ והתחלתי להגיע לבד.

מכוניות עבורי מייצגות את בעליהן לשפץ רכב זה כמו לידה, המון זמן מוקדש לכך, המון אהבה ותשומת לב וזה יפה בעיני, זה כמו יצירת אומנות והיופי הזה מושך אותי לצלם. לא למדתי צילום מעולם, אבל אולי עוד אפתח את התחביב למשהו יותר מקצועי. עד היום העליתי כ- 1500 תמונות לפורום."

למה נהגת שוידים שאלתי?

והיא מסבירה בחצי צחוק חצי רצינות, כי את הכינוי הזה היא קבלה מהמורה לנהיגה שלה רוני, כבר בשיעור הראשון. "כשהוא ראה איך שאני נוהגת שאל: גובת לאבא את האוטו? את נוהגת כמו נהגת שוידים... ומאז הכינוי הזה דבק בי". אם אני בוחנת את ההיסטוריה של חיי לא הייתי ילדה שובבה במיוחד, אולי להפך - ילדה משעממת אפילו "חננה", היצר והאהבה לאופנועים החל עוד בגיל ההתבגרות, אך זה צץ ופרץ רק עכשיו. אין לי הסבר לכך, אך אני לא מרגישה יותר גברית או שונה מנשים אחרות."

אז מה היה לנו פה?

בחורה אחת, מצלמה אחת, מכוניות אספנות ואופנוע גם... אני כבר מזמן הבנתי שתחביב רכבי האספנות, מכוניות ואופנועים, אינו רק נחלת המין הגברי. אחרי שפוגשים בליטל קל להאמין בכך.

שלכם
נורית נוף

עוצמתה של

האהבה

דרור וסרשטיין

חלק
ב'



מוריס 10 סידרה M שנת 1939 Morris Ten series M

כשחזרנו מאנגליה התקדם השיפוץ.

גוף הרכב ממתין כל הזמן בכפר ביאליק כשהוא "עירום" בלי אף מכלול אבל אחרי עבודת פחחות. לאחר שיפוץ וצביעת הצירים, קדמי ואחורי, הם מורכבים לשילדה. עכשיו הזמן לשדך את הכל וסוף סוף רואים את הרכב על הגלגלים. השלב הבא הוא שליחת המוריס למוסך להמשך עבודות הפחחות. מרכיבים את תיבת ההגה כדי שנוכל לטובב את "העגלה" וקדימה למובילית ולמוסך.

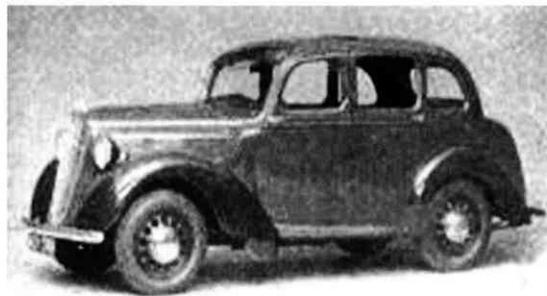
במוסך שהה הרכב בערך שלושה חודשים שבהם הרכיבו וכוונו אף הדלתות, עשו כמה תיקונים בתא המנוע, וההכנה לצבע בעיצומה. בינתיים יש לדאוג למקום לאכסן את האוטו להמשך עבודה, המקום בכפר ביאליק לא מתאים לעבודה זו, הוא לא סגור ורחוק ממני. או אז הכנתי את חלקת הגינה הקטנה בביתי לחנייה לרכב. עשיתי משטח מרצפת אבנים משתלבות - כמובן שהעבודה והובלת החומרים הדרושים בוצעו לבד. עבורי זה נחשב חלק השיפוץ. אין נוח מזה שהרכב קרוב ממש בבית בגינה להמשך העבודה.

כשסיום עבודת הפחחות מתקרב צריך לבחור צבע. הרכב הוא בעל שני צבעים. את הצבע האדום בורדו לא היתה בעיה לבחור, היה ברור לי שזה יהיה הצבע השולט. אולם המשימה הקשה היתה בחירת הצבע הנוסף. ידעתי פחות או יותר את הגוון שאני רוצה אולם כשמביטים בחוברת הצבעים קשה מאוד להגיע לגוון הסופי (ותשכחו ממספר צבע שהיה בשנות השלושים...).

היו מחשבות וניסיונות עם כמה גוונים עד שהגעתי לצבע המתאים. מיותר לציין כי בלילה בו נכנס הרכב לצבע הייתי במתח כיצד יראה הרכב ובקושי ישנתי.

למחרת בבוקר התייצבתי במוסך ופתחתי את דלת תנור הצבע והוקסמתי מהתוצאה וכמובן שירדה לי אבן מהלב.

עכשיו הרכב מוכן ואפשר להביאו הביתה. אילו, הגרריסט הקבוע שלנו מוביל את הרכב הביתה.



במסגרת מציאת חלפים למוריס התארגנה בשנת 2003 קבוצת חברי מועדון בעזרת משרד המועדון לנסיעה לביולי שבאנגליה. כולם למטרה אחת חשובה, מציאת חלקים לענתיקות, כל אחד לרכבו הוא.

הנסיעה לאנגליה היתה חוויה בפני עצמה אולם בל נשכח שהמטרה העיקרית היתה חיפוש החלקים החסרים למוריס 10. רחבות דוכני המכירה היו בגודל של 4 מגרשי כדורגל בערך ומשך התערוכה עצמה - יומיים שבהם לא נראה אפשרי ממש לעבור ולראות את כל הדוכנים, אולם ההספק היה די טוב וממצה. העיניים נפתחות מרוב עצמת החוויה וכמות החלפים האדירה. זה המקום בו אני מבין כי המוריס שלי די ייחודי ומאוד לא פופולרי בהשוואה למוריס 8 לדורותיו. לא היו כמעט דוכנים / סוחרים שהחזיקו חלפים למוריס 10 שלי. למרות זאת מצאתי כמה חלקים חשובים כמו קרונה ופיניון חדשים ציר האחורי.

מאחד הדוכנים מרחוק אני מבחין בגריל בוהק עומד וממתין לגואל. זיהיתי בברור את הגריל של המוריס 10 שלי וכה משמח הוא שגם מחירו לא היה יקר מאוד. פה ושם נמצאו עוד כמה חלקים, סמלים, אולם נשאר הרבה חלקים שלא מצאתי ומלאכת החיפוש נותרה כמשימה חשובה.



ללא מנוע וכנפיים.



המנוע צבוע ומצוחצח וממתין להתייחדות עם גוף הרכב...

יחד דוחפים אותו לגינה למשטח שבו ישהה כל תקופת המשך השיפוץ.

התקופה - חורף קר וממש לא נוח לעבוד על הרכב בחוץ. אולם מידי פעם ולאט לאט עוד שלב עובר. כמה חלקים מתקדמים במקביל. גל ההנע נשלח לאיזון. ובמקביל הגיר מקבל קצת יחס. באופן כללי מצבו די טוב מלבד מיסב שמחזיק את הציר הראשי למנוע. מאמצים למצוא מיסב כזה לא צלחו אולם נמצא מיסב דומה שהותאם למקומו. דיסק המצמד נמצא חדש באחד המוסכים השכנים ואחרי שהגיר עבר ניקוי כללי וצביעה הוא היה מוכן להרכבה.

המנוע עבר את הטיפולים הדרושים, אטמים, משאבת שמן, וכל המכלולים הדרושים, אוברול ממש לא היה זקוק. כמובן שגם המנוע צריך להראות כחדש, נקי, יפה, צבוע ומצוחצח. וכך היה. עם הזמן דואגים במקביל לחלפים החסרים כמו שעונים, פנסים קטנים, פנסים אחוריים ועוד ועוד, הרכב היה רחוק מלהיות מושלם ולא את כל החלקים מצאתי באנגליה (להפתעתי).



במאמץ משותף, אני וחיים מרכיבים סוף סוף את המנוע.



באופן כללי מצבו של גל ההינע די טוב מלבד מיסב שמחזיק את הציר הראשי למנוע...

כשהמנוע והגיר מוכנים ניתן להרכיב אותם יחד. כשהכל מוכן, מכניסים את המנוע בעזרתו האדיבה של חיים ובקרוב מתכוונים להתנעה.

אגוזו כמובן שלא היה לרכב וצריך להכין מצינור חדש. דוד גם כן יש, כזה רזרוי של האופל, חדש לגמרי, וכשהצינור מוכן לפי צורתו המתאימה לרכב, אפשר להתניע.

גם היום הזה מגיע, הכל מוכן, מצבר יש, חשמל מינימלי להתנעה יש, דלק ממיל תלוי זמני כמובן, ו..... קדימה, כמה נסיונות סטרטר מופיעים קולות, צלילים של נסיונות התנעה ו..... כמעט, עוד נסיון אחד ו... רעש, יש! המנוע עובד, ואווווו איזו התרגשות.

המנוע הזה לא עבד שנים רבות. כל התקופה שהיה אצלי דאגתי שיהיה שמן בתוכו כולל בתוך הצילינדרים ומידי פעם סובבתי אותו ידנית על מנת שלא יתפס. עכשיו כשמשמיע צליל עבודה ההתרגשות רבה כל כך.

מכאן והלאה יש להתקדם עם חשמל, ברקסים, עבודת פנים הרכב בעיקר ושאר הרכבות לקראת הסוף המיוחל, וזאת, בפרק הבא ...

ארבעים דקות וגביע אחד...

דורון סגל



היי הג'יפ, היי הג'יפ...

חוש טכני מפותח (בכל זאת מדובר ברכב ממלחת העולם השנייה) ויצר הרפתקנות. חנון קובל שהוא חבר טוב ויקר שלי, נענה מיד לאתגר. טלפונים אחדים לסוכנויות נסיעות, הניבו את היבול הבא. תמורת 150 יורו ועוד 100 יורו לפריקה, טעינה ומס נמל בלימסול, יש מעבורת מחיפה ללימסול, כל יום שני וחמישי ומלימסול לחיפה כל רביעי וראשון, מה שלא תאם את תאריכי המרוץ. תמורת 50 יורו ל-3 ימי אחסנה, לכל כוון נוספים ולחץ פיזי מתון של יוסי, ביררנו אפשרות לשלוח את ה"תכשיט" במעבורת כמה ימים לפני התחרות ולהחזירו במעבורת כמה ימים אחריה, כשאנו נגיע בטיסה יום לפני ונטוס בחזרה יום אחרי, עניין של 600 - 700 דולר לשנינו הלך ושוב, תלוי מתי מזמינים.

במקביל, בדקנו בתקנון התחרות והתברר לנו שהרכבים המשתתפים חייבים להיות בעלי תעודת זיהוי "פיב"א", מה שלג'יפ שלי, אין.

שוב לחץ פיזי מתון מיולי ותשלום דמי בדיקה וארבעה בוחנים מהמועדון התייצבו ליד הג'יפ, פשפשו בקרביו ולאחר כמה ימים ודיונים בינם לבין עצמם, פגישות עם יוסי לצורך מילוי השאלון, נולדה התעודה המיוחלת, עם תמונה, כמו של דוגמן....

במקביל למקביל הקודם, נדרשתי לתרגם את רישיון הרכב לאנגלית, למען יוכלו מארחינו ושוטריהם, לקרוא ולהבין על איזה רכב מדובר. שוב יוסי והתרגום יצא לדרך. נוטריון, פרידה מ 300 שקלים נוספים, בית משפט לאישור המסמך יש לנו רישיון מתורגם למופת! כן, גם "ממסי" מתרגמת את הרישיון, אבל יוסי יותר טוב? **ואז הגיע נושא הביטוח.** בארץ, יש לי. על המעבורת, יש ביטוח ימי. נדרשת תעודת ביטוח לנסיעות מהנמל לתחרות ובחזרה, מאחר שישנה "מטריית" ביטוח למהלך המרוץ. נסיעה לתל אביב, 600 שקלים נוספים והעניין

40 דקות, רק 40 דקות, כמו הזמן מראש ל"צ לירושלים, או לנתניה ואנחנו בלרנקה שבקפריסין.
07:05 22/05/08, בקושי נסק המטוס העמוס, עם הלגימות האחרונות של מיץ התפוזים, נקראנו ברמקול לחגור חגורות וליישר את גב הכיסאות....
לקראת הנחיתה.
בזריזות עברנו את ביקורת הגבולות, ופנינו למסוע המזוודות, שהסתובב במרץ, כשאנו מזהים את מזוודותינו ובמשיכה אחת, לעגלה...והחוצה.
הטרמינל קטן, יחסית לנתב"ג,
אבל יעיל להפליא.
ובחוץ.....



שמחת המנצחים



תחנת הטיכה

שלשה שבועות קודם לכן, קיבלתי מייל, כמו כולנו, מסמדר, מזכירת המועדון, המודיע לי שהמועדון הקפריסאי, מזמין שלשה צוותים לראלי ביולאומי, של 500 קילומטר עם רכבים משנת ייצור קודמת ל-1945.

1945??? הג'יפ שלי מבוגר יותר.... "יליד" 1942, שנות מלחמת העולם השנייה ושבע קרבות. המרוץ, אמנם גם למכוניות חדשות יותר, עד שנות השמונים, אבל הקפריסאים לא מבטיחים השתתפות אוטומטית לכל מי שמגיע עם רכב מעל שנת יצור 1945, כך שלא בטוח שכדאי לקחת את הצ'אנס.... ומזמין?? מה פירוש מזמין?? רק שנבוא, הוסבר לי על ידי יוסי צור, אחראי נושא "פיב"א", במועדון ה 5. ללא דמי רישום, עם אירוח ל 4 ימים בבתי מלון, כולל 3 ארוחות ליום...רק שנבוא! "ציפור לחשה לי", שיוסי צור, בחור רציני. אחד שלוקח את ענייניו ברצינות ובעל קשרים מצוינים עם המועדון הקפריסאי, מילה שלו זו מילה ואם הוא אומר שהקפריסאים מזמינים, אז.....

צוות?? חייבים נהג ונווט. אין אפשרות אחרת. כך מצאתי את עצמי מציע לחבריי הטובים לנסוע איתי למסע... כל אחד, מסיבותיו הוא, סרב בנימוס. מעבר ליכולת הפיננסית לממן חצי מעלות העברת הג'יפ, הניירת וכרטיסי הטיסה, נדרשו מהנווט גם אנגלית טובה, כושר נווט מעולה, אוריינטציה,





בלבד, היה לי הכבוד לנסוע עם דימיטרי היווני, בפיאט 500 הקטנה, אחרי הרכב של נקיס. כאן כבר הבנתי עם מי יש לנו עסק. נהג שודים אמיתי..... (-) הבחור "שתל" מנוע של פיאט 850 במקום המנוע המקורי. מחשבה מהירה עברה בראשי. מה, בו אנחנו מתחרים?? עם הג'יפ???

נסיעה קצרה והנה הג'יפ, משתזף לו בחצר סגורה, תקין לחלוטין, עם מיכל דלק מלא והמפתחות בפנים..... טיפה צ'וק, נגיעה במפתח ההצתה והמנוע מתעורר לחיים בגרגור המוכר. שתי המזוודות "נזרקות" אל מאחורי הכיסאות ועל הספסל האחורי, הכובעים האוסטרלים נהדקים אל ראשינו ואנו עוברים דרך שער הנמל, כולם מחייכים לקראתנו ואנו זורחים כשמש, שלא הייתה חסרה כלל וכלל..... כן, מרחנו קרם שיזוף....מצאנו את עצמנו נוסעים אחרי הפיאט הקטנה, עם נהג השודים הגדול, כשמתניה מתגלגל מימין בסרן הקדמי ויצחק בשמאלי. לאחר שהובהרו לו שני דברים, אנחנו לא יכולים לנסוע מהר וגם רעבים....דקותיים ומצאנו את עצמינו חונים ליד מסעדת שווארמה מקומית, טעימה להפליא. דימטרי הורה לנו להיכנס והלך לחנות סמוכה לחמרי בניין. כן, יש לו תקלה בידידת ההילוכים, הרוורס לא נכנס. איזו בוקסה מאוקולון שבורה והוא החליט לאלתר מצינור מים מפלסטיק. בחור עם ידי זהב. לשם כך, אחרי האוכל וההסבר היכן המלון, הפליג דימיטרי לרכו במהירות "אופיינית" ומצאנו את עצמינו לבד, ונהגים בצד שמאל, עם רכב בעל הגה שמאלי, בדרך המהירה לניקוסיה. חנו, הנווט שלי, הוציא את המפות של קפריסין ושל העיר ניקוסיה, כך שהפלגנו בביטחון גמור ליעדינו. מלון "הילטון" בניקוסיה. תוך כשעתיים, מצאנו עצמינו בחזיתו של מלון מפואר. החנינו את הג'יפ ונכנסנו פנימה לקבלה. כמובן שידעו על בואנו והצ'ק אין, עבר במהירות. החדר?? כמו שמצופה ממלון הילטון....מרווח, נקי, עם נוף נהדר. התארגנו במהירות ויצאנו לכוון משרדי המועדון, כשאנו משאירים מאחורינו שלולית שמן גיר. הלא צריך להכיר ולהודות למי שהזמין אותנו. לא? סייבוב קטן בעיר, בהדרכתו של חנו, הנווט הצמוד ואנחנו בחזיתו של הבניין עם אותיות AA בחזיתו. עוד לא הספקנו לעכל שהגענו ומישהו יצא לקראתנו בידיים מנופפות. פטרוס! זהו פטרוס, אשר עשה בשבילינו את כל עבודת ההכנה, שיגר בפקס את שמות האנשים שיפגשו אותנו והיכן, הזמין את החדרים בבתי המלון, ארוחות ומה לא....

מים קרים ואחר כך קפה. שוב מים קרים...."אכלתם?" שאל "שווארמה בלימסול", ענינו. "אז תאכלו עוד אחת כאן" ואץ להזמין שתי מנות שווארמה מעוף, ממסעדה סמוכה....לאט לאט התאספו אנשים נוספים במשרד העמוס, כך הכרנו את ויקטור פדופולוס, נשיא המועדון

נפתר.

והג'יפ, מוכן?? 400 שקלים חדשים הניבו שמנים חדשים, כולל פילטר שמן מקורי ובדיקה כללית. עוד כמה מאות שקלים להחלפה ואיזון, בתוספת עזרה מכמה חברי המועדון, ביניהם יצחק קובל, ש"תרם" צמיג חדש ומתניה הלוי ש"תרם" צמיג נוסף והג'יפ קיבל צמיגים מתאימים.

אנשים טובים יש במועדון שלנו, גם כאלה שמעדיפים להישאר בעילום שם.....

ומה נשאר לנו?? אה, כן, דלק. נסיעה מראשון לחיפה ובחזרה, נסיעה מלימסול לניקוסיה ובחזרה והמרוץ בין 500 הקילומטרים, הניב מרחק משוער של 900 קילומטר, לפי ממוצע של 6 קילומטר לליטר. מה לעשות, הג'יפ צמא ? ולחשבון הכללי נוספו עוד כ 150 ליטר שיבאס....מהסוג שאין בדיוטי פרי.....כ-900 שקלים נוספים.

חשבון מהיר ביחד עם חנו קובל, הניבו את ההחלטה הסופית לנסוע. הכרטיסים הזמנו וכן מקום במעבורת לג'יפ.

כך מצאנו עצמנו נוסעים לחיפה, ביום ראשון בבוקר, מתדלקים "פול טנק" בחיפה, דרך חברת הספנות, למכס ולחניה ליד כבש המעבורת, שעגנה בכלל בנמל הקישון, כשהג'יפ משאיר שלוליות קטנה של שמן גיר בכל מקום חניה. חנו שאל וקיבל תשובה שהנזילה ידועה ולא מפריעה לתפקוד השוטף....

כאן המקום לציין ולהודות לאנשי חברת רזנפולד, הנציגים של "סלמיס" בארץ, שסייעו לנו ואף הסיעו אותנו ברחבי הנמל ובחזרה.

נפרדנו לשלום מהג'יפ, לא לפני שהקצין הראשון של האוניה קיבל את המפתחות והדרכה כיצד להניע ולנהוג....וחרנו לראשון ברכבת.

חמישי בבוקר, עם שחר, הגענו לשדה התעופה והמראנו בטיסה שבשעה 07:05, אשר נחתה בלרנקה לקראת 8 בבוקר.

את יוסי צור, כבר הזכרנו??

לקראת הנסיעה, צייד אותנו הבחור ברשימת טלפונים של "פונקציונרים" למיניהם, אשר נתקבלה בפקס מפטרוס, קצין העיתונות של המועדון הקפריסאי. ביציאה מאולם הטרמינל, הצטיידנו במפות שונות של האי, שהצטרפו למפות שחנו, הנווט שלי, הכין מבעוד מועד בבית.

ובחוץ.....בחוץ חיכה לנו, עם שלט מאיר עיניים ששמותינו כתובים עליו, אוורוס סטוורידיס, חבר המועדון המקומי למכוניות עתיקות בלרנקה, אשר ארגן לנו מונית ללימסול, עם הוראות מדויקות לנהג, להיכן לנסוע.

למונית הצטרף מתחרה נוסף, דימיטרי, בחור יווני גדל גוף, שהגיע בטיסה אף הוא והפיאט 500 שלו ממתניה בנמל לימסול. היעד היה משרדי חברת הספנות "סלמיס", שם המתין לנו מנהל התפעול של החברה, סוטרס קטרניס. כאן התחיל "חשד" מנקר במוחנו.....ככה הכל מתנהל?? בסדר מופתי?? כל מי שכתב לנו פטרוס בפקס, אמנם ממתין?? וכך המשכנו לנמל, עם המונית, ואחרי הסתובבות ברחבי הנמל, הגענו ליעדינו, "בית המכס" המקומי. לאחר שיחת טלפון קצרה מידידינו דימיטרי היווני, הגיע לקראתנו, נקיס, נציגו של עמיל המכס, אשר "טייל" איתנו ברחבי הבניין, בסבלנות, לצורך הטיפול בניירת. כבר היה ברור לנו, שמנהל הנמל, ניקוס פטרס, יודע עלינו ועל הג'יפ החונה בנמל, מה שהגביר את הרגשת הביטחון. נקיס, עמיל המכס, נסע עם דימיטרי היווני להוציא את הפיאט 500 מהנמל ואנו המתנו מעט זמן לשניהם. מאחר והרכב של נקיס בעל שני מושבים



ביאט טופליין, 1953

המקומי ואת אנדריאס איסיס שהיה אחראי על בטיחות כלי הרכב. עלינו למשרדו של ויקטור וקיבלנו את השלטים והמספרים של הרכב שלנו. מספר 4, כאן התגלתה בעיה קלה. השלטים השונים מרובעים וגדולים ואין מקום על דופן הג'יפ בשבילם. אחרי כמה אלטורים, אופייניים לחנן ולי, בהסכמת אנדריאס, נגזרו השלטים למידות של הג'יפ והמספרים הותאמו, מבלי שנותני החסויות השונות קופחו.

ופטרוס שאלתם? כבר מזמן לא טיפל בנו....."היכן דגל ישראל?" "מותר?" שאלנו בחזרה, "מותר???" צריך!" ענה בקול רועם ואץ להביא לנו תורן..... צינור חשמל באורך 2 מטר, שחנן חתך לאורך מתאים לצרכים שלנו, חיבר את דגל ישראל שהבאתי בראשו ואת דגל מועדון החמש מתחתיו.

"נו, אתם מוכנים". פסק פטרוס. "הג'יפ מוכן?" לא הבנו את כוונתו ולאחר הסבר קצר ושוללית שמן גיר ליד משרדי המועדון, הצטרף אלינו לנסיעה לצורך כיול ה"אודומטר", אלו אותם מספרים שרצים בתוך הספידומטר ומספרים לנו כמה קילומטרים נסענו. העיקרון הוא פשוט וחשוב ביותר. נסענו 3 קילומטר, המסומנים על הכביש בדיוק רב, אך הג'יפ כידוע, מדבר במיילים, כשאנו סופרים כמה מאות יארדים עוברים. כך ידענו כמה יארד שווה כל קילומטר. לא, זה לא מה שאתה מכירים מבית הספר. מאחר והג'יפ ישן והספידומטר בהתאם, הצמיגים לא בקוטר אחיד, גלגלי השיניים בגיר שחוקים וכו', אין כל כך קשר בין מה שמראה הספידומטר, מבחינת מרחק, לבין המציאות. כך קיבלנו מקדם מסוים שאיתו עבדנו לכל אורך הדרך, בחישובים שלנו.

עכשיו, בביטחון גובר ואחרי חלוקת מזכרות שהכנו, חנן ואני מבעוד מועד, נסענו בחזרה למלון, ללמוד את החומר שקיבלנו ולנוח.

והנה דימיטרי, בלובי המלון, זורח כולו לקראתנו. "תיקנת את הגיר?" שאלנו "כמובן" השיב. ישבנו במועדון של המלון, לקול שירתה של זמרת נאה ומלווה בגיטרה וקלידים ואחרי זמן מה שאל דימיטרי, "נלך לאכול?" "רק לא שווארמה", צחקנו. "אז בואו ניסע לאכול משהו" פסק. "איך ניסע?" הקשינו, "מה זאת אומרת איך? בפיאט 500 שלי". כך הצטופפנו, חנן מאחור ואני ליד הנהג, (שודים, להזכירכם) ואחרי סיבובים במרכז העיר נכנסנו לננדוס לטפל בתרנגולת צעירה.... יצאנו שבעים ומרוצים ובחזרה למלון. נפלנו שדודים למיטות, כשהמחשבות על מה שמחכה לנו מחר, מפריעות להירדם....

המגינים והגנביים. סיום המרוץ



08:30 23/05/08, מתחילה חלוקת המספרים, הכרזות, ספר הדרך, השוברים לארוחות השונות וכו'. אחרי הדבקת הכרזות, המספרים, הצמדת מגנט בצורת דגל ישראל לפגוש הקדמי, באדיבות אבולעפיה, שהדבקתי עליו מדבקות לבנות לכסות את הפרסומת האסורה והנפת התורן עם הדגלים על הג'יפ, אני מתפנה לעשות את החשבון של המיילים, לפי המקדם שחישבנו בכיול של האודומטר וחנן בודק את המפות. בינתיים, בסוכנות המקומית של יגואר, אשר אירחה את תחילת המרוץ, נערך מזנון של קייטרינג, שלא נצא לדרך רעבים. שנינו, מרוב התרגשות, לא כל כך אוכלים, לא כל כך מקשיבים למה שנעשה בחוץ ולא קוראים את כל ההוראות, מה שהיה בדיעבד בעוכרנו. הג'יפ? שוללית....

12:00 בדיוק. הרכב הראשון יוצא לדרך. רכב מספר 1, פורד מודל A, שנת מודל 1931, cc2172. 12:01 רכב מספר 2, שברולט מסטר סיקס, שנת מודל 1937. 12:02 רכב מספר 3, לנקסטר אילבן, שנת מודל 1933, cc1344 ואנחנו, מספר 4, להזכירכם, עדיין בפנים, שלפוחית השתן לוחצת ומאלצת את חנן לגשת לשירותים. לנו יש זמן, ככה חשבנו לפחות, עד שהבנו שמספרי הרכבים אלו המספרים של סדר הזינוק ואנחנו חייבים להתייצב, שנינו, בזמן או שנקבל נקודות קנס. כמובן שקיבלנו, אבל למדנו לקח....

12:07, אנחנו מזנקים, עם שעון עצר, עם ספירה לאחור ועם דגל סימון. כמו בסרטים, מצלמות טלוויזיה ועיתונות מתקתקות מסביב וזהו. אנחנו במרוץ. אני מחזיק בהגה בחוזקה, חנן מסתכל מסביבו ומתאפס על מקומינו ונותן לי הוראות להיכן ומתי לפנות.... לאט לאט אנחנו תופסים את העיקרון של החישוב וחנן מחשב במהירות כמה חלקי מיילים או מיילים שלמים, יש לנו לנסוע עד כל נקודה. ואז מתחילות העליות של הרי הטרודוס, שהשיא שלהם בסביבות 1900 מטר.... אני מסתכל בשעוני חום המנוע ולחץ השמן והכל תקין. הג'יפ מטפס בעליות כמו איילה צעירה ואנחנו "בשמיים". בקטע מסוים, לפי הספר, אמורה להיות נקודת מדידת מהירות מדויקת, ממנה אנו חייבים לנסוע במהירות ממוצעת של 35 קמ"ש, מתורגלים למיילים, רצוף עד לקטע אחר, מבלי לדעת בדיוק היכן תיגמר המדידה המדויקת. המארגנים יודעים בדיוק מה המרחק בין נקודת ההתחלה לנקודת הסוף ויכולים לחשב בדיוק את המהירות הממוצעת של כל רכב שעבר. אנחנו, עם הספידומטר המזייף של הג'יפ, שמחוגו מרקד מעט, בתוספת לזעזועים הנובעים מהצמיג האובאלי של מתניה, משתדלים לשמור על מהירות קבועה בעליות בירידות ובסיבובים. כל שנייה נחשבת וגם עשירות שנייה.... כל שנייה אחור או הגעה לפני הזמן מטילה קנס. נקודה לכל שנייה. ביום הראשון, יש לנו שני קטעים לעבור. הראשון באורך 68.21 קילומטרים ולזה הוקצבו לנו 170 דקות בדיוק, כולל שני קטעים של מדידת מהירות ממוצעת מדויקת של 35 קמ"ש ושל 29 קמ"ש. ושאסור לנו להגיע דקה לפני או דקה אחרי לנקודת מדידת הזמן.... המסומנת בשני דגלים.

לכל קטגוריית רכבים, על פי גילם, יש זמן קצוב אחר לכל קטע ומהירות ממוצעת משלהם. 25 מטרים לפני הנקודה המדויקת, מוצב דגל צהוב המורה על התחלת תחום תחנת המדידה. אסור לעבור אותו לפני הזמן, והשני אדום ומציין את המיקום המדויק של נקודת הביקורת. כל מי שמגיע לפני הזמן המוקצב לו בשביל הקטע, אמור להחנות את הרכב לפני הדגל הצהוב ולהמתין עד הדקה המדויקת המיועדת לרכבו. כמובן שהגענו הרבה לפני הזמן המוקצב לנו, החנינו



פורד מודל A, 1931

פיאט 500 של דימיטרי היווני

מסדרים.

הגענו מעט לפני הזמן לרחבת המלון. הירגעו. מותר. שם חיכה לנו שולחן ארוך, עמוס בכוסות שמפניה, יין ומיני מיצים, להרוות את צימאוננו.

החניתי את הג'יפ על המדרכה, סמוך למדרגות הכניסה הראשית למלון. למען יראו ויראו. חשבנו על השולית שנשאיר בבוקר:--)))

מלון? ארמון ממש. מלון "אזיה" בפאפוס, חדר משודרג, עם סלסילת פירות, מים מינרלים ויין על השולחן. במרפסת, הצופה אל הים והשמש השוקעת, נמצאות שתי מיטות שיזוף. לנו יש את הג'יפ הפתוח. על חלוקים ונעלי בית, אני כבר לא מדבר....התארגנות, מנוחה קלה, מקלחת ולארוחת ערב המלון. יותר טוב שלא תדעו מה אכלנו שם...

בינתיים מתפרסמת רשימת התוצאות להיום ולמרוץ כולו ומסתבר שאנחנו, בעקבות המאמץ המשותף ולמרות הקנסות, מובילים בקטגוריה שלנו. שבעים, מרוצים ועייפים עלינו לחדר, חנו, כהרגלנו, נרדם לפניי. טוב, מישהו צריך להיות אחראי על חישוב סטיית המיילים של המסלול למחר.

08:03 25/05/08, אחרי ארוחת בוקר דשנה ושולית בהתאם, אנחנו מזנקים ליום האחרון, נחושים לנצח. היום הארוך ביותר. 3 קטעים בבוקר, עד להפסקת צהרים. הראשון, אורכו 82.09 ק"מ ואותו צריך לעבור ב 150 דקות, בלי אף סטייה מהזמן. במהלכו היה קטע של כ 4.5 ק"מ במהירות ממוצעת של 19 מייל לשעה. דייקנו בזמנים, השתדלתי מאד במהירות....ואחרי מנוחה קצרה וקפה ארוך זינקנו לקטע השני של הבוקר שאורכו 42.45 ק"מ וצריך לעבור אותו ב 110 דקות בדיוק. במהלכו היה קטע מדידת מהירות ממוצעת של 21.5 מייל לשעה. למתקשים להבין, אכתוב שוב. עשרים ואחד וחצי, מייל לשעה. קטע שאורכו כ 9 ק"מ. מה? הג'יפ התחפש למזדה 6 עם קרוז קונטרול?? נתתי בגז בעליות ובברקס בירידות, העיקר לשמור על המהירות הממוצעת וב 12.03 בדיוק, חצינו את הדגל הצהוב, נכנסנו לתחום

את הג'יפ בצד, בפוזת אופיינית לו בין העצים והלכנו לבית הקפה הסמוך. מאחר וזו הייתה התחנה הראשונה בה עצרנו לאחר הזינוק, ביררנו מעט פרטים והסתבר לנו שכל תחנה נמצאת ליד בית קפה/מסעדה, קיוסק וכו'. כבר התחלה טובה.... קולה, גלידה.... שלפוחית.... שלולית שמן גיר ולדרך

14:58 אנחנו מזנקים לקטע נוסף באורך 37.90 ק"מ, שצריך לעבור אותה ב 120 דקות, הכולל קטע מדידת מהירות ממוצעת של 36 קמ"ש. עליות, ירידות וסיבובים חדים למכביר. מה רוצים מהג'יפ, מה....

מה שכן, בסוף הקטע הזה מחכה לנו מלון "פורסט פארק" בפלטס, שעל פסגות הרי הטרודוס ומותר להקדים עד 30 דקות, מבלי לקבל קנס. לאחר אסור. אנחנו מקדימים מעט ומחנים את הג'יפ בינות לעצים.

המלון משגע, עם חדריים בהתאם, נוף הרים מדהים ופסנתר בבר. מה אני צריך יותר. מתארגנים בחדר ואני יורד לנגן בפסנתר וחנן הולך לצלם. כל אחד והתחביב שלו.

בערב, ארוחת ערב ביקב מקומי. יין נשפך כמים והאוכל בהתאם.

בינתיים מתפרסמת רשימת התוצאות להיום ומסתבר שאנחנו, במקום שני בקטגוריה שלנו. שברולט שנת מודל 1937, עם מנוע cc3,548, שישה צילינדר, יפיפייה, של איש מקסים מקפריסין, מובילה.

חישוב מהיר וראינו היכן טעינו ומה יש לשפר.... חזרנו לחדר וישבתי לחשב לקראת מחר, את כל הסטיות של האודומטר של הג'יפ, לעומת המרחקים שמצוינים בספר.

חנו, כבר נרדם.....

09:03 24/05/08 בדיוק, אחרי ארוחת בוקר על מרפסת המלון, עם נוף משגע, שלולית מטעם הג'יפ, אנחנו מזנקים. למדנו לקח....

הבוקר יש לנו שני קטעים. אחד של 76.51 ק"מ במשך 180 דקות, במהלכו יש שני קטעים של מדידת מהירות ממוצעת של 17 141 מייל לשעה, בהתאמה. הכל בעליות, ירידות וסיבובים. ממש לונה-פארק. מלבי, בהפסקה... הקטע השני, אורכו 37.90 ק"מ וצריך לעבור אותו ב 120 דקות בדיוק, מכיל בתוכו קטע מדידת מהירות ממוצעת של 17 מייל לשעה....

הקטעים נע בין 3 ל 12 קילומטר! מה שאומר שצריך לנסוע במהירות ממוצעת קבועה לאורך כל הדרך! לא פשוט ובטח לא עם הג'יפ. המדידה נעשית בדיוק של עשיריות שנייה ועל כל איחור או הקדמה, מקבלים קנס של נקודות.

בצהרים הגענו לעיירה פוליס, ישירות למרינה. הרכבים הוחנו אחר כבוד בינות למסעדות המקסימות שלאורך המזח, כשהג'יפ מככב במיקומו. נפתח לנו שולחן במסעדת דגים, מהמשובחות שאכלתי בהן, עם כל מיני דברים ששחו או שרצו שעה לפני כן, בים הסמוך....חנו, ששומר על כשרות, אכל חזה עוף בגריל....כל אחד והאוכל שלו? כן, עוד שלולית.... בסיום הארוחה, ניגשה אלינו כתבת טלוויזיה קפריסאית, יחד עם צלם וביקשה לראיין אותנו לסרט שיוקן במטוסי חברת התעופה "סייפרוס ארוויס". מי אנחנו שנאמר לא....

16:03 אנחנו מזנקים לקטע נוסף, בכוון פאפוס, שצריך לעבור אותו ב 90 דקות ואורכו 37.90 ק"מ. מותר להקדים בסיום עד 30 דקות. במהלכו נמדדו שני קטעי מהירות ממוצעת של 19 181 מייל לשעה, בהתאמה. חשבתם שיש הבדל בין שתי המהירויות הללו בספידומטר של הג'יפ?? הוא כבר 63 שנים, לא עושה

תחנת הביקורת ויצאנו לקטע האחרון לבוקר, באותה דקה בדיוק.

את הקטע שאורכו 35.74 ק"מ, צריך לעבור ב 70 דקות ומותרת הגעה מוקדמת בלבד, של עד 30 דקות. במהלך הקטע היה קטע של מהירות ממוצעת של 16 מייל לשעה, לאורך כ 10 ק"מ. שוב בגז, בברקס ובהגה, עם ניסיון לשמור על מחט הספידומטר במקומה הנכון. ריכוז אדיר של נהיגה איטית, בכביש עם עליות ירידות ופיתולים ולאחר הקטע האיטי, מרוץ נגד השעון בשביל לא לאחר, כשאני נוהג קרוב למגבלות של הג'יפ, בכבישים לא מוכרים, בסביבה הררית וכל זה בצד שמאל. הגענו במסגרת הזמן המותר, דקות ספורות לפני שעת השין.....

זיג, כבר דייגים קטן, מסעדת סנטה מוניקה, שולחנות ערוכים ומלאי כל טוב מן הים. חנן לא אוכל דגים, אבל הייתה גם טחינה, סלט ירקות, צ'יפס, פיתות, גבינת חלומי על הגריל, כמה דייאט קולה והוא מסודר. אל תשאלו מה אכלתי.....

ברור שהיתה שלולית, עדיין יש שמן בגיר.....



תצוגה על המזח, בעיירה פוליס.

15.03 זינוק לקטע הלפני אחרון למרוץ כולו, 66.67 ק"מ של דרך בין הרים וגבעות לכוון ניקוסיה. יש לנו 110 דקות להגיע ואפשר 30 דקות לפני הזמן. נגמרו קטעי המהירות הממוצעת ורק צריך להגיע לא מאוחר מ 16.50. בדרך, קלטנו לנד רובר ישן, במגרש גרוטאות מקומי, זהה לרכב של יצחק קובל, האח של חנן. עצרנו במטרה לקנות חלקים. הרכב לא למכירה, פסק בעל המגרש..... המשכנו קצת מאוכזבים, תדלקנו בתחנת דלק מקומית והמשכנו ליעד, עם לחץ קל של זמן..... שוב ריכוז גבוה של שנינו, כל אחד בתפקידו, עם ניווט קשה אך מדויק בתוך העיר והגענו דקות ספורות לפני שעת השין לנקודה הלפני אחרונה במרוץ. המקום היה מגרש חניה גדול, של מגרש הכדורגל הישן, שם סודרו המכוניות לפי המספרים ואז נאמר לנו שרק החמישה הראשונים, יוצאים בשיירה, יחד לכוון נקודת הסיום, ברחבת עיריית ניקוסיה.

מה אני צריך יותר מזה כ"טריגר".....קפצנו מהג'יפ, השכבנו את החלון הקדמי, על מכסה המנוע ונסענו בשיירה מצפצפת, עם מחיאות כפים של תושבי העיר, צפצופים של רכבים מסביב, עד לרחבת העירייה. חנן, שברגע זה עזב את תפקידו כנווט והפך לצלם, צילם כל מה שרק יכול היה. בין הקטעים, זיהינו צלב קרס כחול, מצויר על קיר.....אותו עברנו בגאון עם ג'יפ "שועלי שמשון" ודגל ישראל מונף.

ברחבת הסיום חיכו לנו תושבי העיר, עיתונאים, צוותי טלוויזיה שונים ומחיאות כפים סוערות. ראיון קצר לטלוויזיה, דגל ישראל מוצמד לפגוש הקדמי, דגלי ישראל ומועדון ה-5, מתנופפים בגאון מאחור וההרגשה בשמים.

והמחשבות....המחשבות.....מה מצבינו בדירוג.....

החנינו את הג'יפ על פי ההוראות בחניון סמוך, כשאת המזוודות הכנסנו לרכב מספר 2. כן זהו אותו שברולט שאיים עלינו כל המרוץ והגענו ברגל בחזרה לרחבה. צחקנו בינינו לבין עצמנו על כך, שאם אנחנו נהיה במקום ראשון, הוא יברח לנו עם המזוודות....

אז ראינו את פטרוס, קצין העיתונות של המועדון, תולה ניירות על לוח מיוחד. אצנו במהירות וראינו את שמנו מתנוסס בגאון כראשונים בקטגוריה שלנו! עכשיו כבר היינו שיכורים מאדרנלין. אמנם התוצאות לא סופיות ומאפשרות ערעור תוך חצי שעה, אבל ידענו. עשינו את זה ובגדול!

הנכס נקבע ל 20:00 ברחבת בית עיריית ניקוסיה והלכנו לשתות קפה ולטייל, ביחד עם הצוות של מכונית השברולט שהפסידה לנו. איזה פרגון, איזה כבוד, הם ברכו אותנו ושמחו בשמחתנו.

ב 20:00 התכנסנו ברחבה, שבמרכז הוצבו דוכני מזון ומשקאות משובחים ועל הבמה הוצבו שני שולחנות עמוסים במגנים וגביעים לפי גדלים שונים. נתבקשנו להביא את הג'יפ לרחבה. סיבוב קטן מסביב לבלוק ואנו בכניסה לבית העירייה, כולם מוחאים כפיים והג'יפ הועמד בפוזת מתאימה..... אין טפטוף! לא תהיה שלולית! מצד שני, אולי אין כבר שמן גיר?? ב-20:30 התחילו כמה נאומים ביוונית, שכידוע לא כל כך שגורה בפינו ואחריה חלוקת הגביעים. מחיאות כפים ופרגון הדדי כזה לא ראינו מזמן. גביעים מסוגים שונים הוענקו לרכבים מצטיינים בשיפוף, כמו לרכב הישן ביותר שסיים את המרוץ, רכב בעל נפח המנוע הקטן ביותר שסיים את המרוץ, צוות של נשים בלבד, הנווט הצעיר ביותר קיבל גביע וכן הלאה. גם הספונסרים למיניהם, לא קופחו ואז הגיע תורנו. נקראנו לבמה והגביעים ניתנו לנו לקול מחיאות כפים סוערות. עשינו את זה. חנן ואני. אחרינו הגיעו המקומות הראשונים במרוץ כולו ואז חיכתה לנו הפתעה. נקראנו לבמה שנית והוענק לנו מגן, בשביל מועדון ה-5 על השתתפות לראשונה בראלי בינלאומי למכוניות עתיקות. כן, גם הג'יפ קיבל מגן, על סיום המרוץ. מתוך מאה מכוניות שהתחילו, פרשו 9 אשר לא סיימו את המרוץ.

צילומים אחרונים, פרידה מחברים למסע המדהים ונסענו לבית המלון. הילטון, אם שכחתם. הקפריסאים לא שכחו.....

למחרת נסענו למשרדי המועדון להיפרד. שוב פעם מים קרים, מזכרות שונות, פוסטרים ויצאנו לדרך עם הבטחה להיות שגרירים של המועדון הקפריסאי בישראל.

הדרך ללימסול נמשכה כשעתיים, עם עצירות פה ושם....בכל זאת אנחנו יושבים ב"כסאות" של ג'יפ ישן. הרכב הופקד בידי חברת הספנות.

ה"שטל" הגיע ואני מחזיק בגביע שלי, חנן איפסן אותו בתרמילו..... נסיעה של שעה ואנחנו בטרמינל של לרנקה, ממתינים בסבלנות לטיסה.....קפה, גלידה.....סיבוב סרק בדיוטי המקומי ולמטוס.

40 דקות, כבר אמרתי??

השקות וקבלות פנים



6.6.08 במתחם "היכל נוקיה"

פיאט 1100, 1952 של אלחנן דגני



20.6.08 במתחם

"היכל נוקיה"

ששיפץ חבר מועדון החמש אבי סייג, VESPA VBB 150 משנת 1962,
ששיפץ חבר מועדון החמש אורן גיבר, VESPA VBB 150 משנת 1959.



18.7.08 במתחם תחנת הדלק

"לב המפרץ" - חיפה

רום כרמל, 1978 של ניצן דרורי



4.7.08 במתחם "BUY THE WAY"

צומת רעננה

פורד מוסטנג, 1965 של ישראל כרמון



השקות וקבלות פנים



1.8.08 במתחם
"היכל נוקיה"

1951, MG TD
של רון אפנצלר



15.8.08 במתחם "BUY THE WAY"
צומת רעננה

1977, BMW CS 630
של אני שרייבר



5.9.08 במתחם "היכל נוקיה"

פליימוט, 1948
של מיקי דגן



הרובר באמריקה

ישראל

סמילנסקי

המשך עלילות הרובר הנמצאת למעלה
מ-40 שנה בידי ישראל.

(חלק שני)



ברמת-גן, ימים אחדים לפני הנסיעה לארה"ב.



יוסוף המכונאי מפרק את הרובר לקראת השיפוץ הגדול. הרובר המסכן עמד כל הלילה בגשם בחוץ, בניגוד לכל ההבטחות ולמה שראוי ונכון.

התברר כי קיימים סייגים וסייגי-סייגים על יבוא מכוניות לארה"ב, ועליהן לעמוד בתילי-תילים של תקנות הנוגעות לזיהום אויר ובטיחות. עיני חשכו אבל הסתבר שמכוניות בנות עשרים וחמש ומעלה פטורות מכל המגבלות גם יחד.

להצטרף למועדון ה-MG המקומי, המקיים פעילויות שונות כולל תצוגות של מכוניות אנגליות ישנות. הראשונה בה השתתפתי הרצה ג'והן טוקר על שיפוץ מכוניות בריטיות ישנות במפעל Vintage Restorations Limited.

בהכנות לשיפוץ מראהו של הרובר התחלתי עוד בארץ. כמעט שלושים שנה חלפו מאז השיפוץ הגדול של תחילת שנות השבעים, פרק הזמן הדרוש כדי שאפילו מכונית חדשה תהפוך לרכב אספנות. באנגליה השגתי גומי חדש לכיסוי מדרגות המכונית, וכן את כל קישוטי הכרום שאבדו במשך השנים. חלקי הכרום האחרים כגון מסגרת החלון הקדמי או מעטפת הרדיאטור נלקחו ממלאי החלפים שפורקו במשך השנים ממכוניות רובר שהלכו לעולמן ונמסרו לציפוי מחודש עוד בארץ. הם הגיעו כולם עם הרובר לאמריקה. מטרתו בפגישה הנ"ל היתה ליצור קשרים ראשוניים ולאתר פחח/צבע/ערפד שיבצע את השיפוץ.

ג'והן עצמו הוא כימאי לשעבר. אחרי פרישתו ב-98 פתח את בית המלאכה לשיפוץ מכוניות אירופאיות. בפתח שיחתו תיאר ג'והן את מפעל השיפוץ האולטימטיבי - White Post Restorations - השוכן מערב וירג'יניה (המזרחית) - מעבר להרים הכחולים, אך במונחים אמריקאיים עדיין בסביבות ושינגטון. במקום זה נערך שיפוץ אולטימטיבי במחיר התחלתי של רבע מיליון דולר.

ג'והן מבצע שיפוצים פחות גרנדיוזיים בחמישית המחיר (ועדיין ביותר ממחירה של מכונית יוקרה בארה"ב). המכונית מפורקת לחלקיה וכל חלק נבדק ביסודיות. מה שאפשר לתקן מתוקן, ומה שאי אפשר מוחלף בחלף אורגינלי או ברפליקה משובחת. כל פעולה מתועדת ולפי בקשת הלקוח, ובתשלום נוסף, גם מצולמת ומוסרטת.

ביום אחד של חופשה נסענו אליו, מהלך כ-60 מייל מרוקוויל, בין שדות תירס, חורשות אלונים ומחלפים מפלצתיים. ג'והן ראה את הרובר ועיקם את האף. המכונית במצב עלוב. יש בה חלודה ורקבנות. את כל צמת החשמל יש לייצר מחדש ואיפה תמצא חשמלאי שיעשה את זה (אני, אמרתי בליבי, פרט לך שלמייק קולדרי יש כאלו מוכנות, רק צריך לבקש). הריפוד הרבה יותר יקר ומסובך מאשר זה של ה-MG הפתוחות בהן

פ שנות אלפיים היתה בועת ההי-טק בשיא ניפוחה ואפילו עלי לא פסחה. קיבלתי הצעת עבודה במרילנד שבמזרח ארה"ב. בתגובה אני אמרתי שאי אפשר להפריד בין הרובר ומחשן חלפיו וכלי העבודה שלו.

וכך הגיעה כעבור ימים אחדים משאית גדולה למיתר שעל יד באר-שבע ובחורים זריזים שהיו עליה ארזו יפה את כל החלפים ושלחו אותם למחסן בגנות, ולשם הגיע גם הרובר ממיתר בכוחות עצמו. שם ניתקו את המצבר ורוקנו את מיכל הדלק ודחפו את הרכב לארגז מתכת גדול הנקרא מכולה.

אני פניתי למשרד הרישוי בחולון והפקדתי בו את הרשיון. לא שכחתי לציין כי המכונית נשלחת לחו"ל. קבלתי תעודה כי הרשיון הופקד והרכב אינו רשאי לנוע בכבישי ישראל.

כעבור שלשה חדשים, כבר בביתנו החדש אשר ברוקוויל, מרילנד, קבלנו הודעה טלפונית כי המכולה הגיעה לנמל בולטימור, ועלינו למסור הצהרה ומסמכים המעידים על כך שהרכב זכאי להכנס לגבולות ארצות-הברית.

התברר כי קיימים סייגים וסייגי-סייגים על יבוא מכוניות לארה"ב, ועליהן לעמוד בתילי-תילים של תקנות הנוגעות לזיהום אויר ובטיחות. עיני חשכו אבל הסתבר שמכוניות בנות עשרים וחמש ומעלה פטורות מכל המגבלות גם יחד.

כעבור ימים אחדים הגיעה המכולה לבית ברוקוויל. חיברתי מחדש את המצבר, שפכתי מעט דלק - נטול עופרת! - למיכל, והרובר התניע, וירד לאט-לאט בזהירות מהמכולה אל גרז' החדש. עכשיו הוא היה מכונית אנגלית באמריקה, עם צמיגים מלאים באויר מארץ הקודש.

התברר כי במרילנד קיים מעמד של "מכונית היסטורית". בעליה זכאים ללוח רישוי מיוחד, לתשלום אגרת רישוי בסך 25 דולר לשנתיים, ולדמי ביטוח מופחתים (בתנאי שלא תיסע יותר מ-4,000 מייל לשנה). והעיקר: מכוניות היסטוריות פטורות ממבחן שנתי. עם תעודת ביטוח (ממשרד ביטוח המתמחה בביטוח מכוניות עתיקות) ניגשתי למשרד הרישוי המקומי כדי לקבל את לוחית הזיהוי.

כך התחילה דרכה החדשה של הרובר כ-L34 223-historic.

אחת ההבחנות הראשונות שעשינו היתה ההבדל בין תגובת הנהג הישראלי המצוי לתגובת האמריקאי המצוי למראה מכונית לא שגריתית הנעה על הכביש (אם כי חובה לציין שרוקוויל שורצת ישראלים עד כדי כך ששכונה שלמה בה נקראת "הקיבוץ").

הישראלי (בפרט אם הוא על קטנוע) יתחב את ראשו לתוך מכוניתך וישאל משהו מעין "אתה מוכר?" והוא בטוח שמעולם עוד לא שמעת את השאלה הזו. האמריקאי אפילו לא יצור קשר עין. הבדל אחר הוא שניתן היה להחנות את הרובר ברחוב ללא חשש שיפורקו ממנו ויגנבו צלחות הגלגלים או מכסה הרדיאטור, או שסתמי ישרט, מחדוות הוואנדליזם. יום אחד החניתי את הרובר בחניה של "הום דיפו" גדול ונכנסתי לקנות מהל. כשיצאתי חיכה לי על יד המכונית איש מין הישוב בעה. מבטא אנגלי, הביע את שמחתו שהוא רואה מכונית נדירה כזו נעה בסביבה והציע לי



חניה במידלטאון, במסע מעבר להרים הכחולים.

את לוח הטיפולים של הרובר!
הגיעה שעת חלוקת הפרסים. בקטגורית "שננות" זכה הפריפקט...

חזרנו הביתה בהחלטה נחושה לבצע סוף-סוף את השיפוץ הגדול. המשכנו בחיפוש עד שמצאנו מוסך פחות-רכב אחד, עלוב למדי ומבולגן למדי, בפריפקט אשר בוירג'יניה (בעצם פרור של וושינגטון) בשם דומיניון-מוטורס. הדומיניון היא כמוזן מדינת וירג'יניה הידועה גם בשם אולד-דומיניון.

לבעל המוסך קראו חמיד ועד מהרה התברר כי הוא אירני. כשראה את הרובר אורו פינו והוא קרא בקול רם: "אני אוהב אותי! אני אוהב אותי!". זו נראתה פתיחה טובה למו"מ על שיפוץ הרובר - פחות, צבע וריפוד. הצעת המחיר שהגיש חמיד היתה נמוכה בהרבה מזו שהגישו בתי המרקחת שנזכרו לעיל - אם כי גם היא ברור מראש שאין לצפות לעבודה באותה רמה. אבל על כל פשעים תכסה אהבה.

כתנאי לשיפוץ דרש חמיד א: תיעוד מפורט, כולל צילומים רבים ככל האפשר של מכוניות רובר תקינות ותקינות, מבפנים ומבחוץ; ב: את כל הגומיות וחלקי הכרום הדרושים.

ניגשתי לעבודה. חיפוש באינטרנט חשף את בעלי הרובר הדומה לשלי בארה"ב. מסתבר שבכל אמריקה הגדולה יש עוד שניים, ושניהם שוכנים בסביבות וושינגטון! יצרתי קשר עם שניהם. הראשון ענה שהוא מתבייש להראות את הרובר שלו. הוא התחיל בשיפוץ, איבד מספר חלקים, והמכונית נכה. השני הסכים בשמחה והזמיננו אל ביתו. זו היתה רובר 75 מודל- 1948 דומה חיצונית אך בעלת מבנה מכני שונה ומתקדם יותר מאשר רובר 10. האיש עוסק בסחר בינלאומי ואת המכונית מצא בהודו ויבאה לארה"ב משם.

צילמתי באינטנסיביות את כל פרטי הריפוד והקישוטים והבאתי לחמיד. חוץ מזה מצאתי באינטרנט בעלים גאה של רובר 12 מודל 47 מדנמרק, שהואיל גם הוא לצלם את פרטי הריפוד, הקישוט והצבע של מכוניתו, ולשלוח אלי.

פרטים רבים נוספים מצאתי באתר רובר הודי, בו תואר לאשורו רובר 10.

עוד פרטים השלמתי מספרי הרובר וקטלוג חלקי החילוף שבידי. את כולם צרבתי על CD ונתתי לחמיד, ואת החשובים שבהם הדפסתי בהדפסות צבע גדולות - למען יהיו לנגד עיניו.

ביום שנקבע נסע הרובר לחמיד, ואנו נפרדנו ממנו בתקוות גדולות. הזרתית את חמיד שבע פעמים להשתמש אך ורק בברגי bsf/bsw ולהתייעץ איתי בכל מקרה של ספק. גם הצעתי לו להשתמש בסט הכלים שלי המתאים לברגי הרובר - הצעה שהוא דחה בחיוך מקסים ובאמירה הנודעת: "סמוך עלי, לא יהיו שום בעיות!". הזכרתי לו שוב שברובר הקוטב החיובי של המצבר מחובר לשלדה, ושאסור ללחוץ על מתג המשאבה החשמלית - ונסענו.

בקרנו לראשונה במוסך כשבוע מאוחר יותר. הרובר כבר היה מפורק חלקית ומתחתיו גחן מכונאי שחור, מג'מייקה לפי מבטאו, ופניו זועמות בעליל. שאלתי אותו מה העניינים, והוא ענה שהוא שונא לעבוד על מכוניות ישנות וחלודות, ממש שונא - בפרט ששום

הוא מתמחה. ובכלל, הוא לא מכיר את הרובר ולכן העבודה תהיה יקרה בגלל עקומת הלימוד. כרגע הוא תפוס לחצי השנה הקרובה.

מקצוע שלא רוצים לבצעה. המשכנו בחיפושים. בינתיים ערך מועדון ה MG טיול לווית-ספוט. הצטרפנו גם אנו, ברובר, שחצה לשם כך את ההרים הכחולים. המקום דומה יותר למעבדה מאשר למוסך. כאשר מגיעה מכונית (אחרי שעורכי הדין של שני הצדדים הסכימו על החוזה) מפרקים אותה טכנאים בחלוקים לבנים חלקי חלקיה תוך כדי תיעוד קפדני, סימון, רישום וצילום. כל חלק מושם בשקית עליה נרשמים פרטיו וכל אינפורמציה דרושה נוספת. המפעל מצויד בין היתר במכונות לעירגול וכבישת פח כדי ליצר מחדש חלקי מרכב, שלא להזכיר מחרטות וכרסומות, נפחיה לחישול, תנורים לטיפול טרמי וכבשני יציקה.

עוזרי מחקר נשלחים לספריות ולמפעלים (אם הם עדיין קיימים) ברחבי העולם כדי לדלות כל ספרות רלוונטית. אחרי ניקוי יסודי ואיסוף (או יצור מחדש) של כל החלקים הדרושים מתחיל השחזור. כל פעולה מתועדת. כל חלק נמדד נבדק ונבחן על מפרטו במלואו. כך עושים דרג ד' על מטוס קרב בו תלוי גורל האומה.

יצאנו מתנשמים מעומק החוויה. בחוץ פגשנו בטיול נוסף שהגיע למקום: מועדון אירו-וויליס משנות העשרים, ששופצו כולן בוויט-ספוט. כן, אלו המכוניות עם מנוע Knight בעל שסתומי השרוול החרישיים. על המכוניות היפיפיות ישבו אדונים וגבירות לבושים בגדי התקופה, עם צעיפים ומעילי-אדרת מתאימים, מצוידים בסלי פיקניק קלועים, שמיות מוזהר, משקפי נהיגה וכסיות נהיגה.

אחת המכוניות התניעה. שלושת הנוסעים ישבו במקומותיהם והנהג משך בידית בלם היד. המכונית התפרקה לנגד עינינו, כמו ב"שמן והרזה". הנוסעים נשארו ישובים על הכביש.

הנהג קם על רגליו ובשלווה אולימפית שלף טלפון סלולרי מכיסו והזמין גרר. אנחנו החלטנו שגם למוסך הזה לא נמסור את הרובר לשיפוץ.

ואז הגיעה מעטפה מכובדת ובה הזמנה להשתתף ב British Car Day ה 24, המאורגן על ידי מועדון אמ.ג'י.טי. מניו-אינגלנד, ביום המיועד ניגבתי את האבק מהרובר ונסענו לאלן פונד פרק אשר בבואי, מרילנד, מרחק כ 50 ק"מ מרוקוויל וקרוב מאד למטה נאס"א. כבר כשהתקרבונו למקום הבחנו בתנועת טריילרים ומשאיות גרר מוגברת. התברר כי רבים מהמשתתפים הביאו את צעצועיהם היקרים עטופים בצמר גפן למקום התצוגה (ובאמת, מי משוגע להסיע על הכביש מכונית ששיפוצה עלה חצי מליון דולר וכל רוח מצויה תשוב ותהפוך אותה לגל גרוטאות?).

אחרי שהתמקמנו על חלקת הדשא שהוקצתה לנו והצבנו את השלט שהוכן עבורנו, יצאנו לשוטט בין המוצגים. אפילו לא קינאנו, כי הרמה היתה עשר דרגות מעל מה שיכולנו לחלום. רולס-רויס למינהו, מהסוג המשמש מלכים ושגרירים, נוצץ כבחלון ראווה. המוני אם.ג'י קטנים, אדומים כולם, עם מנועיהם המבהיקים שמעולם לא נזלו מהם לא שמן ולא דלק ואפילו לא מים. יגוארים משרחים לטרף ואפילו קבוצת דה-לוריאן מפלדת אלחלד, ומוטת כנפיהם פרושה.

שכנינו לקבוצת ה"שננות" היו שלוש טריומף רודסטאר 47 לבנות - מכוניות מרהיבות שעד אז לא ראיתי אחת מהן מקרוב. הרביעית היתה פורד פריפקט עלובה וחלודה למדי שמראה נטע בנו את התקווה שמכוניתנו שלנו אינה המסכנה ביותר על המדשאה הגדולה. המבטאים המועטים שהתקרבו לרובר אמרו, בנימוס ובחביבות האמריקאיות האופייניות: "כמה נחמד לראות מכונית חיה, אמיתית, כאן, ולא מוצג מוזיאוני". את רחמיהם התקשו להסתיר.

התנחמנו ביריד הגדול שהתרחש בשולי התצוגה. מצאנו בו חישוק חדש ונוצץ לפנס king of the road בו מצויד הרובר, כמה מגבים טריים (הללויה!) וכן פוסטר המפרט



רובר בארגז: מגיע לרוקוויל מרילנד במחלה של צים.



מלווה בנהג הגרר, כניסה ראשונה למוסך החדש בקיימברידג'



הכנות לצבע.



**המכונית
מפורקת
לחלקיה וכל חלק
נבדק ביסודיות.
מה שאפשר
לתקן מתוקן,
ומה שאי אפשר
מוחלף בחלף
אורגינלי או
ברפליקה
משובחת.**



תדלוק ראשון באמריקה.



אצל הרפד הרשע.



האור כבר לא מאריך הקודש. תדלוק ראשון בקיימברידג'.



אחרי

שהתמקמו על חלקת הדשא שהוקצתה לנו והצבנו את השלט שהוכן עבורנו, יצאנו לשוטט בין המוצגים. אפילו לא קינאנו, כי הרמה היתה עשר דרגות מעל מה שיכולנו לחלום.

מפתח לא מתאים לברגים הארוכים האלה. חמיד לא היה במוסך. חיכינו עד שיחזור וחזרנו על ההצעה בענין סט הכלים. "אין צורך" ענה חמיד באותו חיוך מקסים שהיה לו תמיד, והתחיל לנבור בערימת כלים זנוחים באחת המגרות של שולחן העבודה. "הנה הם!" קרא בחדווה כשהוא ניתקל מפעם לפעם במפתח או בגביע bsf/bsw. "בוא הנה, יוסוף, הכלים הללו יעזרו לך!"

כך נמשכה לה העבודה בעצלתיים. ערב גשום אחד עלה חשד פתאום בליבי. קפצנו למכונית ונסענו לפיינרפסק, למוסך. ואכן, אשר יגורתי בא: הרובר, חצי מפורק, עם מנוע חשוף, עמד במגרש בגשם. למחרת הגחתי למשרדו של חמיד, זועם בעליל, וחוללתי שמערויה. וראה זה פלא: חמיד התקפל כשפן קטן, נשבע שזה לא יקרה יותר וגמגם כי זה רק בגלל שלא הצליח להתניע. בדיקה קצרה העלתה כי מתג משאבת הדלק היה סגור, וכי המטען שחובר אחרי שהמצבר רוקן בנסיונות שוא להתניע - חובר הפוך, מינוס לשלדה, ולא רק שגרם לקצר כללי, אלא גם שרף חלק ניכר מצמת החיווט הבלויה.

חמיד התנצל אלף התנצלויות, ויוסוף הוא ואני דחפנו את הרובר חזרה למוסך, תחת קורת גג. הוא לא יצא מעכשיו מכאן, עד שלא תגמר העבודה. סחטתי מחמיד הבטחה כי אם יזדקק להתניע את הרובר - יקרא לי ולא ינסה לעשות זאת בכוחות עצמו.

לאט לאט התחילה העבודה להתקדם. הרובר פורק עד לאשיה. הצבע קולף מבפנים ומבחוץ. כל המשטחים יושרו ולוטשו. חלקים חלודים ורקובים הוחלפו בפה חדש בריתוכים נאים ומדויקים. כל הגומיות כולן הוחלפו בחדשות. החלון הקדמי החדש עם המסגרת המבהיקה הורכב וכמוהו גם מעטפת הרדיאטור המחודשת ויתר הקישוטים. אחרי טיפול יסודי נגד חלודה נצבע כל חלק לחוד בירוק כהה מאד, ואז הורכבה המכונית מחדש ונשלחה לרפד.

בקטלוג החלפים של הרובר מפורטים צבעי המכונית, סוגי הריפוד וצבעיו.

בשנת 1946, שנת צנע, הוצע הרובר בצבע שחור בלבד, עם ריפוד חום, מעוטרי בקו זהב דק סביב-סביב. הריפוד היה מאריג "בדפורד" או מעור, לפי בקשה מיוחדת. בשנת 1947 היה המבחר מגוון הרבה יותר: ניתן היה לבחור בצבע כהה עם ריפוד כחול וקו כחלחל לעיטור; או בצבע ירוק עם ריפוד ירוק; או באדום-יין (מרון) עם ריפוד תואם וקו זהב לעיטור; או בצבע שחור וריפוד תואם ופס זהב לעיטור; או - בצבע שחור עם ריפוד ירוק ופס עיטור ירוק גם הוא.

חמיד טען שפס העיטור סתם הופך את המכונית למקושקשת והסכמנו לוותר עליו. כריפוד בחרנו פה אחד בעור אדום-יין.

הרפד התגלה כאנטיפיט ולא היה מסוגל לעמוד בשום לוח זמנים מוסכם.

בינתיים היו בסביבה פיגועי ה-11 בספטמבר (קילומטרים ספורים מהמוסך של חמיד), בועת ההי-טק התפקעה וההיסטוריה עברה מחדש לשוק המחקר הבטחוני, כך שבתחילת דצמבר 2002 כבר התכוננו לעבור למקום מגורים ועבודה חדש: קיימברידג' מסטצ'וסטס, והרובר עדיין לא היה מוכן. אחרי שיחות טלפון נזעמות אחדות הכל הסתדר ונמצאה חברת הובלה שהסכימה להעביר את הרובר מפיינרפסק וירג'יניה לקיימברידג' מסטצ'וסטס. וכך, ביום מושלג אחד של תחילת ינואר 2003, בטמפרטורה של-10 (צלזיוס) הופיע הרובר על גב משאית גרר ברחובנו החדש, נוצץ וצעיר כולו, אך גם מכוסה בשלג ושמא גם במלח-כבישים (אף כי שילמנו עבור הובלה בארגז סגור - בדיוק משום כך). "הוא לא מתניע" אמר נהגי הגרר.

טיפסתני אל הרובר, ומשכתי בכפתור משאבת הדלק. חיכיתי עד שתקתוק המשאבה יפסק, משכתי בידי המשנק למצב "התנעה בקור" ולחצתי על כפתור ההתנעה.

הרובר התניע מייד, אם כי ניתן היה לשמוע כי רק שני צילינדרים מתפקדים. כשהכנסתי אותו למוסך החדש, היבש שלו, הרמתי את מכסה המנוע וראיתי מייד כי חוטי המצתים אינם מחוברים נכון. סדר ההצתה ברובר הוא 3421 והרוטור במפלג נע בניגוד לכיוון השעון. חמיד חיבר כמובן 2431.

במשך החודשיים הבאים, בקור הבוסטוני העז, יצרתי מחדש את צמת החיווט ווידאתי כי מערכת החשמל כולה מתפקדת כנדרש.

האביב התקרב והלך, והגיע הזמן להעלות מחדש את הרובר על הכביש.

הרובר זכה למספר חדש: AN46760, בתוספת antique. בתנאי הרישוי והביטוח של מכוניות עתיקות במסצ'וסטס נאמר כי מותר להן לנוע בדרכים אך ורק לצרכי תצוגות ואירועים הקשורים במכוניות עתיקות - וכמו כן לשם בדיקות.

בימי גשם ושלג לא הוצאנו את הרובר מהמוסך. אך בימים יפים, ולא חסרו כאלה, נסענו בה לטייל בבוסטון וסביבותיה - בעיקר בערי החוף המקסימות. בניגוד למרילנד בה אין "טסט" למכוניות היסטוריות, במסצ'וסטס יש ויש. ביום המיועד נסעתי לתחנת דלק בקרבת הבית, והתייצבתי לטסט. המתדלק שאל אותי היכן שקע המחשב במכונית הזו. הטסט מתבצע פשוט על ידי חבור מחשב תחת הדלק לשקע המחשב במכונית וזה מגלה עליה מיד את כל האמת. "אין שקע מחשב במכונית הזו" הסברתי. המתדלק הקליד ידנית passed ובכך הסתיים הטסט. פנצ'ר התגלה כקושי לא מבוטל. מוסכים, ואפילו כאלה המתמחים בצמיגים, מסרבים לטפל בצמיגים בעלי אבובים - כנראה מחשש לתביעות. גם כשמצאתי מישהו שהסכים לטפל בצמיג בעל אבוב - הוא סירב בתוקף להטליא, ודרש שאספק אבוב חדש. שוב בא האינטרנט לעזרתי ותוך ימים אחדים הגיע האבוב המבוקש לידי. זו היתה הזדמנות להחליף את כל ארבעת הצמיגים בצמיגי "מישלן" חדשים, שגם המידיה האקזוטית 17X475 קיימת בהם.

שהותנו בבוסטון הגיעה לקיצה, וביום המיועד הסעתי את הרובר למחסני חברת "איציק" בברוקליין, הכפר הישראלי בבוסטון רבתי. כן, איציק הביא ואיציק גם החזיר. שם החלפתי את לוחית הרישוי חזרה ללוחית הישראלית איתה הגיע לאמריקה. שוב הוכנס הרובר למכולה, עם המנוע הרזרבי וכל יתר החלפים.

השחרור מהמכס וההעלאה חזרה לכביש הישראלי לא נתקלו בקשיים מיוחדים, עקב הצהרתי בעת ההשבתה כי הרכב יהיה בחו"ל. והריהו כאן חזרה, כמימים ימימה.

תערוכת סיטרואן בהולנד

יוסי נדיבי | 3-4.5.2008



תצוגה שנתית של סיטרואן, נערכת בכל סוף שבוע ראשון של חודש מאי בעיר אוטרקט שבהולנד.

העיר, רביעית בגודלה בהולנד, עם האוניברסיטה הטובה במדינה, מושכת אליה צעירים רבים. התערוכה מושכת מידי שנה גם את חבר המועדון ובעל סיטרואנים בעצמו, אריה תאומים והפעם אף התעקש להזמין את כותב שורות אלה, חבר המועדון יוסי נדיבי. העיר הנקייה והשלווה, המלון הפסטורלי הקרוב והפגישה עם חבר המועדון עזרא דושי ואשתו שרית רק העצימו את ההרגשה הטובה. חווית התערוכה החלה עוד על הכביש המוביל אל התערוכה. עשרות סיטרואנים עושים דרכם מכל רחבי אירופה ליומיים של חגיגה. כבר בחנייה ניתן לראות כי הרכבים השולטים הנם רכבי האספנות ולהלן מספר תמונות משקפות.

נתקדם לתצוגה עצמה. רכבים משופצים ושמורים להפליא, עשרות דוכנים של חלקים ישנים וחדשים כאחד. פשוט חגיגה לקונים והכול באווירה מופלאה בליווי נגן אקורדיון עם מוסיקה צרפתית ולסיום, לא יצאנו בידיים ריקות.



מאות מכוניות סיטרואן בצבעים שונים כולל אחת המשנה את צבעה מכל זווית הסתכלות.

הקלאסית מכולן, סיטרואן טרקסיון אוונט.



המכבבות הראשיות הן כמונן דגמי ה DS והרי דוגמא לכך.

חפצת ברכב משופץ להפליא, שלבי השיפוץ גלויים לעין כל.



אריה תאומים ועזרא דושי עם חלק מהקניות.

סיטרואן SM, מנוע 6 צילינדרים ובנפח 3 ליטר.

מטוסים, ענתיקות

ובירה צ'כית

דן כהנא



פ ידוע, אני נגוע, בנוסף לחיידק של שיקום רכבים עתיקים, גם בחיידק של צפייה במטוסים עתיקים בכל מיני מופעים. ואם רק אפשר... אז גם לטוס בהם, כאשר מי מבעליהם, מוכן לקחתני עימו ל"סיבוב". אל המופעים בצ'כיה, התוודעתי עוד באמצע שנות ה-90 כאשר הכרתי חבורת מורעלים בעיר וישקוף שבמורביה, שם לקחו אותי לדאייה בדאון רגיל וגם בדאון ממונע. השיטה עם הדאון הרגיל היא: מטוס גורר את הדאון לגובה של כ-600 מטר ואז "משתחררים" ממנו והופ! עצמאים בשטח ותלויים בחסדי הרוחות, כך שאם מצליחים "להתיישב" על זרם אוויר טוב, אפשר לנסוק גבוה מאד וה"שיא" שלי הוא 2,700 מטר ומשם הכל נראה קטנטן ואתה מעופף לך בשקט ונהנה מכל דקה. הזמן המרבי בו שהייתי באויר היה מעל לשעתיים ולמעשה שבנו לקרקע רק כי הייתי צריך להגיע לשדה התעופה בפראג, בזמן. למופע האווירי השנתי ע'ש יאן-קספר, בפרדוביצה הגעתי לראשונה ב-2006. המופע משלב בתוכו כל מיני מטוסים עתיקים וחדשים, רכבים משוחזרים במקצועיות רבה ולא שיש לנו במה להתבייש, אבל יש מה ללמוד מהם. יש גם אופנועים וכל מיני כלים צבאיים ישנים, ג'יפים יפהפיים, חלקם ממש מוזרים והכל נוסע להנאת הצופים, כשלכל המופע, מתווסף נופך של קרנבל, אוכל טוב ומסורת. ואיך לא בירה בירה ובירה? שהרי למי שלא יודע, הצ'כים הם אלופי אירופה בשתיית בירה ולכל עיר יש המבשלה שלה וקשה לזכור את כולן. לכל מבשלה יש סמלים, כוסות ותחתיית מספוג, שהן כר נרחב לאספנים. וגם בזה "חטאתי" במקצת ויש לי כמה מאות מהן. היפה הוא בכך שיש תיעוד של כל מיני אירועים על תחתיות הספוג הללו, לקט מעניין כשלעצמו.

על מה שאני מדבר. בנוסף היה מטוס "ג'ומהוריה" מצרי (לשעבר) אשר שופץ ע'י טייס גרמני ולא הצלחתי "לשכנעו" לקחתני לטיסה... אולי בפעם הבאה, הבטיח. אני כמובן אחכה לו בסיבוב גם למטוס ה"מוסטנג" שהיה חוויה מיוחדת לראותו, הצלחתי "כמעט" להתפלח... אבל ממש בדקה האחרונה, הגיע איזשהו ספונסר וראיתיו ממריא, במקומי, ועיני כלות... אולי זה יקרה בפעם הבאה. מי יודע אני לא מתייאש בקלות למטוסי הסילון העתיקים ובעיקר ל"דלפין" התוחלתני עוד בז'אטץ, ולמי ששכת, מהעיר הזו, הגיעו לארץ ה"סכינים" (מסרשמידט) לחיל האויר במלחמת העצמאות. זו הסיבה שהטרחתי עצמי לעיר הזו, כבר לפני שנים ולא הצטערתי. הכרתי שם את אלואיס-האקל, טייס מיג 29 לשעבר, ששיפץ מטוס כזה וטסתי איתו, לא לפני שעברתי מעין קורס-טייס מזורז, ולבישת סרבל טיסה וקסדה תואמת. החוויה, חבל על הזמן... לופים באוויר, "אימלמן" (תרגיל אוירובטי) והיפוכים לרוב. כנראה שיש לי קיבה חזקה היות וחזרתי ללא בושות... והעיקר, תקותי לטוס עמו עוד פעם. איך לא? בנוסף הטיס אותי במטוס אולטרא-לייט די משוכלל והראה לי מהאוויר, היכן היה השדה, ממנו יצאו לארץ, טיסות ה"בלק" המפורסמות עם הציוד שנרכש מהצ'כים שעד היום טורחים להזכיר זאת ובגאווה לא מוסתרת, כי הם אלו שהעזו ועזרו למדינתנו ולצבאנו שהיה בחיתולים ב-1948.

ולסיום, אני ממליץ לכל מי שאוהב ונושם "כלי תחבורה" עתיקים באוויר וביבשה, להתאמץ קצת ולהגיע למופע הזה ובטוחותי כי לא יצטער על כך. החוויות שוות את זה, ללא ספק...



קפה ומצב רוח ברמת ישי



בשבת של סוף אוגוסט הגיעו כ-120 חברי מועדון, על למעלה מ-60 מכוניותיהם לקפה "אדלה" ברמת ישי, למפגש צבעוני ומגבש.

בחנייה המרווחת חנו מכוניות משנות השלושים, הארבעים, החמישים והשישים שעשו את דרכן בחום הכבד מכל רחבי הארץ.



התמונה שהתפרסמה בגליון הקודם תחת הנושא תלמידי אורט ידן, צולמה ע"י חיים סירי. אנו מתנצלים על השמטת שמו.

מפגש נוער בכפר סבא



בסוף חודש אוגוסט נפגשו חברי המועדון ומכוניותיהם עם נוער בשכונת "יוספטל" בכפר סבא. היה מרגש.. הגיעו 13 מכוניות, החל מפיאט 600 וכלה בקדילאק. היתה קורבט, מוסטנג, ב.מ.וו, סוסיתא, אאודי קופה, מרקורי נוצצת, מוסטנג אדומה, שברולט א-א-"פיואל סלאט", עוד מוסטנג שעשתה הרבה רעש. מרצדסיות נטולות גג והעיקר, חברי מועדון שהקדישו ערב למפגש עם עשרות ילדים ונערים והראו להם שמכונית זה לא רק מאזדה.

הארוע היה בשיתוף המחלקה לקידום נוער בעיריית כפר סבא וביזמת מדריכי הנוער וועד המועדון.



שירות אחסנת רכב בחניון התאומים

הרכבים בחניון נשמרים בקומת מרתף סגורה, מוארת ומוגנת באמצעות מצלמות טלוויזיה במעגל סגור. שירות אישי ומקצועי בסטנדרטים הגבוהים ביותר.

50% הנחה לחברי מועדון ה-5 כנגד הצנת תעודת חבר בתוקף בלבד.

רח' ז'בוטינסקי 33 ר"ג, מגדלי התאומים
טל' 03-7529317 www.2-park.co.il