



האפקט אופייל

בשער "סודן החמס" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון OD 72 • ספטמבר 2009



סיפורן המרתק של מכוניות הבועה הקטנטנות, סקירה מקיפה לאורך ההיסטוריה המוטורית.

קובי מילוא, בני הספל וחנן פרחי מגלים לנו מה באמת הן הותירו לעולם

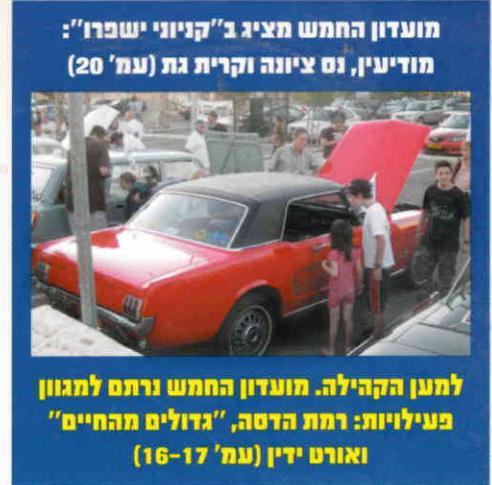
ולמה הן כל כך מיוחדות וمبرוקשות? (עמ' 4-13)



אריה בן זקן, סיפורה של איזטה. (עמ' 22-23)

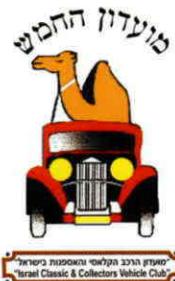


שלושה חברים יצאו לפגש העולמי ה-18 של רכבי דה-שנו בצרפת. יונתן שופע הומר וחווית (עמ' 24-27)



חוגדן החמס מציג ב"קינוי ישפרו":
מודיעין, וס ציונה וקרית גת (עמ' 20)

למן הקהילה. חוגדן החמס נרתם למגון
כעליות: רמת הדסה, "גדולים מהחיכים"
ואורות ידין (עמ' 16-17)



מנואלה

בני הספל



חברים יקרים,

"האוטומוביל" מס' 27 סגור עונת קיץ עשריה באירועים בהם הגיעו רכבי החברים לכל קצווי הארץ והעולם - אפילו לצ'cieה.

ואכן, שלושה חברים, שלושה מוסקיטרים לקחו את הסיטראנים שלהם וצצו את ים התיכון, את האלפים, את איטליה ואוסטריה על מנת להשתתף בפגש עולמי של "זה שוו". ליוינוו אוטם בפורום של המועדון ובגלוון מתאר אחד מה משתתפים את האוירה המיחודה ממעש מיוחד.

"מכניות הבועה" עלן לקדמת הגדה המקומית עם השלמת השיפוץ וההשקה המיחודה של "אייזטה" שSHIPFACH חברנו אריה בן זקן. אז לקחנו את ה"אייזטה" את המרשימים" ואת אחותן מארץ המשמש העולה "סובאטו 360" ומספרנו את סיפור הזאנר שעדיין מיוצג באולם המכירה על ידי ה"סמארט".

AIR-OUTS ורכבים למען הקהילה היו בקייז. לקרהת סיום שנת הלימודים הקודמת התארחנו במוסד "רמת הדסה" שליד טבעון לטגובה ובכת משותפים. אז תחילת קשר שאנו מקווים שיימשן לאורך זמן כדוגמת הקשר החם והשופט עם "אורט ידין" צצ'ריפין. אירוע משותף עם עמותת "גוזלים מהחיים" למען ילדים חוליל סרטון, רישע אותם במיחודה. כל אלה נאים לידי ביטוי בנוסף לשכל השקטות, תצוגות ומה לא...

צוות העריכה והפקה, יידי אשכנזי ועבדכם הנאמן מחלים לכולנו שנת פעילות טובה, הרכה בריאות, בקייזו:

אהיה לך עונה גאה ואגואה.

בני הספל

מועדון החמאש - מועדון הרכב הקלאסטי

(עמותה רשומה מס' 580335990)

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר,

י"ר קודמים: צבי רכני, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לוי,

וחום קדמיאל, אבי נור,

עד המועדון: דרור בריל, עדי גולדנברג, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוי, משה מצא, וחום קדמיאל.

פュילי המועדון והעתומות:

י"ר - נחום קדמיאל

מ"ח י"ר וגזרו - זמי לוי

דובר המועדון ואחראי קשיי הקהילה - בני הספל

משנה לגזרו - מנחים ניר

אחראי אירועים ותורמות וחסויות - דרור בריל

אחראי השקות ומפגשים ארכז'י בת"א - מתניה הלוי

אחראי מפגשים אזרחיים וחברתיים - משה מצא

אחראי אופנאות - משה מצא

אחראי צפון - עדי גולדנברג

אחראי גיא - משה גיא

אחראי שפלה - אסף כהן

אחראי לויגטטיקה - רוני רוזנברג

אטור המועדון - צביקה תמרי

עורך "האוטומוביל" - בני הספל

מועדת כספים:

זמי לוי (י"ו"), מנחים ניר, גידי אשכנזי וסמדר רחמים

%;">מבקיר העותה - עו"ד אליך נבו

מועדת ביהירות - בני אור, צביקה מרגלית

אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון

בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רח' לבנת

אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור

מנהל משרד המועדון - סמדר רחמים

marshadi_moadon

כתובות: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

ימים א'-ה',

חגונה טלפוני: א/ג/ד/ה - בין השעות 10:00-13:00;

ב' - מענה טלפוני בין השעות 16:00-19:00.

ובי Urabi Chag בין השעות 09:00-11:00.

מועדון החמאש באינטראנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי האתר: צביקה תמרי

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

תנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, רח' פרחי

"האוטומוביל" בטאון מועדון החמאש

עורך: בני הספל

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה

ציילומרים: בני הספל, לי נזורי, שלி קלין, יצחק כספי, עופר נס,

אריה ב-זקן, אבי נור.

מספר זכויות מס' 5mbedd

חברות אחרים יקרים,

סיום הקיץ מתקרב ושנה חדשה עומדת בפתח. אנו מעריכים השנה זו תהיה שנת אספנות מוצלחת, שנת חברות טובה בין חברי המועדון, שנה שבה נתגבר על המחליקות וטבות המועדון תהיה הבסיס לעשייה המשותפת. חשוב שנתמוך בתחביב האהוב עליו, שימושו מורשת הרכב העתיק בישראל.

בתקופה האחרונה השגנו שתי מטרות שחרתנו להשגתן במספר שנים, ועוד המועדון עשה מאיץ מיוחד למשן עוד השנה זו: הראשונה, השגת אישור ועדת הכספיים של הכנסת לביצוע טס אוחת בשנה. השנייה, התקשרות עם חברת "קמර" - יבואנית BMW כנותנת החסות לפניות המועדון. תודתנו לכל מי שסייע בהשגת המטרות הללו.

עדין יש לנו עשייה מרובה בתחום המשותף, במיוחד בכל הקשור באגף המכס, חברות הביטוח, יבוא חלפים, ועוד. חשוב שנשקייע את המרץ שלנו לקידום האינטנס המשותף של חברי המועדון.

הסניפים הם חלק בלתי נפרד מהמועדון ובכוננותו לשמר על האחדות והציבור שלנו, באמצעות הנהלים אחידים לתפעול השוטף של הסניפים. אנו מוצפים להתנהלות זהה של החברים במקומות המפגש השונים, בכל הקשור לסמל המועדון, מועד המפגשים, וכו'.

המועדון "חי ונושם" אירועים, לאחרונה ביצענו שמונה אירועי השקעה, מספר שייא בח' המועדון. האירועים התקיימו בתל-אביב, חיפה, רעננה וירושלים. כל אירוע עם ציבומו המיוחד. באירוע השקעה של-WBM 503 הוכרה מתן החסות של חברת "קמאר", באופן رسمي.

אני בטוח שהשילוב של "מועדון החמש" עם חברת "קמאר" יתרום תרומה ניכרת לשני הצדדים ויקדם את העשייה בתחום שימוש מורשת הרכב ההיסטורי בישראל.

בנוסף, קיימנו חמישה אירועים קהילתיים, תצוגות במרכז יישפרא במודיעין, נס-צינה וקריית-גת, טויל ג'יפים, ותצוגות נושאית בימי ישיבי כמו זה שהוקדש במיוחד לטנדרים ומכוונות מסחריות.

כמו כן, המפגש בצוות רופין בכל שבת ראשונה של חודש - הפן למסורת מברכת. בתארין 4 לאוקטובר נחגג את "הפיניג בפארק" - סיום הקיץ בפארק הלאומי ברמת גן. אני מבקש מהחברים לבוא בהמוניים, יחד עם בני המשפחה, ילדים וחברים. מתוכנן לנו אירוע ססגוני עם מגוון פעילויות. אירוע נוסף, שאנו מתכוננים כבר זמן ניכר, הוא הטויל לאילת ברכבי אספנות. הכוונה היא לקיים את הטויל בתאריכים 28-26 בנובמבר. פרטים נוספים במיילאסקון.

כל שאר האירועים המתוכננים לחודשים הקרובים מופיעים בפירוט במיילאסקון.
אני מודה באופן אישי לחבריו הוועד, חברי ועדת הביקורת, חברי בית-דין חברים, ולכל המתנדבים - על שיתוף הפעולה והעשייה המבורכת לטובות חברי המועדון. תודה מיהודה לבני הספל ולגידי אשכנזי על ביצוע והפקת האבטומוביל באיכות וברמה גבוהה.

**אנו אזבק גלאי עזה גודה, גכת זיגען אספואיג'יכט, ערגד אספואיג'יכט, זלייאג, זיגאלאן וויאק, ואט אהרואן הגדואה
והאבעריאן זאויג'ן גאנז זפואיג'אה וגייאר גאנזם הגדואן.**

סאלם,
נחום





וספה 400, 1957. מאיטליה באהבה.

כועות על גלליים

על המצב הכלכלי שבו אומה יוצאת מהמלחמה... בצפון אמריקה, המכוניות גדולות וholesיות - אורן, מנוע, משקל הניקלים והראוותנות הכלכליות. ואילו באירופה, מתרחשת לה מגמה הפוכה - הציבור מחפש דזוקא פתרונות זולים וצניעים לתעבורה אישית. באירופה, ההתואשות ממלחמת העולם איסית וטריאומפית יותר, ועל הקרקע זה צומחים פתרונות כמו הקטנווע (ווספה, למכרטה ועוד), אבל גם מכוניות קטנותות, שנוטנות את המינימום הדורש לה坦ניות - שני מושבים בד"כ, 3 גלליים (ולפעמים "מתפנקים" ברבייעי נסוף) ומנוע זעיר שבדרך כלל נלקח מצרן או פונטיים. היתרון ברור - מחיר זול וצריכת דלק חסכונית להפליא.

גם החסרונות ידועים - על ביצועים אין מה לדבר והבטיחות היא עניין תיאורתי בלבד. ולמרות הכל - היה שוק והיו תעשיות

חדש השלטנו להקדיש את רוב הגלון למכוון ה"בואה", ללא ספק מכוניות שפרצו דורך בתחום החסוך, העיצוב ואולי המוזרות שבזה. קובי מילוא סוקר את התקופה, את הרכבים ולמה אנחנו כל כך אוהבים אותם?

את, שנوت החמשים - איך תקופה מסעירה... העולם מתואושש מهزויות מלחמת העולם השנייה, המלחמה הקרה תופסת תאוצה, התעופה נכנסת לעידן הסילון ובעולם הרכב מתעוררות שתי גישות שונות חלוצין. נראה שהקירה הפיזית לקרים משפיעה



מסרשמיט. מתעשיות המטוסים לכבישי אירופה.



מיני מורייס. מהפיכה של ממש.



אייטה של BMW

גורם חשוב – במדיניות מסוימות, מכוניות בועה הוגדרו כ”אופנו על 3 גלגלים”, וכך לא היה צריך בראשון נהיגה על מכונית כדי לנוהג בהן. זהו גם הסבר לעובדה שמכוניות בועה רבות היו תלת – גלגליות, לא בדיק בסיטות, אבל העיקר שהחסכנו כספי... ***

בשנת 1956 נפתחה מערכת קדש (מלחמת סיני) ומשבר הדלק הראשון פרוץ. הארווע הזה נתן עוד עידוד לשוק מכוניות הבouce החסכניות, אבל זו כבר הייתה שירת הרכבו של הדאנו – כלכלת העולם הכריזה מושבר מלחמת העולם, ובפתח עמדו שנות השישים העליונות. גם באירופה, הציבור כבר רצה מכוניות ”אמיתיות” והיה יצרן אחד שהראה שאפשר לעשות זאת גם בחבילה קטנה וחסכונית – ליצרן קראו BMC, ומכונית קרואו ”מיין” לפטע, ניתן להקות מכונית קטנה, זוליה, עם מקום לארבעה נוסעים, ביצועים סבירים ואפלו המון כיף מהנήיגה. מול חבילה כזו, היה קשה לא-*Isetta* ו-*Messerschmitt* להתחזרות.

יצור משמעותי של מכוניות בועה הסתיים בשנות השישים המוקדמות, והן נשארו מין קורייז מעניין בתרכות המוטוריות. אצל האנגלים, כרגע, לא מותרים כל כך מהר על מזוריית *the-h-in Robin Reliant* התלת גללית יוצרה הללו עד תחילת שנות ה- 2000, ואיפשרה לדודות אנגליות לנוהג לכנסיה עם רשיון לאופנו היא גם נתנה למיסטר בין קורבן להתעלות,

אבל זה כבר לסיפור אחר...

از היו לנו בועת קטנות על הכביש, הבouce התפוצעה, אבל השAIRה לנו מכוניות קטנות וחמודות כמורשת לתקופה שהיתה בעברה.

כמה עשרות שנים עברו, ופתאום יוצאה לשוק מכונית חדשה, שכעכט חזרת לאוטו קונספט ישן – קוראים לה *SMART*, ומעלה נכתב באוטומוביל של שנת 2030. להתראות.

לרכבים האלה קראו ”מכוניות בועה”, בגלל שלרובן היה עיצוב עגליג שהזכיר כדור שקוף, או שככל מכלול הגוף שלחן הזכיר בועה של חופת מטוס קרב. התוצאה הייתה מוזרה, מיוחדת, אבל בהחלט זכתה למכירות יפות בשנים האחרונות. וכן, לצדיה של הקאדילק קו – דה ויל הענקית, יוצרו במיוחד השני של האוקיינוס מכוניות שאפשר היה להכנס לרכבן של אותה אמריקאית. המוביילים באירופה בתחום זהה היו הגרמנים ומרבית מכוניות הבouce יוצרו שם. אולי בגל החסכנות ה”יקית”, ואולי ממשום שבגרמניה היו לא מעט יצורי מטוסים שלא יכולו לעסוק יותר בתחום, והפנו את מירצם וכולותיהם הטכניות לייצור ”מטוסים זעירים על גלגלים” – הידועים שבהם היו מסרשמיט והינקל, אבל עוד נרחב עליהם בהמשך. גם בצרפת, אנגליה ואיטליה הייתה תעשייה עניפה של מכוניות בועה, כאשרצד החיסכון במחור ובדלק היה עוד גורם חשוב – במדיניות מסוימות, מכוניות בועה הוגדרו



סמארט מבית מרצדס.

שנִי קטנוועים ומקרר

לעתיקות בשנת 1953, התגבות היו בעיקר תדהמה. אז מה היה לנו: אורך עיר של 2.3 מטרים, רוחב 1.4 מטרים ועובי שהזיכר בועת סבן. האלמנט המיחוד ביותר של המכונית, זה שנשאר הסמל שלה, היתה הדלת הקידמית הייחודה. כל ה"פרונט" של הרכב נפתח יחד עם מכלול הגהה ולוח השעונים, ואפשר כניסה לשני המושבים. למכונית היה גם גג שמש בלבד - לא בתור אביזר מоторות, אלא דזוקא לצורן בטיחותי - במקורה של תאונת חרוטים - זנב עם מכונית אחרת, גג המשמש כפתח המילוט היחיד לנוסעים. על ההנעה היה מופקד מנוע שתי פעריות, עם שתי בוכנות בנפח 236 סמ"ק ובמיכל הדלק נכנסו 13 ליטרים שלמים - נשמע מעט, אבל יש לזכור שצירicת הדלק הייתה מעל 20 ק"מ לליטר. המהירות המרבית הייתה 75 קמ"ש, אבל ממילא רוכב האיזוטה הסתויבו בעיר. אבי הטיפוס הראשוני היו מצוידים בגלאל אחד מאחור, אבל בעיקבות הנטייה שלהם להתהפן צוידה האיזטה בשני גלאלים אחוריים במרוחק קטן של 480 מ"מ ביןיהם, וכך נמנע הצורך בדיפרנציאל.

האיזטה הקטנה זכתה להצלחה יפה באיטליה, אבל לרנצ'ו ריבולטה נמאס די מהר מהעסק - והוא העדיף לפתח מכוניות ספורט אקזוטיות, וכן עשה בסוף שנות החמישים ובשנות השישים. נזכר רק דגמים כמו-le, Rivolta-le, Lele-Griffo (שנקראה על שם אישתו), וה-o-Griffo. لكن, ריבולטה החלה לתת רישיונות לייצור האיזטה ליצרנים אחרים. המכונית יוצרה בספרד, צרפת, אנגליה ואףלו בברזיל.

השינויי הגודל הגיעו בשנת 1955, כאשר ריבולטה מכר את כל הזכויות על התכנון לחברת BMW. החברים מגרמניה יצרו אחרי מלחמת העולם השנייה מכוניות מפוארות למדוי, שמצוינו רק מעט קוניים שייכלו לשלם את המחיר. הבוגרים חיפשו פתרון מהיר כדי לספק את החלק התיכון של השוק, וריבולטה נתן להם פתרון צזה. האיזטה עברה שינויים בתכנון, והחל



כל ה"פרונט" של הרכב נפתח יחד עם מכלול הגהה ולוח השעונים ומאפשר כניסה לשני המושבים יחד. למכונית היה גם גג שמש בלבד - לא בתור אביזר מوتורות, אלא דזוקא לצורן בטיחותי...

חידה - מה המשותף ליצן מכוניות איטלקיות אקזוטיות, יצן מכוניות ספורט - פאר גרמני מבווארי ומקרים? התשובה נמצאת בគורתה של הכתבה, אבל דורשת הסבר קצר. בתחילת שנות החמישים חיפשה אירופה המשתקמת ממלחמות העולם פתרון תעבורת זול וחסכוני. המעצבים והمهندסים האיטלקים היו תמיד ידועים במקוריות ותועזה, ולא פלא שהם הובילו במציאת פתרונות לצורן זהה.

הkoncept של הקטנווע המודרני פותח באיטליה (ווסף), למביטה, אבל היא ברנש בשם רנצ'ו ריבולטה, שהחליט ללבת צעד נוסף קדימה - מכונית ממש, סגורה ו"מפנקת" יחסית לקטנווע, שעדין נשמר על עלות נמוכה וצריכת דלק חסכונית. לריבולטה היה מפעל קטן בשם ISO שייצר מקרים, קטנוועים, ותלת-קטנוועים למטען. האגדה מספרת שכאשר הוא הטיל את משימת תכנון המכונית על המהנדסים שלו, הם לקחו שני קטנוועים וחיברו אותם עם מקרר באמצעות - כאשר תשכלו על התוצאה, אין ספק שהאלמנט הדומיננטי ביותר במכונית שלהם תכננו היה הדלת הקידמית שלה היישר מעולם הפריג'ידרים... ***

لتוצאה קראו איזטה, הביטוי האיטלקי ל"ISO קטנה", והוא לא דומה לשום דבר אחר. כאשר הוצגה ה-ISO הקטנה



אורן צויר של 2.3 מטרים, רוחב 1.4 מטרים ועיצוב שהזכיר בועת סכון.

היה קרוב במחירו לחיפושית של W7, שהיא כבר מכונית "אמיתית".

למרות העיצוב החמוד והפרקטיות עבורה לקוחות שחיפשו תחכורה מוטורית עירונית זולה, בתחילת שנות השישים השוק רצה "מכונית שנראית כמו מכונית". מול המיני-מיינור לאייתה כבר לא הייתה הרבה להציג, ולכן בשנת 1962 הסתימם הייצור. W7 BMW עברה לדגם עממי אחר, ה-500, שכבר נראהה כמו מכונית נורמלית. בשנים שאח"כ התמקדה החברה במכוניות ספורט – סאלון יוקרתיות, והאייתה נשאה קורייז בהיסטוריה של החברה.

היום המכונית זוכה לפופולריות רבה בקרב חובבים, אולם דואקה בגלל המוזרות שלה. אפשר גם לומר שהיא הסבטה הרוחנית של ה-SMART. למרבה הצער לא נשארו הרבה אייזוט – עובדת היונון מכוניות זולות לא נתנה הרבה מושביצה לשמר אותן, ורוכן גרגטו (ואולי הפקו בחזרה למקוריים...).

וקצת להזית הישראלית – בארצנו הקטנה והעגינה של שנות החמישים נתנה האיזטה פתרון תחכורה לא רע יחסית לאלטראנסיבה (אוטובוס...) וממכרו לא מעט אייזוטות כאן. גם דמי השילומים מגרמניה לניצולי השואה עזרו לממן אתן. כיום נשארו בודדות בארץ והשילוב של הנדרות שלහן העיצוב המיחוד הופך אותו לאטרקטיבי בכל מקום אליויהם מעננה הבעות החביבות האלה.

משנת 1955 החלה להיות מיוצרת בגרמניה תחת השם BMW. המנוע האיטלקי הוחלף במנוע חד – צילינדר, ארבע פעימות נפח 250 סמ"ק – 13 כ"ס, שהגיע היישר ממפעל האופניים של BMW. למעשה, למרות הצורה שנשארה דומה, אף חלק של האיזטה האיטלקית לא התאים לאחotta הגרמנית. תחת כנפי BMW זכתה המכונית להצלחה מסחרית מרשימה – עד שנת 1962 יוצרו לפחות מ-160.000 עד 160.000 קטנות וIALIZED, והן זכו לשידורים ושיפורים. בסוף שנת 1956 הוחלפו חלונות ה"בואה" בחלונות הזזה והמנוע זכה לשידור מרשים – הנפח עלה ל- 300 סמ"ק וההספק עלה בכ"ס אחד שלם, ל-14... היו גם דגמי קבריאולט, ודגמי ייצוא מפוארים יותר. קורייז מעניין הוא סיפורה של האיזטה שיוצרה באנגליה, תחת רשות של-BMW. כיוון הפטיחתה של הדלת כגובה שונה כדי שהאגה יהיה לצד ימין, אבל התוצאה הימה שgam הנהג וגם המנוע היו באותו הצד... כדי לאזן את המשקל, כל איזטה בריטית הייתה מצוידת במשקלת של 60 פאונד (27 קילו) הצד שמאל של המרכב.

חלק מהמכוניות הבריטיות יוצרו עם שלושה גלגלים בלבד, כדי לאפשר הקלות מיסוי ו/או נהיגה עם רשות של תלת-אופן. כדי גם להזכיר את ה"אייזטה לימוזין", או אייזטה 600 בשם הרשמי. זו הייתה אייזטה מוארכת עם ספסל נוסף מאחורי הדלת צד אחת מימין. המנוע היה גדול יותר, עם שני צילינדרים בנפח 600 סמ"ק. הדגם הזה לא הצליח במיוחד ממשום שככו



מסרשמייט: מטוס על הכביש

לאחר מלחמת העולם השנייה אסרו בעלות הברית המנצחות על מסרשמייט ומפעלי התעשייה הגרמניים האחרים לייצר מטוסים, וכך חיפש לו וילי מסרשמייט, נשיא החברה, תעסוקה אחרת למפעל ולמהנדסים. كانوا נכנס לתמונה ברשות גרמני אחר, בשם פריץ פנד. בשנים 1948-1951 הוא תכנן ומכר רכב קטן עם 3 גלגלים שתוכנן להסעת נוסעים. לרכב הוא קרא Fend Flitzer, והצליח למכרו 250 רכבים בלבד. להפתעתו, הרכב נמכר גם לגרמנים בראים ששליו לחפש "גב" תעשייתי חזק לפורייקט, וכך הוא פנד הבין שעליו לחפש "גב" תעשייתי חזק לפורייקט, וכך הוא מצא את וילי מסרשמייט שכור חיפש תעסוקה למפעל המטוסים

האַסְׂצִיאָצִיהּ הָרָאַשׁוֹנָהּ שְׁעוֹלָהּ כַּאֲשֶׁר מִזְכִּירִים אֵת השם "מסרשמייט" הִיא כְּנַרְאָה מִהְקָרְבָּה עַל בָּרִיטִינִיהּ בְּמַלְחָמַת הָעוֹלָם הָשְׁנָה - אֲנַחְנוּ מִיד מַדְמִינִים מַטּוֹסִי סְפִיטְסִיר בְּרִיטִים נְלַחְמִים בְּקָרְבָּת אָוֹוִיר הַיְּרוֹאִים נֶגֶד מַסְׂרֶשְׁמִיט Fw 109 - פָּאוֹר הַתְּעִשְׂיָה הַאִירְוָנוֹאָסִית הָגְרָמָנִית. אֶלָּא שְׁלַחְבָּרָה махוללת למטוסים היה גם אפיוזה מענית בתחום הרכב.



מטוס המסרשמיט והמְלָכִינִית, דמיון מקרי או מותכנן?

שנת 1964, אז הופסק הייצור. בדרכו היו גם דגמי קבריאולט עם גג מתפרק (בນמקום בועת הפלקטיגלאס) ואפילו (וגם רואדסטר-ספיורט).

בשנת 1956 הוטר לחברת מסרשמיט לחזור וליצור מטוסים, וכך הם מכרו לפירץ פנד את כל זכויות הייצור (כולל האפרות לשיס את הלוגו "מסרשמיט" על ה-KR200). פנד המשיך לייצר עד שנת 1964 כאמור, ואפילו פיתח דגם חדש שנחשב לנדרי ולמבקש בכל משפחת המסרשמיטים - בשנת 1958 הוא שינה את החלק האחורי של הרכב, הוסיף גלגל ריבועי, ושתל מנוע דו-צילינדרי בנפח 500 סמ"ק. חידוש נוסף היה שבתיבת ההילוכים הותקן סופי-סופי הילון אחורי נורמלי... לדגום החדש קריא פנד בשם Tiger, והוא נכר לא נמכר תחת השם מסרשמיט אלא תחת השם FMR - החקירה שהפכה לשוטפותו של פנד לאחר סיום הרומן עם מסרשמיט. הטיגר היה ככל מעניין -

ההיגוי החוד והמנוע החזק תרמו לתחשוה ספורטיבית, אבל המחיר היה מדי יקר -

באותו סוף-סוף הילון אחורי נורמלי, הייתה מרווחת היילי ספריט, שנארתה כמו מכונית "נורמלית", لكن, לא פלא שיצרו רק 320 טיגרים, אבל כיום הם נדירים ביותר ושווים

הן בשוק האספנות.

פירץ פנד המשיך בעבודתו ההנדסית גם לאחר סיום הפרק המוטורי בחיו - לאחר יצור מסרשמיט האחרון הוא המשיך

בתכנון המזאות לעולם הרכב. פנד המציא את המזם שמתאפיין בשאורות ברכב נשארו דולקיס אחורי שהמפתחות הוצאו מהסוציאץ', ואף רשם על כך פטנט.

20 שנה אחר-כך, כשג תונף הפטנט, הפך המזם הקטן לפiris

חוּבָה כמעט בכל רכב מודרני. פנד ניסה בערוב ימיו לחזור ולתכנן

מכונית קטנה וחסכונית, אבל מותו בשנת 2000 הפסיק את

הפרויקט.

יחד עם האיזטה, מסמל המסרשמיט תקופה שהיא וaina, ואולי טוב שכך... קשה לראות כלים כאלה מספקים בטיחות

ונוחות ברמה שתתקבל על הדעת בימינו אלה.

ומה בישראל - נותרו בארץ מסרשמיטים בודדים, ואפילו היה

כאן טיגר אחד, אבל ע"פ האגדה הוא נמכר לחו"ל... פיספסנו.

שלו. השניים חתמו על הסכם שבמסגרתו תכנן פנד יחד עם מהנדסי מסרשמיט רכב קטן וחסכוני, שהתבסס גם על עקרונות תכנון מעולם המטוסים. לתוכה קראו KR175, שהוא קיצור של-Kabinen 175, KabinenRoller, ובעכברית - "קטנווע עם קבינה ומונוע בנפח 175". ה-KR לא נראה כמו אף רכב אחר על הכלביש - למעשה, הוא דמה יותר למוטס קטן שקייצזו לו את הכנפיים. למעשה, היה קטן וצר - אורכו היה 2 מטרים, ורוחבו רק 1.2 מטרים ממשום שהישיבה הייתה בטאנDEM - הנושא מאחוריו הונגן. המונע הותקן מאחור והניע את הגלגל האחורי היחיד דורך תיבת הילוכים בעלת 4 יחסים, אבל ללא הילון אחורי - עם משלך "הנוצה" של הרכב לא הייתה בעיה לדוחף אותו אחוריות... ההיגוי היה ע"י מין "סטיק" שדומה להגה של מטוס, שסובב ישירות את הגלגלים הקידמיים ותרום להיגוי חד ומהנה. את תא הנוסעים הקטנטן כיסתה בועת פלקטיגלאס, בסגנון מוטשי הרכב של מלחתת העולם. הייצור החל בשנת 1953 במפעל מסרשמיט שכרגנסבורג, והרכב הקטן והሞז זכה להצלחה יפה. זו הייתה תקופה "מכוניות הבועה", וכל כלי שסיפק תחבורה סבירה וחסכונית זכה להצלחה מסחרית. ה-KR175 הגיע למהירות של 80 קמ"ש, וצריכת דלק של מעל 30 קמ"ל לליטר. בהחלט מספיק עבורי גרמני תפוץ בשנות החמשים.

לאחר שנתיים ו-19.000 רכבים שיוצרו, הגיע העת לשדרג. פירץ פנד הגדיל את המונע ל- 200 סמ"ק ושינה קצת את המרכב, אבל החידוש העיקרי בדגם החדש, KR200, היה באפשרות להסייע את הרכב אחוריות. זה לא התבצע ע"י הילון אחורי בתיבת הילוכים, אלא בשיטה הרבה יותר מעניינת - מונוע-he-Sachs Fichtel צויז' בשתי מערכות של פלטינום, ודי לנסוע אחוריות הנאג כייבא את המונע ופשוט הניע אותו בכיוון ההפון... תיאורטית, במצב הזה היו למסרשמיט הקטן 4 הילוכים אחוריים, בהנחה שהנהג היה מספיק אמץ כדי לנסת. KR200 גם זכה לכולם זעוזעים הידראולים ולכקרות נהיגה "נורמליות" - גאז, ברקס וקלאץ' מופעלים ברגלים, להבדיל מהאגז וקלאץ' שההופעל ע"י ידיות בדגם הקודם. בסה"כ ה-KR200 היה רכב הרנה יותר נוח לנאגה ולפעול מוקדם. המהירות עלה ל- 90 קמ"ש וצריכת הדלק המצוינת לא נפגעה. הדגם המשופר זכה להצלחה יפה מוקדם - יותר מ- 40.000 כלים נמכרו עד

צ'ירעה בארץ הדיינוזאורים



כשמדוברים על "וספה" חושבים כמובן על הקטנווּ הקלאסִי שטייטרָר ועדין מטרוטָר בכבישי אַרְצֵנוּ. הַחִיה האַלְמֹתִית הַזָּאת נַסְעָת וַנוֹסָעָת וְלַמְעָלָה מ- 15 מיליאן ממנה נַצְרוּ עד הַיּוֹם. ולמי שָׁלָא יַדְעַ, פִּירֶשׁ הַשֵּׁם "וספה" באַיטְלִיקִית, הוּא "צִירֻעה"...

משמעותם של זוכרים היום שהיתה גם מכונית מבית היוצר של וספה, והרגישה כמו מכונית שלוש קופסאות ונראתה חביבה למדי. בכך, היא נתנה או ניסתה לתת תחרות לפיאט 500... מפעל "פיאג'ו" שבאיטליה. כמו הקטנווּים קיבלה המכונית מספר, "וספה 400". בית הייצור שלה היה אמן איטלי אבל היא בכללית הייתה לה גם אמירה חזקה מאוד בתולדות הרכב והצרכנות בארץ. עשרה בעיל וספה 400 מסכו ביבואן ובשירות שהוא נתן וייצור את מועדון הצרכנות הראשון בארץ, "מועדון וספה 400". הם יבואו חלקים, דאגו להתקשרות עצמאית עם מוסכים ואך ערכו לעומת מכוניות הבועה כמו "אייזטה" ו"מסרשמיט" ווספה נראתה

Vespa 400

ACMA הצרפתית שיצרה כבר ברשיון את הקטנווים. כנספהק הייצור בשנת 1961, יוצרו בסך הכל קצת פחות מ- 30,000 יחידות. מתוכן ייצאו 1,700 לארה"ב.

וכאן אנחנו מגיימים למספר המאוד מיוחד של ישראל. הוספה 400 יוצאה באופן סדר על ידי יבואן שלא היה לו נוראה נסיון רב בהתקומות עם רכב חדש ושירות לקוחות. יודש זהה לא היובן של הקטנווים. מוסף השירות היחיד בת"א התנהג כמוניול והמחירים היו בהתאם.

300 בעלי הוספה 400 בארץ עמדו בפני שוקת שכורה כאשר אחד הביעלים, יצחק כספי ("משכנתן דירה כדי ל凱נות את הוספה") הרים את הcpuפה והחליט לעשות מעשה. תוך זמן קצר הוא יצר קשר עם בעלי הרכבים ("הסתובכתי בכל גוש דן והיכן שראיתי וספה 400 שמתה פתק על השימוש") ובמשך בלתי נלאה שמאפיין אותו עד היום, בגיל 83, הוא הצליח הגיעו לרובם.

באסיפה כללית ראשונה שהיתה במקווה ישראל ולאחר שכולם הוציאו קיטור, נוסדה עמותה עם מוסדות מסודרים.

בשלב ראשון העמotta יצירה קשר עם מוסכים, יבאה מלאי חלפים ענק ("הספיק ל- 20 שנה"), תרגמה את 59 רכב לעברית ואף תכננה וייצרה גג פיברגלאס ("הילדים גדלו..."). המעודן הפך להיות גם לחברתי ונערכו טוילים ואף יצא לעלן משרד למעלה מעשר שנים. "הכל היה בכיתת של", מבחן החיליקים היה באמצע הדירה ואל תשאל מה אישטי עשתה לי..." אמר כספית בחין רחב.

ההתמדה והסיווע הטכני אפשרו למוכניות הוספה 400 לשזרד-can שנים רבות. היה מעקב אחרי תנועות הבעלות, כך למשל בעלון בשנת 1970 אני קוראים ש- 80 מכוניות החליפו בעלות אותה שנה וכසפיית כתוב בהומור "מי שתורום חילק ננדז להצלחה לא נורמלית זאת (של הממצאות רוב המכוניות בכיסים גם לאחר 10 שנים, ב.ה.) הוא בוודאי שר האוצר, ירום הוזו, אשר מעלה

פעמים בשנה את מיסי היובא לרוכב וחיליפים".

עוד למדנו שבשנת 1970 נותרו עדין 15 מהיד הראשונה.. המעודן התקיים עד ראשית שנות השמונים. כספית התמיד בתחום הcrcננות והיה שנים רבות ראש הרכב ברשות להגנת הרכך. אין ספק שהליך רכבים יכולם ללמידה הרוכב בארץ מהאדים מלא החיים הזה.

כיום נמצאות פחות מעשר "וספה 400" בארץ, למשתיך ידעתנו אף אחת מהן במצב נסיעה.



טיולים ואפיילו עלון משליהם. אבל על כך בהמשן. ידיעו, אירופה שלאחר מלחמת העולם השנייה צמאה לכלי רכב זולים ופישוטים. בית הייצור של שניים מהחובבים שביהם הייתה איטליה. הפיאט 500, הקטנווים והומוטציית התלת גלגליות שלהם נחלו הצלחה רבה ולקראת סוף שנות החמשים החיליט מפעל פיאג'ו לפתח מכונית של ממש החולקת מקצת הטכנייה של הקטנוו. הרכב שנכנס ליצור בשנת 1958 נשא עימו כמה חידושים כמו גוף אחוד, מ胎לים עצמאיים עם קפיצי סיליל וממכובן גלגלים דקים בגודל 10 אינטש שנלקחו ישיר ממחסן החלקים של האופווע. המנווע האחורי היה בונפח 394 סמ"ק והפיק 14 ס"מ. 14 הסתוסים יכולו להריץ את הרכב ל מהירות של 80 קמ"ש. כמו בפיאט 500, אם ארבעת המגובהים לא היו שמנים מדו', הם יכולים להכנס לרכב. מאידן לא היה תא מטען כי החלק הקדמי נתפס על ידי המציג... היו שתי תיבות הילוקים: שלושה הילוקים קדמיים לארה"ב וארבעה לשאר העולם..

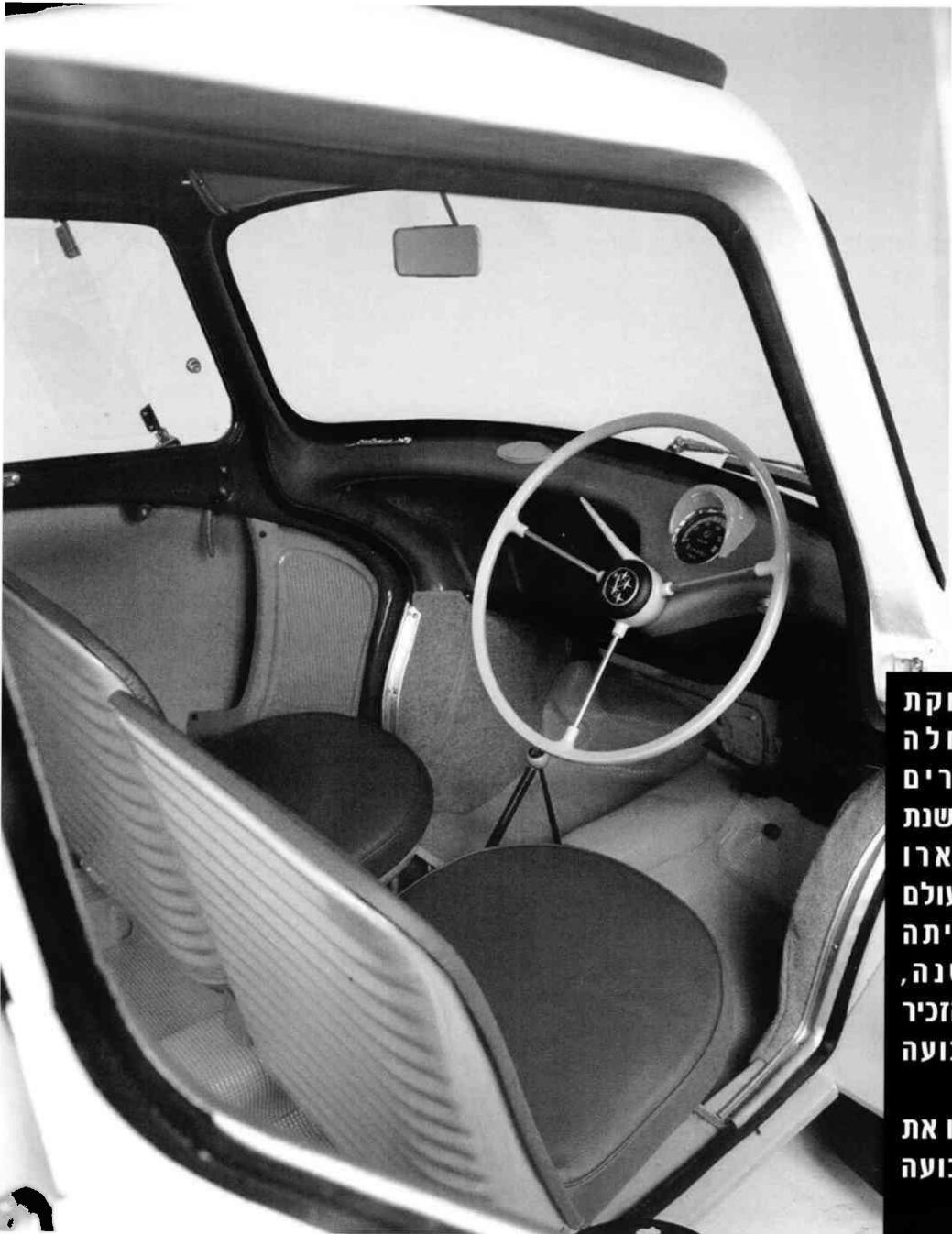
העיצוב היה חמוץ כמו שאנו רואים בתמונה והוא שתי דרגות ימוך. הגג היה נפתח עם ברזנט. רק בארץ הקודש היה גג קשיח ועל זה נדבר בהמשן.

פיאג'ו החלה לייצר את ה- 400 ובשנה הראשונה נמכרו כ- 16,000 יחידות בלבד מפעול נקלע לקשיים ונוקה על ידי משפחת אניל, בעלי פיאט. להם היה כבר מוצר מקביל ומצווח, הלא הוא - 500 האגדית ولكن הווער הייצור לחכורה



"מועדון וספה 400". הם יבואו חיליקים, דאגו להתקשרות עצמאית עם מוסכים.

כועה יפאנית

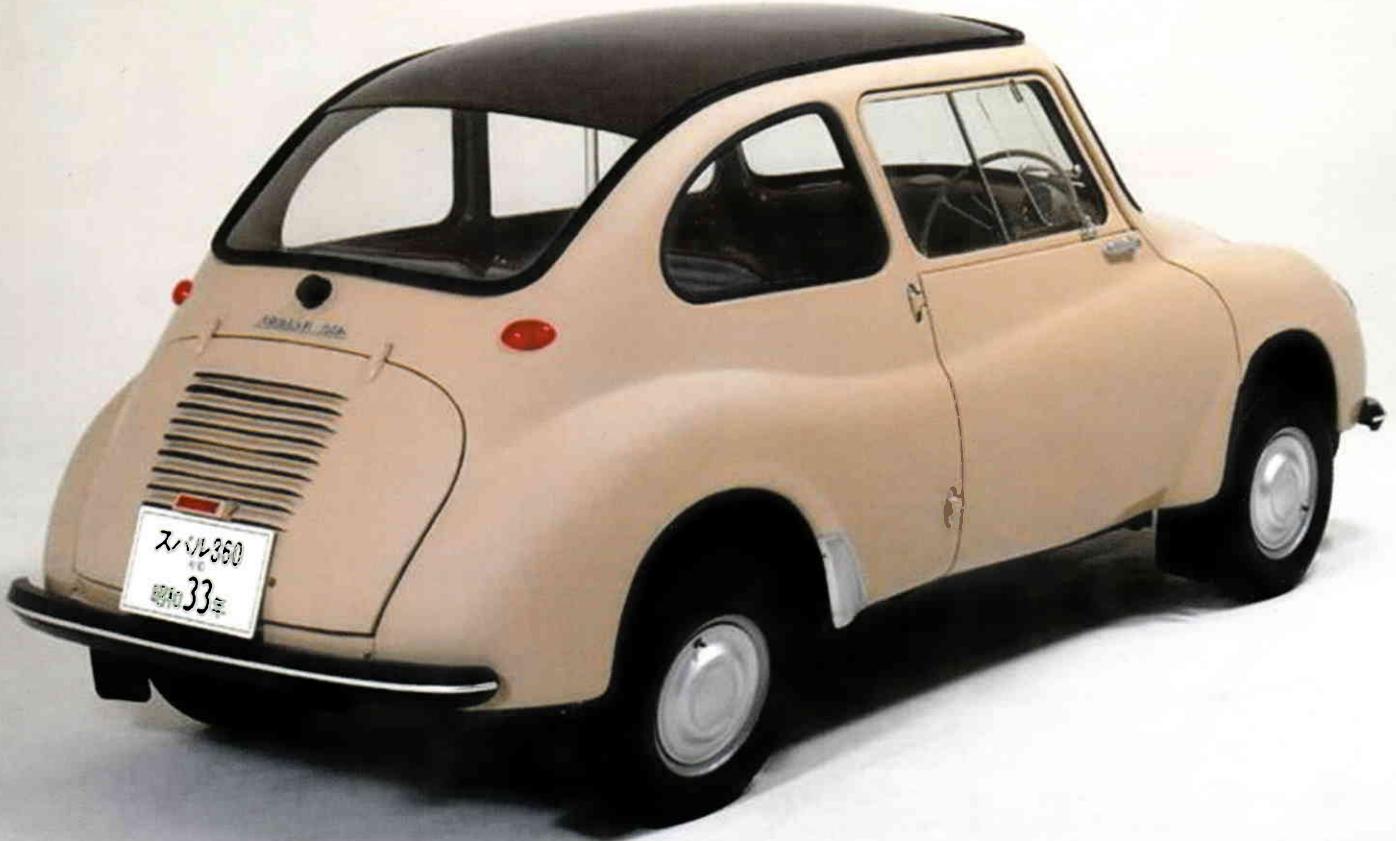


הציפיות ומצוקת
החנייה שהחלה
מתפתחת בערים
הגדלות אילצה בשנת
'58 את סובארו
להוציא לאוור העולם
את 360 שהיתה
מכונית קטנטנה,
במבנה ועיצוב שהזיכר
את מכוניות הבouce
האירופאיות.
chan prachim siffer leno at
סיפורה של "hboue
היפאנית".

פשיטה וזולה לייצור ותחזוקה, שתמאים לצרכי השוק היפני - נסיעות עירוניות בעיקר עקב הציפיות ומצוקת חנייה שהחלה מתפתחת בערים הגדלות. בשנת 1958 נולדה הסובארו 360 שהיתה מכונית קטנטנה, אך בעלי 4 מקומות ישיבה, במבנה ועיצוב שהזיכר את מכוניות הבouce האירופאיות בנות תקופתה - האיזטה של ב.מ.וו, הגוגומוביל ועוד. הסובארו 360 הייתה בעל מרכב אחוד, כלומר ללא שילדה, מה שאפשר משקל עצמי קל יחסית, 2 דלתות "התאבזות" ומנווע והנעה אחורית. מנועה של 360 הייתה בעל שתי בוכנות בנפח 356 סמ"ק וסיפק 17 כ"ס, מה שאפשר למכונית הקלה להגיע למהירות מרבית מירבית של 100 קמ"ש, וביצועי תאוצה

בתחלת שנות ה'50' החלה יפן את השתיקם מנזקי המלחמה הארורה ההיא, התהום הכלכלי היה חשוב מאד עבורה מאחר וחלק לא מבוטל מה תעשייה יפנית, שאפיינה בריבוי קונצנזוסים גדולים וניזוק בaczora קשה בשנות המלחמה, גם עקב הסכמת המפעלים לצרכים צבאיים. קונצראן פוג'י הוקם בתחילת שנות ה-50' כתוצאה מאיחוד בין כמה חברות ובשנת '53' הם החלו לייצר מכוניות. הדגם הראשון שייצרו נקרא בפשטות "סובארו 1500" וזה הייתה מכונית משפחתיות בינויים בגודלה, שלא זכתה להצלחה של ממש.

לקראת סוף שנות ה'50' החליטו בפוג'י לפתח מכונית קטנה,



פשטות יפאנית. סובארו 360.


SUBARU



פרסומת ישנה של המותג.

זה היה בשלהי הייצור של ה-360 וכאן היא לא זכתה להצלחה. ייצור הסובארו 360 הסתיים ב-17' לאחר קרוב ל-400 אלף עותקים. היא הוחלפה בסובארו R2 שהציגו מודרני בהרבה ומנוע 4 פעימות. שושלת המכוניות הקטנטנות המוכרת שנימכרה גם בארץ, ואთ הרקס החליפה הווייון שלא יוכאה. סובארו, כאשר היצירנים היפנים ממשיכים עד עצם היום הזה ביצור מכוניות מיקרו שמיועדות לשוק הפנוי מסיבת פשוטה - בקנויות מכוניות בנפח העולה על 650 סמ"ק נידרש האזקה הפנוי להוכיח בעלות על מקום חניה, ואילו מתחת לשף הנפח זהה - לא. כמוכן שמכוניות המיקרו האלו מצוירות במיטב הטכנולוגיה העדכנית, ואני מ寧ח שאשוו אליון בעוד 30 שנה...

סבירים. מערכת המיטלים הייתה פשוטה מאד, והגהה היה בשיטת מסרק ומוט משונן, חידוש גדול במנוחי אוטם ימים. השימוש במנוע ב-2 פעימות היה חריג יחסית, אבל הוא אפשר להציג להספקים סבכים והחשוב מכל - תחזקה חזקה ופשטה. הסובארו 360 זכתה ביפן להצלחה ניכרת, ודיל מהר הוצגו גירסאות חזקות יותר, כולל אחת בעלת זוג מאידים כפולים ו-27 כ"ס, מה שאפשר לקטנטנות להציג הרבה מירבית של 122 קמ"ש. ייצור המכוניות נמשך שנים רבות ללא שינויים מרחבי לכת, פרט למערביל אוטומטי שהוצע ב-64' וחסן מהנegg את הצורך לולדק ב"תערובת" מוכנה של שמן ודלק. במאצע שנות ה-60' החלה סובארו להשתעשע ברעיון יצוא המכונית, כשהשוק העיקרי היה ... ארה"ב, לא פחות. למרות זהה נישמע ביזاري למד', סובארו הצליח לייצא כמה אלפי מכוניות לשוק הבירן הזה, שרוב המכוניות שנימכרו בו היו בעלות נפח מנוע הcpfolis פ-15 משל ה-360. לקרהת סוף שנות ה-60' החלה להימתח ביקורת קשה על רמת הבטיחות הנמוכה והיצוא הופסק.

ఈ השהילה חוברת סובארו למכוון הארץ, זאת היתה סנסציה. פרט לקונטסה אשר שוקה כאן בעיקר עקב הבעלות החלקית של רנו על הינו היפאנית, ונמנעו החברות מארץ המשמש העולה לשוק מכוניות לארץ הקודש וזה בכלל החשש מפני ההרם הערבי.

סובארו הייתה חברה מספקת קטנה על מנת שלא תפסיד הרבה בגול הייצור לכאנ וועל ההזדמנות^K פצצו שני ימים שהקימו את "יפנאוטו". הרכב הראשון שם הביאו היה הסבאתה של ה"סובאראית", אולם עד מהרה הצרפה ה-360 וכןן קבעה הקטנטנה הצתת ההיסטורית: רכב הנוסעים היפני הראשון שיובא מזה 2000 שנה...

מארגן החול של גן הילדיים להשקה נוצצת



באמצע אוגוסט התקיים בירושלים ארוע מיוחד במינו, ההשקה של קטעו המברטה של יוני הכהן.

את סיפור החילוץ של הגראוטה מגן הילדיים סיירנו באחד הגליונות האחרונים ומשתתפי הפורום עקבו ברציפות אחריו העבודה הקשה של יוני בשחזר הרכובען לפרט האחרון ובהתקשרות על המון קשיים.

רכב מיוחד ושיפוץ מיוחד ובעיקר חביב מיוחד כמו יוני היו ראויים להשקה מיוחדת.

יוני ביקש לעשות את ההשקה בירושלים, בכוונה של איחוד לבבות וחיבור בין כל אספני הרכב.

להכנות נורתם רן שוני הכלתי נלאה שהצליח לחבר לטקס מועדים נוספים כמו מועדון הווספות ומועדון החיפושים. טקס ההשקה אורגן על ידי המעודן. עשרות חברים על מכוניותיהם הססגוניות מילאו את הסימטה הצהה והציגו במרכז ירושלים, קובי מילוא סייר על תולדות המברטה, יוני הכהן תיאר שוב את הדרך הארוכה שעשו הוא, משפחתו והלמברטה, י"ר המעודן, נחום קדמיאל ברק והעניק את התעודה, הבירה זרומה והכירה צלה ושמחה.

מוסך טוריינו

בנהנת החבר יגאל לביא
שמח להודיע על פתיחת מחלקת שירות

לרכבי אספנות

שירות תיקונים

▪
הזמןה ויבוא חלפים
ע"י נציג החבר בארא"ב

▪
העברה מבוחני רישוי

▪
מערך שינוי ע"י נהגים וגרר



חברי מועדון החמש

יזכו ל10% הנחה

ולהרבה ידע וניסיוני!

דרך בן צבי 98 תל אביב, 116827170 רב קווין



מועדון החמש למכוניות



בתמונה, חברי מועדון החמש ביום מרגש של נתינה, בצלום משותף ברמת הדסה

מתגננת ההרגשה שלא כל כך רוצים אותן בסביבה הטבעית שלן....מה שבדרך כלל לא נכון. אבל לצד זה יلد....ושמחתי שיכלתי/נו לתרום להם משהו עם אותם ופתאום התברר לי שככל, אתם, ילי בית הספר, תרממתם לנו. אנחנו רק מוחשים להראות ולהיראות. אבל להרחב את הלב, אין לנו כל כך הרבה ההזדמנויות וזה היהת, תודה..."...

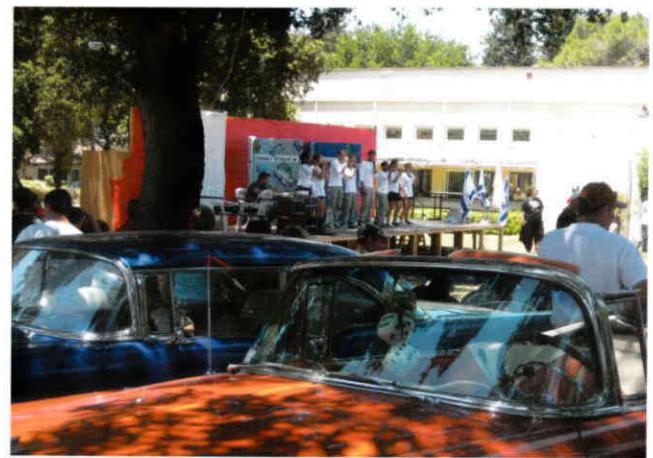
יום האופנוו באורט ידין



"מועדון החמש" מושך בקשר הרצוף והחם עם אורות ידין בצריפין ולקראת סוף שנת הלימודים הגיע חכינו חן פרחי, חמוש בכמה אופנווים קלאסיים והרצה לפני התלמידים על אופנוו הערבי וההבדלים בין ובין ואופנוו הפלסטייק של היום.

ראשונה בתולדות בית הספר נכנס אופנוו בניסעה לכיתה והמורה חן הדגים בשיזור חי ורואה אף נראה, נשמע והרייח האופנוו של אז. בנוסף השתקפנו בטפס סיום שנת הלימודים בו הוענקו שתי חברות במועדון לתלמידים מצטיינים שסייעו השנה את בית הספר. הטפס לווה בתצוגה נאה של מכוניות המועדון.

"רמת הדסה" יום מרגש של נתינה



מוסד רמת הדסה מהווה בית חם לנערים ונערות הזקוקים להזמנות נוספת... המוסד שייך להסתדרות הציונית ושוכן בקמפוס טבול בירק בקריית טבעון.

החל משנת הלימודים הבא ילו' חברי המועדון את החניכים והחניכות בהרצאות, תצוגות ויוזמות משותפות. תחילת הקשר ציינה ביום תצוגה מרגש שנערך בשבת של יוני. בחום כבב הגיעו כ-50 חברים המועדון מכל הארץ וייצרו קשר בלתי אמצעי עם הילדים וזה היה מפגש ראשון לרבים ממשן צידי העשירונים בארץ.

כתב חבר מועדון בפירותו: "גם אני בוגר פנימיה. אני יודע מה זה לגור בפניםיה, לפחות



יענו גודלים מהחיים

אחד האירועים המרגשים בתולדות המועדון התקיים בתחילת יוני כאשר חכרנו לעתomat "גודלים מהחיים". העמותה מנסה להקל על סבלם של ילדים חולי סרטן ובזמן החופש היא ארגנה מחנה קיץ בחוף דורה. ביום האחרון של המחנה הופיעו חמישים בכ-20 רכבי אספנות ובמשך כ-3 שעות הצגנו, הקסמנו ואף הסענו את הילדים ברכבים המיוחדים האלה.

הסוסים הוציאים כבשו מחדש את הנגב



בימי התקיים טויל נסף של חכרינו על הדזו גלגלים שלהם. תחת הכותרת "בקבוצות לחומי תש"ח", יצאו החברים מגשם "עד הלום" שליד אשדוד והגיעו עד למצודת יואב. חלק מהכלים עברו באותו יום מעלה ממאה ק"מ בדריכים משובשות שהזיכרו את ימי המנדט... האופנאים, וכן שני ג'יפים מאותם ימים הוכחו שלחם לא נס גם לאחר 60 שנה.

היי ימים גם בגביעתיים



תצוגה קטנה אך אינכית הפיק המועדון בכיתתו שלו, במתנה"ס שדה בוקר שבגביעתיים, שם נמצא מושרדנו.

פעם בשנה עורך המקום תערוכת הישגים של כל הפועלים במתחם. לצד חוגי ג'ידוז וריטמיקה לילדים. הוכחנו שגם לנו יש מה לומר. המכניות שלנו היו הפתעה ונימה נוטלית למאות המבקרים באותו יום פתוח.

השקיות וקבלות פנים... השקאות וקבלות פנים...



26.6.09

"היכל נוקיה"

1975, 450SL
של אבי דהן



26.6.09

"היכל נוקיה"

שברולט קורבט C3, 1977
של רפי גנוביץ



14.8.09

"היכל נוקיה"

פורד מוסטנג מאן 1, 1973
של קובי ביבי



14.8.09

"היכל נוקיה"

פורד מוסטנג מאן 1, 1971
של גידי גולץ



24.7.09

"היכל נוקיה"

מרקורי מונטקלייר, 1964
של עזרא דושי



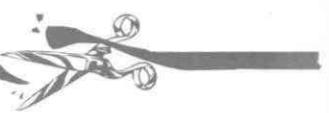
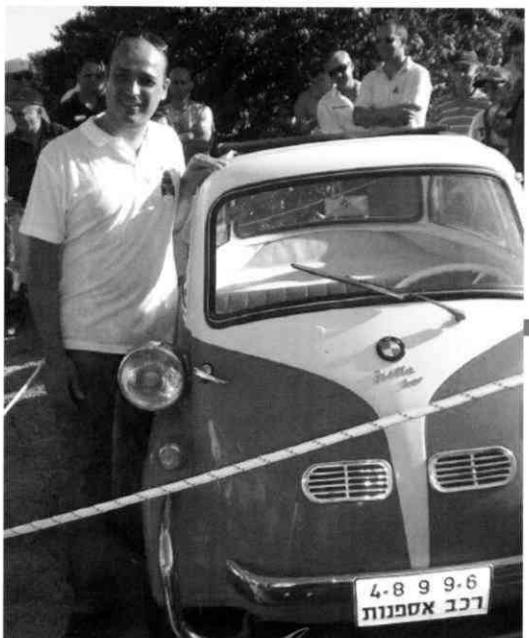
31.7.09

"היכל נוקיה"

ג'אגו XK 140 1955
של אילן יוחנן



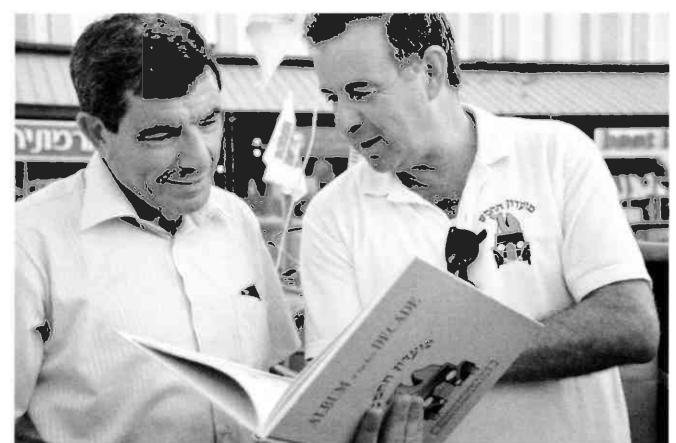
השקיות וקבלות פויים... השקיות וקבלות פויים...





תצוגות בקניון "ישפו"

חברת "ישפו" מפעילה קניונים ומרכזי קניות ברחבי הארץ והוא חברה למועדון ה- 5 לימי שבמסגרתו הציגו את מכוניותינו בשלושה אתרים: "ישפו סנטר" במודיעין, "ישפו סנטר" בנס ציונה, "ישפו סנטר" בקרית גת. זאת הייתה הזדמנות עבורנו לחבור לאזרחים בפריפריה. אלפי צופים, ילדים גדולים וילדים קטנים נהנו מ>Showcases מרתקות ואיכותיות.





התחרות השנתית

לזכרו של

ניר עוזדור ז"ל

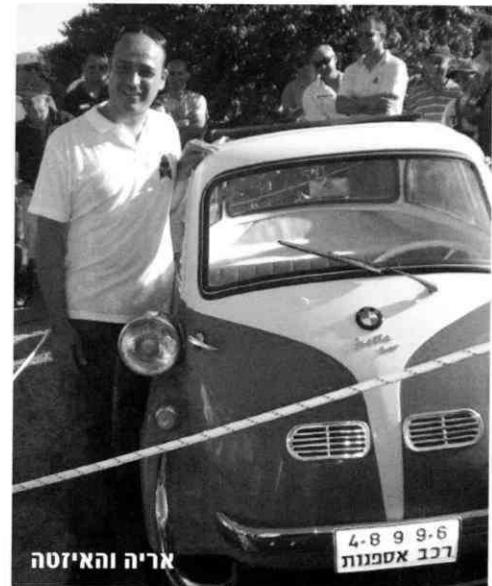
בסוף תקופת התחרות השנתית לזכרו של
חברנו האהוב ניר עוזדור שנהרג בתאונת אופנוע.
הARIOע המרהיב היה במתחם "הכפר הירוק" וכלל
תצוגה עשויה של מכוניות קלאסיות ואופניים.
בטקס המרגש נשאה דברים דליה עוזדור, אלמנתו
של ניר, והיא עם ילדיה חילקה את הגביע והתעודות
לששיות הזכאים.



ליידטה החדש של:

**B.M.W
Izetta 300
- 1957**

"היות ותמיד רציתי איזטה אך לא ציפיתי למצוא, התלהבותי וקבועתי עם בעל הרכב כבר למחורט. ברור שלא ישנתי כל הלילה מהתרגשות". אריה בן ז肯 חוווה איתנו יומן שיפור של איזטה קטנה ושובבה שהצליפה להזדהים את כולם.



שלב ההכנה לצבוע.

בעזרתו של חבר מועדון, עורך הדין אסף בקר, נפתרה הבעייה - ונוצר ארבעה חוות חדשים. אוטורו היורשים והרכב עבר לבועלותי. ואז הגיע היום: שאלתי טנדור מחבר העממי לעלי את הגראוטאה. כשגהעתי הכיתה כולם היו המוממים. לא האמינו שדבר זהה אני מניח בחצר.

אני שידעתם שבאים בהיר אחד היא תייע, לא התרגשתי לא הקשתי והורדתי את ערמת הגרזל לחצר. התחללה הפעולה הקשה והמורכבת של השגת חלפים. האיזטה לא היתה בזמןנו נפוצה. במועדון יש רק אחת גוסעת של ארנון גלס. פירסמתי הוודעה בפורום של המועדון עם רשימת החלקים שאני זוקק לה. באותו סוף שבוע היה יום הולדת לאישתי ובו כל הטלפוןים היה אחד שלא בדיק התכוון ליטם ההולדת אבל גרם לי להתרגשות דומה: אילן לין, חבר המועדון ומומחה למוכניות קטנות בישר לי שיש לו גם חלקים והכי חשוב, מידע רב על הרכב.

נסעתי אליו, קניתי ממנו עירימת חלקים, כולל דלת קדמית מושלמת שהחליפה את הדלת המקורי שהיא בה פתח גדול מכלב יצאת ולהכנס (מלונה, אמרנו...).

הכל התחליל מchiposh של סובארו מיני מסוף שנות ה-50 כSSH-אלטி וחקרתי נשאלתי פתאום אם הייתי מעוניין באיזטה. "איזטה אמיתי?" שאלתי.

היות ותמיד רציתי איזטה אך לא ציפיתי למצוא, התלהבותי וקבועתי עם בעל הרכב כבר למחורט. ברור שלא ישנתי כל הלילה מהתרגשות.

הגעתני ולהפתעתני נכהלתי מראהה של ערים ברזל בצורה של מלונות כלב. היא הייתה מנוחת על הקרכע בעכו. רצפה ורוכבה全文

בל' אף חלק מכני, כאילן שמשהו הפשיס אותה וושאר רך גוף, כמה שימושות ולדודה מונחת בצד ומפוארת מכל המכלולים. אבל דבר אחד נשאר על הרכב, במש' הרישוי שהוא ובקושי ניתן היה לראות את ספורטוי.

לקחתתי לי יומן לבדוק את הנירית ובעליה ולאחר התיעצות עם הללי שאמור לי בקול רציניבי: "אריה, אם אתה לא קונה אותה אני אקנה, ואם תקנה ותחרור איז בכל זאת אקנה אותה...". החלטתי כןות!

הבעייה הייתה שהאדם שאצלו היה הרכב וששימש כמלונה לכלב, לא היה הבעלים הרשמי. הסתבר גם שהבעלים הרשם נפטר.



כאן לפני השיפוץ. הדלת הקדמית נסורה והפכה למולונה לכלב.



והופ... ההשקה

בכראליינגו ונסעתי לחדרה לעבוד על האיזטה, מחברים מנוע וגיר ומכריכים למקום (תושבות יבשות) בשבייל זה יש לנו את חן הגודל.

לחברים חוטים, סטרוטר ראשון לא מניע, מכון פלטינה, בדיקה חשמלית, נזנחים סטרוטר ופטאום המנוע מתחילה צוק צוק צוק צוק צוק צוק צוק צוק..."

שלב הצבוע היה הקצת מסוכן. בחירת הגאון בעזרת חברי הפורום, צבעעה עם אחת, לא מצא חן וצבעה פעם שנייה ושלישית ויצאה בונכונניתה. נסעה ראשונה, הרכב מושך תשומת לב ברעש המנוע המייחד ובויקר במראה הצעצוע שלו. כל עלייה קטנה הופכת למסלול מכשולים אבל הבואה עוכרת אותו כמו גודלה.

למפגש "מועדון החמש" בשרון הגעתי אליה בפעם הראשונה על גבי עגלה שקנית במיוחד. זה היהtron של רכב שスクול פוחות מ - 300 קילו...>.

את הטעס עברה האיזטה, בפעם הראשונה אחרי שעורות שניים, כמו גודלה. הבוחנים התלבבו ורצו להסייע את הרכב עצמן על המסלול (נראה לכם?...). זה היה ים חמ במייחד והמנוע חיימם את תא הנוסעים כמו סאונון יבשה... ***

מאז הרכב מושך תשומת לב שرك חלמתי עלייה כשןסעתן ב"הראלד" הייתה לי. וגע מצחיק היה כנסענו אשתי ואני לחנות צעוזעים גודלה ואשה שאלה אם זה מתקין שעשוים בחנות... .

ואז המחיל השיפוץ ...

ברור שלא כל החלקים היו בידי אז התחליל החיפוש באיבי, במקור בסניף הגרמני שלהם, ובעזרה דובריו גרמנית איתרתנו עוד ועוד חלקים בגרמניה ואוסטריה. את חלקי התמסורת שיפצתו, חלקו מיתלה שופצו וחלקים גם נרכש והורכוב, הגיר הגיעו בשלמותו מאוסטריה, המנוע הגיעו בחלקיים נספחים וידעו הרבה, בעל האיזטה המשופצת תרם חלקים נספחים ואף חידש לי את פרוחי, חבר המועדון, יצחק תושבות מנווע ואף חידש לי את הקוסות בהגהה. דורון איצקוביץ יצר חלקו אלומיניום. ***

השילדזה נוקתה מכל החלוודה ונוצבעה מחדש שכול החלקים הורכבו והרכב התגלגל התחלתי לעובוד על המרכב המרכיב נוקה מכל הצבע הישן והתחלתי לחזור את תא הנוסעים והרצפה בעזרת אילן ממוסך האומן שהגיע אליו לאחר שעות העבודה.

לבסוף הייתה לי שילדזה זזה ומרכב גמור פחות או יותר ואז הרככתי אותו, חיבורתי את מכלול ההגה והדוושות והרכב קיבל צורה.

בנתים הגיעו שימוש מגרמניה ספיידומטר מאנגליה ידיות איתנות מקפריסן וארצות הברית, פנסים הגיעו מאורוגאו. את מערכת החשמל בנייתי בלבד והcoil עבד פיקס. הרגע המרגש היה ביום שבו הנעתית את הרכב בפעם הראשונה: וכך כתבתי בפורום:

"היום קמתי הבוקר שמתין את המנוע ושאר חלקים



כתבתו של עופר נס:

המסע לצ'כיה

זורם. היחס ולויו צמוד של נציג החברה המשלחת מס'יעים מאוד וכשבירות שלוש אוחח"צ אלו נפרדים (אחר כבוד ובקשי'ם רב) מרכבים שהחנו צמוד לדופן האוניה.

"המסע לצ'כיה" הינו נסעה של שלשה רכבי דה-שבו מישראל למפגש העולמי -18 שהתקיים השנה בעיר Most בcz'כיה. המפגש העולמי מתקיים אחת לשנתיים באחת מדינות אירופה.

מתחילה המסע באמת ...

ביום ב' - 09.08.20, השיקם בכוקר, אנו יוצאים לדרךנו (האמיתית). אורי יצא מביתנו ורני אוסף אותו עם המונית ברעות הטיסה מגע לאותנה עוד לפני הזמן המתוכנן וב- 11:00-Anno כבר על-יד האוניה. גם כאן הדברים מתנהלים חלק ותוך שעה אנו מס'ימים שרורו הרכבים וחונים לצד לצורן תיקון מערכת הכלימה של הרכב של רני.

תוך שעה אנו מס'ימים הכל ומתיילים במסע האמיתי על אדמת יון.

מניעים ומתחילה נסיעתו במבנה כשרני מוביל, אני שני ואורי במאסף. לאחר נסעה של כ- 300 מטר צעריר יוני מחליט לבדוק כシリות וחוזקו של הרכב של רני ועשה זאת במתודה לא מקובלת כשמתנגן ברכב. מן הצד זה נראה כшибון חומר לא רציני ומאין, שיבرون לב גדור מאוד.

למרות הצער והכאב, מתחשתים ומחלקים המשימות כך שאנו מתלווה ליוון לצורך הבאת כספי היפזים ורני ואורי מתחילה במלאת השיקום.

לאחר כשעה וחצי אנו מוכנים שוב ומלא תקווה לטוב. יוצאים מנמל פיראוס והיעד - נמל פטראס במערב יוון. נוסעים ומתבוננים מהרגשת היטפוק מהעוצה של שילישית רכבי אספנות ישראליים נועשת ברוחבי אירופה. מגיעים ליעדו וועלם על (המשך בעמ' הבא)

הרעין למסע לצ'כיה נולד אצל רני (לפני זמן די רב) שהחיזע לארוי לה策ך אליו. אורי בלי להניד עפער אישר השתתפות מיידית והוא הנושא השני. אנווכי, שהתלבשתי חודשים רבים ארן ואצל מי לבצע שלב השיפוץ המשמעותי (קרי: פחחות וצבע), החלטתי לה策ך למסע רק לאחר שהכנסתי הרכב לשיפוץ אצל "האחים מנסרו" בניצרת. לאחר עבודת הכנות הרכבים ותכנון המנהלות החל השלב המשמעותי והוא העברת הרכבים לנמל חיפה.

שלוח הרכבים

ביום חמישי ה - 16.7.09 יוצאים לדרךנו להעמסת הרכבים על - Pontos . בדרך עוד בצענו מספר שיחות טלפון שתכליתן בחינת אופציה לדוחות השטח הרכבים ביוםיים שלושה ולהעביר הרכבים ישרות לוונציה וכן לחסן לנו כשישה ימי ונסעה שרוגם על המעבורת. באזר נתניה הבנו סופית כי אין דרך אחרת ואני דבקים בתכנון המקורי: השטח הרכבים לנמל פיראוס ובמהלך בוגר, זוכים ליחס אווד ומתלהב מצד עובדי הנמל והמכס והתהליין

פז

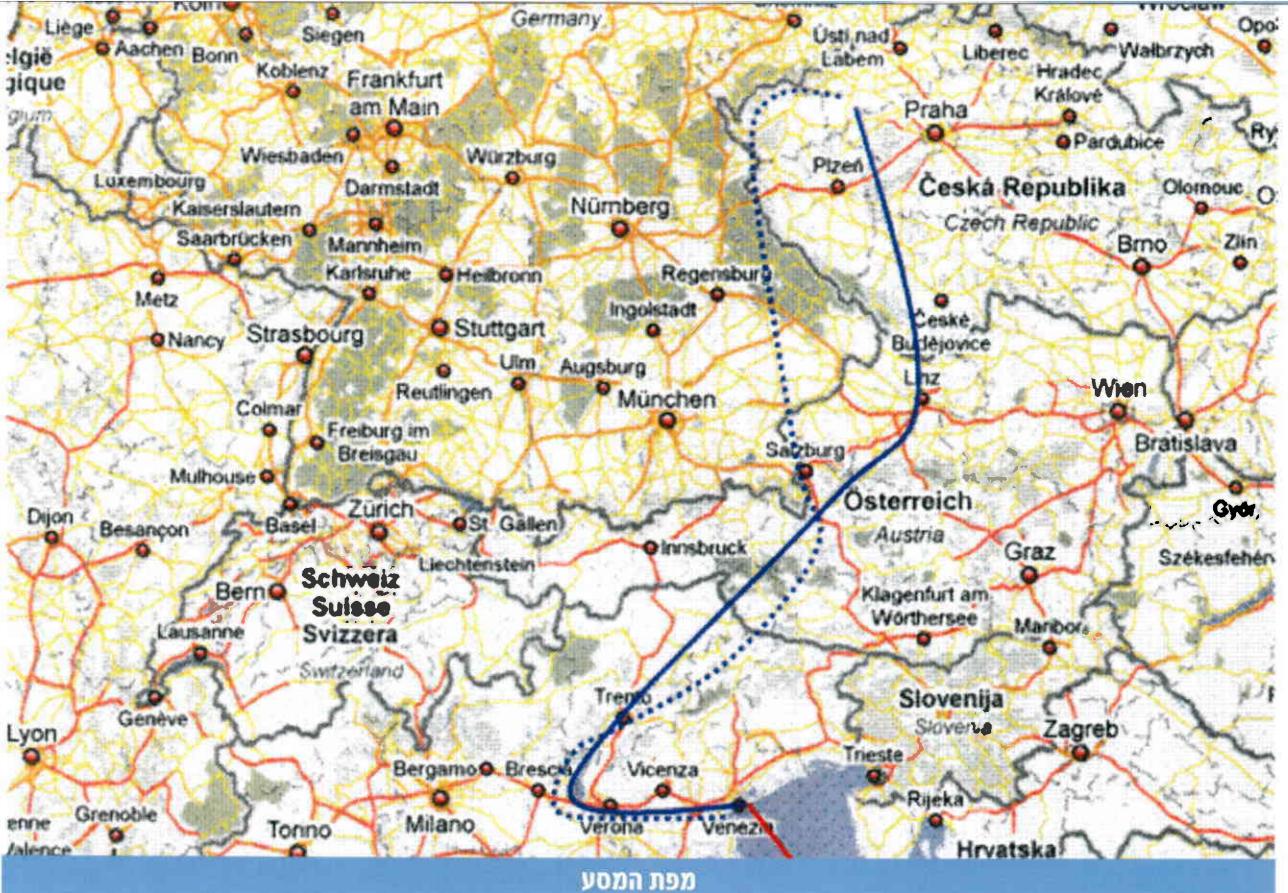
שתיה
קפה
כריים
ממתוקים
מוזמנים
מאכאים
סיגריות

פז-i-yellow מארחותך צג שמח לחבריו מועודן החמש
 ומציאות לכם לעצור בדרך באחת מ-223 חניות yellow ברחבי הארץ, הפתוחות 7/24 ולהירגע באווירה נינוחה ומפנקת עם קפה go to go איכותי של Lavazza.



yellow
 בדרכך שלך
www.yellow.co.il





מפת המסע



תקלות, גם הם חלק ממסע...

והאנשיים מלאו אותנו שמחה והנאה רבה מאד. למרות שאנו מבלים באתר חמשה ימים בכל עת אנו מגלים ונכט מיוחד או סיפור מיוחד שעדיין לא ראיינו/שמענו, זהה דה-שבו אנגלי (הגה ימני) ארוך במיוחד אשר ביצע מסע מאנגליה לטורקיה בכדי לאסוף נסף לעומתו האנגלית העוסקת בחלוקת ה-S.N.M. שהיא מחלקה ניונן שלרים הידועה בשאר העולם כמחלטה ה-S.A.L.S.

שלשות המוסקטרים נפרדים מהtower
בבוקר השני שלנו בציגה רני נושא לאסוף את אירית – אשטו וכן אנו נפרדים מתוארנו (המכובד) "שלשות המוסקטרים".
יום לאחר מכן מגע עומר – בני – וכן אנו הופכים להיות חמישיה. מסיילים מעס בפראג וממשיכים לבנות באתר המפגש.

הדרך חוזרת

בצהרי ה- 1.8.09 אנו מתחילה דרכנו חוזרת. בתחנת הדלק בפתחי העיר Most אנו ממלאים דלק ורוכשים שוקולד. כשאני מציע לעומר מהשוקולד הוא מסרב לי אך מאיר עיני לעובדה כי על אריזת- bounty (חסיף הקוקוס היודע) כתוב בעברית ! ככלנו מלאי התפעלות מכוורות המשחררי של הישראלים יוציאים בדרכינו ל- Vari karlovi Vary הציגית והמדהימה. ממשיכים בנסיעתנו חוזרת ועוגרים לגרמניה שם עוזרים

העבירת המשיטה אותנו לוונציה. לאחר שיט של כשלושים שעות (שני לילות) בים האדריאטי אנו יוצאים לדרכנו, שוג, והפעם יעדנו – אגם גארדה. הנהים מהנופים, המכפרים הצוריים ומשוככים מי האגם הצוננים. בסופו של יום, לניס לילה ראשון על אדמת אירופה בעיר Riva אשר צפוף האגם.

בימים הבאים ממשיכים בדרכנו צפונה ועוגרים לאזור ההרי והמדחים של צפון איטליה ואוסטריה. נוסעים ומטפסים באלפים (דולומיטים), עוגרים את Cortina וחוצים במעבר הקשה ביותר של אוסטריה – Grossglockner .

מתלהבים מהעובדת שהרכבים הגיעו לרום כה גבוי בו יש שלג גם בסוף يول. לאחר מעבר ההרים מתחילה הירידה ועימה גשם וערפל. בשל הראות המוגבלות אנו נדרשים לניגזה זהירה במיוחד. המכניות ממציאות המשימה בהילן ראשון ועומדות בה בכוכב רב.

בימים הבאים אנו עמוקים אחיזתנו באוסטריה ומבקרים את קארל שהינו ספק חליפים אינטראנטי מאוד מוקובל בין בעלי – שבנו בארצנו. אצל קארל אנו מבלים ערבית נחמד ולמחרת מנצלים את החצר שלו לעבודות קלות על המכוניות. הנזיפים כבר קצר פחות ממשיכים במסענו ועוגרים לגרמניה. הנזיפים כבר לינה על אדמת גרמניה יוצאים בכוכר ושמים פעמיים למקום המפגש ב-Most הנמצא צפונית מערב צ'כיה.

מגיינים לכטס ב- Most

ב- 28.7.09 בסביבות שלוש אחר הצהרים מגיינים להיפודרום בו מתקיים המפגש. בדורן רוחאים מעט מכוניות דה-שבו ומעט מופתעים מהדיליות. שנכנסם לאתר ומגלים אפילו מכוניות ואוהלים על הדשאים ומבניים כי הנוcheinם הגיעו יום קודם או מוקדם בבעור.

האתר עמוס במכוניות ואנו מתקשים למצוא מקום להעמיד מכוניותינו. לאחר זמן מזאץ מקום ואנו שבים וחונים באותו מקום גם בימים הבאים. אנו לא יכולים להתפרק ויוצאים גם לבחון דוכני המכירה של החלפים. אנו זוכים להתפענות רכה לאור העבודה שהגענו מרחוק ומוצאים לנו מספר יקרים חדשים. המפגש עם כל הרגה מכוניות שאנו כה אוהבים ועם הסיפורים



סיטרואן מיוחדת במינה....



הדרן חוויה

על ידי רכש מULATOR נוסף וטיענת המצתרים אצל אורי. מעות
עת הינו עוזרים ומחליפים המULATOR ברכב הנדרש.

השיכבה לארץ

לאחר חציית המעבורת הגיעו המשכוננו נסיעתנו באוסטריה ואיטליה לאחר מכן המערבי. הנופים לאחר זה הם מרשימים ומדהימים.מן ההרים אנו יודדים שוב לאגם גראדה והפעם מבלים לארון חוף המערבי. בהגיענו לוונציה צזרה אנו מבליםليلת עיר ונכנס למחתרת עולית שוב על המעבורת המובללה אונטו לנמל פטראס ביוון. ממש נסעים שוב לנמל פיראוס מעליים המכניות לאונייה וחיל יוני מצלם אונטו לאחר העממת הרוכבים. חזרנו ארצה, שחררנו את הרוכבים וככassis מס' 2 שאלנו את עצמנו "אייפה השLEG והפעמוני של הפROT...".

לאורחות צהרים אצל אימי המתוגשת לפגוש את בנה, נძחה וחבריהם. ממשיכים בדרךינו לאוסטריה המקבלת פניו עם גשם משמעותי המקשה על דרכינו לאור העזודה שלאורו יש תקלת במנוע המגנים. לנימ באהזור זלצבורג ומקווים למזג אויר מאיר (תרטית משמע) יותר למחזרת בכוקר אלא שאנו מתבדים והghost רק מתחזק והראות יותר מוגבלת. מחליטים להמשך בדרךינו למירות מג האויר ובמהשך עוגרים במעבר הרים קל בהרבה, בעיקר לרכבאים, מכיוון שהרכבים עולים על הרכבת ואנו מಡיגים בקרון הנוסעים ותו"כ - 15 דקות אנו חוזים ההרים לצד השני.

הנופים המרהיבים, הצללים והריחות ...

יעוררים שוב לאיטליה ונוהנים מהנופים המדהימים. מקדישים יום של סיול באזורי הדולומיטים ואף הולכים מעט ברגל. האויר הנק ווקריר, צלצול פעמוני הפרות הרעות והנופים מגבירים החוויה המופלאה.

ההשתומות וההתלהבות ...

במהלן המסע שלנו פוגשים רבים המשותמים מראה המכוניות המייחדות שלנו. עם חלק אנו מדברים ומסבירים על מוצאו ודרךינו והללו מתלהבים ומתרושים. במקרים מסוימים פוגשים גם ישראלים והללו גם מופתעים מאוד למראה הרוכבים ובעליהם.

תקלות הם (גס) חלק מהחויה ...

חשוב להזכיר ולומר כי לאairaה לנו תקלת שעקרה בעידנו. התקלות החלו עוד בהארגנות אורי, רני ואנוכי עמלנו עד השעות האחרונות בהכנות הרוכבים למסע. ביום שלפני שילווח הרוכבים היו לי בעיות בלילה ואצל אורי הוחלף הגיר. בהמשן אירעו תקלות במערכת הכלימה אצל רני, בעיות טעינה רני ואצל ובעית מגנים אצל אורי. על בעיות הטעינה התגברנו



לעדי נס

JOY IS BMW.

הסיפור של הנסיעה מתחליל ברגע, בהתקבשות, בחירות, בצחוק, בצמרמוות ובכל המילים שלא ניתן למצוא במילון. אנחנו לא מייצרים מכוניות, אנחנו מייצרים הנסיעה. אין חבות רכב אחרת שמסוגלת להתחנחות בהיסטוריה שלנו, להשתנות לתשקה וללהט שלנו. חדשנות היא עמוד השדרה שלנו. אבל הנסיעה היאليفנו ומהותנן. זהו הסיפור של BMW. זהו הסיפור של הנסיעה.

סיפור הנסיעה ממשיך ב - www.bmw.com/joy/

BMW EfficientDynamics
פחות זיהום. יותר חווית נהיגה.

