



האפקטואוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל • גלון מס' 76 • אפריל 2011

קובי מילוא לוקח אותנו לטיור נסטלגי בארץ המגף, סקירה היסטורית על היצורן אלפא רומיאו וזכרונות ילדות מהמוסך של אבא. (עמ' 14-17)



גלון חני
פסח תשע"א



נחום קדמיאל מגשים חלום ומושיק אולדסמוביל 1954. למה חלום? (עמ' 4-6)



און יעקובסון מגולל את סייפורה של הלוטוס סופר 7 החיפהית או לחיילופין את פריחתו המחדשת של פרח הלוטוס. (עמ' 18-21)



מוגרי אמריקאי נוסף סוגר את שעריו - מרכורי של פורד. מפגש ורגע נסטלגי. (קובי מילוא עמ' 10-8)

בני הספל מספר על "כיכר ההוצאה להורג" של מפעל הגראיטה הגדול בישראל (עמ' 13-12)

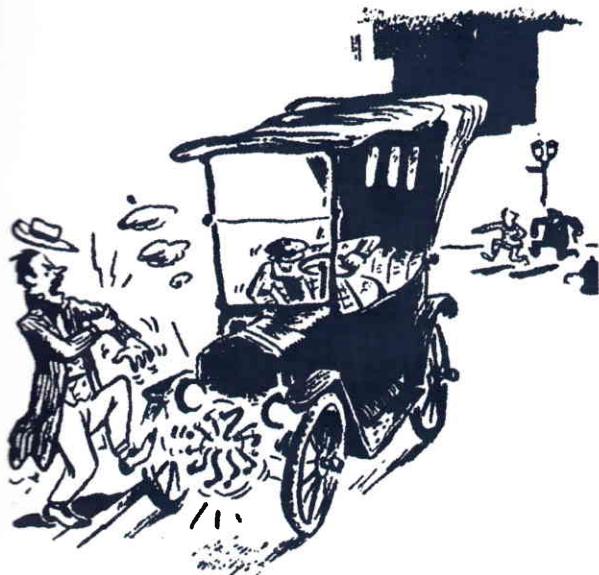
ובמעבר חד כותב על הדגמים ההומוריסטיים של גילרמו פורצ'ינו (עמ' 26).

עוד על ארועי ופעילות המועדון (עמ' 22-24).



מנואלה

בני הספל



חברים יקרים,

אחד החורפים הקשים ביותר בתולדות המועדון אוטוטו מאחרינו. בשל מגז האoir, כמות האירועים הנדחים עברה על הנורמלי וזה גם משליק על תוכן הגליון.

החלנו למלא את החסר בכתבות עומק על מספר דגמים

מיוחדים הנמצאים בארץ ובקבב חברינו.

ראשית, המלכה - האלפא רומיאו שארוע לבכודה נערך בהיכל נוקיה (לאחר דחיות...) באמצעות חדש מרצ. דרור בריל השיק את האלפא רומיאו 2000 ספיידר טורינג שלו וקובי

מילוא מרחיב על המותג.

רכב אחר שבאמת ייחד ומיחיד בארץ ובעולם הוא הלווטס סופר 7. לוטוס נדייה צו שכבלה לה שנים רבות בחיפה עד שצאה לה, ולא רק צאה, אלא עוברת תהליך שיפוץ. און יעקובסון מסpter עלייה ושמרון אנגל מוסיף כמה זכרונות אישים.

המרקורי, אותו מותג שנעלם מהמדד בוחנות של פורד זכה לעדנה במועדוננו בצורת אירוע שנערך בחודש פברואר בנוקיה. גם כאן קובי מילוא מרחיב על הדגש. אולדסמוביל הייתה המכונית הראושה בעולם שיוצרה על פס ייצור מסודר ואחריאות לכמה דגמים ממד מיעודיים. חברנו נחום קדמיאל השיק אחת זאת והזוי הزادנות לספר על המפעל שנשגר לפני כמה שנים.

ביקרנו גם במקום שבו נגמר הכל... במפעל הגרט מכוניות תමורת 3000 שקל.

בכל זאת לא נמנענו מאירועי המועדון. האירועים החשובים ביותר הם תזרוכתנו לחברה ולקהליה והוא כמו: אירוע אליט ושני ימי-הדרוכה בבית הספר "שלנו", אורט ידין. הינו גם ברעננה אבל זה היה לנו ולמענו.

שני כותבים (שלא יודעים שהctrופות ל"אבטומוביל" פירושא מסאר עולם אצלנו) הctrופו, שמרון אנגל ואון יעקובסון. יחד עם קובי מילוא שכותב וגם מעביר תחת עינו הקפנדית כל מילה שנכתבת, הם משדרגים את ביתאוננו. תודה לכם.

קריאת נסיה

בני הספל

מועדון החמס - מועדון הרכב הקלאס'

והאספנות בישראל

(עמומה רשותה מס' 580335990)

מועדון המועדון: דרור בריל, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לויין,

חברי כבוד:

רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר,

חיקה ברנסטיין זל', יואחים לויין זל'

ז"ד קדמיאל: צבי רכnic, יוסי בראל, שי אמרי, אבי כתריאל, זמי לויין,

נחום קדמיאל, אבי נור

פעלי המועדון והעמותה:

ז"ד - נחום קדמיאל

מ"ת ז"ר - זמי לויין

דובר המועדון - רון פז

צעיר המועדון - יoram מקובר

אחראי ארכיעס - זמי לויין

אחראי השקעות - מתניה הלוי

אחראי גיוס תרומות וחסויות - דרור בריל

ונגדת כספים: יoram מקובר, נחום ניר וסמדר רחמים

ಚותט טכני התקցעות: חנן פרחי, קובי מילוא ואיראל עזיז

ທבקה העמותה - עוזד אלדד נבו

וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית

אב בית דין חברים - עוזד שלמה בן גדרון

חברי בית דין חברים - עוזד גיל דבורה, עוזד רז לבנת

אחראי מפגשים אדריכלים וחברותיהם - בני הספל

רכד המפגש הארץ בתק"א - מתניה הלוי

רכד אזרח האפסון - אמוץ דור ועדי גולדנברג

רכד אזרח השפה - קובי בן-ניסן

רכד אזרח אשכזבי - גידי אשכזבי

רכד אזרח ירושלים - אילן גרון

אחראי אופניים - בועז איתן

רכד קשרי קהילה - יoram דוקטוריו

קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל

אחראי לשינויים בתקנון - נחום ניר

אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור

בוחני פיב"א -ABI שפיzman, עמייר הלוי ודoron סגל

עוורוך "האבטומוביל" - בני הספל

מנהל משרד המועדון - סמדר רחמים

אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

תש raid המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד: ימים א'-ה'

13:00-10:00; 16:00-19:00; 11:00-09:00;

מענה טלפוני: ב', ג', ד', ה' - בין השעות 10:00-13:00;

א' - מענה טלפוני בין השעות 00:00-16:00;

ובערבי חג בין השעות 09:00-11:00.

מועדון החמס באינטראט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי האטר: צביקה תמרי

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

תונלי פורום אספנות: זה מלמד, בני הספל וחן פרחי

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמס

עורב: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכזבי", נתניה

צלחות: בני הספל, לי נזיר, שלוי קלין, יoram דוקטוריו, דרור בריל

כל הזכויות שמורות 0793-767 issn



הכל/or עכבר נספחה יקרים,

בנוסף, נסקרו באסיפה דז"ח וועדת הביקורת והתקציב לשנת 2011, ואושרו על-ידי האסיפה הכללית.

لهלן ציטוטים נבחרים מדווח וועדת ביקורת: "הקדנציה הנוכחית הייתה מוצלחת, במיוחד לאור הגידול במספר החברים, ריבוי אירועים וטיולים מוצלחים ומאורגנים למופת, ובראשם האירוע לרגל 25 שנה למועדון החמש. ועד העמotaה ותר מוסדותיה תפקדו בצוותה טובות ורציפה". יש לציין כי התקציב מונהל באופן תקין והיקף הפעולות הכספיות השנה היה גדול מושגים קודמוות". יש לברך על העלה דמי החבר לאחר שנים שלא עודכנו. גם החלטה זו תתרום בוודאי להגדלת התקציב וליציבות הכלכליות של המועדון".

אני מבקש להודות לכל חברי הוועד, לוועדת הביקורת ולמבקר, לאב בית-דין חברים ולחברי בית הדין, לרצוי הסניפים, לעורכי האבטומוביל, לבעלי תפקידים נוספים (שאינם חברי וועד) וכਮובן למנהל מועדון המועדון.

אנחנו מוקומיים נכון בכל התפקידים ימשיכו ללא ליאות למלא את תפקידם לטובות המועדון וחבריו, שרווח התנדבות בקרבת החברים תגדל, ולקרואת הבחרות הבאות יגדל מספר החברים שייציגו את מועדונם למוסדות המועדון ולתפקידים נוספים.

נושא נוספת בתנדבות מיזחת מצד החברים הינו הקמה ותחזקה של אחר אינטראקט חדש. מי שיש לו אפשרות בתחום מתבקש להצעה.

לנו דרך לביצוע המטרה החשובה הזאת. לאחרונה נחנך בירושלים מקום מפגש החדש במתחם "קולוני" באירוע חגיגי וויצו דופן. און ספק שהמקום החדש ותונופת הסינוף יהו בית חם לאספני הרכבת מהסבירה.

בתקופה הקרובה מתוכננים אירועים רבים, כמפורט בклאסיקון, וביניהם אירוע גלאי שיתקיים השנה בפסח, "שוקעתיק", אירוע אופנועים שנתי, ע"ש ניר עוזדור, טויל לצפון, טויל אופנועים, טויל ג'יפים, טויל לקפיסין, השקות וקבלות פנים, אירועים קהילתיים. אנא רשותם לפניכם את תאריכי האירועים, ובכווא להשתתף באופן פעיל.

אני מבקש לאחל לחברי המועדון ובני משפחותיהם חג פסח שמח, ושנזכה לחגוג ייחדיו באירועים מוצלחים במהלך השנה הקרובה.

שלכם, נחום

גילון זה הוא בסימן האביב והפסח. תקופה זו מתאימה להוציא את הכל - הרכב העתיקים והקלסיים שלנו מתרדמת החורף ולהיכנס לאירועי המועדון הרבים המתוכננים באביב ובקיץ הבאים علينا לטובה. אנו משתמשים לתכנן את האירועים כך שיאפשרו השתתפות של בנות הזוג ואף הילדים והנכים.

לפני מספר ימים התקיימה האסיפה הכללית של המועדון, ללא בחירות. להזיכרכם, על פי התקנון החדש הבחירה יתקיימו אחת לשנתיים. להלן עיקרי הדברים שהוצעו:

■ היעד העיקרי שלנו הוא להיות הגוף המוביל בתחום האספנות במדינת ישראל ולמסד את ההכרה בנו מול הרשות.

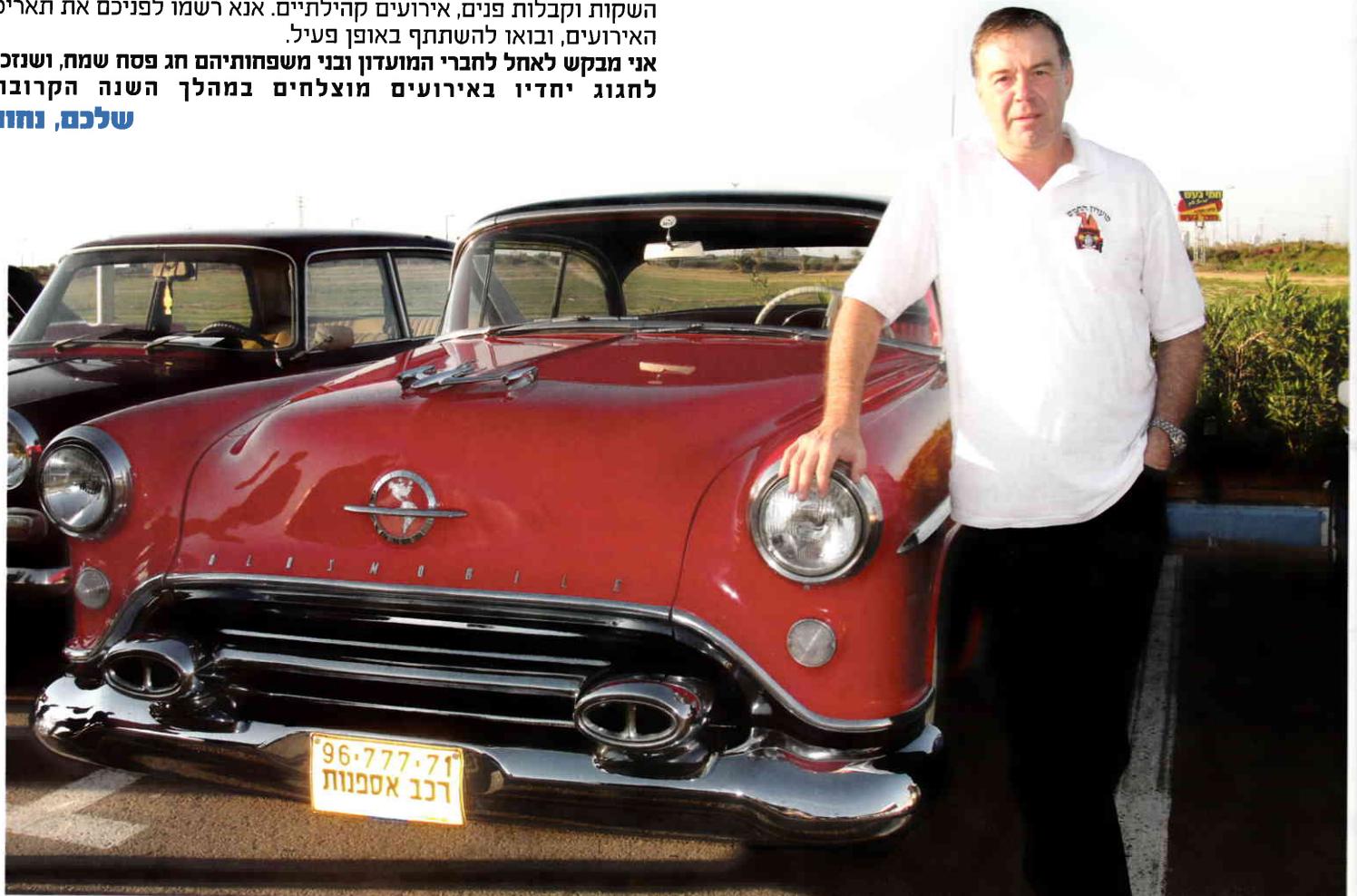
■ במהלך השנה האחורה אושרה התקנה שמחייבת טסט רק פעם בשנה. הדיאלוג עם משרד התחבורה והמכס ימשך ב嚷גה להקל את החוקים הנוגעים לאספני הרכב.

■ אנו ממשיכים במאזן מספר האירועים המניבים תמורה של המועדון, ולהגדלת מסגרת האירועים ביצוע אירועים ברמה גבוהה. ■ המשך מסוד סניפי המועדון וחידוד נחי תפעול המפגשים האזריים.

■ יש מקום לשקו על אינטגרציה בין פעילות מועדוני הרכב השונים.

■ הגדלת מסטר החברים הוא יעד מתמשך - אנו נמשיך ונשקייע בגישת חברים ושימור החברים הוותיקים.

■ נשיך בעומק הקשר והחיבור לקהילה. ■ נשיך בשיפורのごיון החברתי בין חברי המועדון ובנות הזוג. ■ מסוד אתר האינטרנט.



האוטו של אולדס (וגם של נחום)



купפה היפהיה שהביא נחום קדמיאל, היור שلنנו, אז הנה עוד סיבה למסיביה, וגם הסבר לחלק השני של הכותרת...

ובחרה למר אולדס - החברה שהקימה הספיקה לייצר 425 מכוניות עד שנת 1901, בעבודת יד, וזה יצא עם דגם חדש שנקרא Curved-Dash. המכונית הזאת יוצרה עד לשנת 1907, והיתה הראשונה בעולם שיוצרה בשיטת הרטט הנע ובאופן המוני. מסתבר שצריךיחס ציבור כדי להיכנס לדפי ההיסטוריה, ולהנרי פורד היו קשרים הרבה יותר טובים עם העיתונות - لكن, הקידיט על המצאת פס הייצור הוענק לו, ולא למר אולדס כפי שהיא ראי.

כמו יצירנים רבים באותה תקופה, מר אולדס ידע לייצר מכוניות, אבל

פעם לימדו אותי שרך כוחרת מקורית כדי שתהייה لكוראים מושביצה להחטעך בטקסט, אז זהו ההסבר שלי למה שכחוב שמה לטעלה, אם כי תيقף ומידי נראה גם הגיון מאחור...

אי-שם בשנת 1897, הקים ים וחלוץ תעשייה אמריקאי חברה לייצור מכוניות. לברנש קראו Ransom Eli Olds, ולמכוניתו הוא פישוט קרא Oldsmobile, ובתרגם לעברית - האוטו של אולדס... ואחרי שהסבירנו לפחות חלק מהכותרת, נצלול קצת להיסטוריה של המותג המפורסם הזה, שביום סגирתו בשנת 2004 היה אחד משלושת מותגי הרכב העתיקים בעולם (יחד עם דימלר ופיג'ו). בנוספ', זכינו לאחזרונה לתגבר נכבד לציו האולדסモובילים בארץנו הקטנטונת עם ההולדי



1909 כרזת נצחון של אולדסמוביל על הרכבת



אולדסמוביל טורונדו 1972



אולדסמוביל אlero



Curved-Dash 1901

החברה שהקים הספיקה לייצר 425 מכוניות עד שנת 1901, Curved-Dash, וזו יוצאה עם דגם החדש שנקראה Curved-Dash. המכונית זו יוצרה עד לשנת 1907, והיתה הראשונה בעולם שיוצרה בשיטת הסרט הנע ובאופן המוני.

1909 הוא הבוגרי הגודל ביותר, עם מנוע 8. בתקופת מלחמת העולם השנייה נטלה החברה חלק באמצעות המלחמתי וייצרה במפעוליה סוג נשק שונים, אך עם תום הקרבות שבה לייצור כלי רכב, ובשנת 1949 השיקה את מנוע ה-Rocket המפורסם. היה זה אחד ממנועי V-8 הראשונים בשוק עם שסתומים עילאים, ונתן הספק גבוה בהרבה מהמנועים שוטוחים הראשיים נפוצים עד אז. המנוע היה כה מוצלח שנשאר בייצור

בrowsersites שנות עד שנות השישים.

שנות החמשים היו שנות פריחה באולדסמוביל, שהיא מהראשות בקבוצת GM לאמץ את העיצובים המרהיבים מלאי הכרום והnickel של התקופה. החברה הייתה מהראשונות לאמץ את עיצוב ה-"ג'ריל" הקידמי הפעור והרחబ, את החלונות המקומרים, ואת מרכיב ה-HARDTOP, כלומר ללא קורה "B" במרוץ הרכב. כמו בכל תעשיית הרכב האמריקאית, בתחילת שנות ה-60 נרגע קצת העיצוב המוחצן, והחברה השיקה דגמים חדשים כמו ה-Cutlass והדגם השירי שלו, הלא הוא ה-442. באמצעות העשור ונcosa אולדסמוביל לראשונה בעולם ההנעה הקידמית, עם ייצורה של ה-"טורונדו". אם המילים "הנעה קידמית" נותנות תחושה של רכב קומפקטי וחסכוני, צריך רק לזכור של מפלצת היה מנוע 8V ענק בנפח של 7 ליטר...

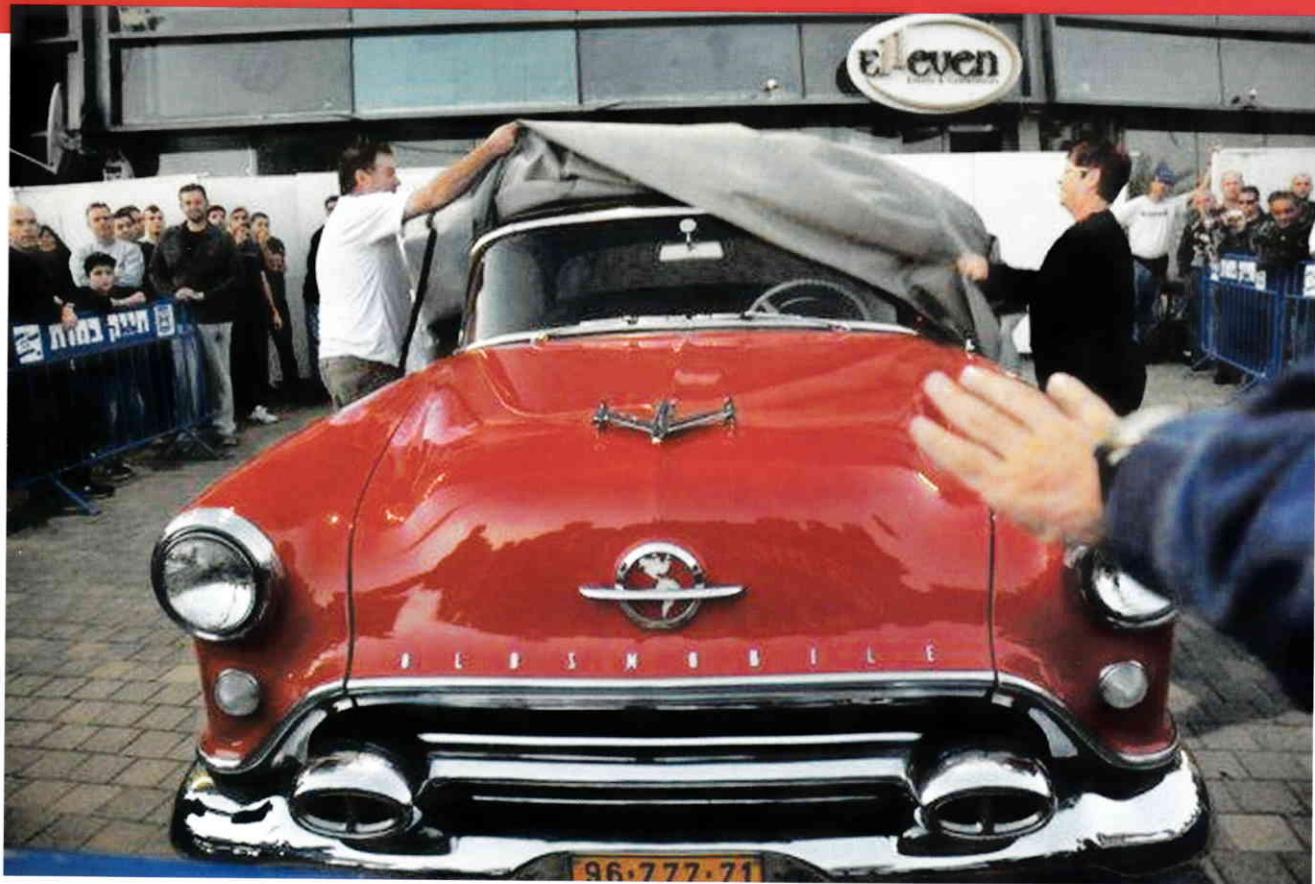
היה קצר חלש בעסקים. החברה נקלעה לקשיים, ונמכרה לתאגיד ג'נרל מוטורס בשנת 1908. מאז ועד לסגירתה של אולדסמוביל, היא הייתה חלק מ-GM. אגב - מר אולדס ניסה להקים חברה נוספת, והפעם קרא לה בראשי התיבות של שמו - REO. גם המותג הזה מוכר לנו, בדמות המשאיות הקשוחות שרובנו פגשנו בצה"ל, אבל זה לא סיפור אחר.

ב-1909 יוצאה החברה עם דגם גדול ומפואר

בשם Limited, עם גלגלי 42 אינטש ומנוע בנפח של לא פחות מ-11.6 ליטר. המכונית הייתה יקרה להחריד, אבל נכנסה לדפי ההיסטוריה כאשר ניצחה במרוץ את הרכבת המפורסמת 20th Century Limited בשנת ה-20 וה-30 יוצרה החברה מכוניות אמריקאיות גדולות וחזקות בעיצוב טיפוסי לתקופה, כאשר ספינת הדגל הייתה ה-46, עם מקום לשבעה נוסעים ומנוע 8V גדול.

בשנת 1937 הייתה אולדסמוביל חלוצה השימוש במסרתת חצי-אוטומטית, ובשנת 1940 הייתה החברה הראשונה להציג ממסרתת אוטומטית מלאה, ה-"הידרומטיק" בת ארבעת הילכים. שנה לאחר מכן, החלה אולדסמוביל בשיטות הסימון הדו-סיפرتית המפורסמת ב-1941, הchnalla אולדסמוביל בשתי ספרות - הראשונה היא סוג הגוף, והשנייה מס' מספר הצילינדרים. لكن, 76 ממשעו BODY קטן עם מנוע 6,

חברת האם GM כבר לא יכולה לאפשר לכל חטיבה לתוכנן ולעצב מכוניות באופן עצמאי, ואט-אט ההבדלים בין מכוניות המותגים השונים של GM התבטאו בעיקר בשמות ובסמלים. אולדסמוביל כמוות ג'צת "נמץ" לו בין פונטיאק מלמטה וביזואיק מלמעלה.



מירי ונחום קדמיאל משיקים את האולדסמוביל סופר 88 הולידיי קופה 1954

ואיפלו הדגם הגדל והמפואר, הלא הוא-98. לא מעט מכוניות אלו שרדנו, אך לא נותר ייצוג ממשוני למכוניות משנות החמשים. למעשה, עד לפני חודשים ספורים הייתה יודעה רק 88 סדאן משנת 55 שモפיה בצדקה סדרה לאירועי המועדון. מצב נורא זה דרש טיפול, וכן נכנס לתמונה החלום של מיזעונים נוחום קדמיאל, יור'ם המועדון. שנים רבות חלם נוחום ליבא לו אוניה אמריקאית כלבו, אך היו כמה תנאים מוקדמים: המכונית חייבת להיות משנת 1954 (שהיא גם "שנת הייצור" של האדון עצמו), היא חייבת להיות במרכז 2 דלתות Hardtop, וחייב לפuous בה מנוע V8. נוחום בדק אופציית רכבות - פונטיאק וקידילאק, לינקולן ומרקרוי, אבל בסוף זכתה בכבוד דזוקא אולדסמוביל. בנסעה האחורה ליריד הראשי איתר מתניה הלוי, אחראי ההשקות המשור של המועדון, אולדסמוביל אדונה ויפה שנחתה בין דוכני החלפים ונעה על כל התנאים. היה זה אולדסמוביל 88, עם מנוע ה-V8 Rocket בתצורת Super (קרבורטור 4 לועות), וברכב Holiday, כולם בתצורת הרדטופ. אז בואו ונתחמן על השם המלא - "אולדסמוביל סופר 88, הולידיי קופה". לאחר תהליך רכישה, יבוא וגירוי-כהלה, צכו נוחום, מירי רעיטו, וכמוון האולדסמוביל, לטקס קבלת פנים מרגש בהשתפות עשרות חברים ומכוניות מכל רחבי הארץ. יש בכך מין סגירת מעגל, משומם שבוחנית משפחתי קדמיאל עומדת גם אולדסמוביל (נו טוב, שברולט...) אלרו מהשנים האחרונות ליצר המותג. וכך, ב"מכה אחת", הוכפלה מצבת האולדס动员ים משנות החמשים שבארץ הקודש. סיבה למסיבה, וסיבה לכתבה... וליאו נותר אלאalach למירי ונוחום הרבה שנים של הנאה מהאולדסמוביל היפיפיה האדמנונית שהctrפה לאחותה הצעריה בחניה.

בשנות ה-70 וה-80 נהנתה החברה מהצלחה מרשימה במכירות - הקטלasm הייתה המכונית הנמכר ביותר בצפון אמריקה בשנת 1976, האומגה הייתה מכונית קומפקטיבית (במוניינים אמריקאים) ומצילהה, ובאותה שנה עקפה אולדסמוביל את פונטיאק ופלימוט והפכה למוגת הרכוב השלישי בגודלו בארה"ב, אחרי פורד ושברולט. בתחילת שנות ה-90 החלה הירידה של אולדסמוביל - חברת האם GM כבר לא יכולה לאפשר לכל חטיבה לתוכנן ולעצב מכוניות באופן עצמאי, ואט-אט ההבדלים בין מכוניות המותגים השונים של GM התבטאו בעיקר בשמות ובסמלים. אולדסמוביל כמוות ג'צת "נמץ" לו בין פונטיאק מלמטה וביזואיק מלמעלה. וכך, בתחילת שנות ה-2000 הודיעה GM על סגירת המותג. לא מפתיע בהתחשב בנסיבות של התאניך הענק, שהגיע לקראת סוף העשור לשף פשוט רgel. מכונית האולדסמוביל האחורה שיוצרה הינה מדגם-h-Alero. הקומפקטי (יחסית... יחסית), ועל המכונית חתמו כל עובדי פס הייצור. היא כמובן עברה מייד למזיאן שעלה אותו Ransom Eli Olds שהזכרנו בתחילת הסיפור. יתכן וחלק מהकוראים הרימו גבה למשמעוysi היסיפור - רגע, לא היה בכלל דגם של שברולט? אז זהו, שלא בדיק... רק באירופה נמכרה Alero בטור שברולט, כאשר על הגראיל והפנل האחורי הודבקו סימלי שברולט, אך שאר הסמלים שעל הרכוב נשארו סימלי אולדסמוביל. וכך המוקם להזכיר ג'צת את הנקודת הישראלית - מכוניות אולדסמוביל נמכרו בארץ לאורך כל המאה ה-20, ואיפלו הוריו של בעדכם הנאמן נסעו ליריח הדבש שלהם עם מכונית כזו... אך אין ספק שתקובת הזוחר של המותג בישראל הייתה בשנות ה-70-80. נמכרו אכן די הרבה מכוניות באופן ייחסי, ומדגמים שונים - אומגה, קטלאס, 88,



Photo © DatusXFlorida

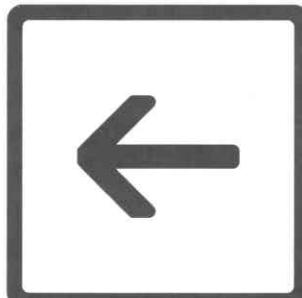
חניון מרפאות הרצליה

שירות אחסנת רכב

250 ש"ח לחודש לחברי מועדון החמש

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

רחוב רמב"ם 1 הרצליה
מרפאות הרצליה
טלפון 072-2510559
www.centralpark.co.il



1939

2010



מַרְקוֹרִי

נְפָרְדִּים מֶשְׁלֵיחַ הָאֱלִים



מרקורי 8 - 1939 הדגם הראשון

מאת: קובי מילוא

- מרקורי עם מנוע 8V. אDSL רצה להבדיל את הרכב מהפורדים הפשויטים יותר, והבן שפورد זקוקה למוגח חדש עבור מכוניות יוקרתיות יותר, איפשהו באמצעות בין הפורדים הפשויטים ייחסית לינקולן הגדלות והמפוארות.

פורד למשעה חיפשו מותג שיישמש עבורם למה ששימשה ביואיק עבור GM - מותג פאר-ביניים בין השברולט לקאדילק. אגב - גם היום משתמש תעשיית הרכב בפטנט של מיתוג לייצור ערך ללקוח - לקסוס מבית טויוטה ואיינפיניטי מבית ניסאן הן רק דוגמאות בולטות לנוהג מקובל בעולם השיווק. המותג מרקורי הגיע על שמו של "שליח האלים" במיתולוגיה הרומית, מרקוריוס (מקבילו של הרמס במיתולוגיה היוונית). אותה דמות מכונפת עם כסדה וסתנדלים עטורי כנפיים.

חבר ציניקן (עוד יותר ממני), טען שכדי שאדם ישמע על עצמו מילה טובה, עליו להיות נוכח בהלויה שלו, עצמו... מסתבר שהעקרון הזה עובד גם בעולם הרכב, משום שرك אחרי מותו הסופי של מרקורי, אנחנו מוצאים הזדמנויות לחזור, לספר ולהיפרד מהמותג האמריקאי המפואר והוותיק הזה.

על חברת פורד אין הרבה מה להרchip - כולם יודעים שזו חברת מכוניות מהוותיקות בעולם הרכב ונсадה ע"י הנרי פורד בתחילת המאה ה-20. פורד הייתה מחלוצות פס הייצור בשיטת הסרטה הנע והיא עד היום קונצראן בינלאומי ממובילי תעשיית הרכב. בשנת 1939, פיתח אDSL פורד, בנו של הנרי, דגם יוקרתי ומפואר



マークורי モンテクライア 1955



マークורי 1951



マークורי グラン マーキス 2010 - 最後のモデル

בשנות ה-60 המשיכה מרקורי לייצר דגמים גדולים ומפוארים, אבל גם דגמים משופרים שהתבססו על דגמי פורד קיימים. הדוגמה הידועה לכך היא ה-Comet, הייתה דגם קצח יותר מאובזר ומפואר של הפורד Falcon הבסיסית. דוגמה נוספת, פחות ידועה בישראל, היא דגמי ה-S55 וה-Marauder, שהיו למשעה מכוניות פורד גלאקסי 500 משופרות מבחינת איבזר, עיצוב וביצועים. מרקורי לא נעדלה גם מתחום רכבי הספורט - שרירים - במקביל לפורד מוסטנג הפופולרית של החברה-האם, יוצרה מרקורי את ה-Cougar, שאמנם התבessa על שילדת המוסטנג, אך עם עיצוב מעט יותר אירופאי ומתוחכם. הבדל בולט ונוסף היה בתחום הביצועים - בעוד שהמוסטנג נמכרה עם מנועי 6 בוכנות, ומנווע 8-7V היה אופציית הקוגאר נמכרה רק עם מנווע 8-7V חזקים בנפח של עד 5,700 סמ"ק.

במקביל להצלחה של הקוגאר, מרקורי רצתה לפתח קצת "מורשת מראוצים", ותמכה בקבוצה שהתחרתה בהצלחה יפה במרוצי NASCAR בשנות ה-60 וה-70. החל משנות ה-70 החלה מרקורי בתהליך איטי וארוך של

מספרים כקוריאז שהיתה סיבה טוביה נוספת לשימוש במרקורי כרכב משטרת. מרקורי היו רחבות דיין ואיפשרו ספסל רחב מספיק להניח בו את מגש ה"דונטס" של שוטרי הסיוור.



マークורי カoug 1968 - 設計と車両

"マークורי 8" הייתה הראשונה לשאת את השם הנכבד, ויצאה לשוק בשנת 1939 כשהיא מצוידת במנווע V8 ומעוצבת ומאובזרת ברמה גבוהה יותר מהפורדים הרגילים. עד סוף מלחמת העולם השנייה הייתה מרקורי חטיבה עצמאית בתחום תאגיד פורד, אך ב-1945 הפכה לחלק מחתיבת "لينקולן-ماركורי" עד לסגירת המותג. לאחר מכן, ובמיוחד בשנות החמישים והששים, ניסו אנשי מרקורי לחת למכוניות שלהם ערך נוסף של עיצוב, עיצוב ורמת גימור גבוהה, וע"י כך ל夸ץ לקהל קצח יותר אניין ועשיר מרכשי הפורד הרגילים. אנשי מרקורי העדיפו שקהל הקונים יתייחס למכוון כל "لينקולן מוקטנות" ולא "פורד מפוארות". שווה להזכיר דגמים כמו ה-Montclair, Parklane, Monteagle, Monterey, שהציגו כולם פאר, מנועים חזקים ועיצוב מיוחד ומרקורי, שהדגם הבולט שלו הייתה בדגמי ה-Breezeway, או בעברית - "בריזה באוטו" ... למכוון כלו היה חלון אחורי בשיפוע הפוך, לאחוריו הרכב (משם כמו בפורד אנגליה E105). ונitin היה להוריד אותו ע"י מנווע צפוני.

המכוניות של מרקורי החלו אט-אט לאבד את ערכם המוסף שהזכרנו קודם, ולמעט הקוגאר אין לא היו להיט. יחד עם זאת, העלות של החזקת מותג נוסף שמתבסס מכאנית על דגם פורד עדין הצדיקה את עצמה.



דגמי ה - Breezeway היוקרתיים של מרקורי. מתוך מפגש "מועדון החמש" בהיכל נוקיה (25.2.11) - מרקורי מונטקליר 1964

נזכיר גם שניים רבים שימושה מרקורי כרכב משטרה ו- F.B.I. בארה"ב, בעיקר בזכות מנועים אמינים וחזקים של פורד בעלי יחסית דחיסה גבוההים וקרברטוריים משופרלוות. עד היום רכבי הפטROL בכבישי ארה"ב הינם מרקורי מרקיז. אפילו לסתיב מק-גארט, מפקח המשטרה השermanטי מסידרת הטלביזיה "הוואי 5" הייתה מרקורי "פאראק-ליין" שחורה שכיכבה בסדרה.

מספרים קורוז שיתה סיבה טוביה נוספת לשימוש במרקורי כרכב משטרה. מרקורי היו רחבות דין ואיפשרו ספסל רחב מספיק להנעה בו את מגש ה"דונטס" של שוטרי הסירות.

ומה בישראל? למרקורי הייתה כאן הצלחה יפה, בעיקר בשנות השישים והשבעים - הסתובבו כאן קומטטים וקוגארים, וגם קצת מונטגו, שחלק לא קטן מהן שרד ובשנים האחרונות הצטרפו אליו מספר מכוניות מיזבאות, בעיקר משנות ה-60. לכבוד הפעם ממרקיורי, אירגן "מועדון החמש" מפגש מרקורי ארצי בחודש פברואר. במפגש השתתפו 12 מכוניות שונות משנת 1949 ועד 1978, ניתנה לנו הזדמנות לראות ולהזכיר בעוד מותג אמריקאי מפואר שחלף מן העולם.

הpicتها למותג של דגמי פורד המפוארים. המכוניות החלו אט-אט לאבד את ערכם המוסף שהזכרנו קודם, ולמעט הקוגאר לא היו להיט. יחד עם זאת, העלות של החזקת מותג נוסף שמתבסס מכאנית על דגם פורד עדין הצדיקה את עצמה. הניסיון לחת לכל דגם של פורד "מקבילה" של מרקורי הביא גם לקורויוזים מעוניינים - כאשר פורד השיקה את המוסטנג II הקומפקטיב בתנות ה-70, במרקורי פשוט יבוא פורד קאפרி מגרמניה ומכרו אותו בארה"ב בתוור "מרקורי קאפררי" - שוב, תרגיל במצוב ובMITOG.

לקראת סוף המאה ה-20 נכנסה מרקורי גם לנישה של רכבי השטח הירוניים, עם SUV כמו ה-Mountaineer, Mariner ה-היברידי, אבל הנישה של המותג התחללה להצטמצם, והצרות הפיננסיות של פורד החלו להתעצם... בשנת 2010 נמכרו רק 90,000 רכבי מרקורי בצפון אמריקה, פחות ממחוז מכלול הרכבים שנמכרו באותו היבשת. כמות כזו כבר לא יכולה להצדיק את העלות של תחזוקת המותג, וכך הכריזה פורד ביוני 2010 על סגירת מרקורי בסוף השנה. המרקורי האחרון, גראנד-מרקיז מגולדת, ירדה מפס הייצור ב-4 בינואר 2011, ממש בתחום שנה זו.

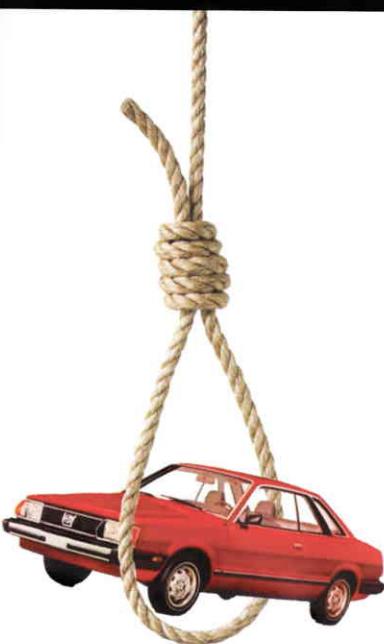


י"ר "מועדון החמש"
הוועד ומזכירת המועדון
מאחלים לכל החברים

חג פסח כשר ושמח



כיכר ההוצאה להורה

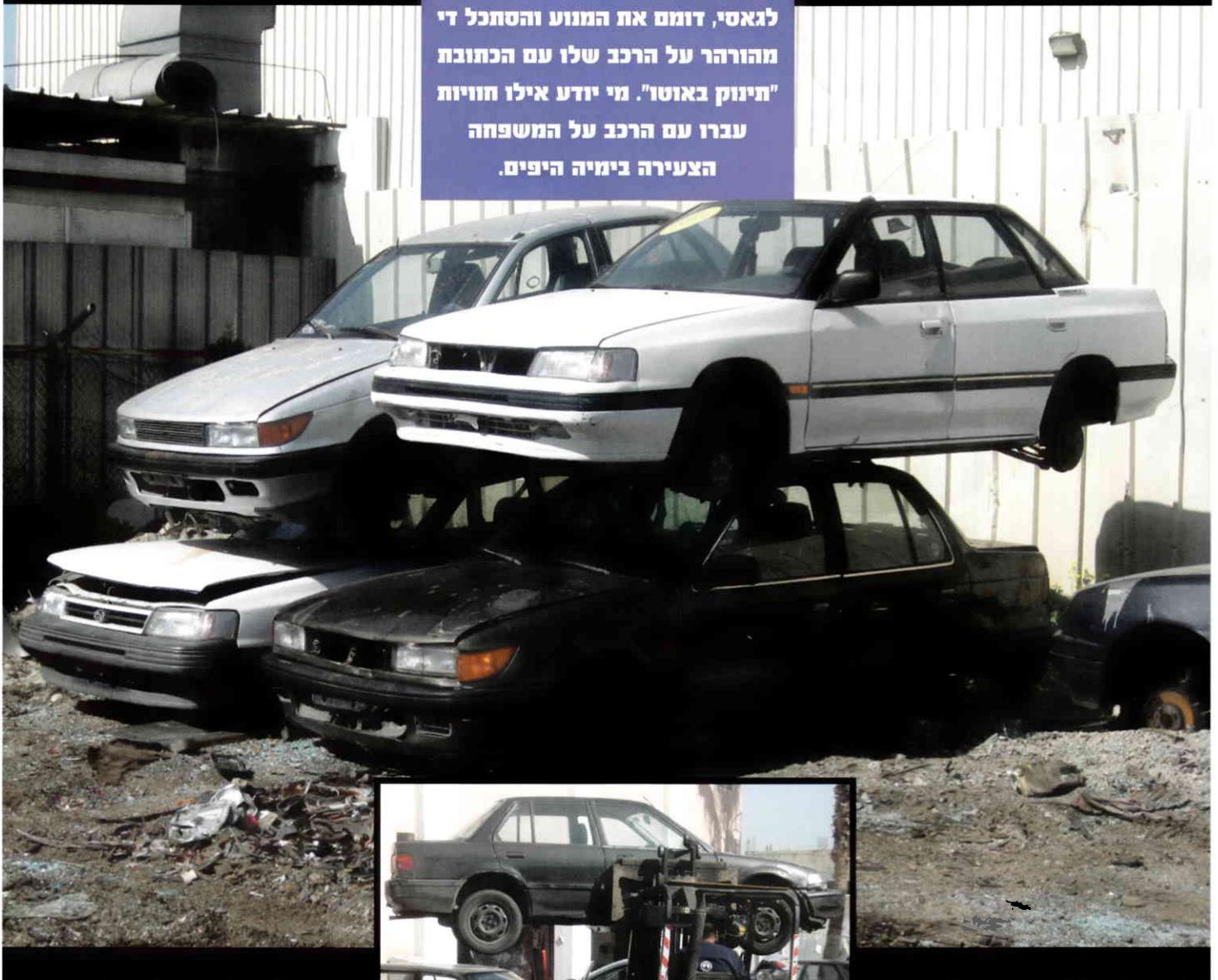


מאת: בני הספל

ביקור אחרון במשרד הרישוי וביטול הרישיון), כלים מסודרים, נקיים ושלימים. כמובןו, כואב הלב". ואכן, כשיצאנו מהמשרד ראיינו את הצער שhabia סובארו לגאסיס, דומם את המנווע והסתכל די מההורר על הרכב שלו עם הכתובות "תינוק באוטו". מי יודע אילו חוות עברו עם הרכב על המשפחה הצעריה בימיה היפים. וזאת הם לקחו את התינוק או התינוקת מבית החולים בסובארו. נסעה ראשונה של הילד במכונית, בעולם. וכשזו הלגאסיס נהמת את שניותיה האחרונות. בערב היא תיה פיתה. אני נוגע במנווע - הוא עוד חם ואז נזכר ב"שיר הקטר" של חיים חפר - "הקטר גם לא חלם זהה עתיד לקרות, שאות עצמו יביא אי-פעם לבית הקברות"...

המנוף הניף את המשוקות, הרים אותה מטרים מעל למיזוכיבשי לנסר ישנה. ואז, מתניתה לא יכול יותר. לפני שהגilioתינה יורדה ומחצה את הרכב, מתניתה רץ לחلون והשקייף החוצה, כמה שיותר רחוק. "אני לא יכול..." מילמל ביואש. מתניתה פיספס את השניה שבה האבן הכבודה נחתה על הלנסר וקיפלה אותה לשתיים. לאחר מכן שוב הרים התליני את המנווע ותוך שנייה הלנסר הייתה בעובי של פיתה (ריקה...). גם לרוני, בעל חברת "היפר-חלף" בפתח תקווה, המראה היה קשה. "תאמין לי שאחורי אלף מכוניות, עדין כואב הלב. זה לא שהאותו הגען אחורי תאונה או הורדה מהכביש, שאז ההתייחסות קלה יותר. כאן מבאים לך את כלי הרכב בכוחות עצם (אחרי

**ראיינו את הצעיר שהביא סובארו
לגאסי, דוחם את החיווע והסתכל ד'
מהוורר על הרכב שלו עם הכתובות
"תינוק באוטו". מי יודע אילו חוויות
עברו עם הרכב על המשפחה
הצעירה בימיה היפים.**



תכנית הגריטה) הגיעו די הרבה אוסטיניאים - מאסטרו ומנטגו. גם אמריקאיות, ביואיקים וברולטים ואפילו אניות מערכת שנקראות "פונטיאק בונוויל".

יש לציין שככל המכונית, פרט למצברים, מיעדת למיחזור ולהתכה. לא לוקחים ממנה דבר למיחסן החלפים, אפילו לא את השימוש. לעיתים ניגרתיים גם דברים אחרים - מצלצל אליו אדם שהביא את הרכב יום קודם ואומר ששכח משהו חשוב. אמרנו לו שהפיתחה כבר לא כאן". מAMILIA, לא היה לו סיכוי למצאו דבר אחר אחרי שהושחת שחת והgiloytina נחתה... ***

כללית התכנית פועלת. היפר-חלף שהוקמה בשנת 1982 אחרי שנפרדה מ"שגריר", גוררת בעיקר רכבים שנמצאו על ידי העירייה, רכבים מתאונות וככלו שהורדו מהכביש מסיבות בטיחותיות. מכוניות אלה הובילו להקלות חילוף שנמכירות למוסכים וליחידים. מכוניות ה- 3000 ש"ח של תוכנית הגריטה לא חוזרים חלקיים לשימוש חזיר, גם אם הם של מכוניות יקרות או קלאסיות. "אנחנו מטפלים בכ-25 מכוניות ביום" אומר רוני, אכן, כשבאו לנו בחזית שתילגאסי, שתי הונדה סיביק ישנות, אףלו זוסובארו לאונה סטיישן - כולם כשהמנוע עוד חם. רובן מסוגים שלא נחשבים לאפסנות בעתיד. לא נחשבים? מי חשב פעם על חיפושית, סוסיתא או מודל Z?



ובהמשך - "از ברמן את צינור הדלק את סגור, האש כבתה לאט והקייטו גם כן נגמר". רוני, אני ובוקר מתניה התבוננו בעצב. בשביבנו זו זאת מכונית נשמתה, לא ברזלים וחוטים. סובארו לגאס שעליה פנטזנו כשידנו הייתה משגת אולי סוסיתא משומשת... הגעה לאונה עם 60,000 ק"מ בלבד. יצא ממנה איש זקן ואמר לי 'הזדקנו ביחד, אף אחד לא רוצה لكنות אותה', ממש כואב הלב" אומר רוני. רוני סיפר לנו על כמה מכוניות והמלכה שבהן הייתה ב.מ.וו 2500 משנת 1979. מכונית פאר מיזחסט שהגיעה אליו אחרי בעיה בראש המנוע. "המוסכניםים פשוט לא מבינים עניין ולא עוזרים. דרשו מהבעליים עברו התקיקן מהיר הגבהה פ' - שלוש מערכות הרכב ולא הבינו שכאן יש פוטנציאל אספנות. אני הייתי קונה ממנו את הרכב במחair שגובה מה- 3,000- 3,500 ש"ח, אבל מה לעשות והרכבים באים אליו אחרי שהרישון בוטל" אומר רוני, וכך הgiloytina נחתה גם על הסוס האציג הזה. כשביקרנו במקום עמדנו בשקט, מוכנות לגורלן. שתי מכוניות שמשש כואב הלב עליהם: וללו 240 GL מאמצע שנות השמונים ואודוי 80 גם כן מסוף שנות השמונים. שתיhn שלמות לחילוטין.izia רכבי אספנות קלאסיים מגיעים כאן לסוף דרכם? "בעיקר חיפושים", אומר רוני ומראה לנו תמונה של חיפושית 1303 יפה... הייתה יפה. היום היא פיתה...
חוֹץ מסובארו, מה עוד הגיע? "בהתחלת (לפני שנה, כשהחלה



נסל הנחש סיפורה של אלפא רומיאו

קובי מילוא



אלפא רומיאו ג'ולjeta ספיידר. 1962.
בבעלות דרוור בריל

ע"י יצרן המכוניות הצרפתי DARRACQ. הדגם הראשון נקרא A.L.F.A 24HP, ותוכנן ע"י ג'יוזפה מרוסי, המהנדס הראשי הראשון של אלפא. המכונית הייתה בהמה מגודלת למדרי, עם מנוע בנפח 4.1 ליטר והספק של 42 כ"ס שהසפיק ל-100 קמ"ש מכובדים. לאחר השקתו המכונית, ב-1911 נכנסה אלפא גם לעולם המרוצים במירוץ Targa-Florio, וזה הייתה תחילתה של הצלחה מרשימה במירוצים לאורך כל המאה העשרים. בשנת 1915 זכתה החברה למנכ"ל חדש בשם ניקולה רומיאו שב-1920 הוסיף גם את שמו למוטוג, וכך נוצר לו השילוב אלפא-رومיאו, המוכר לכל חובב רכב בעולם.

מ כל אהבתנו למוכניות, צריך להודות שהמטרה הראשונית של כלי רכב מפונע היא לשנע אנשים ומצויד ממוקם למקום. אלא, שיש כמה יצירנים שלארוך השנים התעקשו לפנות דוקא אל "שירותים", אלו שירותים בנהיגת ייעוד, הנהה, ומטרת בפני עצמה. יצרן איטלקי אחד הצליח במשך 100 שנה לחת מענה לחידק הנהיגת המזררי הזה, ולהפוך למוגז שכלו תשוקה, רגש וקלאסיקה.  חברת Anomina Lombarda Fabbrica Automobili - A.L.F.A , וב עברית "חברה למכרזת לייצור מכוניות בע"מ", נוסדה בשנת 1910 בميلאנו.



אלפא רומיאו 24hp 1910



אלפא רומיאו ג'וליה 1972



אלפאסוד 1976



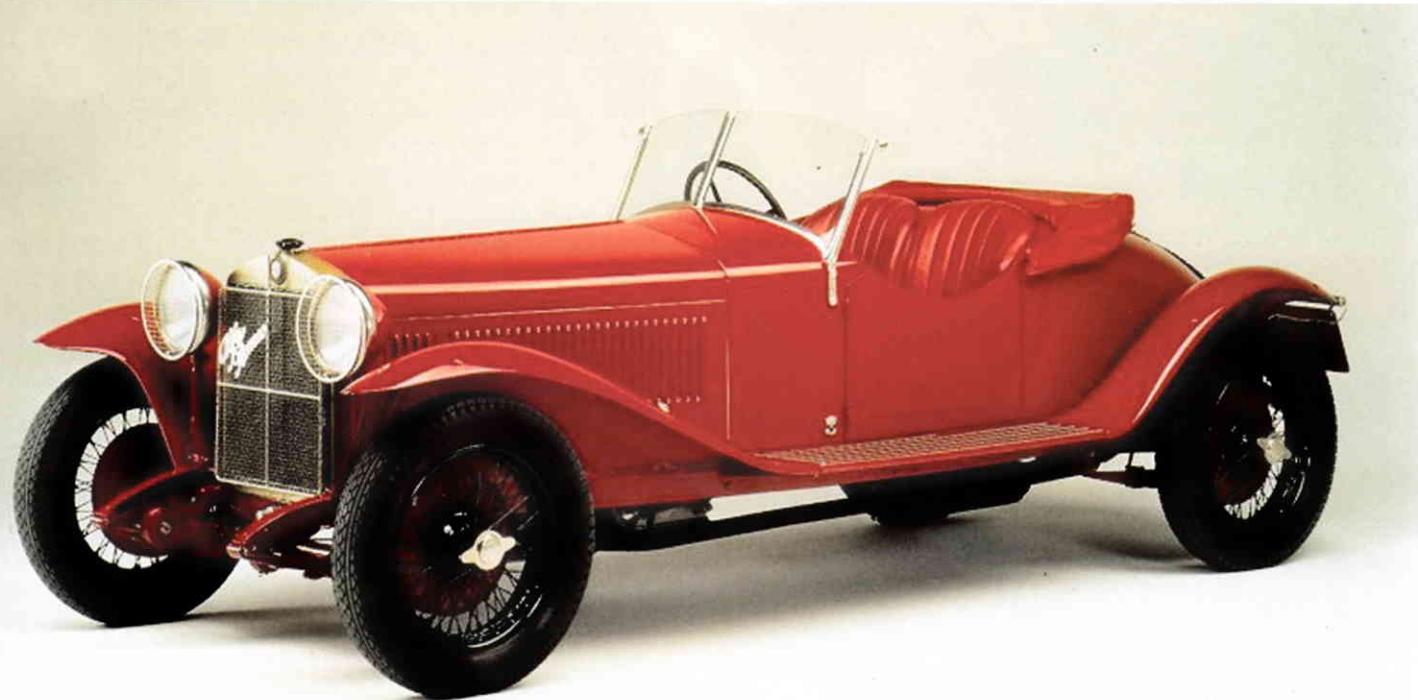
דסטין הופמן נהוג בספיידר. מתוך הסרט "הבוגר"

לאחר שייצרה ציוד צבאי במלחמת העולם הראשונה, חזרה אלפא-رومיאו לייצר מכוניות, כאשר בשנות ה-30 יצרה החברה את הדגמים הקל래טיים ביותר של אותה תקופה. היו אלו דגמי ספורט ויקראתיים ויקרים, בסדרות קטנות, שגם זכו להצלחה מרשימה על מסלולי המרוצים. איש המפתח של אלפא-رومיאו בתקופה זו היה יוטורי ג'אנו, מהנדס מחונן, שתיכון עבור החברה דגם למוטורי גראן-פריז P2, אבל גם סיירה שלמה של מכוניות ספורט שהתבססו עליו. עבורו מכוניות אלו תכנן ג'אנו מנוע בתצורה שתלווה את החברה שנים רבות ותפקידו לSAMPLE המסתורי שלה - מנועי אלומיניום, תא שריון חזי-כדריים, ושני גלי-זיזים עילאים. הידעים מבין הדגמים האלו היו ה-C6 1750, וה-C8 2300, ועל בסיס השילוחם עוצבו דגמים דו-מושביים פתוחים, אבל גם מכוניות GT סגורות ומרשימות. באותה תקופה, אמר הנרי פורד האגדי "כאשר אני רואה אלפא-رومיאו עברת ברוחוב, אני מסיר את כובע". ללא ספק מהמאה גודלה, מdad שקצת הבין במכוניות... ראוי להזכיר שמנהל קבוצת המכוניות של החברה בשנות ה-30 היה אחד בשם אנדז פרארו, שהקים יחד"כ קבוצה פרטיט שתחרתה במכוניות של אלפא-رومיאו, ומאותר הפך לייצן עצמו, אבל זה כבר שירק לסייע אחר. בשנים ה-30 היו שנים פוריות במיוחד עבור אלפא-رومיאו, אך התבססות על מכוניות יקרות ומיעילות לא סיעה להצלחה פיננסית בשנים של שפל עולמי והענינים הגיעו קצת התדרדרו. ניקולה רומיאו עזב את החברה ב-1928 ומיד אחר-כך פשרה את הרgel. בניטו מוסוליני, הדיקטטור האיטלקי, הציב את החברה ע"י הלאמטה, ומשנת 1932 ועד 1986 החברה הייתה בבעלות ממשלתית.

לאחר מלחמת העולם השנייה שינתה אלפא-رومיאו כיוון - לא עוד דגמי ספורט ויקראתיים בסדרות קטנות, אלא ייצור המוני, שעדיין פונה לניגים הספורטיביים שמחפשים גם ריגוש והנהה. ההתחלה הייתה בשנת 1950, עם השקתה ה-1900, וב-1954 עם השקתה Giulietta ה-1900, משפחתייה-קומפקטית 4 דלתות עם מנוע 1300 צנוו אך מתקדם. המנוע הזה שימש כמעט ללא שינוי את דגמי החברה עד שנות ה-90, כשבנפחו עולה בהדרגה עד 2000 סמ"ק. קריגל אצל אלפא-رومיאו, הוא היה מאלומניום. עם שני גלי זיזים עלילניים, תאזה עזה לסל"ד גבוהה, והצליל... איזה צליל. בנוסף לג'וליטה הרגילה, נמכרו היבטים גם דגם קופה קטן בשם ספרינט, וספיידר יפהפה. ל夸ראט סוף שנות ה-50 גדלו דגמי ה-1900 ל-2000 ואך ל-2600 סמ"ק, ואילו הג'וליטה הקטנה הפינה את מקומה La-Giulia, שפהכה לאחד הדגמים המוצלחים בתולדותיה של החברה. זו הייתה מכונית משפחתייה קטנה, עם עיצוב פשוט, אבל נקי ובעל מוקם גור מדחים שהיה נמוך משל הפורשה 911 של אותה התקופה. הג'וליטה צוידה במנועים חזקים, תיבת הילוכים בת 5 יחסיים, בלמי דיסק על כל הגלגלים ועוד חידושים. מבחינה טכנולוגית, היא הייתה מהמשמעות המתקדמות ביותר באותה תקופה, עם ביצועים והתנהגות כביש שלא בישו מכוניות יקרות פי 2. לאלא ג'וליה 1600 סמ"ק היה הספק של 110 כ"ס - דומה מאד להספקה מוגענית-ה-1600 המודרניים של היום. כמו הג'וליטה לפניה, גם הג'וליטה הייתה בסיס לדגמים רבים נוספים - נזכיר את סידרת הג'ונור וה-GTV. קופה קטנה בתוצרת כימון שאילפא-رومיאו הייתה חברה ממשלתית, היא גם הייתה בחירה מועדפת של משטרת איטליה כנידית שיטור והג'וליטה של ה"קארביניiri" התחלפו מוסורת ארוכה של שימוש במכוניות אלפא ע"י כוחות הביטחון האיטלקים, מסורת שנמשכת עד היום. בתחום שנות ה-70-Alfa Romeo הראתה שהיא גם יודעת לייצר

בשנות ה-80 היו לאלפא גם הרפטקאות פחות מוצלחות, עם האלפא 6 הגדולה והמכוערת למדи, ווה-Arna שהיתה מין ניסאן עם מנוע הבוקסר של האלפאסו.

העיצוב היפאני והאמינות האיטלקית לא עזרו במיוחד ...



אלפא רומיאו 1750 C6 1930

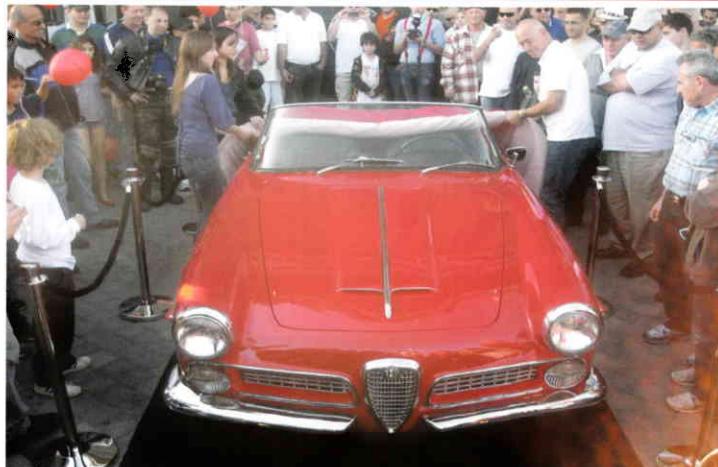
4 דלתות נספף, שהתבסס על האלפאטו. בשנות ה-80 היו לאלפא גם הרפטקאות פחות מוצלחות, עם האלפא 6 הגדולה והמכוערת למדי, ווה-Arna שהיתה מין ניסאן עם מנוע הבוקסר של האלפאסו. העיצוב היפאני והאמינות האיטלקית לא עזרו במיוחד ... מצד שני, בשנת 1985 יצא לשוק ה-75, שהתבססה על המכניקה של האלפאטו עם עיצוב חדש ומודרני. זו למעשה הייתה המكونית האחורונה שתוכננה ע"ז אלפא-رومיאו לפני שנרכשה ע"י קונצראן פיאט ממשאלט איטליה בשנת 1986 והוא נחשבת בעיניו רבים לאלפא הקלאסית האחורונה - עם הנעה אחוריית תחת כנפי פיאט, נסעה אלפא-رومיאו למשטר של התיעילות וחיסכון, וכיום מרבית דגמי החברה מבוססים על רציפות ומכניקה של פיאט, אבל תמיד עם עיצוב ספורטיבי ומושך וביצועים שלא מביאים את המותג הוותיק והמפואר. ומה אצלנו? מעט מאד אלפאות הגיעו לישראל בשנות ה-50, והבולטת שבהן היא 1750 משנת 1930 ששופצה לתפארת ונמצאת בבעלותו של חבר ותיק במועדון החמש. רק בתחילת שנות ה-60 החל יבוא מסודר שלhn, אבל בaczotzo זיכינו להרבה אלפאות קלאסיות שעוד מסתובבות על כבישי הארץ. התחלה הדרך לא הייתה קלה - המكونיות ביישראל של שנות ה-60 היו צריים ללמידה להתמודד עם המכניקה העדינה והמסובכת של האיטלקיה הקפריזית, והאלפאות מצידן נאלצו להסתגל למזג האוויר החם, ובעיקר למיים הקשיים שבהם הישקו אותן, במקום ב-Parafu משובח... אביו של עבדכם-הנאמן הוא אחד



אלפא רומיאו ג'וניור 1968

מנועי 8V, והשיקה את המונטיריאל המרהיבה, שמננה יוצרו רק 3,917 מכוניות. בשנות ה-70 קיבלת אלפא-رومיאו, שכזכור הייתה עדין חברה ממשלתית, הנחה לעוזר לדרום-איטליה מוכת האבטלה. כך תוכננה לה האלפא-סוד (סוד - דרום באיטלקית) ונבנה מפעל חדש לגמarity בנאפולי. הסוד הייתה פורצת-דרך - האלפא הראשונה עם הנעה קידמית, מנוע בוקסר שטוח, עיצוב קומפקטי ונאה במרקם 4 דלתות או 2 Sprint דלתות ספורטיבי, והתנהגות כביש שהשאהירה מאחרו את המתחרות. המكونית הייתה זולה יחסית, וכךלה להיות להחברה בדרום לאיתה אלמלא הסתרב של לחברה בדרום לאיתה מסורת של ייצור מכוניות כמו "לצפוניים" והמכוניות סבלו מבעיות איכות רבות. איכות הפח שבו השתמשו עבור המكونיות הייתה מחפירה, והسودים התחילה להחליד כבר בדרך ללകות. האיכות שופרה לאורך השנים, ואין ספק שהמכוניות מהשנים האחרונות יותר, כבר הראו רמה סבירה יותר של עמידות. בסוף שנות ה-70 הגיע הזמן להחליף את הגוליה המזדקנת, וכrangle אלפא הם בחרו בפתרון מתקדם ומיוחד - Alfetta. אמן זה היה עיצוב "רגוע" יחסית, לפחות בדגמי ה-4-דלתות, אבל הגיר מצא את מקומו על הציר האחורי לטובת חלוקת משקל מושלמת והתנהגות בכיש משובחת. פתרון יפה, למעט העובדה שמות ההילוכים נתן תחושה של עירובוב דיספה, וגל ההינע (דרייב-שאפט) הסתובב כל היום בסיליד של המנוע ואכל צלבוי גומי בתיאנון ניר. לצד האלפא יוצר גם דגם GT יפהפה, וגם השם ג'ולייטה יצא מהבוידם לטובת דגם

"אני זכר גם את הביקור של מומחי אלפא-רומייאו מאיטליה, המהנדסים הנכבדים פאקטו וברמבליה, שבאו בחליפות ועניבות למד את הלבניטנים להורייד ראש באalfa... מה הבעה? באיטליה אנחנו עושים את זה בחצי שעה" ...



18.3.11 השקת אלפא רומייאו ספיידר טורינג 1959 של דרוור בריל. "מועדון החמש" מפגש נוקיה.

אבל הוא חש בספיידר נספת ונדגם קצת יותר נדיר: בסוף שנות ה-50 פיתחה אלפא מחליפה ל-1900, שהיה הדגם הגדול והמפואר של החברה. לתוכאה קראו אלפא 2000, והוא צוידה בורותה של 1975 סמ"ק של מנוע האalfa הקלאסי עם שני גלי-היזומים העליונים. הדגם הבסיסי היה סדאן 4 דלתות "ברטינה" בעיצוב של ג'יג'ארו, אבל אלפא נתנה לדסנתה לצבב וליציר את הדגם הקופה 2 דלתות שנקרא "ספיירנט", ולסדנתן "טורינג" לצבב וליציר את הדגם הפתוחה, שכמוון נקרא "ספיידר", והוא זה שבו חشك דרוור. לספיידר הפתוחה, שכמוון נקרא "ספיידר", והוא זה שבו חشك דרוור. לספיידר סולקס והספק גובה יותר של 110 ס"ס. הגיר כמוון היה עם 5 הילוכים, על הרצפה, להבדיל מהברטינה שלא היה גיר על ההגה. הספיידר 2000 הייתה נזול, מפואר ויקר יותר מהגולייטה ספיידר הקטנה (האלפא הוטויקה של דרוור), ולכן יוצר בكمויות קטנות יותר. מעניין שיוצרו יותר ספיידרים (3,443) מאשר ברטינות (2,814), ורכ 704 ספירנטים, ובכל מקרה מדובר על רכב נדיר ומיחוץ. האalfa 2000 הוחלפה בשנת 1961, לאחר 3 שנים יוצר בלבד, ע"י האalfa 2600 עם מנוע 6 צילינדר. האalfa-רומייאו טורינג ספיידר שדרור השיק הגעה מארה"ב כגרוטאה מוחלטת, ובראה שיפור מקיף ומרשים שנתן למועדון החמש ולמועדון אלפא רומייאו "סיבת למסיבה" והזדמנות לרוץ עשרות אלפיות קלאסיות על רחבות נוקיה, לתפארת מילאנו.

ברכונות לדרוור, ולא נוכל לסיים את הסיפור זהה, אלא באיטלקית צחה .Che bella macchina !!! -

הבעלים של המוסך המורשת הראשון של החברה בארץ, ועובדה זו אפשרה לי הילד להתרוץ בין האלפות השונות, וללמוד בע"פ את ההבדלים בין לוחות השעוניים של הדגמים השונים. אני זכר גם את הביקור של מומחי אלפא-רומייאו מאיטליה, המהנדסים הנכבדים פאקטו וברמבליה, שבאו בחליפות ועניבות למד את הלבניטנים להורייד ראש באalfa... מה הבעה? באיטליה אנחנו עושים את זה בחצי שעה" ... ואז, הגיעו לה גויליה לאחר דייטה של מי ברכ במערכת הקרור עם פאקוונג-ראש הרוס. המהנדסים לבשו סרבליים צחוריים ולימדו את עובדי המוסך את כל אוצר הקללות המילאנזי תוך כדי ניסיונות-סרק להורייד את הראש הסורר. לאחר יומיים, הם אישרו לחזור אותו עם דיסק ולהתקין ראש חדש ע"ח החברה, אבל אבי העקשן המשיך לעבוד עם הא"פ-ציר" עוד שבועיים (!!!). ובסוף הצלחה להורייד את הראש. עם השנים למדו המכונאים את הרכיב, אבל עדין הוא דרש תשומת-לב והקפדה על תחזוקה נכונה וטיפוליים "לפי הספר". בשנות ה-60 וה-70, אלפא רומייאו הייתה כמעט האופציה היחידה לישראל שרצה לקנות מכוניות ספורטיביות ומיחוץ, והן זכו להצלחה יחסית. המותג הוטיק ידע עלילות וירידות בישראל, אבל דוקא בשנים האחרונות הוא זוכה לעדנה ולהצלחה יפה באולמות המכירה.

החדש (מרץ) גם זכננו להזדמנות לחגוג עם המותג, כאשר דרוור בריל, חבר מועדון וותיק ו"אלפיסטרי" ידוע השיק לו אלפא רומייאו נספת לאוסף. בבעלותו של דרוור גולייטה ספיידר יפהפייה משנת 1962,



הלוטוס פורה בחיפה

שנים ארוכות לאחר מותו של מולי גרובר ז"ל המתינה בסבלנות לוטוס סופר 7 לבעליה חדשות. און יعقوבסון מגולל את סיפורה של הלוטוס החיפאית או את פריחתו המחודשת של פורה הלוטוס.

מתוך: און יعقوבסון

למכוניות מירוץ חוקיות לככיש. מבנה שלדת הצינורות, תצורת המתלים והסתמכות על יחידות כוח של פורד העניקו לסופר 7 את הכינוי "פורמולה פורד בעלת שני מושבים". המכוניות הקטנה זו נשאה בקרבה את הדיאן.אי שלילוה את צ'פמן מاز ומטמיד: להציג ביצועים והתנהגות באיכות משקל קל. אמר גם גם עשה. בזכות משקל עצמי קל נושא (מחמש מאות ק"ג), הצעה סופר 7 ביצועים והתנהגות מאוד לא מוגבלים בימים ההם, אפילו שהייתה מצויה במנועי פורד רגילים וחילשים לגמרי (המכוניות הראשונות ציינו במנועי שסתומים צדיים בנפח 1.2 ליטר שסייעו 41 כ"ס בלבד).

לוטוס ייצרו את הסופר 7 במשך שנים ארוכות ובמספר דגמים שכנו S1 (1957-1960) - מרכב מאלומיניום, S2 (1960-1967) - בה נעשו שימוש בפיברגלס בכיפויים ומכסה המנוע, S3 (1968-1969) - שדרוג על הגרסה הקודמת, ואופציה למנוע מפותח עצמי של לוטוס בעל שני גלי היזרים) ו-S4 (1970-1973) ושואות הכתבה שלנו (גוף כולו מפיברגלס), שיוצרה עד שנת 1973, עת ביטול הבדיקות המש על מכוניות "קייט" בהרכבה עצמית שהיה נהוגות בעת ההיאanganlia וכן הרצון של צ'פמן "לעלות כייתה" הביאו להחלטה להפסיק את הרכבת המכונית. אלא שהפסקת הייצור על ידי לוטוס לא סתמה את הגוף על הסופר 7. הזכיות על השם, תוכניות הייצור ואפילו מספר קויטים של גרסת S4 שכך נבנו על ידי לוטוס נמכרו לחברת קטרהאם. למעשה, האשר הוא היסטוריה. קטרהאם ממשיכה עד עצם היום הזה לייצר את הסופר 7 - כМОבן עם עדכונים ושינויים לרוב, בהם מנועים רביעמיה שעוניים למוכנית ביצועים בליגה של פרاري ופורשה. יחד עם זאת, התכוורת והרעיון של הסופר 7 המקורית נשמרם בקנות עד היום. זאת ועוד: במשך השנים נעשו לסופר 7 עשרות רבות של חיקויים, חלקם מיוצרים עד היום.

Pחת מוזר לחשוב על מדינת שפע - כפי ישראל היום - במונחים של מדינת צנע ומחסור, כפי שהיא הייתה במשך שנים רבות. ויחד עם זאת, אפילו היום, בתחום המוטורי אנחנו מפגרים שנות דור רבות אחרי המוביל בעולם. אז נכון שבקרוב נראה פרاري ומazardti חדש על הכבישים ופה ושם ניתן לראות אודি R8 ואפילו כמה שברולט קוורט שיבאו ארץ באופן אישי - שלא לדבר על זרםDK של מכוניות אספנות אקווטיות שעשוות עליה בשנים האחרונות ומפארות את חנויות האספונים ומפגשי החברים - אבל בפרשפקטיב של שלושים ואבעטים שנה לאחוו, חיינו בדבר מוטורי. מכוניות אקווטיות? הצבתם אותו. בקושי אלף רומייאו, ב.מ.וו ואולי כמה מכוניות שרירים אמריקניות. מסיבה זו די מפתיע לנוות שבמשך כל הזמן זהה, חרש-חרש, הסתוובו כאן מספר מכוניות שנוכחה האלטרנטיבה שהסתובבה בכבישים המקומיים, אפשר לומר להן "אקווטיקה". מכוניות ששמועות הסתוובו עליהן והידיעות לגביין עוברו מפה לאחן, או מפגש מקרי בכביש שהשיר את הוצאות המומים ונרעשים לנוכח היגיילוי, מכוניות שיודיעו דבר סיפור עליהן האחד לשני בקנאה מהולה בהרצאה.

אחד מהמכוניות המדוברות הללו היא לוטוס סופר 7 S4, שהיא שייכת למולי גרובר זכרונו לברכה, תושב חיפה שיבא את המכונית בשעתו חדשה ונשבע שرك המות יפריד ביניהם. שבואה שלצער רבים הפכה לעובדה, עת נפטר האיש בטרם עת.

קצת היסטוריה

אבל לפני שנכבר מילים על הסופר 7 זהו - שיעור קצר בהיסטוריה. לא-דווקא על חברת לוטוס ומיסודה קולין צ'פמן (לهم מגע ספיישל של מגין שלם) אלא על הסופר 7 עצמה. לוטוס סופר 7 הושקה בשנת 1957 והייתה למעשה פרשנות של צ'פמן

בחזרה להוּוָה

months after the death of his wife, Kobi, in November 2009, he decided to sell his beloved S4 roadster. The car was sold at a "Café Auction" in Haifa for 7,000 NIS, which is equivalent to about 10,000 NIS today. Kobi's son, Shlomo, who was the buyer, said that he bought the car because it was a reminder of his mother.

Rabbi and Mrs. Kobi had been married for many years, and they had a happy life together. They had two children, a son and a daughter. After their son died, Mrs. Kobi became very ill and passed away. Her husband, Kobi, was deeply affected by the loss of his wife and son, and he decided to sell the car to help support his family. He sold the car to a local businessman, Shlomo, who bought it for a reasonable price. Shlomo has since sold the car to another person, and it is now owned by a man named Avi. Avi is a successful businessman and enjoys driving his S4 roadster. He has driven the car many times and has enjoyed it very much. He has also participated in several car shows and exhibitions, where he has received positive feedback from other car enthusiasts.

After the sale of the car, Kobi's son, Shlomo, decided to buy a new car. He chose an S4 roadster, just like the one his father had. He loves the car and drives it frequently. He has also participated in several car shows and exhibitions, where he has received positive feedback from other car enthusiasts. He has also participated in several car shows and exhibitions, where he has received positive feedback from other car enthusiasts.

**לבסוף, ב滁 רב ואחרי שעמדה
זמן-מה, הוחלט למכוור אותה והזוכה
המאושר היא קובי ז. - חובב מכוניות
ותיק שבבערו בעלות על כל מיני
קלאסיות מעניות, ביןין
גם לוטוס אירופה.**

מולוי גרובר ז"ל

לכעורי לא נפגשתי אישית עם מולוי גרובר ז"ל, אבל יצא שודוקא את אחיו ואחינו הכרתי, עת הם באו להשתתף בקורס ראיי שהעbara. אמנים הבניתי שמדובר באנשים מיוחדים לנוכח המוכנית המזוהה בהם הגיעו, אבל הם לא הסגירו את דבר הלווטוס סופר 7 שיש להם.

במשפחה עוד יד ראשונה. אבל מסתבר שבchipah, עיר מגוריו של מולוי, היו מעטים לא הכירו את האיש המזוהה ופועלו, שאהב מכוניות טובות, קפה טוב, אנשים טובים וגלשת גלים. הסופר 7 שלו היה מודל 1972 (למעשה, אחת האחראונות שיוצרו ואחת מתמי) - מעתות בעלת הגה שמאליה), היא הגעה ארצה בחודש אוגוסט של אותה השנה והוסיפה לחום הכבב ששרר אז הרבה כאבי ראש לפקידיו משרד התחבורה שניסו להבין מה זה השטויות האלה - לוטוס. בסופו של דבר הושגה פשרה ובירישון הרכב נכתב "פורד-לוטוס". חברים מספרים שМОלי ידע מה יש לו בידיהם, אהב את המכונית, ידע לנוהג בה וסרב להת לאך אדם אחר לנוהג במקומו. הוא גם סייר בעקבות ראייה לצוין לניסיונות לשכנע אותו למכונית. מצד שני, הוא לא ממש ריחם עליה והשתמש בה גם בכדי להعبر את הגלגלן שלו למשך השתמש במכונית באופן שוטף במשך השנים.

תחזקה?

את השאלה ששאלתי את עצמי בפליה כמשמעותי שיש לוטוס סופר 7 ישראלי-מקורי כזו בדיון שלפני אינטנס-ו-עבא, במדינה בה לא תחזק מכוניות כזו עתה מוטורית של ממש וביקר שהמוסכים בה הייתה (ועדיין אין) תרבות מוטורית כמו פורד אסקורט וסוסיתא. התמכו בתיקון של מכוניות עממיות כמו פורד אסקורט וסוסיתא. שהרי מכוניות כמו אלפא רומיאו או סיטרואן נחשבו למסובכות והסיפורות על מכונאים שהעדיפו לקחת יומם וחופש מאשר לטפל באחת צורמים עד היום. אלא שגדולהה של הסופר 7 בפשטותה. במיוחד של S4. שהרי לחברה לוטוס הקטנה לא היו אמצעים לתכנן וליצור את רוב המרכיבים של המכונית וכן למעט השלדה והמרכיב, הם קנו את החלקים מחברות אחרות, בעיקר פורד ובריטיש-ליילנד. מפורד את יחידת הכוח (מנוע, תיבת הילוכים וسرן אחורי - תרומות פורד אסקורט וקורטינה) ומטרומפ (חברת-בת של בריטיש-ליילנד) את מערכת המתלים הקדמיים, מערכת היגיינו ומערכת חשמל. זאת ועוד: נפל הגורל שפورد אסקורט יוצרה בישראל באותה השנים והיתה אז המכונית הנפוצה בארץ ואילו סוסיתא הישראלית עשתה שימוש ב... אותן מכלי מ탈ים, הגה ואביזרי חשמל ששימושן את ה-S4, שנ��נו מטרומפ. וכך, הסתבר, טופלה המכונית של מולוי ז"ל במושך חיפאי שהתחמזה בתיקון ותחזקה של סוסיתאות. אם קולין צ'פמן רק היה יודע...



המנוע מתעורר לחיים בקול שיעול רם וצליל בריטון אנגלי סקסטי.



הزو כאילו הייתה בר רפאלי מדגמנת הלבשה תחתונה באמצעות השדרה.

מסובב את המפתח ומונע את מנוע קנט 1.6 ליטר העתיק שמתעורר לחיים בקול שייעול רם וצליל בריטון אנגלי סקסיס. כמה פמפומים על הגז מזכירים לי איזה כיף זה תגופת דושה של מנוע המזון מקרבורטור. שני שיחים משחררים מאחור וכמה גברים משתעלים, מזכירים לי כמה טוב זה הזרקת דלק במנועים מודרניים שמחניות זיהום אויר... טוב, אנשי נחנkim, יש לי מוניטין ומצפים ממני לעשות איזה אקזיט עם כבود בסופר 7 הזו, אז בידעתות אני לווח על המצדד ומנסה לשבל להילוך אחריו, אבל לא מוצא אותו היכן שהיתה מזכה שייהי בתיביה של פורד, וגם לא במקומות המכרים ברוב התיבות שאני מכיר. קובי דוזוקא מroxeh שאנן עשה לעצמי ולא מהר להזכיר לי שהhilok האחורי נמצאה שמאלה ולמטה. וגם אחורי שהוא מועל בטובו לספר לי, הוא שומר לסוף את העבודה שגם צריך להרים את הידית בכדי שהhilok ישתלב... מוניטין? פעם היה לי...

עוד בתמונה היציאה מהחניה, צדה את תשומת ליבי קלות ההגה. לא הגה כוח ולא נעליים - שלושה סיבובים בין נעילה לנעילה. והסוד? בזכות משקל עצמי של חמיש מאות קילוגרם לא ציריך הגה כוח וגם אין מגבר בלם - אבל עוד נחזרו להזה. הדושות חזקות ומאוד צפופות וכבר אני מתחיל להציג שאני נועל נעלי התעמלות ולא נעלי מירוץים צרות. בפעם האחרון שנהגתי על סופר 7 (על מסלול מירוץים בצרפת, להזיככם), נתקפה לי הרגל הימנית על הגז, מתחת לבךם, בסוף הישורת, אחרי נקודת הבלימה... באותו יום גיליתי

למכונית. לא לחינם מכנים את הלוטוס סופר 7 המכונית פורמללה פורד עם שני מושבים. ההשתלהות לחה הנוסעים די דומה לזה הנדרשת במכונית המירוץ חד-המושבית: מלמעלה, להישען על הידיים ולנסות להשחיל את הרגלים במנרהה לכיוון הדושות. למה לנסות? כי לא תמיד זה נראה הכי אלגנטי, אם הגהה נתקע ברגלים. כך או כך, או באגלנטיות או בשולמיילו, נוחטים על כסא הנהג חסר אפשרויות הכוון ומגלים שמייקום המשוב (הקבוע במקומו) ביחס לדושות הוא אידיали אם אתה נהג בגובה 190 ס"מ. הבעיה היא שאני בגובה 180 ס"מ וקובי - אפילו פחות... לא נורא, מסתדרים. סקירה מהירה של לוח המחוונים המפורט וענין נתקלות במשהו מוכר: ידiot האיות והאות. לא צריך הרבה פשוש בזיכרון. אלו הן אותן הידיות שיש בסוציאת 6/6. כאמור, לא רק הידיות אלה, אלא גם מכלול המתלים הקדמים המגייע מטרויומף. עכשו זה כבר ממש מרגש לדעת שמכונית הספורט המוחלתת הזו חולקת אותן סיידור מתלים כמו בטנדר רום קרמל שלי ושיש משותפות בין המכונית היישראלית לאיקון האנגלי. צריך גם להתרגל לגובה המכונית. זה קצת מוזר לשבת בכיסא נהג הנמצא בגובה הדלת של מכוניות משפחתיות רגילות. ואפרוף דלת - לסופר 7 אין דלתות, אלא מעין מפטן בגובה המותניים. צריך לזכור לא להוציא ידיים החוצה באופן הירושאי כל כך, כי הן ייגעו לכביש בקלות - עד כדי כך המכונית נמוכה. גם הושבה עצמה, ממש מעל הסדן האחורי, כאשר מלפנים משתרע מכסה מנוע ארוך וצר, כמו גם הגלגלים הקדמים הבולטים ממשני כדי המכונית הם משחו שצורך להתרגל אליו. שלא לדבר על תשומת הלב שהמכונית הזו מקבלת. גברים, נשים וטף (אבל במיוחד גברים וטף) בויהם בסופר 7

זכות משקל עצמי של חמיש מאות קילוגרם לא ציריך הגה כוח וגם אין מוגבר בלם - אבל עוד נחזר להז'
הדושות רוחקות ומאוד צפופות וכבר אין מתחיל להצער שאנו נועל ונעלי התعمالות ולא עלי מירוצים צרות.

לאחרוים. רוצה להחליק? רק בכוח. כמובן, זה לאطبعי לה (כי מי רוצה להחליק במסלול) וגם במצבה הנוכחי אין לה באמת מספיק כוח כדי לבצע החליקות כוח, אז התעקשות תוציא דוקא את הגלגים הקדמים מאייזנס ותשחוף את המכוניות לתחת-היגוי מבאס, והת-היגוי - זאת יש לדעת - הוא ההוכחה שאליהם לא אהב הניגזה. בשלב זהה קובי החליט שהוא זה שצריך להראות לי מה המכונית זו מסוגלת לעשות זה השלב שבו בדיק החלטי שאני צריך לлечת הביתה. העבה הייתה שזה באמת היה לлечת הביתה. המכונית שלני חנתה רוחוק מדי... טוב, אז בלית-בררה יותרתני על גלגל הרגשה ועכברתי למושב הנועש, שזו גם חוותה. עשו יוכלו לשים לב עצם המיקום האחורי של המושבים ביחס לגלגים. למעשה אנו יושבים ממש מלפנים הסרן האחורי, זאת בגין מוכנות מודרנית בה יושבים ממש מאחור הגלגים הקדמים. עוד גיליתי שזו גם ממש לא מכונית לחורף (טוב, את זה היה קל להבין), אבל שגם מעבר בשוליות יכול להסתים באופן מסריך למדי, היה מדובר בשוליות שהיא בעצם בווב שעלה על גדורותיו... החשכה החלה לרדת וזה גם היה הסימן שלנו שטם ונשלם, צריך לחזור הביתה. הסיכום שלי הוא זה: ראשית, יש כמה דברים צריכים לתקן בביתה. והסדר במכונית על מנת שתחזור להיות מכונית הניגזה והוא לתקן את הקיטורם, אבל כמה שקשה להאמין על מוכנות כמעט בת האוטומטיבית, אבל כאמור מתייחס לבלוטוס סופר 7, זה אפשרי וזה יקרה, כי אולי כבר החל במלאת איסוף הגלקים ותוכנן השיפוץ המќיף שהוא מתעדד לבצע בה. שנייה, קובי - אני מנקא לך, יש לך מוכנית מדיהימה, ושלישית ואחרונה: מתי אנהגה בה שוב?

מצוות אישית/שומרון אנגל

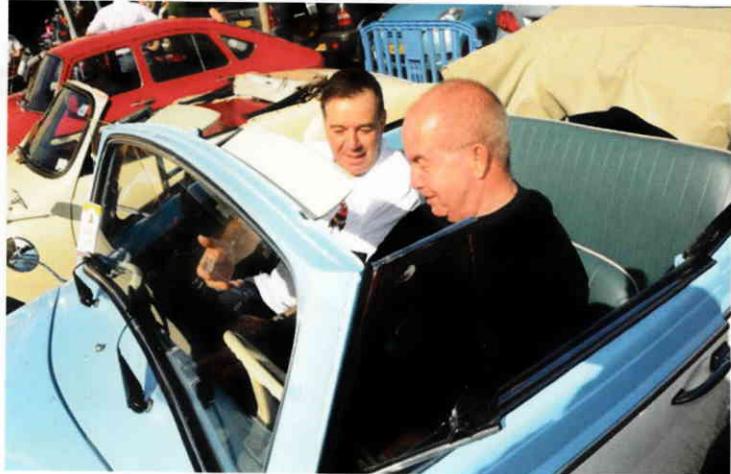
ראשונה נתקלתי בלווטס של מולי גרובר זיל לפנוי כ-30 שנה. היינו שני טינאייג'יס חיפאים שייצאו לבנות במרכז הכרמל, כאשר מולי דהה לתוכה תחנת פז הצמודה לתחנת המוניות. מולי עצר לתדלק ואנחנו הקפנו את המכונית בלסת שמשתנה, נדהממים מהמיןיליזם שלה. זמן קצר לפני כן התפרסהמה בירחון 'טורבי' כתבה על הקיטורם סופר 7, כך שלראות את הפלא הזה מולינו היה בבחינת נס ממשיים. לאחר מספר שנים ועוד כמה מפגשים אקריאים אזרחי עוז ונקשתי על דלת הסטודיו של מולי. רציתי לקנות את הלווטס. הוא נשבע שלא ימכור את המכונית כל עוד הוא חי, בועט, ובעיר גולש (מולוי היה מחלוצי גלישת הרוח בארץ), אבל התידדנו. מספר פעמים ביקשתי ממולוי "סיבוב", אך הוא סרב. איש לא נהג בלווטס בלבד. אלא, שערב אחד הפתיע אותו האיש היקר בשיחת טלפון קצרה: בוא, קח מפתח, סע לבך, תנהנה. זה היה ערבע נעים והנסעה היהת בלתי נשכחת. הלווטס הצמיגנים הגמורים לא הוריד לו לי את החוויך מהפרקן. הלווטס הייתה קלה, זריזה, חדה ומגיבה במיזוח והמראה לפניים מעלה לככסה המנווע הארוך, הכנפיים והוג הנסיטים לך אוית למקומות אחרים. מאייך, נוחות היא מושג שלא קיים במכונית זו. המתלים מתרסקים, מיגנון הרוח אפסי והדרgesch העונה לשם מושב אינו מתכוון. מאז זכיתי לנוהג בה עוד פעם אחת, כשמולי ביקש ממשני לסדר בה משהו.

מולוי, שהביא עמו את המכונית מאנגליה ב-1972, אהב את המכונית מאוד מיחודת אבל לא ליקק אותה. לא אחת אייכלס את מושב הנוסע הגלגלן שלו, מותיר אחריו שובל של חול וטיפות מי... מותנו בטרם עת של מולי הותיר לא מעט אנשים המומדים וכוכבים. אהבנו לשבת אותם בתיקפה, העברנו שעות בשיחות על מכוניות, אנשים ותובנות חיים. מולוי היה איש שיחה מרתק, דעתן, שופע חן והומור. איש נדיב, עם נשמה ולב ענקים. אין שבוע שאין לא מהרר בחסרונו.

שאפשר להזען מקומות שלא ידעתי שאפשר להזען מהם. מצד שני, יתרון שזו לא הייתה דינה... לא משנה, הסיפור הוא נגמר עם הרבה עשן מהגלגים, רידיה קלה מהמסלול ולכך אחד חשוב: בלוטוס סופר 7 נוהגים עם גבו נעלים מירוצים צרות. הליך אولي נלמד, אבל מסתבר שקצת נשכח והנה אני שוב מאחורי הגהה של סופר 7 עם נעלים התعمالות רחבות. מה עושים? טוב, מאייך למדתי Katz, תמיד אפשר לבולם ברגל שמאל, אז מתחילה. יש לי זיכרונות טובים מידות הילוכים ידניות של פורד. מהלך קצר ומדויק, העברה קלה ונוחה. אז בלוטוס מהלך קצר ולא מדויק והעברה קלה אבל לא נוחה. עניין של ביטול חופשים - לא בעיה קשה לפיקטורן. מנעו הקנט 1.6 ליטר בלוטוס המקורי לחלווטין ולא שופר כלל (אבל אם קרוברטור כפול ונחשב שיפרו). כמובן, ההספק המרבי צנעו ונע סביב 85 כ"ס. במונחים של מכונית ספורט מודרנית, המדבר בהספק מקובל למזגן, לא למונע. אפילו למכוניות סופר מיני מודרניות יש יותר כוח. אממה? כשאתה שוקל כלום, אתה גם צריך כלום מנע בצד להזען את עצמן. וכך מזנקת לה הסופר 7 ממקומה בנחישות ובציתנות. לא שורפת צמיגים וגם לא מאימת לעשות שמות לשרי הצדואר, אבל בהתחשב בגיל ובתוצרת המנווע, בהחלה מרשימים. והמנוע? אפשר לשים מונע פורד עצמן במכונית ספורט ולקבל ביציעים חזקיים, אבל אי אפשר להוציא את העצלנות ממנוע פורד שלא מבין מדוע הוא צריך לטפס מעל 5,000 סל"ד, כאשר בפחות מזה הוא מרגיש ממש מצוין ותודה ששאלתם. אין טעם להעתיק איתו ולין העברות ההילוכים מtbody בסל"ד זה. לפחות בתקרה הסתנדרית של המנווע אין טעם לנסות למשוך יותר והאמת, גם 5,000 סל"ד מספיקים. גם אם מבחינה אבסולוטית זה לא מהר, אז עצם העובה שהישבן שלו מלחץ את האספלט - כי המכונית כה נמוכה ועצם העובה בסופר 7 מלחץ את העשוות לי קשרים בשער - אם היה לי שער לעשוות בו קרשים - כי אין גג או חלונות ועצם העובה כי הניגזה בסופר 7 היא פחות או יותר כמו לנווג בקארט או באופנו (רכ בלי הקסדה), כל אלו הופכים את חווית הניגזה למשהו שתוקף את כל החושים. שכן, בגין מוכנית מודרנית משוככת, שקטה ואוטומה, בסופר 7 אתה רק רואה מה שקורה, אתה מרגיש אותו, אתה שומע אותו, אתה מרים אותו. וזה אותו וזה כל כך כי! אז מגע הרגע בו צריך לבולם. ואז חזרים ושבים ליפלאלשבקים מאותה בלילה כמעט סופנית מהמסלול בצרפת. לא, הפעם לא תקעתי את הרגל מתחת לדושה, הפעם לחצתי על הדושה במלוא כוח, והמכונית בתמורה, הואלה להפחית במקצת את המהירות. לא יודע, בשפה שלי זו לא נקרה בלילה. ובסדר, יש-אין בוסטר, אבל כבר נהגת במכוניתם בעלי מוגבר בלם והן עצרו הרבה יותר טוב. עזבו בוסטר, רכבת בולמת יותר טוב. אין ספק שיש איזו בעיה עם הבלמים ווש לי החוצה שאני גם יודע מה הבעיה: רפידות בלם קדימות. לא סיפור, במיוחד לאור הקרבה המככללית (מהמילה מכלול) לחלקה סוטית/روم כרמל. אם קובי יתנהג יפה, אני אתן לך סט חדש של רפואיים בלם מהרומים כרמל של... יש לי סימפטיה רבה למכוניות ישנות. מודה, אני אהב אותן. אהב לנסוע בהן, פחות לנווג בהן כמו שאפשר במכונית מודרנית. לא יעזרו: הקדמה עשוה את שלה ואיפלו מכונית משפחית מודרנית יכולת לספק נטלת אשיה ומהירות פניה טובים מאשר כל מכונית ספורט של פעם. כי אסור לשוכח מאייפה הגיעה מאשר כל המכונית ספורט של פעם. כי אסור לשוכח מאייפה הגעה הסופר 7 הוא ומה היא בעצם באמת בחיי: פורמוללה פורד בעלת שני מושבים וככה זה גם מרגיש, אפילו שמכונית זו כבר לא בשיאה ועדין לא חזרה לשם. תזכיר מה הייתה האפואזיציה בשנים ההן ותבינו כמה הסופר 7 הוא היה מסוגלות להשתנות לסופר 7 בכל הקשור להתנהגות המכונית שהיו מסוגלות לשלוח מזון מהזמן האקווטי האיטלקי. כביש ויכולה בלמה. כן, גם לא מכונית מהזמן האקווטי האיטלקי. מכונית מירוץ מסווג פורמוללה פורד בעלת שני מושבים, כבר אמרנו? גם היום הסופר 7 מציעה אחזית כביש גבואה, מאד גבואה, זווית גלגול כמעט בלית מורגשות ואיזון נפלא בין הגלגים הקדמים

"מועדון החמש" לungan הקהילה

יורם דוקטוריו



פרופ' בורוביץ וי"ר המועדון נחום קדמיאל בוחנים חיפושים

מצגת נפלאה, כשהוא מדבר על הג'יפ מימי הראשונים ועד לשכלולים במודלים האחוריים. הג'יפ של דורון, מודגש GPW מודל 1942 שעד מהוז לכתה, היה לאטרקציה גדולה בקרב בני הנוער, סגל המורים

שנת 2011 נפתחה עם מספר אירועים קהילתיים חשובים ומרגשים בחבריו ממועדון החמש לקחו בהם חלק.
בתאריך 28.1.2011 התקיים בנמל תל אביב אירוע מקדים ליום ההתרמה הארצי למטען אל"ט - אגודה לאומית לילדים אוטיסטים. מעלה מעשרים חברים מכל רחבי הארץ נרתו ו באו עם מכוניותיהם המצווחחות ועל פי הערכות המארגנים והנהלת נמל תל אביב, יותר מ 6,000 מבקרים נהנו מ>Show off כל הרכב. בין המבקרים היו משפחות רבות של汗 ילדים אוטיסטים.

המכוניות, שעוררו סקרנות רבה, משכו את תשומת לבם של ידוענים ובهم ראש העיר ת"א רון חולדאי שהגיע עם פרופ' איזי בורוביץ - מנכ"ל אל"ט, איש התקשורת עידן רוזנבלום, השחקן גולן אוזלאי, איש הספורט והмотוריקה אליל אילדיס ואפיילו כוכבי מסטיר שף קיבלו הסברים מהחברים ואף הצטלבו בתחום מספר מכוניות. האירוע סוכם כהצלחה ביתר ומאלו"ט כבר ביקשו מ"מועדון החמש" להמשיך ולשתח פועלה גם בעתיד.

בזירה אחרת, ממשיך שייטוף הפעולה ההדוק והפורה עם בית הספר התיכון אורט-ידיין שבמחנה צrifין. ממש יומיים נתנו ארבע הרצאות לתלמידים: בתאריך 14.3.2011, החבר דורון סגל הצית את דמיונם של הערים עם



פרופ' בורוביץ ואלי אילidis בתוך תא מטען של מרכורי מונטקלרי



גולן אוזלאי מקבל הסבר מקובי ניסן



פרופ' בורוביץ ואלי אילidis ליד הפיאט של קובי ניסן



חברי "מועדון החמש" בצלום משותף בoker ההתרמה בנמל ת"א

"מועדון החמש" למען הקהילה



בני לוי עם רנו והתלמידים

ואפיו חיללים המשרתים בבסיס. בתאריך 15.3.2011, החבר בני לוי כבש את התלמידים כשהוא מספר ומלמד על טכנולוגיות מתקדמות ברכבים רפואיים בשנות ה-70. קבוצות קבועות של נערים התגוזדו סביבו בסדנת העבודה ובלעו בaczma כל מילה שיצאה מפיו. רכבו מודגם רנו 5 מושנת 1973 יחד עם המרצדס 190 של משה מצא עם מנוע הספורט, שניהם עם מכסי מנוע מורמים, היו לעזרי לימוד לא שיגרתיים.

הנהלת בית הספר הייתה אסירת תודה לחברים על הפעולות, וסוכם כי מועדון החמש יישיך להרתם וlothram לפניות קהילתית חשובה זו עם בית הספר.



דורון ס gal בהרצאה בפני תלמידי אורט ידין



משה מצא ובני לוי מסבירים לתלמידים על הג'יפ





עונג שבת ברעננה

"מועדון החמש" חידש מסורת ובשבת נעימה ושטופת שמש בחודש ינואר נפגשו בבית הקפה "מקום לבב" של חבר המועדון חיים שסטל ברעננה. עשרה מוכניות נערכו לתצוגה ולמעלה מאותם חברים נהנו מגיבוש טעים ומהנה.





אדריכלי

יוסי בכר - עמיל מכס

מומחה לשחרור ממכס של רכבי אספנות
טיפול בהובלות כל רכב לישראל "יעץ חינם לחבר מועדן ה-5
CONNECT LOGISTICS www.connect-log.com
טל' 03-6505640, ניד': 2054-3333850

CONNECT
Logistics & Trade Ltd.

מחירים אביזרי המועדון

20 ש"ח	דגון חלון לרכב
30 ש"ח	דגון בד לתליה
50 ש"ח	חולצת פולו (חבר)
35 ש"ח	חולצת טרייקו (חבר)
30 ש"ח	כובע רקום
15 ש"ח	מחזיק מפתחות
40 ש"ח	סמל מתכת לגראיל הרכב
10 ש"ח	סיכה (לחברים בלבד)
10 ש"ח	מדבקת חלון פנימית
10 ש"ח	באגד' למועל
20 ש"ח	דיסק אוסף (DVD)
20 ש"ח	דיסק ארוע ה-25 (DVD)
30 ש"ח	מגנט "נא לא לגעת ברכב"
50 ש"ח	2 מגנטים "נא לא לגעת ברכב"
20 ש"ח	חברות אוטומוביל מ-66 ולהלאה
10 ש"ח	חברות אוטומוביל ישנות

דמי משלוח - 10 ש"ח



אדריכלי

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
רחוב שדה בוקר 10 גבעתיים, תד. 1193 מיקוד: 53111
טל' 03-7318818, פקס: 03-7319059
www.5club.org.il e-mail: fiveclub@bezeqint.net



הדגמים המיעודיים של גילרמו פורצ'ינו

בוני הספל



פורצ'ינו, בן למשפחה איטלקית, יליד ארגנטינה, החל ליצור בשנות השמונים של המאה הקודמת. תחילתו יצר דמויות, אחר כך נספה לדמויות גם סביבת ולבסוף התמקד בדמויות וכלי רכב במצבים שונים.

רמת הדיווק היא מדהימה. כשפורצ'ינו יוצר מכוניות ספורט עם פליביובי מזדקן וחתייה שיושבת על ידו, כשהם חוזרים מהים, ניתן לראות את אפיו את גרגרי החול הדבקים לדופן הצמיג. הדמויות אף הן מבדירות - הפליביובי שבע הרצון והאהה המשוחרת, והמכונית כ謎ボン מדוקית, כשהשטים ממש את חום המנווע ועם קצת דמיון ניתן לשמעו אותו.

ונחזור למր טופולסקי שנכנס לחנות כדי לרכוש "אתונות" וייצא עם מלוכה. בהתקהבות נמשכתי הוא חזרשוב ושוב לחנות וקנה כמעט את כל הסטוק. לבסוף הוא קנה גם את זכיון ההפקה של הדגמים בארץ וכן אנחנו יכולים להנוט מזאנר מיוחד של דגמים בלתי שגרתיים.

יש דגמי פלסטיק ויש דגמי מתכת, יש דגמים בקנה מידת קטן ויש דגמים בקנה מ"מ גדול, יש דגמי משאיות ויש דגמי מכוניות פרטיות שיש את הדגמים של גילרמו פורצ'ינו.

לפני מספר שנים נכנס איש עסקים ישראלי לחנות בחיפה כדי לרכוש דבר-מה ואז עניינו נתקלו בדבר שלא ראה כמווהו. דגם של מכונית, גדול למדי, שדייר אליו. הדגמים המכרים של "דינקי" או "גמaza". אלו לא תבניות פח או פלה שמראות רכב ריק ו"חסר חיים" ברמת דיווק זאת או אחרית. הדגמים של פורצ'ינו הם יצירות אמנות שמראות ממשו, שמתארות מצב, שמדברות. והחומריים בהתאם: בסיס מתכת שבו שזרים חוטים, בדים, פלסטילינה ועוד. כל דגם מסדר הומור ומשקף בעצם את נקודת מבטו של האמן. כל דגם מיוצר במספר מוגבל של דגמים בשנה ולכן ערכו לא יסולא בפז. בנוסף מיוצרים דגמיו במפעל בקנה מידת קטן יותר ותחת פיקוח הדוק של האמן.

BUSINESS

לירון/לירון/לירון/לירון



& PLEASURE

MG550 מזינה אותך לשדרג מרכיב מנהלים לרכב עסקי,
ולהנות מרמת עיצוב ואביזר שהייתה שמורה עד כה רק לרכב יוקרה.


BUY BACK

 התוחבות לך ניה
חוותת של הרכב
במחוזון

MULTI MEDIA SYSTEM

 אופציית: מסעדה
וונטייה הולנית
אצלמת מסעה
לאחור, GPS,
BLUETOOTH
SKU

MG ONLINE

 שירות מענה נציג
24/7 איש כפטור

PRESS 2 GO

 התנועה ספורטיבית
בלחיצת אצבע

D5 DIGI-NEXT

 תיבת הילוף
אוטומטיות מתקדמת
בבלית 5 מילויות
(חצירת AISIN IFP)

1.8T TURBO

 מנוע טורבו מתקדם
161 כ"ס בטכמלווגיה
TCI-Tech

H STANDARD
Make the Difference

 מחיר השקה מיוחד:
144,990 ש"ח

לתאום נסיעת מבון אישית 3350*

קאר איסט מקבצת לבנסק

אלומ תצגה: רח' תובל 5, תל אביב

*מחיר כולל מעם ואם כל אגרת רישוי, עיף מהירון מס' 11/11

דרגת זיהום אויר מרכיב מגווני**	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	דרגת זיהום	דגם MG550
זיהום מרבי	עירוני	עירוני	מנוע 1.8 טורבו
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	7.3	13.6	14

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אויר נקי (גילוי זיהום אויר מרכיב מגווני בפרסומת) והתשס"ט 2009.

נתוני היצwan ע"פ בדיקות מעבדה, תקן EEC/80/1268



שלא "יאספו" לך אותה...

סקילוק CLASSIC

**מערכת איתור ממוחשבת המאפשרת שליטה פרטית
על מקום מכוניות בכל רגע נתון, כולל התנועה ותזוזה!**



ערכן של המכוניות הקלאסיות בלח' ניתן למדידה ובגלהן ייעדו שלא יפרדו מהקלאסית שלהם תMOVEDות "שומ הון שבועלם". כיוון שחברות הביטוח לא מבטחות מכוניות שגילן עולה על ס"ז שנה, חברת סקיילוק מציעה לכם, בעלי המכוניות הקלאסיות, מערכת איתור המאפשרת שליטה פרטית דרך המחשב על מקום הרכב ומצב התזוזה שלו בכל רגע נתון. הפטחן הקלاسي גם בשביין.



מבחן נdry!
רוכשים מערכת סקיילוק
ומקבלים 3 חודשים חברות
במועדן החמש חינס!
התקשה 073-2384288 שולחה 2

