

האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 78 • פברואר 2012

100
שנה
לשבדולט

סאאב סוגר שערים -

על המותג השבדי האהוב

איך היא נוסעת -

שמרון אנגל וחוויות הנהיגה שלו בקלאסיות

יומן שיפוף -

דרור וסרשטיין מוציא לדרך רובר 1947



מנואלה | בני הספל



חברים יקרים

גיליון זה הוא מיוחד בגלל הזעזוע שעבר עלינו עקב מותו של חבר אהוב, גידי אשכנזי ז"ל. גידי היה שותף בהפקת ה"אבטומוביל" והרוח החיה בעיצובו של כתב העת שלנו. בכישרונו הרב הוא הנהיג דפוסי עיצוב ששילבו בין הקל והכבד ובעיקר נתנו ביטוי לאהבתו לאסטיקה ולתחביב אספנות הרכב. לא יכולנו שלא לתת ביטוי לתחושות של כולנו. בעמודים 5-4 ליקטנו מילים שכתבו החברים בפורום שלנו, מילים שמבטאות יותר מכל את האהבה שאנו חשים לאדם מיוחד במינו.

וכפי שאומרים - "במעבר חד" - עולם הרכב מצוין 100 שנה לאחד ממותגיו החזקים והידועים, שברולט. אנו מציינים זאת בכמה מאמרים: קובי מילוא מספר את סיפורו של המותג תוך שילוב הסיפור של טנדר השבי של חברנו דורון איטלסון. עבדכם הנאמן מביא את סיפורן של שלוש שנים, 1955-6-7 ש"הדליקו" את עולם הרכב, ולקינוח מביא שמרון אנגל רשמי נסיעה באחת המכוניות המיוחדות של שברולט, הקורבייר.

ממותג חי ובועט למותג "נבעט" - לקראת סוף השנה התבשרנו על סגירתו של מפעל "סאב" שבלט במכוניות המיוחדות שלו. דוד נמרי מביא את סיפור מפעל המטוסים שהחל לייצר מכוניות...

כל חובב רכב אנגלי (וגם אלה ששרתו בצה"ל בטנקי ה"צנטוריון") זוכרים את שעוני "סמית". קובי מילוא בילה בחברה מתל אביב שמתמחה בשיפוץ השעונים שהפכו לקלאסיקה, זמן רב לפני העידן הדיגיטלי. כל אלה וסקירה על אירועי המועדון ממלאים את הגיליון שהופק, איך לא? ב"סטודיו אשכנזי".

קריאה נעימה

בני הספל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: דרור בריל, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוין, יורם מקובר, ראובן מזירי, נחום קדמיאל.

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

חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוין ז"ל

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתרילאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נון

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר - זמי לוין

דובר המועדון - רון פז

גזבר המועדון - יורם מקובר

אחראי ארועים - זמי לוין

אחראי השקות - מתניה הלוי

אחראי גיוס תרומות וחסינות - דרור בריל

ועדת כספים: יורם מקובר, מנחם ניר וסמדר רחמים

צוות טכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא ואריאל עזיזי

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו

וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית

אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון

חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת

אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - בני הספל

רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי

רכז אזור הצפון - עדי גולדנברג

רכז אזור השפלה - קובי בן-ניסן

רכז אזור השרון - אבי שרייבר

רכז אזור ירושלים - אילן גורן

אחראי אופנועים - בועז איתן

רכז קשרי קהילה - יורם דוקטורי

קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל

אחראי לשיוניים בתקנון - מנחם ניר

אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור

בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, עמיר הלוי ודורון סגל

עורך "האבטומוביל" - בני הספל

מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים

אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

משרדי 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 פעילות המשרד:

יום א': בין השעות 12:30-20:00. מענה טלפוני בין השעות 13:00-19:00

ימים ב'-ה': בין השעות 9:30-17:00. מענה טלפוני בין השעות 10:00-16:00

בערבי חג בלבד בין השעות 10:00-12:00.

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי האתר: צביקה תמרי

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל וחן פרחי

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

עזר בעריכה: רון פז

הגהות: קובי מילוא

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה

כל הזכויות שמורות

חברים ובני משפחה יקרים,

במהלך חודש מרץ נקיים בחירות לוועד המועדון ולמוסדותיו. אני חוזר ומדגיש כי יש חשיבות רבה בהצגת מועמדים חדשים וראויים, בהשתתפות ערה בבחירות עצמן ובאסיפה הכללית. חשוב שבועד המועדון יהיו חברים שמוכנים לתרום מזמנם ולהשקיע בקידום מטרות המועדון, וחשוב לא פחות לרענן את השורות. אני פונה לחברים להציג את מועמדותם ולבוא לקחת חלק בעשייה.

אי אפשר שלא לציין את לכתו בטרם עת של חברנו גידי אשכנזי ז"ל. לי באופן אישי גידי היה משענת אמיתית ברגעים הקשים, וידע תמיד לומר את הדברים הנכונים בזמן הנכון, ברגישות הנדירה והאופיינית לו. קשה שלא לזכור את אישיותו הקורנת, סבר פניו הנעימות, יושרו ונכונותו להירתם ולעזור בכל משימה. גידי שימש כרכז מפגש השרון של המועדון, תפקיד התנדבותי לא קל, אותו מילא בנאמנות ובמסירות אין-קץ. יעידו על כך אותם חברים חדשים שהגיעו למפגש והתקבלו בזרועות פתוחות ובסבלנות. סטודיו אשכנזי שבניהולו הפיק את ביטאון מועדון החמש, "האבטומוביל", כאשר גידי אישית היה אמון על העיצוב הגרפי. ידי המוכשרות הושטו לעזרת המועדון בשלל הזדמנויות נוספות כגון עיצוב סמל 25 שנה למועדון. גם לטובת הקהילה לא היסס גידי לתת כתף כשתבקש לעשות זאת. אזכיר לדוגמה את ההרצאות בבית ספר אורט ידן, לתלמידים שכלל לא הכירו את נושא אספנות הרכב.

גידי היה לנו חבר אמיתי, וזכרו ימשיך איתנו בכל מפגש ובכל אירוע. יהי זכרו ברוך.

לסיום, אני מאחל לכולם שנה אזרחית מבורכת, עם הרבה אירועי אספנות, הישגים לטובת האספנים מול משרדי הממשלה והמשך נסיעות בטוחות ובילויים מוצלחים ומהנים יחדיו.

החורף כבר כאן, אולם מזג האוויר נוטה עימנו חסד ומאפשר לנו לקיים את הפעילויות הרבות ללא הפרעות משמעותיות. כך זכינו להנות מאירוע מכובד בסניף המוקם בכרמיאל, כשראש העיר תומך בנו ובפעילותינו.

נהנינו מהשקות במפגש הצפוני, במפגש השרון, במפגש השפלה, במפגש המרכזי בתל-אביב וגם חגגנו באירוע מוטורי במפגש הירושלמי ובפונדק "אלביס". בנוסף, נערכו מפגשים אזוריים עם החברים הדרומיים ביד מרדכי, בקרית גת ובעומר. אנו פועלים לשמור על נוכחות בפיזור גיאוגרפי נרחב ורואים במפגשים האזוריים מנוף להרחבת הפעילות, לשיתוף יותר חברים ותיקים ולגיוס חברים חדשים.

בספטמבר יצאנו לסוף שבוע משפחתי בנצרת. החברים והאורחים מהגליל נהנו מאוד, ויצאנו עם טעם של עוד.

גולת הכותרת, ככל שנה, היתה אירוע סוף הקיץ שהיה הצלחה בכל קנה-מידה – בכמות המשתתפים, המבקרים, התצוגה המפוארת עם קרוב ל-300 רכבי אספנות והפעילות לילדים. ועד המועדון כבר שוקד על תכנון האירוע הבא.

המשכנו גם ביוזמות לטובת הקהילה – קיימנו אירוע בבית הספר לקציני-ים בעכו והשתתפנו באירוע לטובת חיילים בודדים בחוף דור. אני מודה לחברים על ההשקעה וההתנדבות.

למרות שאנו בחורף תכנונו מספר אירועים, עם תאריכים חלופיים למקרי גשם, ואנו מקווים להוציאם לפועל ולהנות יחדיו.

אירועי יום ההולדת של החברים במפגשים השונים הופכים יותר ויותר לשגרה מבורכת, מתוך רצון לחפש תמיד סיבה למסיבה. משמח לראות שהחברים חשים קירבה וההיכרות נעשות עמוקות יותר ומשפחתיות יותר.



שלכם, נחום

גידיו שלנו



מותו של גידי היכה בתדהמה את חברי המועדון. עשרות חברים בטאו את תחושתם בפורום שלנו. אנו מביאים כמה ציטוטים מהלב

איזה איש מדהים... תמיד בחיך, תמיד סבלני, תמיד משרה אוירה טובה ומזמינה.

זוכר שהגעתי לראשונה למפגש השרון, במיקומו המקורי, לא הכרתי כמעט אף אחד... האיש ניגש אלי ובנינוחות ובנועם שכל כך איפיינו אותו מיד גרם לי להרגיש בבית והשיחה קלחה.

תמיד גידי ישאר כזכרון מהמפגש הראשון שלי ממפגשי המועדון הגעתי לראשונה למפגש החמש בשפיים, כולם היו בטיול לאילת והיו במפגש רק כמה חברה שאותם לא הכרתי כלל וגידי קיבל אותנו בסבר פנים מדהימות, כאשר הבן שלי התלהב מהאוטו שלו ישב איתו והסביר לו בסבלנות מדהימה

מצטער מאוד לשמוע על אובדן של חבר יקר ומיוחד בנינו

איש יקר כל כך, כה מוכשר שתמיד שש לעזור לזולת, הלך בדמי ימיו. קשה לתאר במילים את האובדן.

גידי, איש אהוב ומיוחד, השאיר אחריו חלל גדול, כאב והלם. האיש הראשון שפגשתי במועדון החמש, ושסחף אותי בהתלהבותו. נזכור אותך כפי שראוי לך, ונתגעגע.

אין מילים מתאימות לתאר את הצער והכאב. גידי סמל ודוגמא לחבר של כלנו.

אדם יקר,

חבר יקר, חבל. כואב הלב - אין עוד מילים.

הלב נצטב והעיניים דומעות. יהיא זכרו ברוך.

חבר יקר ואיש נפלא, שתרם רבות למועדון ולחבריו.

עצוב לשמוע ידיעה כזו, חבר יקר, איש עם ערכים ומוסר גבוהה, מסור לחבריו, איש משפחה אוהב אדם.

מה, איך? ככה פתאום? באמצע החיים,

כל כך חייכן נחמד נעים ומנומס.

גידי, אהבתי אותך, תחסר לי מאוד

גידי... איש מדהים...

תחסר לנו מאוד

להתראות חבר יקר, אדם מיוחד, בעל ידע נרחב שתמיד שמח לעזור ולתרום מהדבר הקטן לגדול.

גידי איש יקר

מילותיו מהדהדות בראשי "כן, מותק שלי"

כמה יחסר לי החיך שלך, כל פעם שנפגשנו...

נזכור לנצח !

לא נתפס, ככה באמצע החיים.

נוח בשלום על משכבך חבר יקר. נתגעגע אליך כאן למטה.

הכרתי אותו לפגישה קצרה ובתוך שניה חיבבתי אותו, איש נחמד ואדיב ששמח לחלוק (בטח בפעם המיליון) הסברים לגבי הרכב שלו.

אדם מוכשר שתמיד שמר על אופטימיות, גם ברגעים הקשים ביותר, ותמיד עם חיוך.

איש יקר שתמיד עזר והתנדב.
לפחות היה לי הכבוד להכיר אותו.

איש יקר ומדהים שהיה מכבד מפרגן ואוהב .

איש יקר עם לב ענק
אבדה גדולה לחברים ולמועדון

קשה לחשוב שגידי לא איתנו יותר.

אין ספק שגידי היה איש אשכולות שתמיד היה כייף להיות במחיצתו.
נזכור ולא נשכח.

התמזל מזלנו להכיר איש נפלא כמו גידי
תמיד התלהבתי והערצתי את הרכות ואת הסובלנות של גידי
תמיד נזכור

מהכרתי אותו גילתי אדם חייכן בעל לב רחב ודבק במטרה. גידי
הגשים את החלומות שלו ואהבתו לתחום האספנות

איש כול כך מיוחד בעל ערכים
אדם מדהים שכבוד להיות במחיצתו

יזכר תמיד בנועם הליכותיו, חיוכו, אישיותו,

איש אשכולות , חייכן עדין אדיב נדיב, לבבי
שכל פגישה איתו , גילתה אדם בעל אהבת חיים, אהבת אדם , דרך
ארץ כבוד לזולת ולבריות.
אשר לכתך , בטרם עת פוערת פצע בלב מכרים חבריך וידידך.

טוב הלב, החיוך והחברות של גידי, יחסו מאוד.

הלך איש יקר שידע לגשר בחיוך רחב על כל סוגייה

כמה מעט אנשים כאלו יש, בכל מקום שהיה אהבו אותו, היה בעבר
דמות מרכזית במועדון החיפושיות (והמשיך לתרום בדרכו מרחוק),
חבר אהוב במועדון החמש

שהיה אדם יצירתי, חייכן ונוכח לתרום ולעזור בכל עת.

היכרתי עם גידי היתה קצרה (הכרנו בטיול לגולן), אך מיד הבנתי
שמדובר באדם טוב, שמח וחייכן.

אדם נעים הליכות, אוהב מאוד את התחום, מבין מאוד באספנות ויחד
עם זה מקשיב ושומע גם לדברי אחרים שפחות מבינים.

כל המילים שבעולם לא ימלאו את החלל שהשארת
אציל וצנוע היית וכך תשאר בליבי

החיוך של גידי יהיה עמנו לעד!

איש יקר ואהוב על כל הבריות, איש רב פעלים שתמיד היה מוכן לעזור

כולנו מכירים אותו, את טוב ליבו והרצון העז שלו לסדר ולארגן דברים
שבתחום עיסוקו על הצד הטוב והיעיל ביותר לטובת כולנו במועדון.
את הגרפיקה של רוב הסטיקרים בשנים האחרונות הוא עיצב והעביר
אותם לדפס דרכי ללא שום בעיה או עיכוב. תמיד חיובי יעיל וקל.
אדם מיוחד במינו.
עצוב מאוד וכואב הלב!

איש יקר ואהוב על כולם

אזכור אותו תמיד כחבר, אוהב לעזור, חייכן לכולם.

לא סוד הוא שאני יכול להחשיב את גידי כאחד החברים האמיתיים
שהיו לי בחיי. אדם משכמו ומעלה שמוכן לעזור ולתת כתף בכל עת.
היו לי עם גידי הרבה מאד שעות יחד בכל המפגשים של השרון ואף
נפגשנו גם מעבר למפגשים אלו. כואב הלב על לכתו בטרם עת של
אדם שהיה פשוט נהדר להיות במחיצתו

איש יקר, מיסטר V שלנו,
ראה כמה אנשים מבכים את לכתך.

זוכרים את החיוך,

נועם ההליכות,

אהבת האדם שבך.

היית אדם מדליק, 'קול' אמיתי,

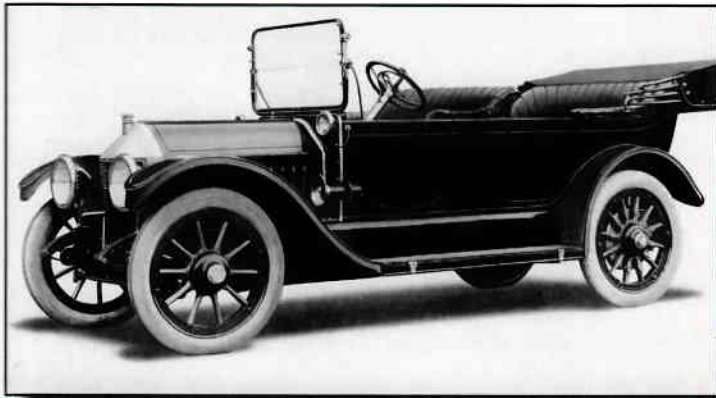
תמיד נראית לי כל כך טבעי מאחורי הגה המרקורי שלך.

זה תמיד לא יאמן. לא מתקבל על הדעת. לא מתחבר בכלל לבן אדם
הכל-כך חי שהכרנו. אבל אלוהים לוקח את הטובים ביותר, ולנו לא
נותר אלא להתאבל, ולספר מי הוא היה.

נוח בשלום, גידי. הכרתי אותך היכרות שטחית, אבל מספיק בשביל
לדעת שהיית אדם נהדר, ואספן נלהב.

תמיד אזכור אותו צעיר חייכן אופטימי...

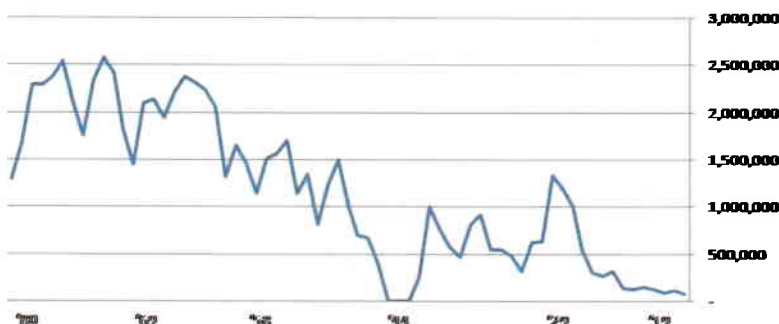
פשטידה אמריקאית



100 שנה מלאו למותג המזוהה ביותר עם תעשיית הרכב האמריקנית - שברולט; סקירה היסטורית של המותג העממי, הצלחות וכשלונות עם זווית ישראלית

הודח דוראנט ע"י הבנקים ששימנו את עיסקאות הרכישה שלו, אבל הוא לא סלה ונשבע לנקום – ואיך נוקמים באמריקה – בעסקים. בסוף שנת 1911 חבר דוראנט לנהג מרצים שווייצרי-צרפתי בשם לואי שברולה, אותו הוא הכיר בביואיק כשלואי נהג עבורו מכוניות מרוץ. יחד הם הקימו חברה חדשה לייצור רכב, על שמו של שברולה שהיה מוכר יותר בציבור מדוראנט. החברה הצליחה מאד, ושנים ספורות אח"כ החלה לרכוש מניות של ג'נרל מוטורס, עד שבשנת 1917 השתלט דוראנט באמצעות שברולט על ה"גנרל" וחזר לתפקידו כנשיא החברה. אכן נקמה יפה. ביינתיים, שברולט השתלבה כחטיבה ב-GM, והתמקמה בקו המוצרים של התאגיד כחברה שמייצרת מכוניות עממיות יחסית, להמונים. היא הפכה יחד עם פורד לסמל של החופש המוטורי בארה"ב, ולחלק מהתרבות של היבשת האדירה הזו.

תפוקת הייצור של שברולט

1916-1982

אמריקה נסעה בשנות החמישים בשבי, כינוי החיבה המקוצר לשברולט, וכך הפכה גם השבי לסמל של תרבות ושל אומה. בימים אלה חוגגת שברולט 100 שנים להיווסדה, וזו הזדמנות מצוינת לספר קצת היסטוריה, ולהזכיר גם חגיגה קטנה שלנו במועדון החמש הקשורה למותג. אין ספק ששברולט הוא ללא ספק המותג המזוהה ביותר עם המכונית האמריקאית, והסיפור קשור, איך לא, לאנשים ולאגו.

היו-היה איש עסקים קשוח בשם ויליאם דוראנט, שבשנת 1908 מונה למנכ"ל ביורק ועל בסיסה הקים את תאגיד ג'נרל מוטורס. הוא רכש מייד גם את אולדסמוביל, קאדילק, פונטיאק ומותגים נוספים. ב-1910



ולמכונאי הרכב היה קשה לעכל את שלל החידושים הללו, וגם העיתונות שחטה את המכונית בגלל בעיות בטיחות, שבדיעבד לא היו חריגות מכל מכונית אמריקאית אחרת באותה תקופה.

שברולט היא עד היום המותג הפופולארי ביותר של GM, ובשנים האחרונות הוציאו לשוק מכוניות טובות ומעניינות כמו המליבו החדשה, שמתחרה ללא רגשי-נחיתות עם מכוניות מנהלים מאירופה ומיפן. השתלטות של GM על מותג הרכב הקוריאני דייהו נתנה לשברולט גם מכוניות בפלחי השוק הקומפקטיים, איתם היא זוכה להצלחה יפה.

גם בישראל זכתה שברולט להצלחה רבה – עוד בימי המנדט הסתובבו על כבישי הארץ שברולטים לא מעטים, ובשנות החמישים והשישים הם הפכו גם לסמל-מעמד, שכן באותם הימים "מכונית אמריקאית" היתה שם נרדף לפאר והצלחה. בבעלות חברי מועדון החמש מכוניות שברולט רבות שהוותיקה בהן היא משנת 1934, דרך מכוניות רבות משנות החמישים, וכלה בכמות יפה של קורבטים משנות השבעים, חלקן "מקוריות בארץ" וחלקן שיובאו בשנים האחרונות. הקורבטים זכו לפופולאריות רבה בשנים האחרונות בקרב החברים ואף זכו לקבוצה משלהם במועדון.

בשנות ה-50 וה-60, מכונית אמריקאית בישראל היתה שם נרדף לפאר והצלחה



כבר בשנות ה-20 וה-30 היתה שברולט מתחרה ראווה לפורד, וכשהנרי הזקן עוד הציע את המודל T הארכאית, לשברולט היו דגמים מתקדמים יותר שנתנו תמורה טובה לכסף בעיקר בפלח השוק הזול. לאחר מלחמת העולם השנייה נהנתה שברולט מהפריחה הכלכלית באמריקה, ושנות ה-50 היו שנים פוריות במיוחד עבורה. בעשור הזה תרמה שברולט חידושים לא מעטים לעולם הרכב – בשנת 1950 תיבה אוטומטית ראשונה במכונית זולה יחסית, בשנת 1953 מכונית ספורט ראשונה מפיברגלאס בייצור סידרתי – הקורבט, בשנת 1955 מנועי ה-V8 Small Block, בשנת 1959 טנדר נמוך – אל-קמיו, וגם הקורבייר – מכונית אמריקאית ראשונה בייצור המוני עם מנוע אחורי וקירור אוויר. דגמים רבים של החברה זכו להצלחה אדירה בשוק, והמפורסם שבהם הוא ה-Bel-Air מסוף שנות החמישים, שנחשב עד היום ל"מודל לדוגמא" של מכונית אמריקאית מהעשור הזה.

לשברולט היו גם כישלונות, בעיקר עם הקורבייר שהוזכרה למעלה (ראו סקירתו של שמרון אנגל בעמ' הבא) – היה זה ניסיון נועז לתכנן משהו שונה ולא מקובל – מכונית אמריקאית, אבל בסגנון של "חיפוף שיט", עם דגש על עיצוב וטכנולוגיה מיוחדים. הסתבר בדיעבד שלוש



בל-אייר 1959 קופה של אריק אושפיז



אחד השירים המזוהים ביותר עם התרבות האמריקאית, הוא שירו של דון מקלין American Pie, שיר שמבטא את המעבר של אמריקה משנות החמישים הנוצצות של אחרי-מלחמת העולם השניה לשנות השישים הסוערות, עם וייטנאם וילדי הפרחים. השיר הפך להמנון של דור שלם ולנו, חובבי הרכב, מוקדשת שורה מיוחדת בשיר: Drove my Chevy to the Levee but the levee was dry.

השקה בסמליות כפולה

לקינוח, נסה לחבר את שברולט, המותג האמריקאי המזוהה ביותר עם היבשת הזו, יחד עם סוג המכונית הנפוץ ביותר באמריקה, הלא הוא הטנדר, או באנגלית Pickup Truck.

כמו שברולט, הפך הפיקאפ לסמל אמריקאי, ויש אומרים שהוא החליף את הסוס הנאמן של הבוקר, הקאובוי, במערב הפרוע... הראשונים להגדיר את הפיקאפ היו דווקא פורד, עם המודל T פיקאפ בשנות 1925, אבל כבר בשנות 1930 הצטרפה גם שברולט לחגיגה עם פיקאפ משלה. כמו בכל פיקאפ, היו לשב"רולט רכבים עם ארגז רגיל, או עם ארגז Step-Side שבו הכנפיים לגלגלים האחוריים נפרדות מהארגז. לפופולאריות מיוחדת זכה ה-Apache, של סוף שנות החמישים.

השילוב הזה של שני הסמלים האמריקאים – שב"רולט, והפיקאפ, מביא אותנו גם להשקה משמחת שחגגנו בחודש האחרון במועדון החמש. דורון איט-

לסון הוא מוזהבתי החברים במועדון ו"שפצן בלתי נלאה" שכבר השיק רכבים רבים. דורון מחזיק כבר שנים רבות בשברולט פיקאפ משנות 1953, שזכתה בעבר לרענונים וטיפולים, אבל לאחרונה החליט ל - עניק לפיקאפ הזקן טיפול ייסודי, שכלל פחחות, צבע, ריפודים ומכ"ניקה. לפיקאפ מנוע שברולט קלאסי עם 6 בוכנות בנפח 3,100 סמ"ק וגיר ידני 3 הילוכים, "על ההגה". הדגם הזה יוצר בשנים 1947-1955



צילום: לי נזירי

כתכונן ראשון אחרי המלחמה, עם שטח חלונות גדול ומרווח פנים משופר לנהג. כדי לחגוג עם דורון והפיקאפ הגיעו עשרות מחברי המועדון להשקה חורפית בנוקיה, וגם כ-10 פיקאפים קלאסיים נוספים הגיעו לארח חברה לפיקאפ המושק, שזכה לשיפוץ יסודי ואוהב. ברכות לדורון, ולהתראות בהשקה הבאה!

שמרון אנגל

איך היא נוסעת?

שברולט קורבייר מונזה

צלם: בני הספל



את השברולט קורבייר יצא לי לנהוג, מכל המקומות, דווקא בלונדון. עם הגה בצד ה"לא נכון", עיצוב מוזר ופס קול חריג, הקונברטיבל הצהבהבה סובבה לא מעט ראשים באותו יום ראשון אפרורי.

השנה היתה 1990. גרתי בלונדון זמן-מה ובימי ראשון שמחתי לסייע לסוחר מכוניות קלאסיות להעביר אותן לבאטרסי פארק, שם נערכו להן מכירות פומביות. את הקורבייר הכרתי מקריאה והיא מאד סקרנה אותי למרות שמעולם לא ראיתי אחת, כך שההזדמנות לראות ולהתנסות כבר בדייט הראשון היתה מפתה במיוחד.

לא היתה זו "סתם" קורבייר אלא דגם המונזה ספיידר, המכונית הראשונה בעולם בעלת מגדש טורבו. היה לה מנוע בוקסר בעל 6 צילינדרים, מקורר אויר וצנוע נפח (2.4 ליטר), שהפיק 150 כ"ס ברוטו (כ-110 נטו) והניע פחות מטון ומאתיים קילו של מכונית לביצועים נאים לאותה תקופה. היא לא היתה מכונית שרירים, הקורבייר הזו – ובטורים נמוכים המנוע סבל מהשהיית טורבו והיה די פלגמט. כניסת המגדש לפעולה החישה את העניינים, לא בדחיפה בגב אלא בתנועה זריזה יותר. אלא, שרצועת הכח היתה די צרה וכשמד הטורים המעוצב עבר את 5,000 הסל"ד הרגשת שאוטוטו החגיגה נגמרת. אבל המנוע היה חלק ושקט בירכתיים – ובנסיעה עם גג מופשל יצר עם הרוח

איוושה נעימה לאוזן. קורבייר קונברטיבל היא מכונית מהנה לשיוט רגוע, סוג אחר של פאן. סיבה נוספת להתמקד בשיוט היא לטובת שימוש זניח במוט ההילוכים הידני. ארוך ומעוקל מרצפת המכונית, המוט הזה סבל ממהלך ארוך ופעולה צמיגית. את הקורבייר שלי אשמח לקבל עם פאוורגלייד, ברשותכם.

קורבייר היא מכונית נעימה מאד לנהיגה. שדה הראייה מעולה, נוחות הנסיעה טובה, תנוחת הנהיגה מוצלחת וההגה קליל, ללא משקל המנוע על הציר הקדמי. בתאוצות חזקות ההגה הופך מעט קל יותר, החרטום נוסק והמשיכה טובה, ללא החלקת גלגלים מיותרת. היא בהרבה פחות מאיימת בעיקולים ממה שחשבתם בעקבות הטפותיו של ראלף ניידר, אבל היא לא באמת מכונית ספורט. שברולט קורבייר היא מכונית מיוחדת. שונה מכל מה שאמריקה יצרה לפניו או אחריה. אלטרנטיבה מרתקת לפורד פלקון ולפלימות' וליאנט. אולי לא טובה יותר, אבל מעניינת במיוחד.

יוסי בכר - עמיל מכס
מומחה לשחרור ממכס של רכבי אספנות
טיפול בהובלת כלי רכב לישראל ייעוץ חינוך לחברי מועדון ה-5
CONNECT LOGISTICS www.connect-log.com
טל' 054-3333852, נייד: 03-6505640

CONNECT
Logistics & Trade Ltd.

אנא



לקצינים

בית ספר

פעילות מועדון החמש למען הקהילה אינה עוצרת בירוק ובחודשים האחרונים התנדבו חברים רבים באירועים קהילתיים הקשורים עם לובשי המדים הירוקים

החייל כבר נרשמה בקשה להשתתפות נוספת גם בשנה הבאה.

גם בזירה אחרת אש התמיד ממשיכה לבעור ולהאיר. חברי מועדון החמש מאזור הצפון התנדבו זו השנה השנייה ברציפות להציג רכביהם באירוע מרוץ הלפיד בחג האורים בבית הספר לקצינים ים בעכו. מירוצ הלפיד ע"ש יוסי בן נעים ז"ל שהיה חניך בביה"ס ונהרג בתאונת דרכים הוא בסימן זהירות בדרכים. רכבי האספנות שהוצגו בשורה ארוכה אל מול מאות החניכים ומבקרים רבים אחרים השתלבו בנוף הפסטורלי המרגיע של הים והדגימו כיצד ניתן לשמר תרבות מוטורית וחינוך לנהיגה בטוחה וזהירה. נראה כי השתתפות המועדון במירוצ הלפיד בבית הספר לקצינים ים תהפוך למסורת בחג החנוכה. שכן, המועדון כבר התבקש להציג גם בשנה הבאה. כאן המקום להודות לחבר עדי גולדנברג על ארגון האירוע מטעם המועדון.

בחודש אוקטובר 2011 במשך שלושה ימים רצופים, נערכו ימי כיף לחיילים בודדים מהמערך הלוחם בחוף דור. את האירוע ארגון FIDF (ארגון ידידי צה"ל בארה"ב) והאגודה למען החייל והשתתפו בו למעלה מאלפיים חיילים בודדים.

מכוניות האספנות של חברי המועדון היו לאטרקציה של ממש. חיילים רבים שאלו שאלות לגביי המכוניות, הצטלמו איתן בלא הרף וניהלו שיחות מעניינות עם בעליהן. מספר חיילים שהשתתפו בימי הכיף גם בשנה שעברה, חיפשו לראות אם אותן מכוניות יגיעו גם השנה. חיילים אחרים, שמשפחתם נמצאת מעבר לים ולהוריהם רכב קלאסי בחניית הבית, התעניינו כיצד אפשר לשכנע את הורוהם לעשות עלייה לארץ יחד עם רכב האספנות שברשותם ולגביי רישום לחברות במועדון.



מה הלאה? בשבועות הקרובים מתוכננות פעולות התנדבותיות נוספות בבתי ספר תיכוניים בקרית טבעון ובמחנה צריפין עליהם תצא הודעה נפרדת.

תודה מקרב לב לכל המתנדבים, תודה גדולה עוד יותר לכל הארגונים אשר פותחים דלתם בפנינו ומאפשרים לנו לעשות משהו קטן ואוהב עבורם.



בכל אחד משלושת הימים המהנים השתתפו כ-800 חיילים מיחידות קרביות שונות, ומצידנו חברים עם רכבי אספנות ממרכז הארץ והצפון.

בתחילת חודש דצמבר 2011 נערך אירוע הצדעה למתנדבים (ארגונים ואנשים פרטיים) שהיו המנוע מאחורי ההצלחה הגדולה בחוף דור. בטקס שהיה רב רושם ומשתתפים בבית החייל בתל אביב נכחו קצינים בכירים רבים, נציגי כל חטיבות החי"ר, אנשי אכ"א וראשי ארגון FIDF. מועדון החמש זכה למחמאות רבות מכל הדוברים על פעילות חבריו. והוענקו תעודות הוקרה למציגים. מהאגודה למען

ומה?

האם אתם חושבים לנסוע במכונית אחת משל
הסתדרות? הנהגים העברים?
דעו! שבסדרות נמצאות המכוניות החדשות ביותר והמסוימות ביותר
במחירים אחרים. לה תקבל תכנית לטווח ארוך. תוכלו להחליט מתי
והיכן תרצו לנסוע.

חברת האחים דודג'
מודיעה על הורדת מחירים גדולה
החל מ-16 בנובמבר 1928
סטנדרד 6 סידאן - מחירו החדש: 310 לא"י
החדש: 280 לא"י
מחירו החדש: 335 לא"י
החדש: 315 לא"י
ישיבת פיו, ירושלים
ח'מ"ה: ד. שטיינברג
פ"מ: צ. צדקל סטא

האולדסמוביל
זוהי מכונית מוצקת ורב-הגנוחות
ואריכה ימים וחשבונית בצרכיה
לא דורשה עד עכשו כמעט שום
שעבר 60-70 אלף ק"מ
מליו בחלקיה

בקרו באולמיהראה שלנו
דרשו קטלוגים
פיליפ מאיר
סוכן ראשי לארץ ישראל ועבר-הירדן
רח' רח' המלך ג'ורג' ה-1, 222, טל: 269

THE NEW
CITROËN
12-24 HP.

הפרס החדש והטוב ביותר
המקום הראשון במרוץ
המקום הראשון במרוץ
המקום הראשון במרוץ

Z. A. CHELOUCHE
JAFAR P.O. Box 100
Tel. 1111111111

מכונית "Stoewer"
מחיר: 300 לא"י
מחיר: 280 לא"י
מחיר: 260 לא"י
מחיר: 240 לא"י
מחיר: 220 לא"י
מחיר: 200 לא"י
מחיר: 180 לא"י
מחיר: 160 לא"י
מחיר: 140 לא"י
מחיר: 120 לא"י
מחיר: 100 לא"י
מחיר: 80 לא"י
מחיר: 60 לא"י
מחיר: 40 לא"י
מחיר: 20 לא"י

מחירון אביזרי המועדון

- 20 ש"ח דגלון חלון לרכב
- 30 ש"ח דגלון בד לתלייה
- 50 ש"ח חולצת פולו (חבר)
- 35 ש"ח חולצת טריקו (חבר)
- 30 ש"ח כובע רקום
- 15 ש"ח מחזיק מפתחות
- 40 ש"ח סמל מתכת לגריל הרכב
- 10 ש"ח סיכה (לחברים בלבד)
- 10 ש"ח מדבקת חלון פנימית
- 10 ש"ח באדג' למעיל
- 20 ש"ח דיסק אוסף (DVD)
- 20 ש"ח דיסק ארוע ה-25 (DVD)
- 30 ש"ח מגנט "לא לגעת ברכב"
- 50 ש"ח 2 מגנטים "לא לגעת ברכב"
- 20 ש"ח חוברות אבטומוביל מ-66 והלאה
- 10 ש"ח חוברות אבטומוביל ישנות

דמי משלוח - 10 ש"ח

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

כששברולט הדליקה את אמריקה – 7-6-1955

מיליון וחצי מכוניות בשנת 1950. שברולט המשיכה להתנהל לה בבטחה ובשעמום, נהוגה על ידי הסבתות לאורך המחצית הראשונה של שנות החמישים. אה, כן! בשנת 1953 הוכיחה שברולט שהיא יכולה גם להתפרע עם הקורבט החדשנית, וזה אולי הוביל רוח חדשה בחטיבת ה"מוצרים הזולים" של GM.

אנו מתקרבים לשנת 1955 ולהבלחה, להארה, לפצצה שהטילה שברולט. את הטרנד החדשני הובילו בעצם קדילאק ואולדסמוביל כבר בשנת 1954 עם דגם נמוך, אוירודינמי, וחלון קדמי משוך לאחור כמו במטוס קרב, אבל אלו היו מותגים יקרים יותר שמוצבו גבוה יותר בשוק. ואז שבי הפתיעה. במקום לקרוץ לסבתות החליטו שם לפנות לצעירים יותר, אותם משוחררי מלחמת העולם שהספיקו להתבסס ורצו משהו שונה. ושברולט 1955 אכן היתה משהו שונה. "תכנון מכונית מאפס, מנייר חלק" - כך הורו ראשי שברולט במאי 1952 ל-Edward Nicholas Cole, המהנדס הראשי של החברה. התוצאה היתה דגם חדש לגמרי (שנקרא "Motoramic") עם עיצוב מאד מיוחד שקיבל את השראתו ממטוסי הסילון החדשים שסימלו את החדשנות והקידמה בשנות החמישים. כל אחד רצה להיות טייס אבל לא כל אחד היה יכול. אז למה לא להטיס שברולט?

קול לא רק בנה בודי חדש אלא גם שילדה חדשה שגרמה לרכב להיות קל יותר בכמעט 20 אחוז מהרכב הקודם. מערכת החשמל היתה לראשונה בת 12 וולט, הותקנה מערכת מתלים וקפיצים חדשה בחזית, וקפיצים חדשים ורחבים יותר מאחור. גם

מערכת בלמים היתה חדשה ומה לא... המוטו היה לבנות תצורה של מכונית יקרה לשוק הנמוך יותר - "יפיפייה שגנבה את הברק מהמכוניות היקרות" זעקה הסיסמה. הבשורה המכנית החשובה היתה הוספה של מנוע 8 צילינדרים בנפח 265 אינץש מעוקב שנתן מספיק סוסים לביצועים וכך נוצר שילוב של סטייל ועוצמה שהדליקו את אמריקה...

העיקר היה כמובן בעיצוב שנועד להשכיח את הדגמים הלא מלהיבים הקודמים. צוות מיוחד של שלושה מעצבים יצר רכב נמוך יותר, צר יותר וקצר יותר, אבל העיצוב הזורם והחלק נתן הרגשה של רכב גדול יותר בגלל תא המנוע שהיה כמעט ישר, בדכות הפנסים הקדמיים ששולבו בכנפיים וכמובן הפנסים האחוריים פרי יצירתו של צ'ארלס סטבינס שפצח באופנת הסנפירים שהסתיימה רק בתחילת שנות השישים. ה"מוטוראמיק" הופיעה בשלושה דגמים עיקריים: ה-150 הספרטנית יחסית מבחוץ ומבפנים (והיום היא

שברולט היתה עמוד השדרה של ג'נרל מוטורס, בכל הנוגע למכוניות פרטיות. רוב הזמן היא מוצבה כרכב עממי לכל המשפחה ובתחילת שנות החמישים היא אף זכתה לכינוי The Grandma's Car (המכונית לסבתא...) אך באמצע העשור בא המהפך

הדגמים הדהויים-משהו של שנות הארבעים הוחלפו בדגמים דהויים-משהו בתחילת שנות החמישים. הדור שהחל בשנת 1949 לא בישר על עיצוב חדשני ומושך, אבל טבלת המכירות לא שיקרה. השבי גברה על הפורד שגם היא הציגה רכב חדש בשנת 1949 אך בעיצוב הרבה יותר יפה ומודרני. רוב השברולטים שנמכרו בשנות הארבעים ותחילת החמישים צוידו במנוע שתוכנן עוד בשנת 1937, Stovebolt 6 שלא הפיק ביצועים מרשימים אבל היה מאד אמין.

בשנת 1950, שנה לאחר הופעת הדגמים החדשים של שברולט, הופיעו שני חידושים: דגם הבל-איייר שנתן סטייל ספורטיבי יותר והגיר האוטומטי האגדי, ה"פאוארגלייד". חידוש היה גם בהכנסת מרכב ה"הארדטופ", שהוא מרכב 2 דלתות ללא המשקוף האמצעי. וכך, עם שינויים מינוריים פה ושם וגיר אוטומטי מכרה שברולט



**וכאן אנו מגיעים למלכה
של שברולט בכל הזמנים,
לדגמי 1957. נדיר הוא
שרכב בסיסי ועממי יהיה
נחשק ביותר, אבל שברולט
1957 עשתה זאת**

הדגם הבשיל והשתבח עם הזמן, הרבה בזכות הגריל המיוחד ששולב עם הפגוש הקדמי ונתן מכובדות וסטייל. הרכב נראה ארוך ורחב יותר גם בזכות צמיגים רחבים יותר. תכונות אלו הפכו את שברולט לא רק למכונית הנחשקת בזמנו בקרב ה"בייבי בומרס", אותם נערים ונערות שנולדו מיד אחרי מלחמת העולם, בגרו וחיפשו משהו משומש וסטייליסטי בתחילת שנות השישים, אלא גם בקרב האספנים. השבי מדגמי 1957 נחשבת לשבי הקלאסית האחרונה וגם הטובה שבה.

החידוש לא היה רק במתיחת הפנים המוצלחת, אלא גם מתחת למכסה המנוע. נוסף מנוע V8 חדש בהתאם לסיסמא "כח סוס אחד על כל אינטש מעוקב" ומנוע ה-283 הפיק מספר זהה של סוסים אפילו בדגם 150. בסיכומו של דבר מכוניות השנתון הוצעו בשלושה סוגי מנועים: ששה צילינדרים בנפח 235 אינטש מעוקב ו-140 כ"ס, שמונה צילינדרים בנפח 265 אינטש ו-162 כ"ס, ושמונה צילינדרים בנפח 283 אינטש בכמה הספקים: מ-185 כ"ס ועד 283 כ"ס. הותקן גם גיר אוטומטי חדש (שנקרא "טורבוליד") ונוסף גם מאפיין מעניין - צינורות האוורור לתא המנוע הותקנו בבתי הפנסים הקידמים. קשת הדגמים היתה זהה לשנים הקודמות: ה-150 בדגמי סדאן וסטיישן (כולל מסחרית סגורה) עם 2 ו-4 דלתות. ה-210 עם קשת דגמים מלאה שכללה סדאן, הארד-טופ, קופה, קונברטיבל (גג מתקפל), סטיישן וגומאד וכו' בדגם הבל-אייר. שוב, ה-150 ששה צילינדרים הוא הדגם הקורץ ביותר לחובבי הסדרה שלא מעוניינים בביצועים אלא בהרגשה ש"יש לי 57", משום שהם נמכרים במחיר זול יחסית למרות נדירותם על פס הייצור. ואם מדברים על מספרים, שברולט דווקא לא זינקה במכירות ונשארה על סביב המיליון וחצי מכוניות לשנה כאשר פורד הצליחה לעבור אותה בכמה יחידות.

בנוסף לכך, הסתיימו שלוש שנים של דגם והמסורת היתה אז "מחזור של שלוש שנים". שבי יצאה עם דגם חדש לשנת 1958 אבל זה כבר סיפור אחר....

1956



מציאה לחובבי המוטוראמיק שחושקים בסטייל ולא כל כך בביצועים). מתוך מיליון וחצי מכוניות של השנתון, רק קצת למעלה מ-100,000 היו מהדגם הנחות.

ה-210 היוותה את עמוד השדרה של הדגם. היו לה אביזרים וקישוטים שלא היו ב-150 (למשל, מצת לסיגריות ותאורת תא כפפות...). היא נמכרה בכמויות הגדולות ביותר, כ-800,000 יחידות. הטופ שבטופ, היהלום שבכתר, היתה הבל-אייר שהיו בה כמה התקנים נוספים בעיקר בריפוד שהיה

1955



עשיר יותר, אבזרי קישוט והמאפיין הבולט, צלחות גלגלים שכיסו את כל החישוק. היא נמכרה כמעט כמו ה-210, בכ-770,000 יחידות. הקופה הרושמת של שברולט רשמה בסה"כ הכנסות מלא פחות מ-1,700,000 מכוניות, לעומת רק 1,414,000 בשנת 1954. אופציות לכל הדגמים היו הגה כח (ב-90 דולר...), מעצורי כח, מגבים חשמליים, חלונות חשמל, חימום למושב, מגן שמש חיצוני ועוד ועוד... תצורות המרכב היו סדאן 2 ו-4 דלתות, סטיישן 2 ו-4 דלתות, קופה 2 דלתות, הארד-טופ מדליקה וכמובן הקונברטיבל והנומד (Nomad) שהיתה סטיישן בעיצוב חדשני מאד מיוחד וספורטיבי עם שתי דלתות. (אגב, ל-150 לא היו סטיישן 4 דלתות וקונברטיבל ואילו הנומד שווק רק בסדרת בל-אייר). שברולט הציעה כ-14 קומבינציות של צבע וחלק ניכר מהמכוניות היו בנות שני צבעים.

שנת 1956 עוררה חששות בקרב מעריצי הדגם. לפי מיטב המסורת של מתיחת פנים כל שנה היה ברור שלא יהיה שינוי מכני, אבל כן תשתנה הצורה שהיתה תעודת הזהות של הרכב. ההיסטוריה המוטורית זרועה במתיחות פנים שממש הרסו את הרוח העיצובית של הרכב. לשמחת הקהל, שברולט השקיעה במתיחת הפנים והרכב שהיה אמור להיות זהה, נראה אחר לגמרי, החל בגריל שקיבל צורה רחבה "מדופן לדופן" וכלה בכנפיים שהתרוממו לגובה (והכל הוסיף כמה סנטימטר לאורך המכונית). ההארד-טופ, נמכרה גם בדגם 210. נוספו עוד תתי דגמים וגוונים והמכונית התחבבה מיד על הקהל. כמות השברולטים שנמכרו בשנת 1956 היתה קטנה מאשר בשנה הקודמת גם בגלל שפורד וקרייזלר הוציאו רכבים מאד דומים. סה"כ נמכרו למעלה ממיליון וחצי יחידות כאשר שוב, ה-210 והבל-אייר מכרו את רוב הכמות.

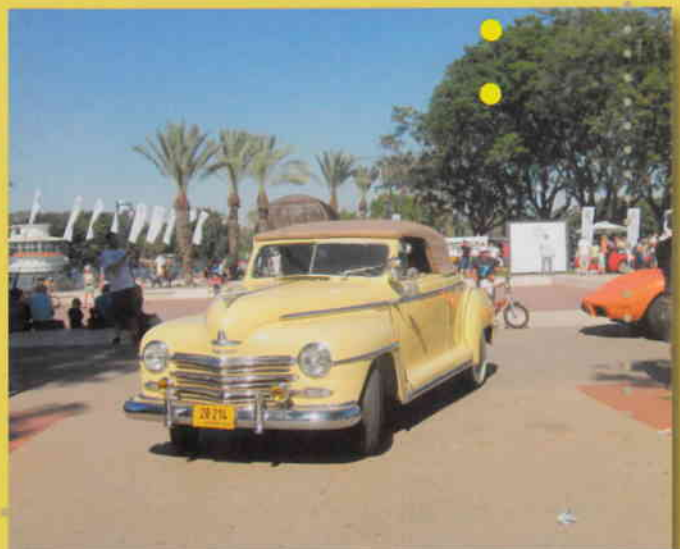
וכאן אנו מגיעים למלכה של שברולט בכל הזמנים, לדגמי 1957. נדיר הוא שרכב בסיסי ועממי יהיה נחשק ביותר, אבל שברולט 1957 עשתה זאת.

ארוע סוף הקיץ 2011

שמידי שנה נמנה על מארגני הארוע – מתכנן, עמל וטורח למען הצלחתו. לאחר שיירת ה-MG עלו ובאו רכבים שהושקו או יובאו השנה, והיתה זו הזדמנות לתת קצת כבוד למכוניות ולבעליהן. כרגיל, ליווה את הרונדו כרוז שנתן פרטים טכניים ומעט היסטוריה על כל רכב ועל בעליו. לאחר הרונדו, החל לעלות עשן מהשטח, אבל לא ממנועי המכוניות חס-ושלום, אלא מעשרות המנגלים שעבדו במרץ לטובת זלילת הצהרים. בשעות אחר הצהרים החלה התנועה חזרה הביתה, עם הרבה זכרונות ושלל תמונות שיתנו תיאבון לארוע של השנה הבאה.

מיטב המסורת שהשתרשה בשנים האחרונות, חגג מועדון החמש את סוף הקיץ ואת השנה החדשה בארוע סוכות המסורתי, שהתקיים ביום שישי של חוה"מ על מדשאות הפארק הלאומי ברמת גן. מידי שנה עולה מספר המכוניות המשתתפות בתחרות, אך השנה נשבר השיא בצורה מרשימה, עם לא פחות מ-300 מכוניות אספנות מרהיבות שמילאו את המדשאה להנאת החברים והקהל. ארוע סוכות הוא הזדמנות לעשרות חברים מכל קצווי הארץ להיפגש ולהחליף חוויות עם חברים ממפגשים אחרים, וההשתתפות הולהבת מוכיחה זאת.

החל מהשעה 9 בבוקר החל מסע המכוניות והחברים. כל רכב התקבל בכניסה ע"י פעיל מועדון שכיוון אותו למקומו הנכון על המדשאה, לפי שנת היצור ויצרן המכונית. החברים התמקמו בצל העצים, שולחנות נפתחו, ומשקאות נפתחו... זמרי מוזיקת בלוז שהולמת את הרכבים הנעימו את הזמן לקהל הרחב, שכלל אלפים מתושבי הסביבה, ובעיקר מרמת-גן, העיר המארחת. צבי בר, ראש העיר, בא גם הוא לכבד את הארוע והתרשם שוב מהכמות, האיכות, והסדר המופתי. כבוד מיוחד ניתן בארוע למכוניות MG, שזכו לעמוד בקידמת התצוגה יחד עם MG-TF מודרנית שהובאה ע"י חברת קאר-איסט, יבואנית MG שהיא השנה גם נותנת החסות הרשמית של מועדון החמש. את הארוע עצמו פתחה הענקת תעודת כבוד לחברנו איציק קובל, שהדודג' 192 שלו חוגג השנה 90 וגם שומר על מעמדו כרכב הישן ביותר במועדון החמש. מסמר הארוע, כרגיל, היה הרונדו המסורתי, שנותן נופך "חי" לארוע, עם רעשים, ריחות ותנועה. את הרונדו פתחה שיירת ה-MG, שבראשה ה-TF החדשה, ומייד אחריה הוביל דוביק גרודמן את הקלאסיות עם ה-TC מודל 46 שלו. זו גם הזדמנות להודות לדוביק,







SMITHS

...כמו שעון שוויצרי"

מה משותף לדיימלר יוקרתית ולסוסיתא 12 פשוטה, ואיפה עוד ישנם בעלי מקצוע "בסגנון הישן" שיודעים לטפל בדבר? יצאנו לבדוק

סמית', ועסקה בייצור שעוני זמן מסוגים שונים. בתחילת המאה העשרים, עם הולדתה של תעשיית הרכב הבריטית, החלה סמית'ס לייצר מחוונים שונים למכוניות. ההתחלה היתה עם הספידומטר, מד המהירות, ואחיו האודומטר שמוודד את המרחק, ובתחילה נקרא mileometer כראוי למכשיר שמוודד מיילים באימפריה הבריטית, ולא קילומטרים כמו בקרב העמים ה"רגילים".

קבוצת סמית'ס, שעסקה בתחומים רבים נוספים, החליטה בשנת 1980 לצאת מתחום מחווני הרכב ומכרה את החטיבה שעסקה בכך לחברת Lucas, עוד מותג בריטי ידוע. בסופו של תהליך החברה נרכשה ע"י העובדים עצמם, וכיום תחת השם CAI הם ממשיכים בייצור מחווני רכב שונים, כולל הסדרות הקלאסיות.

עם כל הכבוד לעיצוב החיצוני משובב-הנפש של מרבית המכוניות האנגליות בהן אנו עוסקים בגיליונות האחרונים של האבטומוביל, הרי שבעת הנהיגה נתונה רוב הזמן תשומת ליבו של הבעלים המאושר דווקא ללוח השעונים שלהן. וכאן, נמצא מכה משותף בולט בין הדיימלר היוקרתית מחד – והמוריס מיני-מיינור הפשוטות מאידך: הבעלים של כל המכוניות האלו השקיפו במהלך הנהיגה על מחוונים שחורים עם כיתוב לבן, ומסגרת כרום מבריקה מסביב – אלו הם השעונים של חברת SMITHS, שהיו סימן הכר מובהק של רוב המכוניות הבריטיות במאה העשרים, או לפחות עד שנות ה-80 שלה. קצת היסטוריה – חברת סמית'ס נוסדה בשנת 1851 ע"י סמואל



קלאסיקה בריטית במיטבה. לוח מחוונים של MGB



ספידומטר-כרומטר מאופנוע בריטי ישן

ימי הדוור של מחווני סמית'ס היו בשנות החמישים והשישים של המאה הקודמת, וגם בישראל זכינו לראות אותם על לוחות השעונים של מכוניות רבות, כולל הסוסיות שיוצרו בארץ והשתמשו במכלולים בריטים.

הקשר הישראלי הזה מביא אותנו לחוסד מוכר בקרב אספני הרכב והמשפצים – סדנת אוו ספידומטרים (AVO) התל-אביבית, שמאז 1958 עוסקת בתיקון ושיפוץ מחוונים לרכב, כלי טיס וכלי שיט. אוו הוקמה ע"י שני מכשירי מטוסים וותיקים, שלום וולף ד"ל ושמואל אהרנוביץ יבל"א. כיום מנהלת אוו ע"י הדור השני – סיגל, ביתו של שמואל. סיגל למדה אלקטרוניקה ומחשבים, שרתה בחיל הים כאלקטרוניאית, והפכה תחביב למקצוע. אוו מטפלת כיום בעיקר במחוונים הדיגיטליים המודרניים, אבל יש בסדנה פינה חמה למחוונים המכאניים הישנים – סיגל חברה גאה במועדון החמש ופוקדת את מפגש השפלה באופן קבוע, תוך כדי מתן עצות ו"טיפים" לחברים על שיפוץ ותחזוקת מחוונים קלאסיים.

בנוסף על הטיפול השוטף במחווני הדור החדש, מתמחה אוו בשיפוץ מחוונים ישנים. כאשר מגיע שעון סמית'ס לשיפוץ, מייד נקרא אבא שמואל אל הדגל תוך שהוא שולף מזכרונות נחמדים מדויקים, ושולף מהמחסן חלקים נדירים... כותב שורות אלה הגיע לאוו עם שעון חום ו"יוניט" סמית'ס של MG, שהיו חשודים ב"זיוף טמפרטורה". שמואל איבחן תוך דקה שה"יוניט" דפוק, שלף אחד תואם מהמלאי, ותוך 5 דקות פתר את בעיית ההתחממות של המנוע... כיף אמיתי לראות



לוח מחוונים יוקרתי של דימלר

בעל מקצוע "בסגנון הישן", שאוהב את העבודה. בימים אלו שוקדים שמואל וסיגל על שיפוץ מחוון סמית'ס משולב ששייך לסוסיתא כרמל 12 – הוותיקים שבינינו זוכרים את המחוון הגדול שבנוסף לספידומטר, כלל גם שעון דלק, שעון חום, ונורות ביקורת ללחץ שמן, טעינה ואור גבוה – לוח שעונים "קומפלט" במחוון אחד. שמואל גם נזכר בערגה בשעוני ה"כרומטר" של סמית'ס שהיו בשימוש בעיקר באופנועים – אלו היה ספידומטרים שהשתמשו במנגנון זמן של שעון למדידת המהירות והיו מדויקים מאד, כאשר מחוג המהירות היה משנה את מיקומו בתדירות של $\frac{1}{4}$ שניה, ממש יצירת אומנות של מכניקה עדינה.

תודה לסיגל ושמואל על המידע והעזרה בהכנת הכתבה.

החודש לפני... 50 שנה

ינואר 1962

Israelmotorindustry.org



חודש ינואר 1962 עמד בסימן מכוניות קטנות, הלהיט הבטוח בישראל של אותם ימים. מכוניות הדר, יבואנית נ.ס.א., החלה בשיווק הפרינץ 4, עם "כח תאוצה ל-80 ק"מ [כך במקור] תוך 14 שניות" ואחריות מרשימה לא פחות, לעשרת אלפים ק"מ... הקטנה מנקרסאולם הוצעה תמורת 7,800 ל"י ועל רמת השירות השכיחה אז אפשר ללמוד מנוסח ההודעה לעתונות: "הנהלת המפעל מייחסת חשיבות לשיווק מכוניות בארץ והחליטה לשגר את אחד ממומחיה על מנת להדריך את עובדי המוסכים המקומיים". ההתחלה היתה צנועה. ארבע פרינצים כאלו נעו ברחובות תל-אביב כבר בסוף 1961, וב-1962 עלו לכבישים 76 יחידות. המספר הזה שולש ב-1963, אבל עדנה אמיתית היתה לפרינץ 4 הרבה אחר-כך. ב-1968 נשלחה לישראל אחת מכל 35 מכוניות, מספר מפתיע בהתחשב בגודלו של השוק. בסך-הכל נמכרו כאן עד מרץ 1973 כ-5,800 יחידות של הפרינץ הקטנה.

בינואר עדן "ברכב" כי קייזר-אילין "תתחיל להרכיב באביב ב.מ.וו. 700", קטנטנה אחרת מגרמניה. זה לא קרה, לפחות לא באביב ההוא. הפיחות במטבע וסירובה של ב.מ.וו. לאפשר לאילין לייצר רכיבים במפעל המתכת החדש שלו באשקלון, ובכך לעמוד בדרישה הממשלתית לתכולת הסף המקומית, ציננו את התלהבותם של אנשי המפעל החיפאי. באביב 1963 הרכיבה אילין ארבע מכוניות כאלו, שהמתינו בסבלנות לתורן יותר משנה.



ב.מ.וו. 700.
בחיפה זה נראה קצת אחרת

המשוגע מכה שנית

מבט בתמונות ה"לפני" עלול לשדר חוסר אמון, אך בהכירנו את דרור וסרשטיין ואת השיפוץ המדהים שעשה למוריס 10 שלו - אנחנו יודעים שזה אפשרי, והפרויקט החדש - רובר 16 משנת 1947 - עוד תחזור לכביש • יומן שיפוץ, חלק ראשון

לירה ישראלית ושל חצי לירה. התוכנית שלי היא שיפוץ ברמה היסודית ביותר, בדומה לשיפוץ המוריס. הרכב יפורק לחלוטין לגורמים, כל המכלולים ישופצו וימתינו להרכבה. גוף הרכב ינותק מהשלדה שתשלח לניקוי חול, בתקווה לאחר תקופת הגשמים. לאחר מכן ישופץ הפרונט שיפוץ כללי, לאחריו הציר האחורי (בק-אקס), הגיר וחלקים מכניים נוספים. לאחר שהשלדה תחזור מניקוי חול וצביעת אפוקסי, יורכבו המכלולים כמו הפרונט והבק-אקס, ורק אז תחל עבודת הפחחות על הגוף. פנים הרכב ישופץ בשלבים מאוחרים יותר. הוא צפוי להיות מורכב מאוד ברכב בן 65 שנה ולכלול שיחזור של האלמנטים הרבים מעץ שקיימים באוטו. מציאת חלקי פנים הרכב החסרים תהיה גם היא מלאכה לא פשוטה ולא זולה. כעת, כשהרכב נמצא כבר בשלבי שיפוץ, המנוע והגיר מחוץ לרכב, הפרונט מנותק מהשלדה ומפורק כולו לגורמים - אני מרגיש גאה על המשימה שלקחתי על עצמי בהצלח עוד כלי-רכב בריטי מיוחד מאוד שנסע בשבילי ארצנו עוד לפני קום המדינה.

רובר 16 הייתה מאז ומתמיד הפייבוריט שלי בתחום הקלאסיקה. הרובר הראשון שתפס את עיני היה בתצוגת מועדון החמש ביקב בזיכרון, ומאז הצורה המיוחדת, הפאר והיוקרה נשארו לי בראש שנים רבות. רכב גדול עם מנוע 6 צילינדרים בנפח 2,150 סמ"ק, שסתומים עיליים. במרוצת השנים ניסיתי לרכוש רובר 16 ופיספסתי לא פחות משלוש פעמים, מה שהשאיר אותי עם שיפוץ המוריס 10 שלי, שבו אני גאה מאוד. אבל, חלומות נועדו להתגשם. אצל ידידי הטוב אורי סהר חנתה רובר מודל 1947 כרהיט ישן ומעלה קורי עכביש, ולא נראה שעתידי עוד לפני. פניתי לאורי, שאמר "אפשר לדבר" ואני כבר הייתי בשמיים. לא עניין אותי מצבו, האם המנוע מסתובב או לא, כמה חלקים חסרים - כלום, רציתי רובר 16 ובמיוחד את זה - הרובר הראשון שפיספסתי לפני כמעט 20 שנה.

כמובן שאי אפשר היה ללא דיווח מידי לאשתי, שהקשיבה להתלהבותי ואמרה: "לך תקנה!". כמה חודשים לאחר מכן סגרנו עסקה בקלות ולשביעות הרצון של שנינו. יום לאחר ראש השנה הבאתי את הרכב למקום משכנו החדש אצלי במחסן, ומשם יתחיל סיפור ארוך של שיפוץ אחד הרכבים הנפלאים לטעמי משנת 1947, ששרד כאן עוד מתקופת המנדט. לקחתי את אישתי למחסן כדי שתראה את היצירה סוף סוף בעצמה. הביטה, שמה לב לאף הארוך, למכסה המנוע הגדול ולמדרגה היפה "קנייה טובה" היא פסקה, ואני שחררתי אנחת רווחה. לא צריך הרבה יותר מאשר עידוד של האישה.



למעלה: הרובר ביום הרכישה; למטה: הרכב לאחר מספר ימי עבודה



מתחילים בפירוק

הגיע זמן הפירוק. לא קל לפתוח ברגים שלא דזו כמה עשורים, אך ספריי נגד חלודה שרוסס ימים קודם לכן עשה את העבודה. המטרה הראשונה היתה להכין את הרכב להוצאת המנוע והגיר. הוסרו מכסה המנוע, הרדיאטור, הדינמו והסטרטר. חוטי החשמל נחתכו (ממילא יוחלף כל החיווט ברכב) - וכך נותרה חזית הרכב עירומה.

בשלב הבא פורק והוסר כמעט כל מה שהיה בתוך הרכב ועל גופו - מושבים, ידיות, פנסים, מראות וחלקים שונים ורבים. רצפת הרובר עשויה עץ ונקרבה כמובן - היא פורקה כולה והוסרה כלאחר כבוד. גם תור גל ההינע (דרייבשאפט) הגיע, והוא פורק מהגיר. תוך כדי הניקיון והפירוק התגלו מזכרות עתיקות יומין ומשובבות נפש: מטבעות של

נצרת על המפה עזרי

הטיול השנתי של מועדון החמש הגיע הפעם לבירת הגליל, נצרת. החברים ואורחיהם כבשו את מלון גרדנייה בן 120 החדרים, ונהנו מסוף שבוע נפלא של תצוגה, חברותא, ארוחות משותפות וסיורים מודרכים בעיר העתיקה

למחרת התחלקנו לקבוצות של 30 איש, כל קבוצה קיבלה מדריך של עמותת נצרת לתיירות, וסיירו כשלוש שעות בעיר העתיקה המרתקת, בין כנסיות, שווקים, בתי מידות עתיקים ומבני ממשל של פעם.

צוות המלון בהחלט ביצע תפקידו על הצד הטוב ביותר. קהל המבקרים התנהג לדעתי כראוי, גם אם יש כאלו שלא מתאפקים ורואים עם הידיים, ובטוח שהצתנו את הדמיון עבור צעירים רבים שהסתובבו משתוממים בין הרכבים. עשינו כאן משהו חשוב, חברים – ותודה ענקית לחמי ליון ולמתניה הלוי על השעות הרבות של ארגון והפקת האירוע, לאליאס כתיילי, שהצטרף השנה למועדון ודאג לפרטים מן הצד הנצרכי המארח, וכמובן תודה לכל החברות והחברים הרבים שהגיעו במזג אוויר חם וממרחק רב – כ-100 במספר עם כ-90 רכבים מהמועדון ועוד כ-20-30 מנצרת והגליל.

כמנהגנו בשנים האחרונות לבלות יחד סוף שבוע שלם בחברותא יחד עם הענתיקות, פנינו בסתיו האחרון לעיר נצרת הודות להזמנה חמה שקיבלנו מקברניטי העיר. כבשנו את מלון גרדניה על 120 חדרי, סידרנו תצוגה למופת שלא נראתה כמוה בגליל וקיבלנו את האליבי המושלם להתענג ולקשקש על מה שאנחנו כל כך אוהבים. ראוי לספר על האווירה מסביב, בעיר המארחת ובמידה מסוימת גם במגזר המארח. אלפי מבקרים מנצרת ומכפרי הגליל גדשו את רחבות התצוגה גם ביום שישי וגם בשבת, הסתכלו בהערצה, צילמו בלי סוף ושאלו שאלות בסקרנות – זו הייתה חגיגה אמיתית של דו קיום, תקווה לחיים נורמליים בארץ הקטנה הזאת. ראיתי במו עיני שופט מכובד, סגן נשיא בי"ש מחוזי של מחוז הצפון, מחליף פרטים עם אספן צעיר ישראלי, מציג עצמו בשמו הפרטי – "תאופיק", ומספר באריכות את סיפור שיפוץ המרצדס S280 שלו. פשוט יוצא מן הכלל!

האירוח היה ידידותי מאוד, מאיר פנים ויעיל – צוות גדול שהפעילו עמותת נצרת לתרבות ותיירות, עיריית

נצרת וגזרין טורס נותנת החסות עזר מאוד בתפעול האירוע (סדרנים, מדריכים בסיורים, נהגים, מפעילי דוכנים, אפילו חילקו לנו פרחים ביציאה עם תודה מכל הלב).

שיירות הגיעו דרך כביש 6 מהשפלה, ירושלים והמרכז, אחרי התאספות בצומת מגידו. הצפוניים התאספו במתחם ביג נצרת, ולאחר נסיעת ראווה משותפת לא קלה ברחובות הצפופים של העיר, הסתדרו הרכבים לתצוגה בחצר המלון, מוקפים בחבלול, לכל מכונית שלט אחיד עם פרטיה ושם בעליה. הקהל החל לזרום בהמוניו ואווירת פסטיבל באוויר.

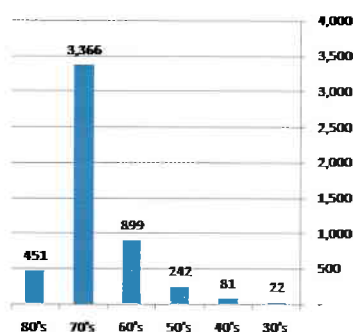
בערב יצאנו באוטובוסים לסעודה במסעדת דיאנה, חדרנו למלון והתנחלנו בלובי עד שעה מאוחרת, בשירה ובנגינה על פסנתר של חברנו דורון סגל המוכשר. תגים שמיים שנושאו חברים עזרו לשיח הקולח.



5,986 רכבי אספנות בישראל

15% מתוכם - דו גלגליים, שיעור שהולך וגדל • שני שלישים מרכבי האספנות יוצרו בשנות ה-70 • בשנתיים האחרונות נוספו 365 רכבי אספנות לכבישי הארץ

מס' רכבי האספנות, לפי עשורים



גידול מתון במצבת רכבי האספנות בעלי רישוי תקף. מנתונים עדכניים שקיבלנו ממשרד התחבורה, הנכונים לסוף ינואר 2012, עולה כי סך רכבי האספנות בישראל עומד כיום על 5,986 כלים. מתוכם, 5,061 רכבים פרטיים ו-925 אופנועים. לראשונה מתפרסם כאן נתח האופנועים בתחביב האספנות – והוא עומד אם כן על 15%.

בפילוח הרכבים הפרטיים לפי שנות ייצור עולה כי 22 רכבים משנות ייצור עד 1939 ובעלי רישוי בתוקף נעים על כבישי ארצנו – פחות מחצי אחוז מסך רכבי האספנות. מספר הרכבים הפרטיים משנות ה-40 עומד על 81 (1.6% בהתאמה), ואילו את שנות ה-50 מייצגים 242 כלי רכב (4.8%). משנות ה-60 המספר מטפס ל-899 כלים (17.8%), והמספר הגבוה ביותר של רכבי אספנות שייך לרכבי שנות ה-70 – 3,366 (66.5%). שנתיים בתוך שנות ה-80 הספיקו כבר לצבור 451 רכבי אספנות פרטיים על הכבישים (8.9%). מהשוואה מול נתוני ינואר 2010 עולה, כי בשנתיים האחרונות חל גידול של 6.5% במספר רכבי האספנות (פרטיים ודו גלגליים), שהם תוספת של 365 כלים. מנתוני ההשוואה עולה עוד שחלקם של הדו גלגליים בעוגה עלה, הודות לייבוא מוגבר.

באשר לנתוני הייבוא נמסר, כי בשנת 2011 יובאו לארץ 124 רכבי אספנות. מתוכם, 80 הם רכבים פרטיים (65%), 41 אופנועים, 2 רכבים מסחריים ורכב משא אחד. מספרים אלו מחזקים את המגמה של גידול בנתח האופנועים בתחביב האספנות.

כמה מתוך 6,000 רכבי האספנות שייכים לחברי מועדון החמש? זו שאלה מאוד לא פשוטה. ידוע שבבעלות החברים מצויים כ-2,500 רכבים פרטיים ועוד כ-700 אופנועים – אך חלק לא קטן מהם הם כלים לפני שיפוץ או בהקפאת רישיונות, שאינם נמנים במצבת כלי הרכב שבדיווח משרד התחבורה. לצערנו לא קיים במועדון מנגנון המעדכן באופן שוטף את מצבת הרכבים "עם טסט" שבבעלות החברים, ולכן נותר רק להעריך שכשליש מרכבי האספנות בעלי רישוי שייכים לחברי מועדון החמש.



תצוגת רכבי המועדון בנצרת

סאב... סבר מתגעגעים

לאחרונה התבשרנו בצער על מותה האפשרי של חברת סאב. דוד נמרי האיש והסאב כותב על השבדית הנחשקת

מה עצוב כשמותג מפואר פושט רגל. לאחרונה התבשרנו שהבעלים האמריקנים של סאב השבדית, GM, סירבו להצעת הרכש הסינית כדי למנוע העברת הטכנולוגיות והפטנטים לידיים סיניות. כשנראה היה שנסתם הגולל על סאב, הודיעה בסוף ינואר חברת בריטטול החזקות הטורקית שבכוונתה להציע הצעה לרכישת סאב. בעודנו מחזיקים אצבעות, נספר על ההסטוריה המפוארת של המותג.



ומתלים חדשים. בהתאם למסורת, נמשכה ההשתתפות במרוצי הראלי ואיתה גם הניצחונות. 52,731 מכוניות סאב 93 יוצרו עד שנת 1960. בשנת 1958 יוצר גם דגם ספורטיבי בשם SAAB GT 750 עם מנוע של 55 כ"ס (עם קיט הביצועים) שחיבר את הלקוח הרגיל למכוניות הראלי. היום הדגם GT 750 מבוקש מאוד בקרב אספני סאב. ככל הידוע, הייתה בארץ סאב 93 אחת שהגיעה עם עולה חדש, וכמעט שעמדתי לרכוש אותה בשנות ה-70 המוקדמות. לצערי זה לא קרה, וככל הידוע היא כבר לא קיימת. בשנת 1955 יוצרה גם Sonett I (או דגם 94), שהייתה מכונית ספורט פתוחה עם מכלולים של הסאב 93. למרבה הצער יוצרו רק 6 מכוניות, אך הן שרדו כולן ואפילו נבנו מספר רפליקות זהות במשך השנים. בשנת 1960 שידרגה סאב את ה-93 וקראה לדגם החדש 96. עיקר השינויים היו במנוע בנפח גדול יותר של 841 סמ"ק וחלון אחורי גדול. בנוסף פותח דגם סטיישן בשם 95 שיצא לשוק שנה קודם וכבר קיבל תיבת הילוכים בת 4 הילוכים במקום 3. לכן, אריק קארלסון שהזכרנו קודם השתמש ב-95 למרוצי ראלי כי ל-95 היתה הומולוגציה עם תיבת 4 הילוכים. היבוא של מכוניות סאב לישראל החל בשנת 1962 ע"י חברת "רכב סילון", על שם מטוסי הסילון של סאב. יבוא מאסיבי החל בשנת 1963 וגדל מאוד בשנות 1966 עם ה-95 שיובאה ללא חלונות מאחור, אך עם מושבים אחוריים (7 במספר) כדגם מסחרי שנהנה ממיסים מופחתים. כמעט לכל הקיבוצים והמושביקים היו אז סאבים שהיו גם בעלי עבירות גבוהה.

חברת סאב נוסדה ב-1937 כחברה ליצור מטוסים, ולכן גם נקראה Svenska Aeroplan AB או בתרגום חופשי מטוסים שבדיים בע"מ. לאחר מלחמת העולם השנייה הוחלט בסאב להרחיב את פעילות החברה ולהיכנס לייצור מכוניות. הפרויקט, שקיבל את השם "פרויקט 92", נעשה כמובן עם אותם מהנדסים שתכננו קודם מטוסים ולכן לא פלא שהמכונית זכתה לעיצוב אירודינמי ומיוחד. אב הטיפוס הראשון יוצר ב-1946 (שהיא במקרה שנת הלידה שלי...) וקיבל את המספר 92001. בסה"כ יוצרו 3 אבי טיפוס זהים עם מנוע ותיבת הילוכים של DKW. אחד מהם שמור במצב נסיעה במוזיאון סאב בטרולהטן, ואפילו נסעתי בו. בשנת 1949 הוחל ביצור סדרתי של דגם 92 שדמה מאוד לאב-טיפוס 92001 ושמר על המבנה אווירודינמי שלו. המכוניות צוידה במנוע 2 פעימות ו-2 בוכנות בנפח של 764 סמ"ק וראש מנוע מאלומיניום. הספק המנוע היה גבוה ב-20% מזה של ה-DKW ועמד על 25 כ"ס. ההנעה כמובן היתה קדמית, ותכונה זו אפיינה את כל דגמי סאב מאז ועד היום. יוצרו סה"כ 152,20 מכוניות מדגם סאב 92, עד שנת 1956.

השבדים ידועים כמי שמרוצי הראלי תמיד זרמו בעורקיהם, וכבר בשנת 1951 המכונית זכתה במקום ראשון ב"ראלי אמצע הקיץ" ובשנת 1952 בראלי מונטה קרלו, עם הנהגת גרטה מולנדר בקטגוריית הנשים שהייתה באותן השנים. אגב - למיטב ידיעתי היא נהגה עם שמלה!... בשנת 1955 קיבל אריק קארלסון, הנהג המפורסם של סאב, את הכינוי "קארלסון על הגג" בעקבות התהפכות בראלי וגם זכה לתוכנית רדיו מפורסמת בשבדיה בשם הזה.

בשנת 1955 הסאב 92 עברה שדרוג והפכה לסאב 93 עם מנוע חדש, עדיין 2 פעימות, אך בעל 3 בוכנות בנפח 748 סמ"ק. המכונית גם זכתה לתיבת הילוכים חדשה



ה-sonett ii של דוד נמרי, אחת מ-150 ששרדו. מנוע 2 פעימות

בתחום מרוצי הראלי סאב המשיכו לנצח ב-RAC ראלי באנגליה ובראלי מונטה קרלו. כדי למנף את ההצלחה במרוצים סאב גם קראה לדגם הספורטיבי עם המנוע חזק (841 סמ"ק ו-55 כ"ס) בשם מונטה קרלו.

בשנת 1967 סאב חזרה לייצר את ה-Sonett II והפעם כרכב ספורט סגור עם מנוע 2 פעימות בהספק של 60 כ"ס. יוצרו רק 258 מכוניות, אך שרדו מהן יותר מ-150 ברחבי העולם, אחת בישראל - שלי כמובן...

אחד הצעדים המשמעותיים בתולדות סאב היה התקנת מגדש טורבו במנוע הסאב 99 בשנת 1977. זו היתה המכונית הסדרתית הראשונה עם מגדש טורבו, שהפך גם לסמל המסחרי של סאב מכאן והלאה

סקאניה מצטרפת לסאב

בשנת 1969 סאב התאחדה עם סקאניה ושם החברה המאוחדת הפך ל"סאב-סקאניה". היבוא לישראל עבר לשנה אחת לחברת מילר, שהיתה יבואנית סקאניה, אך רק נתנה שרות וחלפים ולא יבאה מכוניות. שנה אח"כ קם יבואן חדש לסאב בישראל ברחוב קרליבך והוא ייבא סאבים עד שנת 1979. הסאב 96 וה-95 שוודרגו בשנת 1967 למנוע חדש בתצורת V4 ובנפח 1500 סמ"ק מתוצרת פורד גרמניה. הסיבה לכך היתה שזיהום האוויר ממנוע שתי הפעימות כבר לא עמד בשום תקן, ומנוע ה-V4 היה קצר דיו כדי להתאים לתא המנוע של המכונית. ה-96 יוצרה עד 1980 וה-95 עד 1979, כאשר בשנים האחרונות הן יוצרו במפעל חדש למכוניות באוסיקאפונקי בפינלנד. כמובן שהניצחונות במרוצי הראלי המשיכו גם עם מנוע ה-V4 של פורד. מהנדסי פורד טענו שההספק המקסימלי שאפשר להוציא מהמנוע הוא 90 כ"ס בלבד, אולם כבר בתחילת הדרך בשנת 1969 מהנדסי סאב פיתחו את המנוע ל-110 כ"ס ובהמשך הגיעו גם ל-165 כ"ס, שכמובן עזרו להרבה ניצחונות במרוצי ראלי באירופה.

ה-Sonett II עד 1969. בשנת 1973 קיבלה המכונית צורה חדשה

שנקראה Sonett III עד 1974, כשאז הופסק ייצורה. בשנת 1969 יצאה לשוק הסאב 99, שהייתה מכונית חדשה לגמרי עם מנוע שפותח יחד עם טריומף באנגליה. המנוע היה בעל 4 בוכנות בנפח 1709 סמ"ק, שגדל מהר מאוד לנפח של 2000 סמ"ק ועבר ליצור מלא של סאב. מנוע זה נשאר ללא שינויים מהותיים עד לשנת 2010 בסאב 9-5.

בשנת 1979 הסאב 99 התפתחה לסאב 900 שיוצרה עד שנת 1993 ועד 1994 בגרסת הקבריוולט. בשנת 1985 פיתחה סאב מכונית חדשה יחד עם פיאט, אלפא-רומיאו ולנצ'יה, ופרוייקט זה הוליד את הסאב 9000. המכונית יוצרה עד 1998, כאשר הסאב 9-5 יצאה לשוק. חברת ליאו גולדברג קיבלה את זיכיון היבוא של סאב לישראל בשנת 1992. בהמשך הפכה החברה ל-UMI והמשיכה לייבא את מכוניות סאב לישראל עד 2007.

חברת ג'נרל מוטורס קנתה 50% מחברת סאב-מכוניות והן הפכו להיות למעשה מכוניות GM עם עיצוב של סאב. מגמה זו בלטה ב-900 החדשה שיצאה לשוק בשנת 1994 והיתה מבוססת על רצפת האופל ווקטרה. מכונית זו הפכה ל-9-3 בשנת 1998 ללא שינוי מהותי.

חברת GM הפכה להיות בעלים מלא של סאב, אולם לא לטובה. הקשיים של GM בארה"ב גדלו והיא רצתה להפטר מסאב שהייתה



מין ישות חריגה במערכת של GM. את התוצאה אנו רואים לצערנו היום כאשר סאב-מכוניות פושטת רגל ותקווה גדולה להמשך של סאב לא נראה באופק... לפחות אנחנו, חובבי הסאב הקלאסיות נמשיך לשמר את המורשת הזו.

סאב במספרים

מס' יחידות שיוצרו	המנוע	שנות ייצור	סאב קופה
20,128	2 צילינדרים 764 סמ"ק	1956-1949	92
52,731	3 צילינדרים 764 סמ"ק	1960-1956	93
110,527	3 צילינדרים עד 1966 4 צילינדרים מ-1967, במגוון נפחים עד 1.7 ליטר	1978-1959	סאב סטיישן 95
547,221	כמו בסאב 95	1980-1960	96
588,643	4 צילינדרים, 1.75-2 ליטר	1984-1968	סאב סדאן וקופה 99
25,378	4 צילינדרים, 2 ליטר	1987-1984	סאב קופה 90
908,817	4 צילינדרים, 2-2.3 ליטר 6 צילינדרים, 2.5 ליטר	1998-1978	סאב 900 סדאן, האצ'בק וקונברטיבל





לאור הצלחת מבצע "הנחה במנוי לרכב נוסף באותה בעלות"

אנו מרחיבים את השירותים וממשיכים את המבצע
לשנה נוספת

185 ₪

מנוי שירותי דרך וגרירה

150 ₪

כל רכב נוסף לבעל המנוי



*לנוחיותכם מ"3" תעודת מנוי לתשלום.

לזברה שירותי רכב שמחה להמשיך את שיתוף הפעולה עם חברי מועדון החמש.

משרד: 03-7971911/3 פקס: 03-7971919 מוקד 24 שעות 2113*
www.zebracar.biz