

האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 79 • יולי 2012



סיפור לא פשוט...

יורם דוקטורי סוגר מעגל במסע הנצחה מרגש עם הטרקטור, לזכר רעייתו יעל ז"ל

מאיפה בא הניצוץ -

קובי מילוא מספר על מערכות הצתה שהיו ועודן

ההיסטוריה של הקאדילאק

שמרון וגידרון מספרים על תולדותיה של אוניית המערכה האולטימטיבית על הכביש.....



מנואלה | בני הספל

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי בישראל
Israel Classic & Collectors Vehicle Club

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: בן-ניסן קובי, גולדברג-כידון משה, דוקטורי יורם, הלוי מתניה, הספל בני לוי, זמי, מרגלית צביקה, קדמיאל נחום, שרייבר אבי

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוי ז"ל

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוי,

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר - זמי לוי

דובר המועדון - רון פז

גזבר העמותה - אבי שרייבר

אחראי ארועים - זמי לוי

אחראי השקות - מתניה הלוי

אחראי גיוס תרומות וחסויות - יורם דוקטורי

ועדת כספים: מנחם ניר, סמדר רחמים, אבי שרייבר

צוות טכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא, אריאל עזיזי, עודד פירסט

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו

ועדת ביקורת - בני אור, יורם סילבר

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 - קובי בן ניסן

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

רכז קשרי קהילה - יורם דוקטורי

רכז מפגש חודשי בכרמיאל - אנריקה זאיפרט

רכז מפגש חודשי ביד מרדכי - צביקה מרגלית

אחראי אופנועים - בועז איתן

צוות קשרי קהילה - משה גולדברג, חיים לויט

רכז קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל

אחראי הקשר עם פיב"א - קובי מילוא

בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, אמיר הלוי, דורון סגל

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.Sclub.org.il

אחראי האתר: דן מוזס

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי

"האבטומביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה

כל הזכויות שמורות



חברים יקרים

חברת זו נפתחת במסע מרגש שערך חברנו יורם דוקטורי לזכר רעייתו, יעל מיבר-דוקטורי ז"ל, שנרצחה בפיגוע לפני כ-15 שנה.

הדרך (תרתי משמע) שעשה יורם על מנת להנציח אותה, מאד ריגשה אותנו. סיום המסע היה מספר ימים לפני הולדת ביתו הראשונה, פרי הזוגיות החדשה שלו, ואכן עצב ואושר ליוו את כולנו.

המועשדון גם ערך לאחרונה מספר אירועי ענק שהעפילו על כל מה שראינו בעבר. בגליון תוכלו לראות תמונות ורשמים מאירוע גלאי שהיה בפארק אפק ומ"ראלי יפו-ירושלים" שחזר אלינו לאחר הרבה שנות הפסקה.

ובענייני רכב, נספר שהקדילאק היתה מושא החלומות וגם הסמל לראוותנות של עם ישראל בשנות החמישים והששים. מי לא זוכר את השיר "לבן גוריון יש קדילאק ולנו יש קדחת"? אז שלמה-דן גדרון מסר את ה"קאדי" שלו לבוחנו המשוטט, שמרון אנגל, שאימץ את שרירי ידיו במאבקו ברכב הכבד. הקדילאק מלווה את שלמה גי-דרון מילדות והסיפור מובא כאן. אם מדברים על מכוניות פאר הרי ה"דוזנברג" שלא מוכרת בארץ היא ה-מפוארת שידעה ארה"ב.

יוסי שומרני מביא את הסיפור.

המדור הטכני כולל את המשך סיפורו של דרור וסרשטיין על שיפוץ הרובר 10 וקובי מילוא מעשיר אותנו במידע על מערכות הצתה לרכבים קלאסיים. זאת ועוד בחוברת.

קריאה נעימה

בני הספל

חברים ובני משפחה יקרים,

דברים אלו נכתבים אחרי האירוע שקיימנו במוזיאון ישראל בירושלים, והתחושה המיוחדת שליוותה אותנו בכל הדרך לעיר הבירה ובחזרה, עדיין זכורה לטוב.

אין לי ספק שהאירוע הזה היה גולת הכותרת של אירועי התקופה האחרונה. לא בכל יום עולה לירושלים שיירה של כ-140 מכוניות אספנות. את השיירה הובילו כלי רכב צבאיים יחד עם אופנועים. הקהל התרגש גם לאורך הדרך וגם במהלך התצוגה המסודרת והמאורגנת להפליא. המוזיאון המשופץ ובניין כנסת-ישראל היוו תפאורה יוצאת דופן לתצוגה. למדנו תוך כדי הביצוע שההתארגנות מראש בדרך המיוחדת שבה בחרנו, תוך חלוקת אחריות ומשימות למספר רב של חברים במועדון, הוכיחה את עצמה. תודה מיוחדת לסניף ירושלים וסניף השפלה על המאמץ המיוחד.

השילוט שליווה את האירוע בכניסה לירושלים סייע לכל המציגים והמגיעים,

ותודה על כך לחברנו רינו.

אירוע נוסף שהפך למסורת התקיים בכרמיאל בחג השבועות. זכינו לאירגון למופת ולהשתתפות מכובדת של חברים במועדון החמש מהמפגשים השונים, כמו גם ממועדונים נוספים. תודה לעיריית כרמיאל ולראש העיר מר עדי אלדר, לאנריקה, ברלה ואסתי, על ההשקעה המרובה.

אירועי תרומה לקהילה התקיימו בתקופה האחרונה באורט ידן, בבית החולים אברבנאל, ובכפר הנוער ברמת הדסה. כמו כן קיימנו מסע הצדעה לתושבי העיר אשקלון, ואירוע בפתח-תקה לכבוד לוחמי מלחמת העולם השנייה. המפגשים הללו תורמים לעשייה החברתית של החברים, וזו הזדמנות עבורי

להודות שוב לכל המארגנים והמשתתפים.

לאחרונה התקיימו שני אירועים עם קבוצות רכב ייחודי, שמהוות חלק ממועדון החמש: קבוצת אלפא-קלאסיק, וקבוצת קורבט. החברים חגגו שישי יוצא דופן, בצבע וסגנון מיוחד.

את אירוע גלאי קיימנו השנה בפארק אפק בראש העין, בהשתתפות מאות מכוניות וקהל רב. השנה התמודדו שבע מכוניות, וזכו בפרס שתי מכוניות ששיפוצן בוצע ברמה גבוהה מאוד: ה-BMW 700 של זמי זמר והקורבט של אבנר שרון.

הקיץ שהחל מאופיין באירועים נוספים: מתוכננות השקות וקבלות פנים רבות בכל המפגשים, כמו גם טיולי אופנועים, טיולי ג'יפים ועוד. אבקשכם לעקוב באופן שוטף אחרי הפרסומים בקלאסיקון ובאתר המועדון באינטרנט, כדי להשתתף ולחגוג עימנו.

בחודש אוקטובר, במהלך חול המועד סוכות, נקיים את אירוע סיום הקיץ המסורתי בפארק הלאומי ברמת-גן. נא רשמו לפניכם את ה-2 לאוקטובר 2012, ורצוי להקפיד על הרשמה מוקדמת של המכוניות המשתתפות בתצוגה אצל סמדר, מנהלת משרד המועדון.

כל האירועים לאחרונה עברו בהצלחה רבה, וקיבלנו תודות מהרבה מאוד חברים שנהנו ושמחו ביחד עימנו. כל זה קורה בזכות חברים שאיכפת להם, שמשקיעים ימים ולילות ומייצרים מפגשים שאפשר להתגאות בהם, תוך ארגון מסודר, התנדבות רבה, ורעיונות יצירתיים לפעילויות נוספות.

אתר המועדון באינטרנט עבר לאחרונה שידרוג, והושק בימים אלה. הערות שתקבלנה בברכה, ואנו מזמינים את החברים לקחת חלק בכתיבה השוטפת של תוכני האתר.

אני שוב מבקש להפנות תשומת לב לחברים לכך ששישיבות הוועד המתקיימות בקביעות ביום ראשון הראשון בכל חודש, פתוחות לקהל החברים, וכולם מוזמנים להציג נושאים לדיון שיוכנסו לסדר-היום, בתיאום מראש.

לסיום, אני מאחל לכם קיץ נעים, חופשות מהנות, פעילויות רבות של החברים ביחד, ולהתראות באירועים המתוכננים.



בעידן המאה ה-21, "עיצוב חכם" הוא כבר לא מדע בדיוני או חלום בלתי ממומש, אלא מציאות ברת השגה. הטכנולוגיה המתקדמת שמסביבנו, מערכות המחשב החכמות ואפילו ה-Iphone וה-Ipad, וכן הטלויזיה וכל מחשב רגיל בבית המהווים חלק בלתי נפרד מתרבות הפנאי של כולנו, יכולים לשמש גם כלי חשוב בעיצוב ושליטת הבית הפרטי. חברת "New Vision - Smart World" שמה לה למטרה להפוך את חזון "הבית החכם" לחלק בלתי נפרד מאדריכלות הפנאי בארץ, ומציעה שילוב חדשני ביותר בין טכנולוגיות ו"מערכות חכמות" ובין עיצוב הבית.

חברת "New Vision - Smart World" מביאה ללקוחותיה – משרדים, מלונות בוטיק, לקוחות פרטיים וגו- פים עסקיים שונים, תחכום עיצובי ותרבותי ברמה שעדיין לא הכרתם. החברה עובדת עם אדריכלים ומעצבי פנים "ותופרת" חבילה אישית לכל לקוח, על מנת להתאים את "המערכת החכמה" בדיוק לצרכיו. שירותי החברה מיועדים הן לבתים ולדירות בתהליכי בנייה והן לדירות ולבתים קיימים. במסגרת שירותי החברה, אנו יוצרים אינטגרציה מתוחכמת בין המערכות השונות הקיימות כבר בבית, כדוגמת: רשת המחשבים הפנימית, מצלמות האבטחה, התאורה, מערכות ה-Audio וה-Video, דוד החשמל ומערכות נוספות, ומאפשרים לכם לשלוט על המתרחש בלחיצת כפתור פשוטה, גם כאשר אתם מחוץ לבית. לאחר התקנת יחידת בקרה מרכזית, המותאמת אישית לצרכיו של כל לקוח, ניתן לשלוט בצורה קלה ונוחה על המערכות בכל רחבי הבית באמצעות מסכי מגע ייעודיים, שלט הטלויזיה, ה-Iphone וה-Ipad.

בחברת "New Vision - Smart World" מקפידים על שימוש במוצרים המתקדמים והיוקרתיים ביותר הקיימים היום בתחומי מערכות השליטה, כדוגמת המערכות של חברת "Control 4 LTD" האמריקאית. מערכות מתקדמות אלה הן גם "ידידותיות יותר לסביבה", מצמצמות את צריכת האנרגיה ולאורך זמן גם חוסכות בכסף. כחלק בלתי נפרד משירותי החברה, אנו מספקים גם ייעוץ בשלבי התכנון השונים, פיקוח מלא בשטח וליווי לאחר סיום הפרויקט.

למנכ"ל חברת "New Vision - Smart World", עמי אברמוביץ, ישנו ניסיון של למעלה מ-17 שנה בתחום מערכות החשמל ומערכות ה-Audio ו-Video, ולמעלה משבע שנים בתחום "הבתים החכמים" והאינטגרציה. מאז הקמתה, סיפקה החברה את שירותיה לעשרות לקוחות במסגרת פרויקטים יוקרתיים, החל ממלונות, דרך בנייני עסקים וכלה בבתים פרטים ובדירות. בנוסף לכך, מעסיקה החברה את טובי המומחים בארץ בתחומי אבטחת בתים, רשת מחשבים, מצלמות אבטחה וטלפוניה אשר יכולים במידת הצורך להיסתכרן למערכת הבית החכם.

Control 4

NEWVISION
smart world

תכנון, פיקוח וביצוע בתים חכמים

054-7788224
WWW.NVSW.CO.IL
E-mail: info@nrsw.co.il

זה לא חייב להיות יקר!!!
מבצע מערכות חשמל חכם החל מ-5,990 ש"ח



סנפירי הזנב של הנרי פורד - ההסטוריה של קדילאק

כשחושבים על קדילאק, חושבים על "גלאם". על סנפירי זנב אימתניים ולימוזינות שהסיעו נשיאים ושוועי עולם, על דגמי קונברטיבל שהובילו את העשירים והיפות של שנת הששים לסן טרופה, מונקו וביאריץ וגם על הלווייתנים של שנות השבעים שסימנו את ההבדל שבין הרצוי למצוי ואפילו על ישראל הקטנה, בה קדילק תמיד היה חלום רחוק, אפילו שלבן-גוריון מעולם לא היתה אחת...

רבו ובחלק מהמקרים הוחלפו בחלקים ממחסן הסוכן האנגלי של הבר. כצפוי, שלושת המכוניות הורכבו מחדש ונבחנו בנסיעה ממושכת, שעברה בהצלחה. לאחר ארבע שנים, זוכה קדילק שנית בפרס היוקרתי – והפעם על חידוש מהפכני. מערכת חשמל אחידה שהיתה אחראית על התאורה, ההצתה ועל סטרטר חשמלי – המצאה אותה הגה לילנד לאחר שחברו נהרג מפגיעה של ידית התנעה(מנואלה) בראשו כתוצאה משיהוק המנוע שזה עתה הותנע. שנה לאחר מכן, נרכשת החברה ע"י קונצרן ג'נרל מוטורס, מתוך מטרה להיות החטיבה היוקרתית של הקונצרן. ב-1917, 15 שנים לאחר הגעתו, עוזב לילנד את קדילאק בעקבות מחלוקת עקרונית עם הנהלת ג'י אם ומקים את לינקולן. במקביל, בעקבות הסטרטר, המשיכה קדילק במסורת של חידושים. ב-1915 מוצג מנוע וי 8 חדש בהספק של 70 כ"ס, אשר הדהיר את המכונית למהירות מירבית של למעלה ממאה קמ"ש, בעוד אין דרכים למהירויות כאלו. ב-1917 נבחר דגם התיור של קדילאק '55' לשמש כמכונית המטה של קציני צבא ארה"ב, בעקבות מבחנים מתישים בגבול המכסיקני. ב-1929 מציגה החברה תיבת הילוכים סינכרונית, תוספת מהפכנית לשעתה. ארבע שנים מאוחר יותר מוצג מגבר בלמים על וואקום וב-1935 הבלמים כבר הידראוליים והמרכב עשוי מפלדה. חמש שנים קודם לכן, ב-1930, מציגה קדילק את וי 16, מכונית שמייצגת את תקופת הזוהר של תעשיית הרכב האמריקאית לא פחות מדוזנברג, פירס ארו או פאקארד. למכונית הזו מנוע בנפח 7.4 ליטר, בעל שסתומים עיליים עם מרימים הידראוליים, מערכת הצתה ומאייד נפרדים לכל גדה של ה-וי. הספקו של המנוע עמד על 165 כ"ס והוא הוביל את המכונית הכבדה והמכובדת למהירות מירבית של עד 160

ה התחלה היתה צנועה וקשורה דווקא להנרי פורד. באותן שנים ראשוניות של תעשיית הרכב, חיפשו חלוצי התעשייה הזו מין חיצוני, בדומה לסטארט-אפים של ימינו. התוצאה היתה שרבות מחברות אלו החזיקו מעמד שנים בודדות (ולעתים זה היה עניין של חודשים), בטרם אזל הכסף והעסק נסגר. חברה אחת כזו נקראה 'הנרי פורד קומפני', על שם המהנדס הראשי והרוח החיה של החברה. אלא שב-1902, שנה לאחר הקמתה, החברה עמדה בפני סגירה ובעלי ההון שעמדו מאחוריה הביאו מהנדס ותיק בשם הנרי לילנד שיישערך את שווי הנכסים והידע. לילנד התרשם, המליץ להמשיך לייצר ולהשגת תמש במנוע אחר, בעל צילינדר בודד מתכנונו. הנרי פורד עזב בטריקת דלק ושם החברה שונה לקדילאק, על שם מגלה הארצות הצרפתי אנ-טואן דה לה מוט קדילאק, אשר הניח את היסודות לעיר דטרויט בשנת 1701. לימים ייפגשו פורד, כעת הבעלים של 'פורד מוטור קומפני' ולילנד – שהקים בהמשך את לינקולן – לסיבוב מריד נוסף, אך עליו נספר בהזדמנות אחרת. לילנד, שנודע בדייקנותו המקצועית הרבה ובחוסר התפשרות קיצוני בנושא האיכות, הוביל את החברה הצעירה מחייל אל חייל. כבר בתערוכת ניו-יורק של 1902, בשנתה הראשונה, צברה החברה הצעירה למעלה מ-2000 הזמנות, למכונית שהיתה בעצם מפרי תכנונו של הנרי פורד! אך דגשיו של לילנד בנושא הדיוק והאיכות הוכיחו את עצמם הלכה למעשה – ומכוניות קדילאק יכלו להשתמש בחלפים אחידים, להבדיל ממכוניות אחרות, בהן טולרנסים משתנים ביצור של כל חלק וחלק מנוע זאת. ב-1908 זכתה קדילאק בפרס דיור היוקרתי באנגליה על יתרון זה, לאחר ששלוש מכוניות זהות פורקו לגורמים, חלקיהן עו-

מיות כבר מהוות חלק אינטגרלי מהמרכב, כמו במכוניות מודרניות. מאז חור, נבדלת הקדילק מהאולדסמוביל בזוג סנפירים קטנים, המיתמרים בקצה הכנף האחורית. סנפירים אלו, אחד מסימני ההיכר של קדילק עד ימינו, הושפעו מעיצוב חלקו האחורי של מטוס הקרב 'לוקהיד פי 38', גיבור המלחמה האחרונה. סימן היכר נוסף לקדילק של אותן שנים היה "דגמארים", אותן בליטות דמויות פגד שעלו מהפגושים הקדמיים אל הגריל – ונשארו שם עד ליציאת דגמי '59.

ב-1949, הפכו ה-48' לדבר חם במיוחד. מנוע וי 8 חדש ומודרני, בעל שסתומים עיליים, קדח רחב ומהלך בוכנה קצר מפיק 160 סו"ס

סיים בריאיים (150 במנוע הראשיים השטוחים ששירת עד '48) וכן לילה הופכת קדילק למכונית ביצועיסטית, עם 13 שניות ל-60 מייל"ש ומהירות מירבית של 160 קמ"ש. חברו מנוע זה עם דגם הסדאנט האלגנטי (2 דלתות בתצורת פאסטבק) וקיבלתם את אחת הקדילק הנחשקות של כל הזמנים. במקביל, הוצג דגם הקופ דה-ויל, שם שילווה את קדילק עוד שנים רבות. קופ זה ויל היה דגם הארדטופ 2 דלתות, שהקביל לביואיק ריווייר ולאולדסמוביל 98 הולדיי.

ב-1950 עוקפת קדילק את פקארד במצעד המכירות והופכת רשמית למכונית היוקרה מס' 1 בארה"ב. פקארד, שסבלה מניהול גרוע מאד סוף המלחמה, הלכה ואיבדה גובה ותדמית, בעוד קאדילק ממלאת

כל נישא שהתפנתה. עוד באותה שנה, הופך הגוף האלגנטי בן השנתיים לשמנמן משהו, בהתאם לאופנת הזמנים – והכנפיים הקדמיות מכסות מעט את הגלגלים, בדומה ללינקולן קוסמופוליטן. שלוש שנים מאוחר יותר מוצגת סדרה 62 אלדורדו. היתה זו קדילק קונברטיבל בעיצוב מעט קסטומי, עם שמשה קדמית נמוכה יותר, קו מותניים "חתוך", גלגלי "סיחים" ופנים מיוחד. הספקו של המנוע עלה אף הוא עם השנים עד שהאמיר ל-102 כ"ס באלדורדו המקורית, אלא שלמרבית הצער המחיר היקר עשה את שלו ולא יותר מ-532 יחידות נמכרו בשנת הבכורה. בשנים הבאות, מחירה של אלדורדו ירד, הפופולריות שלה תעלה והיא תוצע בשני דגמים; קונברטיבל (ביאריץ) והארדטופ (סביל). לשני הדגמים, אגב, סנפירי זנב בעיצוב שונה משאר דגמי קדילק. ב-1957 מוחלף הגוף הותיק בדגמים חדשים בעלי עיצוב עכני וסנפירי זנב חדים וגבוהים יותר. את פסגת ההיצע תופס דגם אלדורדו ברוהם סדרה 70; מכונית הארדטופ 4 דלתות שנועדה לתת מענה ראוי ללינקולן קונטיננטל סימן 2. מחירה של המכונית היה כפול משל קדילק רגילה והיא הציעה דלתות הפוכות (דלתות התאבדות) מאחור, פנים יוקרתי במיוחד, מתלי אויר, גג מנירוסטה ו-4 פנסים קדמיים. 400 יחידות יוצרו מדגם זה ב-1957, 304 נוספות ב-1958. ב-1959 מגיעים סנפירי הזנב לגובהם המירבי – ולא רק אצל קדי

קמ"ש, בתלות ביחס ההעברה הסופי. על אף הצגתה בסמיכות למפולת הוול סטריט ובשיא המשבר, נמכרת המכונית בשתי שנותיה הראשונות ב-3250 יחידות, במחיר שעמד על פחות ממחצית ממחירה של דוד נברג מקבילה. אלא שהמשבר העמיק ובשנתיים הבאות, יצנח מספר זה ל-421 ובהמשך, עד סיום היצור ב-1937, יימכרו עשרות יחידות בודדות מדגם זה מדי שנה, במגוון מרכבים מיוחדים. במקביל, ייצרה החברה גם דגמים עם מנועי 8 ו-12 צילינדרים, בתצורת וי, כמובן. מכוניות טובות ואיכותיות, שהלמו את הסלוגאן שאימצה לעצמה החברה, 'סטנדרד אוף דה וורלד', אך חסרו את הביצועים ואת הזוהר של הוי 16, שנקראה גם בפשטות, 16 (סיקסטיין).

1938, שנה נוספת של משבר כלכלי, היתה אמורה להיות שנה של שינוי, אותו הוביל מעצב בשם ביל מיטשל. מיטשל עבד בכפוף להרלי ארל המיתולוגי, שגוייס לשורות החברה ב-1926 והיה זה שאחראי לעיצוב הלה-סאל הראשונה ב-1927, בטרם הפך למעצב הראשי של ג'י אמ (לה סאל היתה קדילק במיתוג זול יותר, שמוקמה מעל ביואיק בהיררכיה של ג'י אמ. הלה-סאל האחרונה, שהיתה אלגנטית במיוחד, יוצרה ב-1940. שתי מכוניות לה-סאל יובאו לישראל בשנים האחרונות). מיטשל עיצב מכונית נקיה מאד, בשם 'סיק-סטי ספיישל'. למכונית היו קוים אלגנטיים בתצורת סדאן מודרנית (3 קופסאות), שטח חממה גדול וקורות מרכזיות צרות מאד. לא היו לה מדרכים והשימוש בקישוטי כרום וניקל בוצע בחסכנות ובטוב טעם. בנוסף, החברה מציגה את סדרה 90, בתקווה להחזיר את ימי הזוהר של ה'סיקסטיין'. בתפריט מנוע וי 16 חדש וחזק יותר, עם 185 כ"ס, ביצועים חזקים יותר וראשים שטוחים, בדומה לוי 8. למרבה הצער, השילוב של תזמון רע ומראה מגושם פגמו בהצלחת המכונית, ממנה נמכרו 508 יחידות בלבד בשלוש שנות חייה.

החל מ-1941, מוצעות מכוניות קדילק עם תוספת חדשה מבית אולדסמוביל, הידראמאטיק – תיבת הילוכים אוטומטית מלאה. התוספת החדשה הופכת לפופולארית במיוחד בדגמי קדילק השונים עד כדי כך, שבעשור הבא כבר לא תוצענה מכוניות קדילק עם תיבת הילוכים ידנית. בנוסף, 'סיקסטי ספיישל' עברה מתיחת פנים משמעותית והפכה ליפה מאי פעם, עם פנסים שהוטמעו בכנפיים הקדמיות, שהפכו רבועות יותר. עדיין ב-41', סדרה 61 מחליפה את לה-סאל בתור הקדילק הנגישה ביותר והופכת לקדילק הנמכרת ביותר. מעליה, ניצבות בהיצע הסדרות 62, 63 ו'סיקסטי ספיישל' וכן סדרה חדשה של דגמי לימודינה, ה-75. שנה לאחר מכן, הופכים דגמי קדילק לעלגלגלים ואורודינמיים, במקביל לטרנד העיצובי שהוחל גם על ביואיק רודמאסטר וסופר ואולדסמוביל 98.

בינתיים, הסתיימה לה מלחמת העולם השנייה וקדילק, בדומה לשאר היצרנים, ניצבת בפני ביקוש אדיר למכוניותיה. דגמי '42 חוזרים לפס היצור בשינויים מינוריים שהתבטאו בעיקר בגריל, בעוד מחלקת העיצוב "מבשלת" את הדבר החם הבא, דגמי '48. דגמים אלו, במקביל לאולדסמוביל 98, מציעים עיצוב נאה ומודרני מאד, בו הכנפיים הקד-



קדילק 1905

רון הקטנה של שנות השמונים, אשר התבססה על שברולט קבאליר/אופל אסקונה), עם גריל קדילאק מוכר. המכונית שבעצם בראה את קדילאק מחדש היא סי טי אס, שהושקה ב-2002. זו מכונית ספורט סדאן עם הנעה אחורית וביצועים מצויינים, אשר מתחרה במיטב המכוניות המיובאות לארה"ב וגם מיוצאת בהצלחה. לסי טי אס יש גם גרסאות סטיישן וקופה – וגרסת ביצועים חזקה במיוחד, עם 556 כ"ס. בעקבות הסי טי אס, גם הדגמים האחרים מאופיינים בעיצוב יחודי והנעה אחורית, עם תפיסה מודרנית של גריל ויחידות תאורה, אך לעולם לא תטעו בזוהומם כקדילאק. קדילאק של ימינו גם מציעה רכבי שטח דוגמת האסקלייד המגושם וקרוסאובר מעודן יותר בשם אס אר איקס. היה אב טיפוס ואפילו לא מעט רמיזות על החזרתה של הסיקסטין במהדורה מודרנית, אלא שבעקבות המשבר של 2008 ופשיטת הרגל של ג'י אס, זה נראה כבר לא יקרה. מה שכן יקרה הוא השקתה של קדילאק קומפקטית חדשה, אחות קטנה לסי טי אס בשם איי טי אס שתתחרה ב.מ.וו סדרה 3 – וזה יקרה כבר השנה – ואפילו בישראל.

לק. דגמי שנה זו זוכים לביקורות חמות בעתונות הרכב ומציעים מראה בלתי נשכח, כמעט דינזאורי. מכאן ואילך ילך הסנפיר ויקטן, עד שיעלם באמצע שנות הששים כסנפיר, אם כי צורת הפנסים האחוריים בקדילאק מאז ועד היום מהווה תזכורת בלתי פוסקת לאותו עידן תמים, בו מכוניות הושפעו מעיצוב מטוסים וחלמו להגיע לחלל. דגמי שנות הששים מאופיינים בעיצוב מאופק ואלגנטי, מן הסתם תודות לקשר עם פיינופארנה.

ב-1967 נפתח עידן חדש בקדילאק; עידן ההנעה הקדמית. נושאת הדגל היא אלדורדו חדשה ואלגנטית מאד שמקבלת מחמאות רבות על עיצובה ויכולותיה הדינמיות. אלדורדו היא אחותה הצעירה של אולדס-מוביל טורונדו, שיצאה גם היא עם פורמולה דומה שנה קודם לכן. שלוש שנים שומרת אלדורדו על גזרה אתלטית, אך הכניסה לשנות השבעים עושה את שלה. בדומה לאלביס, המבלה את שנותיו האחרונות בווגאס, הקדילאקים של העשור הופכים לבריות שמנות ורופסות, גדלים בכל מימד אפשרי ומציעים נפח מנוע שמגיע ל-8.2 ליטר, המפיקים ב-1975 לא יותר מ-190 סוסים עלובים. נחמה חלקית מגיעה תודות לסביל, מכונית קומפקטית יותר, המבוססת במקור על פלטפורמת השבי נובה ומתכננת לתת מענה למרצדס אס קלאס ומכוניות יוקרה

נוספות מיבוא. על אף שלא היתה זולה, עתונות הרכב הרעיפה שבחים על המכונית והציבור נהר לסוכנויות קדילאק והצביע בארוק. לראשונה בקדילאק, מציעה הסביל אופציה למנוע דיזל. נקודה ציון נוספת היא האלדורדו קונברטיבל, אשר לקראת תום יצורה ב-1976 מציתה ביקוש היסטרי בעקבות הכרזת ההנהלה על מותה של הקדילאק הפתוחה ועל כך שלא תהיה אחת בעתיד.

שנות השמונים נפתחות עם סביל חדשה, בעלת עיצוב בארוקי משהו, המושפע ממכוניות בריטיות קלאסיות. במהלך העשור, כמעט כל דגמי קדילאק יעברו דיאטת מי-מדים ומשקל וישתמשו בהנעה קדמית. החריגה העיקרית היא הפליטווד ברוהם, שריד ארכאי משנות השבעים אשר יצורו ימשך עוד שנים רבות, לכל המתעניינים בקדילאק 'כמו של פעם'. נקודת אור מעניינת בשנות השמונים היא אלאנטה, מכונית ספורט דו-מושבת פתוחה שהושקה ב-1987. המכונית עוצבה והורכבה ע"י פיינופארנה באיטליה – והמרכיבים הוטסו לדטרויט, שם שודכו להם כל המכללים המכניים. על אף עיצוב נקי ומודרני, המכוד-נית – שתוכננה להתחרות במרצדס אס אל המזדקנת – הציעה ביצועים וניהוג לא מבריקים, תוצר לוואי של שלדת הנעה קדמית לא מוצלחת במיוחד ויחידת כח שעדיין לא השתחררה מהטראומות של הממירים הקטליטיים והמועים החנוקים מן העשור הקודם. ב-1992 יוצג מנוע הנורת'סטאר, ציון דרך משמעותי שיחזיר לחברה את כבוד זה האבוד ולמכוניות את ביצועי העבר שלהן. עם מנוע זה, סיפקה אלאנטה ביצועים מצוינים, אך יכולת הכביש הותי-רה מקום לשיפור והמכונית הלכה לעולמה שנה מאוחר יותר, לאחר יצור של לא יותר מ-21,000 יחידות.

במכוניות כמו סביל החדשה, הנורת'סטאר החזיר לקדילאק לא מעט לקוחות מן העבר – וגם לקוחות חדשים, צעירים יותר. הכוון היה ברור: מכוניות חזקות, בעלי אופי צעיר וממוקד. קדילאק היתה בדרך לברוא את עצמה מחדש בשנות האלפיים. מעט לפני כן, ב-1997, פגשו בקדילאק קומפקטית בשם קאטרה, אשר היתה גרסה של אופל אומגה(מעט פחות מביך מהסימ-

Illustrated below is the Cadillac V-16 Five-passenger All-Weather Sedan created by Fleetwood especially for the V-16 chassis. Prices of the V-16 range from \$1,100 to \$1,500.



To sit at the wheel of the Cadillac V-16 is really an exceptional experience—for there is no precedent at all for what this car does, nor for the manner in which it does it. The V-16 was planned, of course, as an entirely new embodiment of motoring luxury; and not a single tradition or limitation was permitted to influence its design. As a result, it is a highly individualized creation—a car so irresistibly inviting in appearance, so superbly behaved in action that it must inevitably revolutionize your highest opinion of motoring. Your Cadillac-to-Sale dealer will gladly arrange to demonstrate the truth of these statements.

CADILLAC V¹⁶

16-12-8 צילינגרים לבחירתך, גבירתי



שלמה גידרון מספר על רומן החיים שלו עם קדילאק

עטופה ברשת, מונפת במנוף, קשורה בחבלים ירדה AAP387 לרציף נמל חיפה. מי היה בעליה הראשוני? מה היו עסקיו?

מכסה צינור מילוי הדלק. גם מצבר לא מצאו כי המצבר המקורי היה צר וארוך. ואם צר (10.5 ס"מ) וארוך זה לא מספיק, המצבר היה מצבר של 12 וולט מתח שמעט מכוניות השתמשו בו באותה תקופה. אז שלט עוד כמעט ללא עוררין מצבר של 6 וולט. "תשים שניים של 6" הציעו מיד...

ובכן, מילאו דלק, שמו מצבר גדול של 12 וולט מחוץ לתא המצבר, האריכו את כבל החיבור של הקוטב החיובי, בדקו שמן, ונודל בלמים, המכונית הניעה במכה

ראשונה ונסעה מחיפה לירושלים בנסיעה שהיתה כחלום.

ואו, אין רעש מנוע, אין קיר-קושים, תיבת ההילוכים פועלת באופן מדהים ולא צריך לעשות דבר. ולמרות כל מה שאמרו הרכב לא צרך יותר דלק מהביואיק שהיה לה מנוע 8 צילינדר טורי, אבל איזה הבדל בביצועים!

בשנות החמישים, "מבחן המ-

בחנים" ביחס לביצועים של מכוניות היה הר הקסטל בדרך לירושלים. מי שאמר שגמר את הקסטל ב 80 קמ"ש נחשב שקרן!

ונה AAP387 עלתה בלי מאמץ ב 75 מייל לשעה כלומר כ 120 קמ"ש, מהירות שבתחום המדע הבדיוני. לא נשמע דבר כזה זו לא מכונית מרוץ! זה מסוכן...

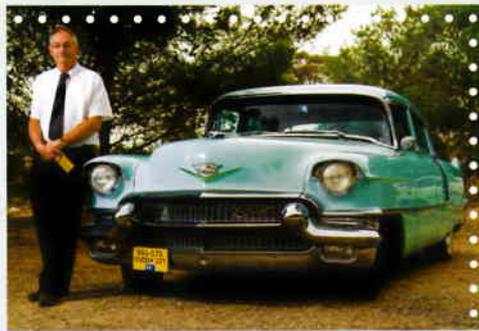
האוטו לא היה קטן רק כ 5.5 מטר ו 2.04 מטר רוחב. קשה היה להתעלם ממנו בירושלים של שנות החמישים.

אבי שהיה אז בשנות הארבעים לחייו ואני לידו, הינו ברקיע השביעי האוטו מאובזר קומפלט אפילו רדיו, עם רמקול אחורי מראות חיצוניות ומתידי שמשות שלא לדבר על חלונות חשמל ומזגן ומעם אורות אוטומטי שידע להנמיך את האור כשרכב אחר בא ממול.

ל AAP387 - היו עוד דברים בדיוניים כמו רדיו שמחפש תחנות ויודע להעלות ולהוריד את האנטנה בלי שהנהג צריך לגעת באנטנה.

אפילו אביזר פשוט כמו אור שנדלק שפוחמים דלת אחורית או את מכסה הבגד' היה אז בבחינת דקדנטיות קפיטליסטית מושחתת שלא היתה מקובלת על אנשי מפא"י.

נכון, היה שיר "לבן גוריון יש קאדילאק, קאדילאק, קאדילאק, ולנו יש קדחת..." אבל גם לבן גוריון לא היתה אז קאדילאק והוא נסע בפורד וקרייזלר.



ה צורך היה לו בכדורי דומדום 9 מ"מ, שרבים נשארו מפוזרים בתא הכפפות ומתחת למושבם כאילו היו שקית גרעינים שאוחסנה ברשלנות. האם נשארו כי עבודתו של הבעלים הופסקה טרם זמנה או אולי הצליח לומר את דברו בכדור אחד והסתלק מישראל בחופזה. אני לעולם לא אדע.

זמן קצר לאחר בואה לישראל הוצעה AAP387 אחר כבוד למכירה על ידי שלטונות המכס שהחרימו אותה כיוון שלא שוחררה על ידי בעליה.

AAP387 היתה קאדילאק 1954, בצבע בדי ושנהב, מאובזרת ביד רחבה.

אבי, שאהב מכוניות יפות, החליט שזו הדד-מנות להחליף את הביואיק שאני הרסתי זמן קצר לפני כן, אבל זה כבר סיפור אחר.

אבי הגיש הצעה לרכישת AAP387 אולם לא זכה. ברכב זכה מר אורנשטיין תעשיין מחיפה שנהגל מהזכיה שלו ברכב העמיד מיד את הרכב למכירה... הפעם היה אפשר לבדוק את הרכב ולכן הסכים אבי לשלם לאותו אור-

נשטיין את המחיר שאורנשטיין שילם במכרז, וכך הפך אבי לבעלים הרשום "יד ראשונה" של קאדילאק 1954 מדהימה.

הלשונות הרעים מיד הזהירו כי גיר אוטומטי אינו טוב וכי הוא "נוסע לבד" וגם מתקלקל ואין בישראל אף אחד שיוזע לתקן "דבר כזה". כמובן כולם התפלאו למה איש צעיר כמו אבי זקוק להגה כח כי זה מיועד לנכים.

חכמים, מביני ענין ויודעי דבר, הציעו להחליף מיד את מנוע ה V 8 למנוע 6 צילנדר של שברולט. V 8 לא טוב "אי אפשר לכוון אותו", "הוא צורך הרבה דלק", "לא יודעים לתקן מנוע מסובך כזה" "הוא עושה בעיות" ועוד כל מיני הערות של "הכ-מות" שהזהירו את אבי מהצרות הצפויות לו.

אבי לא התרשם מהצרות החזויות, הוא כבר הכיר אותן מעברו המוטורי וידע איך להתמודד איתן באופן הפשוט ביותר, כלומר לתקן כל מה שזקוק לתיקון על פי הספר. הרי יש ספרים ואבי ידע לקרוא, (בשש שפות).

הרכב הוצא מהנמל בגרירה כי לא היה לו דלק. אף אחד לא ידע כיצד ממלאים דלק. כלומר ידעו איך ממלאים אבל לא מצאו את פיית המילוי.

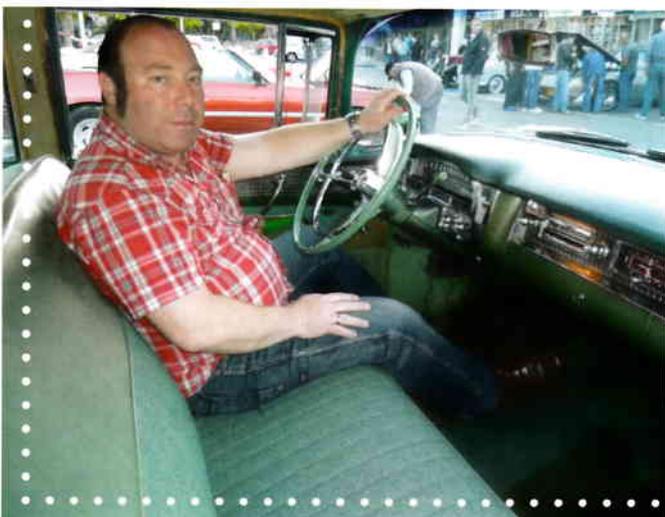
צינור המילוי שיצא ממיכל הדלק נעלם ברום הכנף ללא סימן או זכר למכסה מילוי על הכנף כפי שהיו לרוב המכוניות באותו הזמן. כבר רצו לקדוח חור זמני למילוי, כשאבי מצא את הכפ-תור הנסתר שפתח את הפנס האחורי ושמחתתיו היה מוחבא

איך היא נוסעת?

קדילאק 62 סדאן מודל '56



פתאום האסימון. אם תעברו מטוויטה קורולה ללקסוס בכירה, תהנו קצת יותר ותחושו מסופקים. אבל בהשוואה למכונית המשפחתי-תית הממוצעת של אותה שנה, בין אם היתה זו פורד פריפקט, פינט מילצ'נטו או פיד'ו 403, הקדילאק הזו היא משהו אחר לגמרי. היא עב"ם. היא הביאה את הקלילות וחוסר המאמץ של מכונת הנהיגה המודרנית לנהגים שעדיין נלחמו במכונית ולא כל כך נהנו ממנה. לא מההגה, לא מהגיר, בטח לא מהמנוע וביצועיו החלושיים, קצת יותר בפורד, קצת פחות באחרות. הקדילאק הזו היתה מנהרת זמן לעתיד, מבלי שמישהו ידע על כך.



הקדילאק הירוקה של שלמה גדרון משתרעת לאורך של כחמי-שה וחצי מטרים ושוקלת למעלה משני טון. יש לה קוטר סיבוב של משאית ביונית וכשבדקתי כמה סיבובים גלגל ההגה שלה מבצע בין הנעילות, הפסקתי לספור אחרי חמש... אבל כשסיימתי את נהיגת ההתרשמות שלי, החיוך לא ירד לי מהפנים. לא רק בשל ההנאה, שהיתה רבה, אלא בעיקר בשל ההפתעה. הקדילאק הענקית הזו חשה קטנה מכפי מידותיה. חשה זריזה מהצפוי ממשקלה הכבד. זורמת עם נהגה המזדמן ולא נלחמת בו. בקיצור – ובניגוד לכמה קדילאקים מפלצתיים משנות השבעים, מכונית שניתן להנות מהנהיגה בה. קחו את ההגה ההידראולי, למשל. משקלו נכון ואינו קל מדי. הוא מגיב, מדויק וחוזר בטבעיות למקומו ביציאה מהסיבוב, משל היה הגה מודרני. למעט בחניות, יחס ההעברה האיטי שלו כמעט ואינו מורגש. לקדילאק של שלמה מנוע וי 8 בנפח 6 ליטר, המפיק 285 סוסים בריאים ב-4600 סל"ד. עד '55 שירת את הקדילאקים המנוע המקורי משנת '49, בנפח 5.4 ליטר, אשר הספקו צמח משנה לשנה. אלא שבשלב מסויים התעורר הצורך להגדיל את הנפח גם לטובת המומנט וגמישות המנוע.

אם יש דבר שלא חסר למנוע הזה, זוהי גמישות, המתבטאת בסחי-בה חסרת מאמץ בכל מצב. עם זאת, זהו מנוע מודרני באופיו, שאינו סולד מההזדמנות לרוץ לסל"ד גבוה בקידאון מזדמן. מבחינה דרכים תקופתיים דיברו על תאוצה ל-60 מייל לשעה באזור ה-11-12 שניות ומהירות מירבית של כ-170 קמ"ש; נתונים שאפיינו מכוניות ספורט מהירות כטריומף טי אר 3 או ביג הילי מאותן שנים. המנוע משודך לתיבת הידראמאטיק בת ארבעה הילוכים, המסייעת בשיטת ניווח במהירויות החוקיות בישראל של 2012, אך מטלטלת לעתים את המכונית בהעברות הילוכים לא מעודנות במיוחד. עם זאת, התיבה מגיבה היטב ומשתפת פעולה עם תפעול ידני, באמצעות בורר ההילוכים הדו-קיק הממוקם מאחורי ההגה. אפרופו שיוט במהירויות חוקיות, שלמה מספר שצריכת הדלק נעה בסיטואציה כזו סביב ה-6 ק"מ לליטר. בקרו בכביש 6 וזרמו עם התנועה שם – ואתם עשויים לרדת מ-4 ק"מ לכל ליטר של בנזין.

נוחותה של המכונית הזו מדהימה. היא לא רכה מדי וצפה על הכביש, דוגמת אותן מפלצות סבנטיז מוגזמות. במקום זאת, היא סופגת היטב את תלאי הכביש ומשככת אותם לפני שהם מגיעים לישיבני הנהג ונוסעיו. הספסלים נוחים מאד לפניים ומאחור, שדה הראיה מצויין והתחושה, באופן מפתיע, אינה של רכב גדול מדי. האיבזור נדיב ומדעים דהים לזמנו, עם מצית ומאפרה נפרדים לנהג ולנוסע (עישון היה פעם בון טון), מראה חיצונית עם כיוון פנימי ותאורה בכל פינה. רוצים עמם אוטומטי לאורות? יש. רוצים כיוון רמקולים לפניים/אחור? יש. רוצים מזגן עם תעלות פיזור בכל תא הנוסעים? בשמחה, רק תשלמו, כי זו כבר היתה אופציה.

אנחנו גולשים מעדנות בירידה לעבר ביתו של שלמה – ואז נופל לי

סיפור לא פשוט

יורם דוקטורי מעלה את זכרה של רעייתו שנרצחה, בדרך ישראלית מאד

הצמדות למעטפת גבולות הארץ וביקור בראש הנקרה, החרמון, מעבר טאבה ומעבר כרם שלום. סה"כ מתוכננים 1,200 ק"מ. הזינוק במושב עדנים שבדרום השרון.

רבע לשש בבוקר וכבר ממתינים לי בפתח ביתי מספר חברים שילוו אותי בקילומטרים הראשונים ומספר סקרנים. היום הראשון למסע היה בעיקר למידה. מצאתי כי צריכת הדלק הממוצעת היא 4 ליטרים של סולר לכל שעת נהיגה. גיליתי שהאזון צריכה ללמוד להבחין בין צפירות עידוד של נהגים נרגשים, לבין צפירות כועסות של נהגים שעצבניים מקצב הצב של הטרקטור. קשה היה שלא להבחין בכך שרכבי אופניים עוקפים אותי בדיווש מהיר, ולא רק בירידה ובמישור, אלא גם בעליה... הפסקת התרענונות תוכננה בשכונת דניה שבחיפה בבית הוריה של יעל. ארוחת צהריים קלילה, דקת דומיה לזכר קורבנות הטרור והמשך תנועה צפונה בליווי חברים רבים ממועדון החמש ומהמשפחה. זאת היתה רוח גבית שהפיגה את שעמום הדרך הארוכה והביאה אותי אל קו הגמר של היום הראשון בדיוק בשעה היעודה, 18:00, בחוף מושב שבי-ציון בואך נהרייה.

יום שני למסע. הבוקר קריר ואני עם דובון וכובע צמר. שש ורבע בבוקר וראש הנקרה בידנו. משם מחליקים מזרחה לאורך כביש הצפון. אני נזכר בימים של השירות הצבאי על הגבול הלבנון משני צדדיו וכמובן במלחמה ההיא, השניה. הכל ירוק מסביב, עדות צבעונית לחורף בריא במיוחד ואני מתבשם מפריחת האביב. הטרקטור שועט קדימה בעליה חדה, עד אשר הבחנתי במד חום המנוע שצעד לו, לאט אבל בטוח, אל הקו החם הפחות בטוח. אבל לכל עליה יש ירידה ואני לומד מהר להוריד טורים במורד ולתת לפרגוסון הזקן לרוץ למטה כשכף רגלי השמאלי לוחצת על המצמד. מירוץ נגד הזמן אותו הפסדתי בעליה. מקריית שמונה מטפס מזרחה לכיוון החרמון - מנווה אטי"ב למגדל שמס. גשם קל מתחיל לרדת וטיפות בוץ של אבק מכתומות את האדום הבוהק של מכסה המנוע. חמור עוד יותר, הן מלכלכות את משקפי האבק. הכביש הופך לחלק, מימיני תהום ומולי צעירים קלי-דעת שטסים במורד ההר. הירידה התלולה והמפותלת ממבוא חמה לחמת-גדר היתה יותר ממאתגרת. ענן ברחשים שעף מעליי עקץ אותי בכל חלקי גופי, וברחש בודד אחד ונועז אף הצליח להשתחל אל תוך משקפי האבק. אפשר רק לדמיין כמה מציק ומסוכן הדבר. בבוקר השלישי התעוררתי למשמע כפפוך גלי הכנרת בקיבוץ מעגן. הפסטורליה האידילית והרגועה לא מרמזת על היום הקשה שלפני. יותר ממאתיים קילומטרים לאורך כביש 90 עד חניון הלילה בנווה זוהר. עמק הירדן היה מעניין במיוחד. כשאני עוד רענן משנת הלילה, דהרתי דרומה חולף על פני קיבוצים ומושבים רבים, מנסה להכיל לתוך ראותי כמה שרק ניתן מן היופי הזה. ריח רפתות מתחלף בבושם פריחות. קילומטרים ספורים חולפים וניחוח חציר שזה

14 השנים שחלפו מאז נרצחה בפיגוע יעל, רעייתי הראשונה, התוודעתי אל תחביב שיפוץ כלי הרכב שסחף אותי אליו. הפרוייקט הראשון של שיקום רכב שביצעתי היה טרקטור "מיסי פרגוסון 135" משנת 1966. הטרקטור הגיע אליי במצב של גרוטאה מתקדמת ותהליך הפירוק ובניה מחדש ארך זמן רב, יותר מחמש שנים. אחריו שיפצתי ג'יפ "ויליס" משנת 1951. לפני כחודשיים התעוררתי עם זה: "אני הולך להקיף את הארץ במסע לזכר יעל" הכרזתי בפני בת-זוגי. "השתגעת לגמרי, אני בהריון מתקדם עם ילדתנו הראשונה ואתה מתכוון ללכת מסביב למדינה?" - "מה פתאום ללכת? אני אסע את זה" יריתי חזרה. "לנסוע? עם הג'יפ הפתוח? זה ייקח לך שלושה ארבעה ימים, והויליס הישן לא יעמוד בזה, זה טירוף" קיבלתי תשובה מהירה.



"אני אנהג את הפרגוסון הקשיש לאורך גבולות המדינה" עניתי. וזוגתי, שכבר חשבה שראתה הכל, הביטה עליי נבוכה. לא יודעת אם לחצוק או לבכות. מכאן הדברים נכנסו לקצב עשייה מסחרר. ראשית נקבעו תאריכים. הזמנים הם ברזל ואין לסטות מהם, החלטתי. לוח הזמנים הנוקשה היווה אתגר, ממוצע של 200 ק"מ נהיגה ביום במהירות ממוצעת של 20 קמ"ש. הגעה לקו הסיום במפגש מועדון החמש בתל אביב, בדיוק בשעה שנקבעה היתה יעד שחובה לעמוד בו. המסלול הוא מעגלי לאורך כל גבולות המדינה, סיבוב בכיוון השעון תוך הקפדה על

אורות ועם מסמר תקוע בגלגל קדמי. בטרקטור כידוע אין גלגל רזרבי ותקר יכול להיות עיכוב של שעות. בחניית הלילה הטרקטור עבר טיפול נוסף - גירוזים, חיזוק ברגים, נזלים, וכמובן טיפול בבעיית החשמל. בסיום העבודה הסתבר שנותרו 4 שעות לשינה, לקראת יום המחר שמתוכנן להיות היום הקשה והמפרך של המסע. בוקר חמישי למסע וקשה לקום בבוקר, הגוף כואב. פרק כף יד ימין מזכיר לי שהוא קיים, כך גם הגב, אני לא יודע אם העיניים אדומות מסופת החול של אתמול או מעייפות. הטרקטור מתחמם מעט בעלייה הקשה של הריי אילת על כביש 12. רבע לשבע בבוקר ואני במחסום הצבאי. "הכביש סגור" אומר השג"ג, "איש לא עובר עד 08:00". חישוב זמנים מהיר והבנתי שאסור להמתין. זהו היום הארוך והמאתגר

ביותר במסע, עם נהיגה באזורים מבודדים ונידחים. אסור לאבד זמן יקר בהמתנה. כמה שיחות טלפון לחברים, והשער נפתח רק בעבור הטרקטור.

עתה נקצר עולה באפי. את החיוך המרוח על פניי ממסע ידיעת הארץ על פי ריחותיה גדעה צחנת עשן של שריפת קוצים ולאחריה ענן אבק שהותירה משאית דוהרת. בהגיעי לים המוות, הפרגוסון זכה בעיטור נוסף - מעכשיו הוא גם הטרקטור הנמוך בעולם. כדי להזכיר לי את גילו, מערכת החשמל קרסה, המצבר מרוקן, אין טעינה, וגם האורות הראשיים לא מתפקדים. עיף, רצוף ומחייך למראה חברים שהדרימו עד נווה זוהר, מפשילים שרולים יחדיו ושכם אל שכם בעבודת צוות ונפלאה מאלתרים תיקון זמני בתקווה שיחזיק מעמד עד לתחנה הבאה, אילת. ביום הרביעי יצאתי למסע רבע שעה לפני המתוכנן. מה אעשה ברבע השעה שאחסון בערב חשבתי, אולם הנסיעה דרומה על כביש הערבה לא הפסיקה להפתיע. משאיות ענק דוהרות על הכביש ויוצאות לעקיפות מסוכנות.

מכוניות פרטיות טסות ומזגזגות. שוליים סלולים ומסודרים הופכים למסוכנים ונמוכים ללא התראה, אך, ההפתעה הגדולה הייתה משטרת

לפני כחודשיים התעוררתי עם זה: "אני הולך להקיף את הארץ במסע לזכר יעל" הכרזתי בפני בת-זוגי. "השתגעת לגמרי, אני בהריון מתקדם עם ילדתנו הראשונה ואתה מתכוון ללכת מסביב למדינה?" - "מה פתאום ללכת? אני אסע!"



כשיש קשרים לא צריך פרוטקציה, העיקר שנגיע בזמן. בצומת שיזפון מראה סוריאליסטי - בחורה צעירה עם תרמיל גדול מחכה לטרמפ. "אני מגיע למצפה רמון ומשם לשדה בוקר" צעקתי לעברה, מנסה לגבור על רעש המנוע הישן, "אבל זה ייקח קצת זמן, אני די איטי" והיא מחייכת חזרה, זורקת את התרמיל לעגלה ומצטרפת לנסיעה הארוכה. במצפה רמון הפסקת התרענונות והפתעה משמחת. הוריי הגיעו לביקור באמצע הדרך. הרגשתי כמו חייל צעיר הזוכה לביקור בשבת בבסיס מרוחק. הקדשתי שעה יותר מהמתוכנן להפסקה, דבר אשר יצר איחור מתגלגל. בדיוק באיחור של שעה דוממתי את המנוע המטרטר בחניית הלילה

התנועה שהמתנה בצומת חצבה. "קיבלנו דיווחים על תימהוני שמתפרע עם טרקטור" הטיח בי השוטר והמשיך "תזמין גרר. אתה לא ממשיך בנסיעה לאילת" סיכם. ויכוח ארוך, רבע שעה נעלמת לה, הרישיון מוחזר ואני ממשיך בנסיעה אחרי שהבהרתי לנציגי החוק שאין שום עילה למנוע ממני להמשיך ולהדריים. מיוטבתה ועד באר אורה סופת חול חזקה מורידה את הראייה לאפס ומקשה על הנשימה. את גרגירי החול אני מרגיש על גופי כמו נייר זכוכית, ולא ניתן לעצור בצד וללבוש לבוש מגן. אין שוליים בגלל עבודות בכביש ובנתיב הנגדי דוהרות משאיות כבדות. אל מעבר גבול טאבה הגעתי עם אור שקיעה אחרון, שוב ללא

מסתיים המסע, אסור לאחר. מביט שוב על המפה, ואופס - תקלה
 תכנונית. כביש 4 הפך לדרך מהירה כבר ממחלף עד הלום וצפונה,
 מה שמחייב סטייה מהנתיב ונסיעה דרך אשדוד. 20 דקות תוספת זמן
 שיבואו על חשבון ההפסקה הבאה שמתוכננת בצומת בית דגן. להיכל
 נוקיה שביד אליהו הגעתי מלווה בשיירה ארוכה של חברים ממועדון
 החמש, מצטרף אל רבים אחרים שכבר ממתינים. הכניסה היתה
 מרגשת במיוחד - תחושה של הישג גדול על השלמת המסע בזמן וללא
 תקלות, סיפוק מהגשמת המטרה של פרוייקט הנצחה ייחודי והתרגשות
 מהגעתם של עשרות חברים ובני משפחה שבאו לעודד, לתמוך ולחבק.
 בשעה 19:00 הגעתי חזרה למשק, בדיוק לפי התכנית. בת זוגי קיבלה
 אותי בחיבוק גדול ואוהב. "אתה משוגע, אני מאושרת שהגשמת את
 משאלת המסע, ועכשיו אפשר ללדת". בסיכום המסע ביום שאחרי,
 הסתבר כי אורך המסלול הסופי היה 1,360 ק"מ, שהם 480 ק"מ יותר
 משיא העולם בנהיגה רצופה בפרגוסון מדגם זהה. השיא הקודם היה
 רק 880 ק"מ ונקבע באנגליה בשנת 2005. בנוסף, סרט תעודה מרתק
 שהוסרט במהלך המסע, יופק בחודשים הקרובים.

בשדה בוקר. קרירות של שחר מדברי עם רוח מאובקת קלה ליטפה
 את הטרקטור בבוקר השישי למסע. תחושה נעימה של התחלת הסוף.
 חשבתי על המונח "זיכרון שרירים" ואיך שהגוף שלי כבר "מגן" על

גיליתי שהאוזן צריכה ללמוד
 להבחין בין צפירות עידוד
 של נהגים נרגשים, לבין
 צפירות כועסות של נהגים
 שעצבניים מקצב הצב של
 הטרקטור. קשה היה שלא
 להבחין בכך שרוכבי אופניים
 עוקפים אותי בדיווש מהיר,
 ולא רק בירידה ובמישור,
 אלא גם בעליה...



הטרקטור. כיצד אני פורט על מיתר
 המכונה הזו עם מינימום מאמץ וכיצד
 הנהיגה השתנתה מיום המסע הראשון.
 מכביש 40 פניתי מערבה לכביש 222
 ומשם דרומה למעבר רפיח שבכרם
 שלום. הנקודה הרביעית הושגה.
 המטרה כמעט הושלמה, עכשיו נותר
 רק לחזור הביתה בשלום. הסרתי
 את האוזניות כדי להיות יותר מחובר
 לעולם ולהקשיב לרחשים השונים
 שהטרקטור מייצר. אפשר ללמוד הרבה
 על מצבו רק מהאזנה לקולותיו. צליל
 משונה הביא אותי לעצירה בצד הדרך
 ולדומם מנוע. אזעקת "צבע אדום"
 נשמעה בגזרה. מה עושים? האם
 לשכב מתחת לטרקטור או להמשיך
 בנסיעה? יתר המכוניות על הכביש
 ממשיכות בתנועה ולא מתייחסות,
 והמשכתי גם אני. אל קיבוץ גברעם,
 תחנת הלילה האחרונה, הגעתי בדיוק
 בזמן ולפי התכנית. גם כאן מפגש
 חברים מהמילואים. ארוחת ערב
 קלילה, הרבה בירה ויינות משובחים.
 הלילה אני לא נוהג - מותר לי. "אווירת
 סוף קורס", מכנים זאת בצה"ל. מסביב
 לשולחן שיתפתי את החברים בכל
 תרגילי מתיחות השרירים שלמדתי
 לעשות בנהיגה. ממש כמו בטיסה,
 רק בלי לחלוץ ועללים. הבוקר השביעי
 בקיבוץ החל במרץ, עם שפצורים
 אחרונים בטרקטור, חיזוק ברגים,
 שטיפה במכשיר קיטור שנמצא ברפת
 כדי להוריד את כתמי השמן הגדולים
 שנוצרו במסע, וקדימה לדרך. היום





יעל מיבר-דוקטורי, רעייתו הראשונה של יורם, נרצחה בפיגוע חבלני ואובדנה הוא חלק מהמחיר היקר מנשוא שאנו משלמים עבור הזכות לחיות על האדמה הזו, בארץ ישראל.

יורם, מושבניק ואיש אדמה, בחר להנציח את זיכרה של יעל ע"י שילוב של נושאים - אהבת הארץ ותחביב אספנות הרכבים הישנים, ואת זאת השיג ע"י הבחירה בכלי הרכב שמסמל יותר מכולם את אותו חיבור לאדמה - הטרקטור. ה"מייסי פרגוסון" הקטן היה חלק בלתי נפרד מכל משק חקלאי בשנות השישים והשבעים של המאה שעברה, ואין כמוהו לביצוע מסע מרגש שכזה.

מועדון החמש גאה על הזכות שניתנה לו לסייע, לעודד, וכמובן לארח את טקס הסיום של המסע המרגש, במפגשנו השבועי בתל-אביב.

בשם כל חברי המועדון אני רוצה לברך את יורם על ההישג, ולאחל לו בריאות, אושר, ומזל-טוב להולדת הבת!

נחום קדמיאל



אירוע גלאי:

עולים עוד מדרגה

במיקום נפלא בפארק אפק ובנוכחות 141 רכבי אספנות ואלפי מבקרים, חגגנו בפעם ה-13 את אירוע הגביע הנודד אותו חלקו השנה ה-BMW 700 שנת 1961 של זמי זמר, והשברולט קורבט שנת 1968 של אבנר שרון סיפורן של שבע המתמודדות

פורד פריפקט 1952 בבעלות עופר ישראלי – הפריפקט היתה מכונית ה"לחם והחמאה" של פורד אירופה לאחר מלחמת העולם השנייה. התכנון התבסס עדיין על הדגמים שלפני המלחמה, אבל אפשר תחבורה זולה ואמינה למשפחות באירופה המשתקמת. עם מנוע SIDE-VALVE צנוע נתנה המכונית אמינות ופשטות, וגם בישראל זכתה להצלחה יפה. עופר ישראלי מחזיק את המכונית 31 שנים, שיפץ אותה בעבר לאחר הקניה, וזכה לאחרונה להעביר את הרכב סיבוב שיפוץ נוסף, מקיף ומקצועי.

אלפא רומאו 2000 ספיידר טורו רינג 1959, בבעלות דרור בריל, אלפיסט ותיק שזהו ארוץ גלאי השלישי בו הוא השתתף – הספיידר טורינוג היתה דגם ספורט גדול ומפואר של אלפא רומיאו, מעל לג'ולייטה ספיידר הקטנה יותר. זהו דגם נדיר שיוצר במאות בודדות בלבד. עם מנוע 2000 סמ"ק ושני גלי זידים עליונים זכתה המכונית לביצועים מרשימים והרבה הנאה מנהיגה. דרור רכש את האלפא

זמי רכש אותה לאחר שנים של הזנחה, כולל הצפה של המכונית כאשר נחל הקישון עלה על גדותיו ובעיות רישום ואיתור של הבעלים – אולם לאחר מסע תלאות של בירוקרטיה ושיפוץ יסודי, הגיעה המכונית להשקה חגיגית רק שבוע לפני האירוע.

בארה"ב כגרוטאה מושלמת, והעביר אותה בארץ שיפוץ יסודי ומקיף.
 BMW 700 1961, בבעלות זמי זמר – ה-700 היתה הדגם שהציל את BMW מפשיטת רגל בסוף שנות ה-50, לאחר הרפתקאות של רכבי פאר מחד – והאיזטה הנוסית מאידך. ה-700 היתה מכונית קטנה וצנועה עם מנוע בוקסר שנלקח מאופנועי BMW, והמכירות היפות שלה איפשרו לחברה לממן את פיתוח ה-BMW 1500 של שנות ה-60. גם בארץ היא זכתה להצלחה יפה, והמכונית שלפנינו יובאה לכאן בשנת לידתה. זמי רכש אותה לאחר שנים של הזנחה, כולל הצפה של המכונית כאשר נחל הקישון עלה על גדותיו ובעיות רישום

אירוע הגביע הנודד על שם שאול גלאי ז"ל התקיים בחודש מאי זו השנה ה-13, כתחרות השיפוץ של מועדון החמש. השנה התקיים האירוע בפארק הלאומי אפק על שפת האגם כשברקע מבצר אנטיפטרוס. אלפי מבקרים גדשו את חורשת עצי האקליפטוס, שביניהם חנו 141 רכבי אספנות בסדר חופתי. בעוד הפיקוס ניתן לשבע המתמודדות, "איים" אוטובוס האספנות הראשון, לילנד רויאל טייגר, לגנוב את ההצגה – או לפחות את ליבם של הילדים והוריהם. התחרות מעלה על הנס את מקצועיות השיפוץ וההשקעה

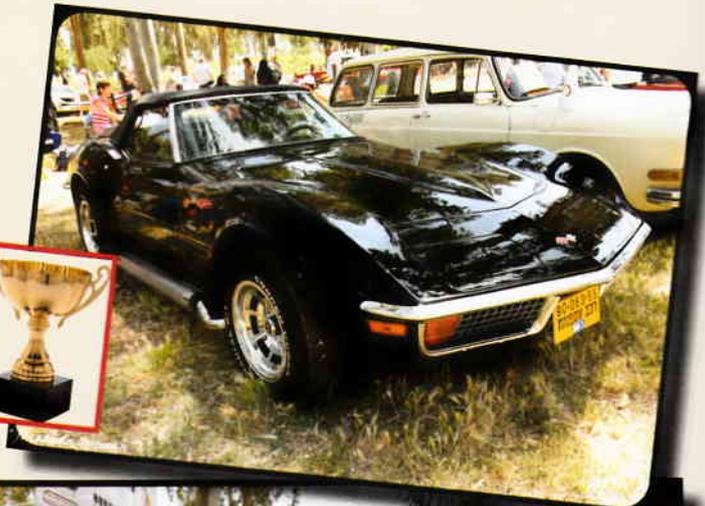
בתחביב, תורמת לשימור המורשת המוטורית בישראל וכמובן מביעה הערכה עצומה לכל החברים יקרים, שהשקיעו כל רגע פנוי מזמנם ולא מעט ממונם במשך שנים רבות, כדי לשפץ ולשמר את מכוניות קלאסיות ומיוחדות.

שבעה חברים הציגו את המכוניות שלהם לתחרות על שם שאול גלאי בחסות ירחון הרכב אוטו, שגלאי היה עיתונאי בו, ובחסות חברת קאר-איסט, יבואנית MG.

לצורך קביעת הזוכים הפעיל מועדון החמש צוות שופטים מיומן, מקצועי ובעל ניסיון רב, שכלל את החברים יגאל קרפול, חן פרחי ואריאל עזיזי. הצוות עבד על-פי הקריטריונים המקובלים בעולם בתחרויות מסוג זה, באופן שיטתי ובלתי-תלוי. אלבומי השיפוצים נבחנו אף הם וקיבלו ניקוד על ידי צוות השופטים.

מידי שנה ניכרת עלייה מתמדת ברמת השיפוצים המתבצעים בישראל, שמתבטאת גם בתחרות וגם בהשקות שהמועדון מקיים בימי שישי. במהלך בדיקות כלי הרכב שמעו השופטים סיפורים מרתקים על הקושי בהשגת חלפים, על ייצור עצמי של חלק מהם, ועל ימים ולילות של ישיבה מול מסך המחשב על מנת לאתר חלקים ועל יציאות לרכב בחו"ל. וכעת לסיפור המכוניות אשר הוצגו לתחרות זו, מהזקנה לצעירה:

המשתתפות





ואיתור של הבעלים - אולם לאחר מסע תלאות של ביוורוקרטיה ושיפוץ יסודי, הגיע המכונית להשקה מגיגית רק שבוע לפני האירוע.

שברולט קורבט 1968, בבעלות אבנר שרון - הקורבט היא מכונית הספורט של אמריקה, החל משנת 1953 ועד היום, עם 6 דורות שונים. המכונית שילבה אז וגם היום שילדה חזקה ומנוע חזק, שמעליהם גוף פיברגלס יפיפה. שנת 1968 היא השנה הראשונה של דור ה-C3, הידוע בצורתו הזורמת, כמובן עם מנוע ה-Small Block המפורסם של שברולט בנפח 5.7 ליטר. לאבנר כבר שנים רבות קורבט סגורה, אבל הוא חשק גם באחת פתוחה ולאחר מסע צייד בארה"ב איתר גרוטאה מושל-מת, ששופצה מין הייסוד, עד רמת הבורג.

ג'יפ טויוטה לנדקרוזר 1971 FG 40, בבעלות שמואל ציטרון - הלנדקרוזר יוצר לראשונה ע"י חברת טויוטה כבר בשנת 1954, ופתח מסורת של רכבי שטח קשוחים ואמינים, שהיו תחליף לג'יפ המיתולוגי. הג'יפ זכה להצלחה רבה במדינות אפריקה, ולמעשה בכל מקום בו יש תנאי שטח ואקלים קשים. סידרת ה-40 יוצרה בשנים 1960-1984, וצוידה במנוע 6 ב"כנות בנפח 3.9 ליטר. ד"ר ציטרון הוא אספן ותיק שברשו"ת מגוון רכבים, אך חשק בג'יפ טויוטה מהסידרה הזו. הג'יפ נרכש כרכב מרוט ועיף בארה"ב, יוא לארץ וזכה כאן לשיפוץ מקיף ויסודי.

סמ"ק. הוריאנט זכתה להצלחה יפה בישראל בקרב בעלי המ"קצוע והציע נוחות למשפחה ולעסק (גם בזכות 2 בגאזים...). הרכב שהשתתף בתחרות נרכש כגרוטאה ע"י יניק כפרויקט שיפוץ משותף עם בנו, שנמשך 5 שנים. לאחר תלאות רבות (כולל מלחמות עם השכנים...), הסתיים השיפוץ המקיף.

פולקסוואגן טרנספורטר 1979 T2, בבעלות אבי גלברד - זהו ה-Type 2, הגרסה המסחרית של החיפושית, שיוצרה בדגמים רבים ומגוונים וזכתה להצלחה יפה בארץ בדגמי מסחרית, נוס"עים, וכמובן ה"דאבל קבינה". לאבי גלברד קשר מיוחד עם הטרנספורטרים - אביו ייבא לארץ בשנת 1958 את הבוס הראשון שהגיע לכאן רישמית, והרכב ליווה את ילדותו. לאבי כבר היה בעבר טרנספורטר ששופץ למשעי אך הוא נמכר ב"רגע של חו"לשה", ואבי נדר לשפץ לעצמו אחד נוסף. הרכב הנוכחי נרכש כגרוטאה חלודה לאחר ששימש כניידת של משרד הבריאות לביצוע בדיקות שמיעה, פורק לגורמים ושופץ. לטרנספורטר מנוע בוקסר בנפח 2,000 סמ"ק, עם קירור אוויר כמובן.



פולקסוואגן וריאנט 1973, בבעלות יניק פרל - את החיפושית של VW אין צורך להציג, אבל בשנת 1961 יצאה החברה עם סידרת דגמים המבוססים על מכניקת החיפושית, עם עיצוב מודרני יותר. בתחילה סדאן NOTCHBACK, ב-1962 VARIANT - סטיישן, ובשנת 1965 גם FASTBACK. המנוע היה בוקסר בתצורת פאנקייק שטוחה, בנפח 1500 או 1600

כל שבעת המשתתפים קיבלו מגן הוקרה על השתתפותם. ע"פ החלטת צוות השופטים, בלטו השנה שתי מכוניות שרמתן היתה גבוהה מאד, והפער בניקוד ביניהן היה זניח לחלוטין. לכן, הוחלט להעניק את המקום הראשון לשתייהן במשותף: ה-BMW 700 שנת 1961 של זמי זמר, והשברולט קורבט שנת 1968 של אבנר שרון. ברכות לזוכים ולמשתתפים!



על

חומותיך עיר דוד

מועדון החמש חידש את המסורת הישנה של ראלי יפו-ירושלים, ובשיתוף פעולה רב-גוני צבעו את הבירה 140 רכבי אספנות בתצוגה הגדולה ביותר שראתה העיר מעודה

סגן ראש העיר שהתלהב מהרעיון. עם זה נסעתי לגבעתיים להציג את הרעיון בפני ועד מועדון החמש. אפשר כבר לנחש שמלאכת השכנוע בוועד לא הייתה קשה ומיד זכיתי לשיתוף פעולה, ומכאן העניין צבר תאוצה. אני חייב לומר שנדיר מאוד בעיני שוועד של גוף כלשהו יירתם כך להגשמת חלום של חבר יחיד. הסיפוק פשוט אדיר."

המבצע היה מורכב. ראשית הוסכם שירושלים מחייבת הזדהות המפגש משבת ליום שישי בבוקר. שנית, היה צורך למצוא מקום ראוי לתצוגה – גדול מספיק להכיל עשרות רבות של כלי רכב ולפני צופים, וגם מעניין מספיק כדי למשוך חברים ובני משפחותיהם ולהנעים את זמנם במהלך התצוגה.

המקום המושלם שנמצא הוא מוזיאון ישראל. המוזיאון, שנפתח מחדש ביולי 2010 אחרי שיפוץ ארוך ומקיף (שבו השתתף גם יו"ר מועדון החמש, נחום קדמיאל, בתפקידו המקצועי), פרש ברצון את חסותו על האירוע. מנכ"ל המוזיאון והאוצר הראשי, ג'יימס סניידר, נענה מיד לפנייה של נחום והציע לחברי המועדון את רחבת המוזיאון המשקיפה אל הכנסת כשטח תצוגה, וכניסה

מו שקורה בדרך כלל אצלנו במועדון, אירוע גדול מתחיל ברעיון קטן של איש אחד. הפעם הקרדיט נזקף לטובת חברנו יורם עוזרי, ירושלמי גאה, ששכנע את ועד המועדון להירתם ולהעלות את ירושלים על ראש שמחתנו. התירוץ הרשמי: אירועי יום ירושלים, אבל בינינו, מי צריך תירוץ כדי להתפרפר עם היפהפיות שלנו ביום אביבי נעים.

מספר יורם: "הרעיון לחזור למסורת הראלי השנתי לירושלים של רכבי אספנות, שנפסקה בראלי החמישי ב-1991, עלה אצלי בראש כבר לפני 6 שנים – אך הייתי אז חדש במועדון ולא העזתי ליזום אירוע גדול שכזה. ב-2009, כשהקמנו את הסניף הירושלמי, חזרנו לדבר על זה אבל עדיין לא הגענו לשלב המעשי. רק לפני חצי שנה התחלתי בגישושים ראשונים בעיריית ירושלים, וקיבלתי את ברכת



יפו-ירושלים, תעודת השתתפות, שלט לרכב, מדבקת הראלי וכמובן סרט-יד לכניסה חופשית למוזיאונים. ואכן, לא ויתרנו על ההזדמנות וביקרנו במוזיאון מדהים בעושרו ובעיצובו, אחד מעשרת המוזיאונים הגדולים בעולם – כבוד! קהל רב זרם לרחבה והתלהב מהתצוגה, ככל הנראה הגדולה מסוגה שידעה העיר. טקס קצר הוקיר את היזמים והמתנדבים שתרומו לקיום האירוע, ויורם בישר על החזון השאפתני: בשנה הבאה, ראלי בינלאומי לירושלים, לא פחות! נחזיק אצבעות.



חופשית למוזיאון לחברי המועדון ובני משפחותיהם. מאוחר יותר הצטרף למיזם גם מוזיאון ארצות המקרא השכן, והחגיגה המוטורית-תרבותית הייתה מושלמת.

מן הצד שלנו, שלט ביד רמה אחראי האירועים של המועדון, זמי לזין, ויחד עם רכזי הסניפים תכנן בקפידה את שיירות הרכבים – מחיפה ומהשפלה הצטרפו לשיירה הראשית שיצאה מחניון אגד ליד בי"ס הולץ בתל אביב. כל השיירות נפגשו ביד לשריון בלטרון והוזנקו משם לירושלים קבוצות קבוצות, בהפ"רשים של כמה דקות ולפי מוטיב משותף, במטרה שלא ליצור עומס בכביש ובכניסה לרחבה. על ההזנקה ניצחו קובי בן ניסן ומשה מצא מהשפלה, בסדר מופתי. חברת הגרירה זברה שי-רותי רכב נתנה גם היא חסותה לאירוע, וצוות גרר ליווה את השיירות לבירה. עיריית ירושלים, נותנת חסות נוספת, סייעה בתחומים שונים אך מה שהחברים זוכרים במיוחד הוא דווקא את השילוט המושלם שהציב החבר רינו הנדל. השילוט החל מכביש מס' 1 ועד לרחבת המוזיאון, לא השאיר צומת אחת



ללא שלט מאיר עיניים וכולנו יודעים כמה זה חשוב כשמדובר בירושלים וברכבי אספנות.

ראשון לצאת לדרך היה דרור וסרשטיין עם מוריס מודל 1939 שנסעה ב-70 קמ"ש מקרית חיים כבר ב-6:30 בבוקר. החבר רים החיפאים יצאו כשעה מאוחר יותר, ומת"א יצאה השיירה כעבור שעה נוספת. ההזנקות מלטרון הושלמו עד השעה 10, ועוד לפני 11 מילאו את הרחבה כ-140 רכבי אספנות, כולל אופנועים, בתערוכה ססגונית ומרשימה ביותר. כל הרכבים עשו את הדרך לירושלים (ובחזרה) בשלום ובגאווה.

הרכבים סודרו שורות שורות במידת האפשר לפי מותגים וארצות ייצור – וכך עמדו בגאווה שורה של סוסיות וכרמלים, שורת אלפות, שורת דה-שבו, השורה של הכלים הצבאיים, שורת מוסטנגים, שורת שנות ה-30, שורות השברולטים והקורבטים ומה לא. כל משתתף קיבל מעטפה עם דגל ראלי



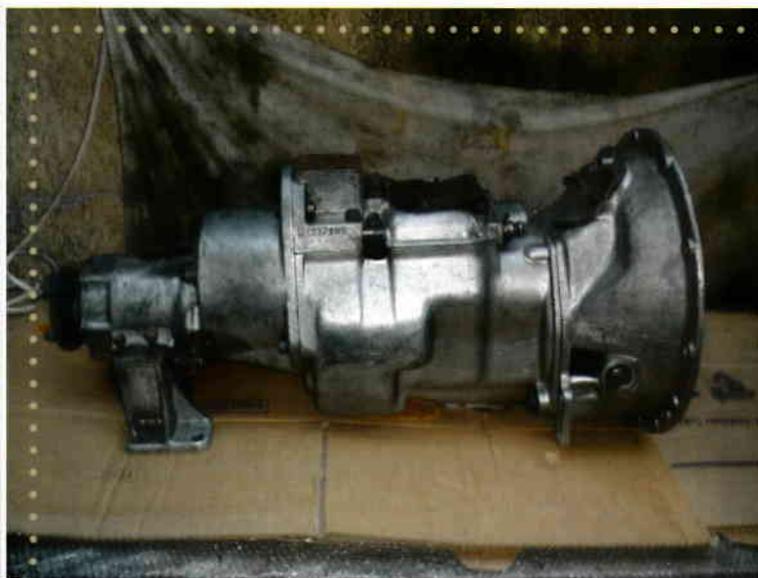
שיפוץ הרובר

חלק ב' - הגיר

דרור ממשיך לשתף אותנו בשיפוץ הרובר 1946 שלו



כך נראה הגיר כשהוצא מהרכב:



כך נראה לאחר יומיים של ניקיון בעדינות לקראת פירוק:

החורף ואיתו הקור והגשמים גרמו לעיכוב בעבודת הניקיון הסופי של הפרונט וקפיצי העלה מכיוון שאת עבודה זו אינני מבצע במקום סגור בשל הלכלוך שה־דבר יוצר. עבודה זו אני מבצע אצל מכר בשטח פתוח כך שהל־לכון לא מפריע, גם לא רעש העבודה. מכיוון שכך התפנית לטפל בגיר של הרכב כשעבודה הזו נע־שית במקום סגור ובנחת. הגיר הוצא ממקומו ברכב ונראה כמו איזה גוש אלומיניום ענק מלוכלך עד מאוד.

פעולה ראשונה לאחר שהוצא בשלמותו היתה לקחת אותו לניקוי ראשוני על מנת שאוכל לראותו בבירור, כולל חיבורים וברגים ושיתאפשר בכלל לטפל בו על "שולחן הניתוחים". לאחר שנוקה הובא הגיר לשולחן הניתוחים אצל חיים ידידי הטוב.

הגיר פורק על מנת להגיע לגלגלי השיניים וללמוד את מצבם. מטרה נוספת היתה להגיע לבוקסה שעל ציר גלגלי השיניים, המחזיקה שני גלגלי הילוכים. זו נשברת תכופות, ויש לראות מה מצבה בגיר שלי.

כפי שישראל סמילונסקי חברנו, בעל רכב זהה, הסביר, ברוב אם לא בכל הגירים מסוג זה ברובר נשברת הבוקסה הזו ויש לחרוט אותה מחדש.

כל גלגלי השיניים מלבד גלגל ההלוך הראשון שמשמש גם להילוך אחורי נמצאו במצב מצויין.

גלגל שיניים של ההלוך הראשון אצטרך למצוא פתרון. אם לא אמצא אותו בארץ, אאלץ לייבא.

שאר החלקים, כמו מיסבים שמחזיקים את הצירים יבדקו ות־בוצע הערכת מצב לגביהם.

הבוקסה נמצאה שבורה כצפוי וכעת עמל חרט אומן לייצר אחת כזאת.

חלק נוסף מעניין בגיר הרובר הוא ה-FreeWheel אשר במצב פעיל מאפשר לרכב לשייט כשעוזבים את דוושת הבנזין ואין בלימת מנוע, משהו בדומה לטורפדו של אופניים.

גם חלק זה יפורק ויטופל כהלכה.

לאחר שיפוץ הגיר נמשיך את התכנית המקורית של המשך שיפוץ הפרונט, תיבת ההגה ועוד.

המדור הטכני - מערכות הצתה

המדור הטכני - רוב המכוניות של קוראי האבטומוביל הנכבדים צוידו ביום צאתן מבית החרושת במערכות הצתה קלאסיות, כלומר - סליל הצתה, פלטינות, קבל וכו'. בסוף שנות ה-70 של המאה הקודמת התחילו להיכנס לשוק מערכות אלקטרוניות שונות, אבל הן עדיין המיעוט באוכלוסיית הרכבים הקלאסיים בארץ. ננסה לסקור את המערכות הישנות, ולהציע חלופות מודרניות יותר, על היתרונות וגם החסרונות שבהן.

בתוך מודול ההצתה. המערכת מורכבת מטבעת שמושחלת על ציר המפלג, מתחת לרוטור, שבתוכה מספר מגנטים כמספר הבוכנות במנוע. הטבעת מסתובבת מול מודול ההצתה שיושב במקומן הפיזי של הפלטינות הזקנות, וכך נוצר המיתוג. למערכת כמות כאלו מספר יתרונות: אין מגע פיזי בין ציר המפלג לבסיסו, ולכן חופשים קלים בציר לא משפיעים על עוצמת הניצוץ או כיוון ההצתה. המיתוג מדויק מאד, ונוצר ניצוץ "נקי" במצת. התוצאה היא מנוע שעובד "נקי" ויפה, ללא חיתוכים, עם עליה יפה בסל"ד, ביצועים טובים יותר ושיפור בצריכת הדלק. עוד בונוס - המערכת "נבלעת" כולה בתוך המפלג הקיים, ולמעט חוט אחד נוסף מהקוטב החיובי של הקויל למפלג, אין שים סימן להסבה. אי אפשר בלי חסרונות, וכאן יש אחד שראוי להתייחס אליו - יחידות אלקטרוניות מגלות בד"כ אמינות יפה, אבל כשהן כושלות - אין הרבה מה לעשות... לעומת זאת, בעיה בפלטינות אפשר לפתור בקלות ע"י תיקון-דרך - ניקוי, כיוון וכו', או שמחזיקים סט רזרבי ולא יקר של פלטינות וקבל בבגאד. אפשר גם להחזיק קיט רזרבי נוסף של הצתה אלקטרונית, אבל כאן העלות תהיה כבר גבוהה יותר. נעבור כעת על כמה אופציות שקיימות בשוק לקיטים אלקטרוניים: החברה הידועה ביותר היא כמובן Petronix האמריקאית,

אז ראשית - מה בדיוק עושה מערכת ההצתה, ואיך: המטרה של המערכת היא כמובן לספק ניצוץ למצתים (פלאגים), שיהיה בעיתוי הנכון ובעוצמה מספיקה להצית את תערובת הדלק-אוויר שמייצרת את פעימת העבודה במנוע. במשך עשרות שנים נוצר הניצוץ הזה ע"י השראה אל-קטרומגנטית, בצורה הבאה: בסליל ההצתה ("קויל") יש שני סלילים - ראשוני ומשני. ע"י שינוי הזרם על הסליל הראשוני נוצרת השראה מגנטית על הסליל המשני. בסליל המשני יש הרבה יותר ליפופים מהסליל הראשוני, ולכן נוצר בו זרם רגעי, אבל במתח גבוה מאד, שמגיע אח"כ דרך הרוטור לפלאג המתאים ויוצר ניצוץ. תפקיד הפלטינה הוא להפסיק באופן רגעי את הזרם לסליל הראשי, וע"י כך ליצור את שינוי הזרם הדרוש ליצירת ההשראה בין הסלילים. כיוון ההצתה נקבע ע"י המיקום היחסי בין הפרופיל המרובע שעל ציר המפלג (שמסתובב בחצי סל"ד המנוע) לבין הפלטינה שיושבת על גוף המפלג. הפרופיל פותח את הפלטינה לרגע, ויוצר את הפסקת הזרם. הפרופיל מרובע במכוניות עם 4 בוכנות, משושה ב-6 בוכנות, מתומן ב-8 וכן הלאה. שינוי כיוון ההצתה מתבצע ע"י סיבוב פיזי של גוף המפלג ביחס לציר שלו, וע"י כך משתנה נקודת פתיחת הפלטינה עבור כל פלאג. יש מנגנון נוסף שמקדם את ההצתה ככל שהסל"ד עולה. הוא מופעל ע"י וואקום ו/או משקולות צנטריפוגליות שמזיזות פיזית את הפלטינות ביחס לציר וגורמות לקידום ההצתה. נזכיר גם את הקבל שמחובר במקביל לפלטינות, ותפקידו למנוע ניצוץ פנימי שישרוף את הפלטינות בטרם-עת.

ועכשיו, קצת ניסיון אישי של עבדכם הנאמן: המפלג ב-MGC שלי הוא כמובן מתוצרת Lucas המהוללת (כלומר, מפלג מחור-בן...), וסובל מקצת חופשים ואי-דיוקים שעם רובם הוא עזב את בית החרושת...

שבאתר שלה (www.petronix.com) יש מידע, קטלוג המאפשר לבחור קיט לפי סוג הרכב או דגם המפלג, וחנות On-line. העלות של המערכת ביוניט - בסביבות \$70-\$100 בהתאם לדגם. בשנים האחרונות הופיעו בשוק קיטים זולים יותר מתוצרת המזרח, בעיקר לרכבים אירופאים. יש מספר ספקים בעיקר באנגליה שמציעים אותם, כמו: www.simonbbc.com, www.accuspark.co.uk, www.hot-spark.com, בעלות של \$40-\$50 לקיט. רוב החנויות מציעות גם רכישה דרך eBay. חובבי האמריקאיות ימצאו את מבוקשם באתר של MSD - www.msddignition.com - שממחה במערכות אלקטרוניות למנועים אמריקאיים מגודלים. ועכשיו, קצת ניסיון אישי של עבדכם הנאמן: המפלג ב-MGC שלי הוא כמובן מתוצרת Lucas המהוללת (כלומר, מפלג מחור-

עד כאן הכל טוב ויפה, וגם עבד לא רע עשרות שנים. אלא, שלמערכת הפלטינות גם חסרונות: ה"פיבר" שאחראי על פתיחתן נשחק עם הזמן וגורם לשינוי מרווח הפלטינות ולשינוי בכיוון ההצתה, הפלטינות עצמן נשחקות ו"נשרפות" עם הזמן, וגם ציר המפלג מקבל חופשים שמיידי משפיעים לרעה על דיוק תיזמון ההצתה ואחידות מרווח הפלטינות, וזאת בגלל החיבור הפיזי בין הציר לאותו "פיבר" שהזכרנו קודם. קיימות כיום בשוק מערכות רבות שמטרתן להחליף את הפלטינה במנגנון מודרני יותר ש"ימתג" את הזרם בקויל, תוך שימוש באלקטרוניקה מודרנית ע"י מגנטים שממתגים טרנזיסטור

אני עדיין ממליץ בחום על הקיט לאור היתרונות בתחזוקה לאורך זמן ובשיפור ביצועי המנוע. גם אני אחזור להצתה אל-קטרונית, ברגע שיגיע כבר מאנגליה המפלג החדש שהזמנתי, עם קיט כבר בפנים וגרף קידום הצתה משופר יחסית למקור, שיאפשר ניצול יותר טוב של הדלק המודרני יחסית לדלק נמוך-האוקטן שלפיו כיוונו את מפלג ה-Lucas העתיק בבית החרושת.

למי שמוכן להשקיע הרבה כסף (\$500, לפני משלוח ומיסים...), יש אפשרות לפתרון היי-טקי של ממש – אלו מפלגי ה-123ignition מתוצרת הולנד, שפרטים עליהם ניתן למצוא באתר החברה כאן: www.123ignition.nl. אלו מפלגים מיוחדים עם מנגנון אלקטרוני שגם אחראי על קידום ההצתה, וניתן לבחור בהם לא פחות מ-16 עקומות שונות של קידום הצתה כפונקציה של הסל"ד. בדגמים מסוימים יש גם אפשרות לחיבור מחשב נייד לצורך בניית עקומת-קידום "תפורה" לצרכי הרכב הספציפי, אבל זה כבר מיועד לרכבים המשתתפים במרוצים. הביקורות על ה-123 מצוינות, וכל העדויות מדווחות על שיפור בהספק, תגובת-דווש וצריכת דלק. השאלה אם זה שווה \$500...

לסיכום – בפני חובבי הרכב הקלאסי קיימות כיום אופציות רבות למערכת ההצתה, החל משמירה קפדנית על המקוריות עם מערכת פלטינית וקבל, דרך קיט הצתה אלקטרונית ש"מתחבא" בתוך המפלג המקורי, וכלה במפלג הי-טק "קומפלט", שמאפשר כיוון והתאמת כמעט מושלמת של כיוון ההצתה לרכב. במה לבחור? כרגיל, זו שאלה של דעה, גישה, וכמובן תקציב...

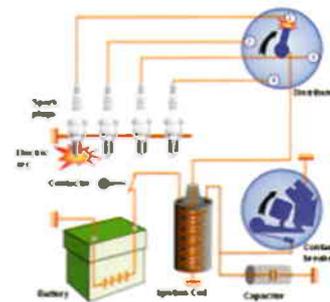
וסובל מקצת חופשים ואי-דיוקים שעם רובם הוא עזב את בית החרושת... הדבר התבטא בעיקר ב"חיתוכים" בעליה בסל"ד, וקצת עייפות מעל 3,000 סל"ד. הזמנתי קיט מתאים למפלג 6 בוכנות דרך simonbbc.com. הקיט הקטן הגיע תוך שבוע, כלל רוטור חדש, את כל האביזרים שצריך, וגם הוראות הרכבה. לקח לי בדיוק 15 דקות להרכיב אותו, ע"פ השלבים הבאים:

- א. הורדת מכסה המפלג, פרוק הפלטינות והקבל הישנים והרוטור, וניקוי פלטת הבסיס של המפלג.
- ב. מריחת משחה תרמית (שמגיעה עם הקיט) כדי להבטיח פיזור חום מהיחידה האלקטרונית לבסיס.
- ג. הרכבה של היחידה האלקטרונית עם הבורג המקורי של הפלטינה, וחיווט החוטים שלה מחוץ למפלג.
- ד. השחלת הטבעת המגנטית על ציר המפלג, הרכבת הרוטור החדש וסגירת המפלג. ה. חיבור חוט מינוס לקוטב השלילי של הקויל (אליו היתה מחוברת הפלטינה), וחיבור חוט פלוס (עבור מתח למודול) לקוטב החיובי של הקויל, באמצעות פין חיבור שמצורף לקיט. עכשיו אפשר "לתת בסטארטר", ולכונן הצתה משום שהקיט משנה בצורה משמעותית את הכיוון בדרך כלל הוא מאחר את ההצתה באופן משמעותי, ולכן יש לקדם. במקרה שלי נדרש קידום של 15 מעלות (!!!) כדי להגיע לערך המקורי. הכיוון נעשה באופן דינאמי, לא ע"י מנורת ביקורת אלא ע"י אקדח הצתה. אחרי העבודה הקצרה והמהנה לקחתי את ה-MG לנסיעת מבחן. תוצאה – מנוע עובד חלק ויפה, "רץ" יפה במעלה הסל"ד, וסוחב באופן כללי הרבה יותר טוב. עד כאן הכל נפלא, אלא שאחרי שנה של הנאה שבק לו הקיט חיים כך-פתאום, ופתרון החרום היה להחזיר פלטינות וקבל... כדאי? ישפטו הקוראים... למרות האכזבה הקלה שלי,

בהצלחה!



מפלג קלאסי עם פלטינות



סכמה של מערכת הצתה קלאסית



מפלג "הי-טק" מתוצרת 123ignition



מפלג עם קיט הצתה אלקטרונית

דוזנברג – מכונית פאר

DUESENBERG AUTOMOBILE AND MOTORS COMPANY INC

באוגוסט 2011 ביקרתי בסדרת מוזיאוני תעופה בארה"ב. כבר רגיל הייתי לראות רכבים עתיקים בין המטוסים, בין אם צבאיים ובין אם אזרחיים. בהגיעי למוזיאון התעופה בסנטה אנה (Lyon Air Museum), דרומית ללוס אנג'לס, צדה את עיני תצוגה מרשימה - הופעה מיוחדת של 10 מכוניות דוזנברג בתוך מוזיאון התעופה.

וההכרות שלהם עם המנוע של בוגאטי הובילו אותם בהמשך דרכם.

כשהניסיון לייצר מנועי מטוסים לא התקדם, האחים עברו לאינדיאנה ושם המשיכה החברה לפעול והתמקדה בעיקר במכוניות נוסעים כאשר המודל הראשון נקרא A.

בין המרכיבים הבולטים במוצרי החברה היו המנועים. החבר'ה הייתה הראשונה שייצרה בייצור סידרתי מנוע 8 צילינדרים טורי (Straight Eight). מנוע זה היה חדשני לתקופתו וכלל גל זידים עילי יחיד וראשי צילינדר מרובעי שסתומים.

דגם "A" של החברה שפותח ויוצר עד שנת 1926 כלל מנוע זה ולראשונה באמריקה צויד גם במערכת בלמים הידראולית לכל ארבעת הגלגלים. אף שהמכונית הייתה קלה ממתחרותיה היה לה כוח רב יותר, אולם ככל הנראה זה לא עזר לאחים המהנדסים המוכשרים, שהיו מעט חלשים בעסקים. כמויות הייצור היו נמוכות מאד. בשנת 1922 יוצרו לא יותר מ-150 כלי רכב. המכוניות היו יוקרתיות ויקרות - את השלדה והמערכת האוטומוטיביות בנו במפעל בעבודת יד ואילו המרכב נבנה על ידי יצרני מרכבים שונים והותאם לרכב בעבודה ידנית ועל פי הזמנה. לא פלא שמחיר מכונית הגיע ל-6,500 דולר, סכום שהיה הון-תועפות באותם ימים. רק עשירי אמריקה, דוגמת השחקן רודולף וולנטינו, יכלו להרשות לעצמם לרכוש מכונית במחיר כזה. במהלך 6 שנים יוצרו כ-650 מכוניות מדגם "A".

במהלך שנת 1926 פותח מודל X. מודל זה התבסס על מודל A, אך היה מעט כבד וארוך יותר עם מנוע בן 100 כ"ס והגיע עד להירויות של כ-160 קמ"ש. רק רכבים בודדים (13) מדגם זה יוצרו ורק 5 נותרו כיום במצב נסיעה. את הסיפור המעניין יותר שומרת לעצמה המכונית אותה מצא הברדן ג'יי לנו, אספן ידוע של רכבי דוזנברג, בשנת 2005 במוסקו סגור במערב ארה"ב.

לקראת סוף 1926 רכש E. L. Cord את החברה ואת שם המותג וביצע בה ארגון מחדש. את פרד דוזנברג הוא מינה למהנדס הראשי והאחראי לפיתוח בעוד האח השני, אוגוסט, נדחק מעט הצידה. שנת 1927 הוקדשה לפיתוח המודל החדש - מודל J שהפך להיות הדגם המוביל ולאגדת דוזנברג. מודל J הוצג לראשונה לציבור ב-1 בדצמבר 1928 בתערוכת

מרות שהכרתי מעט את המכוניות קודם לכן, נמהלה כאן מנה גדושה של סקרנות לסוג זה של מכונית ולמקור שלה. כדי להבין את ההתפעלות - מחיר מכונית אחת נע כיום בין חצי מיליון למיליון דולר וחצי כאשר ההערכה היא כי קיימות כ-600 במצב נסיעה בעולם.

המכוניות עמדו בין המטוסים הישנים במעגל והרשימו באופן ברור ביותר את הצופים. לא היו שתי מכוניות דומות, למרות שרובן בנויות על שלדה זהה (ועוד נרחיב על כך בהמשך).

ולמי שלא הכיר עד עתה את דוזנברג - זה המקום והזמן. דומה כי כל הפלגה בשבחים על מכונית זו לא תהיה מוגזמת. ההנדסה המדויקת, תהליכי הייצור והחומרים והגימור המושלם הביאו מכוניות אלו לשורה הראשונה של עולם התחבורה בעולם ואולי לא נפריז אם נאמר שזו המכונית האמריקאית הטובה והיקרה ביותר, לזמנה.

האחים המהנדסים פרד ואוגוסט דוזנברג נולדו בגרמניה בסוף המאה ה-19 והיגרו בילדותם לארה"ב. בשנת 1913 פנו האחים לדרך עצמאית וייסדו את חברת דוזנברג לצורך בנייה

של מכוניות ספורט בדה-מוין שבמדינת איוהו בארה"ב. עיקר הפיתוח שלהם היה המנוע ו"סביבו" הם פיתחו את מכונית הספורט. הם גם פיתחו ובנו מנועים לשימושים ימיים ואוויריים (ונזכור שזו הייתה תקופת מלחמת העולם הראשונה).

בשנותיהם הראשונות אכן התמקדו האחים בייצור מכוניות ספורט איכותיות בעבודה ידנית, שאף זכו במרוצים רבים. כבר בשנת 1914 מכוניתם הגיעה למקום הראשון במרוץ אינדיאנה 500. בשנת 1921 ג'ימי מרפי היה לאמריקאי הראשון שניצח במרוץ ה-Gran

Prix הצרפתי בלה מאנס כשהוא נוהג בדוזנברג. מספר משימים של מכוניות דוזנברג השתתפו לאורך אותן שנים בתחרויות אינדי 500 ודורגו תמיד בין המקומות הראשונים.

לקראת סיום מלחמת העולם הראשונה עברו האחים לניו-ג'רסי שבמזרח ארה"ב, שם הם הקימו מפעל מנועים לשימושים ימיים ואוויריים, כנגזרת של היכולות שלהם בתחום הרכב.

בשנת 1917 זוכים האחים במכרז ממשלתי לייצור תחתי רשיון של מנועים מדגם בוגאטי U-16 לשימוש תעופתי. מנוע זה מורכב משני מנועי 8 צילינדרים טוריים צד בצד, אין ספק שהידע שצברו בפרוייקט (שזנח בגלל סיום המלחמה)

בשנת 1913 פנו האחים לדרך עצמאית וייסדו את חברת דוזנברג לצורך בנייה של מכוניות ספורט בדה-מוין שבמדינת איוהו בארה"ב. עיקר הפיתוח שלהם היה המנוע ו"סביבו" הם פיתחו את מכונית הספורט

אמריקאית

כמו במכוניות הקודמות שלה הציעה החברה בדגמי J רק שי- לדה ומנוע. הלקוח היה בוחר את מרחק הסרנים בו הוא מעוניין ולאחר מכן בוחר את בונה המרכבים המועדף עליו לצורך תכנון מרכב המכונית, על פי העדפותיו וצרכיו האישיים.

הרבה מהמכוניות היו באורך של 4 מטר ויותר. המכונית הארוכה ביותר הייתה 6.25 מ'. מרבית השלדות יוצרו בשנות הדגם הראשונות, 1929-1930. בתקופה זו יוצרה כמות נכבדה של שלדות לאור רצונו של Cord למכור הרבה ומתוך ציפיות אופטימיות. המשבר הכלכלי הביא לכך שלאורך שנות ה-30 נעשה שימוש בשלדות ובמנועים אלו. ציון שנת הייצור של הרכב מבטא את השנה בה יוצר המרכב והמכונית "יצאה לכביש".

הבעלים, Cord, ששלט גם בחברת מכוניות נוספת, נקלע בשנת 1937 למצב כלכלי קשה, שגרם לסגירת עסקיו. יחד עימם בא הקץ על חברת דוד זנברג ועל ייצור המכוניות. שנתיים מאוחר יותר עוד הורכבו שתי מכוניות משאריות, אך לא יוצרו שילדות ומנועים נוספים.

לאחר מלחמת העולם השנייה ניסה אוגוסט דוזנברג להחיות את המותג, אך ללא הצלחה. בשנות ה-60 ניסה גם בנו פריץ, בסיוע משקיעים, להחזיר עטרה ליושנה בייצור מכונית יוקרה שהתבססה על השילדה של אימפריאל 66 ומנוע קרייזלר. הוא הצליח לייצר מכונית קונספט אחת והגיע לקצה הונו לפני כניסה לייצור סידרתי.

מכוניות דוזנברג הפכו לרכבי אספנות נחשקים. ההערכה היא כי כמחצית מהכמות שיוצרה, קרוב ל-600 מכוניות, עדיין קיימות ובמצב נסיעה. רובן נמצא במוזיאונים או אצל בעלי הון, ולעיתים כמה יחידות אצל אספן בודד, כמו במקרה של ג'יי לנו או התצוגה בה ביקרתי, במוזיאון בסנטה אנה, קליפורניה. אין לצפות לראות מכונית דוזנברג נוסעת כך-סתם ברחוב והן שמורות לאירועים מיוחדים. שני מקרים נדירים בהן נמצאו מכוניות "נסתרות" היו לפני מספר שנים – ראו המקרה של ג'יי שניטן לקרוא עליו באתר האינטרנט המופיע בקישור למטה.

הביטוי: It's a Duesey משמש היום לסמל איכות ושלמות ברכב קלאסי.

כתובת מוזיאון דוזנברג באינדיאנה:
 Auburn Cord Duesenberg Automobile Museum
 South Wayne St 1600
 Auburn, Indiana 46706
<http://www.automobilemuseum.org>



SJ - מכונית העל



דוזנברג A

המכוניות של ניו-יורק. המכונית זכתה לתשואות ותשבחות ויוצריה קיוו לייצור של 500 יחידות בשנה. לצערם של היצרנים הוזמנו רק 200 מכוניות בשנה זו וכאשר השפל הכלכלי הגדול של שנת 1929 פרץ בסוף אותה שנה, טבעי הוא שגם תעשיית מכוניות היוקרה נפגעה ושנה לאחר מכן הוזמנו רק 100 מכוניות. המספר הנמוך אינו מפתיע כאשר המכונית עלתה ללקוח כ-20 אלף דולר כאשר עלות ממוצעת של מכונית משפחתית הייתה כ-500 דולר.

דגמי J הונעו במנועים בנפח 6,900 סמ"ק. המנוע יוצר בחברת לייקומינג אשר הייתה שייכת אף היא לבעלים Cord. המנוע סיפק 265 כ"ס והמכונית הגיעה בשיא מהירותה כמעט לגבול ה-200 קמ"ש. גם מנוע זה היה בעל שני גלי דזים עיליים וארבעה שסתומים לצילינדר. לאורך שנות הייצור של דגם J נעשו מספר שינויים מזעריים בשלדה ובמנוע. אחד השינויים העיקריים היה מעבר מתיבת הילוכים בת ארבע מהירויות לתיבת שלוש מהירויות.

דגם J הבסיסי התאפיין במרחק סרנים של 3.9 מ' לדגם הארוך ו-3.6 מטר לדגם הקצר. רק לצורך ההשוואה, מכונית משפחתית רגילה כיום היא בעלת מרחק סרנים של כ-2.6 מ'. תוספת בולטת הייתה הוספת מדחס-על (Supercharger). דגם זה כונה SJ. המנוע עם המדחס סיפק 320 כ"ס, שהוא נתון ערך משמעותי לכל הדעות. מהירות דגם זה הגיעה לכדי 220 קמ"ש עם תאוצה של כ-8 שניות למהירות 100 קמ"ש. כדאי לזכור כי מכונית מדגם J שקלו כ-2.5 טון. רק 36 יחידות מדגם SJ יוצרו. אותו מדחס הותקן בתוך תא המנוע בצד ה"בלוק", ולא נותר מקום לצינורות הפליטה. כתוצאה מכך נדרש היה להמציא פתרון יצירתי, שכלל כיפוף מיוחד של צינורות הפליטה והוצאתם אל מחוץ לתא המנוע מבעד לדופן פתרון זה אף נרשם כפטנט על ידי Cord. מראה זה היה כה מרשים שבשנים שלאחריו יושם אף בדגמי J הרגילים, ללא מדחס-על.

בשנת 1932 הלך לעולמו האח הגדול, פרד. האח הצעיר, אוגוסט, נכנס לעמדת המנהל והמתכנן הראשי של החברה. שני פריטים ייחודיים היו שתי המכוניות מדגם SSJ שיוצרו בשנת 1935. הן היו קצרות יותר (מרחק בין סרנים 3.2 מ') ועם הספק של כ-400 כ"ס, לאחר מספר שיפורים שנעשו בתהליכי הספקת הדלק והאוויר תוך הגדלת יחס הדחיסה ושיפור כניסת האוויר למנוע. שחקני הקולנוע גארי קופר וקלרק גיבל היו שני בני המזל שזכו לנהוג במכוניות אלו. מכוניות אלו עדיין קיימות ובמצב נסיעה. מכוניות דוזנברג הפכו למוטג של יוקרה. רבים מבעלי ההון בארה"ב ודיירי בתי-מלכה באירופה החזיקו במכוניות אלו.



חברת

"גו קארגו"

מציעה לחברי מועדון החמש:

יבוא ויצוא של רכבים וחלקי רכבים / אופנועים

שירותי שילוח בינלאומי

עמילות מכס ושחרור מטענים

info@gocargo.co.il

שלומי אשר

טל: 08 - 8558790 נייד: 9011646 - 050

www.gocargo.co.il

