

הארעון&ו-ביל

• בעאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל • גיליון מס' 82 • נובמבר 2013 •



טערה של אריק אשפיין | Yohai Rodin ©
Photography & Imaging

פיז'ו 205 מול
סיטרואן טראקסיון אוואנט

פצצת
אטום

עמ' 6

עמ' 12

חברים ובני משפחה יקרים,

בחודשים האחרונים קיימו השקות ורכות ומגוונות בכל הסוגים של מודען החכם. האויראה הייתה חגיגית וססגונית ורכבים המודען מושרים ביותר. הרמה הגבוהה מציעה על כך שאין לנו בפה להתייחס במלאכת השיפוץ שמתבצעת בארץנו.

קיימו מספר אירועים לטובת הקהילה ולחייב צה"ל בחוף דורה. תודה לחברים על ההשקעה וההתנדבות.

בחודשים הקרובים הוכנה תוכנית השקות חדשה בכל הסוגים. חשוב שלאים מודען יבואו חברים ורבים ככל האפשר, על מנת לחת כבוד למשיקים ולכל רכבות. לא לשכוח ללבוש את חולצות המועדון!

במפגשים האזרחים נמצאת הפעילות השוטפת, ובכללן חגיגת ימי הולדת, טוילים למיניהם, ועוד. ועד המועדון רואה חשיבות רבה בקיום המפגשים והפעילות הללו שמורמים לгибוש בין חברים האזרח ולמשמעותם למועדון.

ברצוני לציין כי ישיבות ועוד מתקימות אחת לחודש, הן פתוחות לכל החברים, וחשוב שהחברים יבואו ויקחו חלק בדיוני הוויד. במהלך חודש מרץ נקיים את האסיפה הכללית של המועדון, במסגרתה יבחרו בעלי תפקידים למועדון ולמוסדותיו. כך יתרמו פרט דמן של שנתיים בהתקנות, ויקחו על עצם משימות שוטפות לטובות כלל חבריו החברים.

עד המועדון מושך פעילות שוטפת מול משרד התחבורה ובקרוב מתוכנת פגישה עם מרכ"ל משרד התחבורה בנושא רכבי האספנות.

אני מאמין לכול המשך פעילות מהנה ופוריה, עם הרבה מפגשים של חברים ורכבי אספנות וכחובן הכל ברסיפה בטוחה. שלכם,
נחים

החוורף נבר בפחח, ואנו מוצאים את אפשרות הבילוי עם רכבי האספנות עד תום. ברור לנו שהגוף יגרום לדפיקות לב מזאות לקרה כל השקה, אבל נמשיך לשאת תפילה שגשמי-ברכה ירדן, לטע בימי שישי אחר הצהרים ...

מאחוריינו האירוע בערד, שם הציגנו כ-45 רכבי אספנות להנאת התושבים שהעריפו علينا אהבה ופירוגן. הלוח העיקרי מהירוע בערד הוא שאין להפסיק על איזות חדרי המלון שאנו שוכנים, וייתכן שהבא החברים ישלמו יותר, אך גם יקבלו יותר. תודה מיוחדת לחבר המועדון עמיizar הייסס על הארגון, התפעול והנגחישות בהפקת החגיגת.

בחודש דצמבר מתוכנן האירוע הגדול הבא, נסיעת הצדעה לעיר אילם. ההיענות גבוהה וכבר נרשמו כ-67 חברים. בית המלון ברמה גבוהה, ואנו מקיימים שmag האזרח יאיר לנו פנים.

קיימו כמה מיטב המסורתי בסוכות את אירוע סיום הקיץ בפארק הלאומי ברמת גן. נפגשנו, חברים עם המשפחות, יחד עם קהלה גדול, לחגיגת גדולה וצבעונית. צוות ניהול חדש ביחיד עם אנשי הצוות הוותיק לקחו אחירות על ארגון האירוע, והותזאה היתה מוצלחת ביותר. תודה מיוחדת לקובי בן-ניסן, דמי לויין, מתניה הלוי ושאר החברים שעוזרו וברות להצלחת האירוע בסוכות. תודה מיוחדת לנשות החברים ששסייעו בכל שנדרש לרוחות החברים שהגיעו לאירוע.

מיד אחרי סוכות יצאנו להרשי, משלחת מכובדת של כ-56 חברים. כל אחד עם רצונות ובקשות לחקלאי חילוף ומכוונות, עם הצורן לשום את האויראה המיוחדת של ההפנינג הענק של צפון אמריקה לרכיבים קלסיים.



אוטוקאר, בליס'

יש אוטוקארס, המפעל שייצר את הסוציאות, אבל לפני פניו, הרבה לפני והרבה לפני רוב מותגי הרכב בעולם, נמצא אוטוקאר.



לאחר המלחמה התרכזה אוטוקאר במשאיות כבדות בשתי תצורות - C הקונבנציונלית ו-U ה"בולדיות". דגם C עבר שינוי יסודי כשתחת הנגה היה כולו מתלים וזהו הרכב שנקנה על ידי "מפעלי תובליה" לעובודה בקוו אילית.

בשנת 1953, לאחר תקופה של ירידת מכירות, נקבעה החברה על ידי "וויט" והפכה להיות החטיבת הכבידה שלה. המשאיות היו בגדין ודיזל של וויט ומואוחר יותר של "קמיס". המשאיות הגיעו עד למשקל (כולל) של 100 טון, החיבור התרחבה לתחום עבוזות העפר כאשר דגם ה-DC כיכב במחום והוכיח שוב ושוב את האמירות והקשירות של הרכב.

שירות הבגרבו של אוטוקאר החל בשנות השבעים כאשר יצא דגם חדש למג'רי שקרוא SD, או בלשון העם היושב בציון "מפלצת". כמה עשרות מפלצות כאלה שירותו כ"מפעלי תובליה" במשרנה כמה שנים.

בשנת 1988, לאחר שווייט נקבעה על ידי וולבו, אוחדו דגמי האמוד ריקאיות כאשר על החרטום מתחננס השם של וויט או אוטוקאר עם הקוו האלכסוני של וולבו. אז יצא גם דגם חדש למג'רי שבישור את קץ התקופה של משאיות אוטוקאר (וויט) העצמאיות.

המשאיות האלה יוצרו במחוג אוטוקאר במשך זמן קצר יחסית משום שבשנת 2001 רכשה קבוצת יזמים את המותג ומאז היא מתרכחת בייצור רכבים ייעודיים, בעיקר לפינוי אשפה, פלטפורמות למונופים ומשאיות בטון וכלי רכב ייעודיים אחרים. הייצור מתבצע במפעל קטן יחסית באינדיאנה שבמרצד ארה"ב.

כן, למרות הגילגולים, נשמר המותג "אוטוקאר" כשהוא מזוהה עם כלי רכב כבדים ומיחודים.

מ ישאלו אתכם מהו מותג הרכב הותתיק ביותר בארה"ב כיום, זה לא יהיה ביואיק, גם לא פורד אלא... אוטוקאר, שהחל את דרכו בשנת 1897 וחתת השם "אוטוקאר" בשנת 1899. אחרי מות "אולדסמוביל" לפני כעשר שנים, מפסה אוטוקאר את מקומו הכנכו בותיקות. אוטוקאר הוא לא רק המותג הותתיק ביותר - באוטוקאר המציאו את המצח, את גל ההינע והאין הראשוניים בארה"ב שיצרו רכב מסחרי. אלו הישגים נכבדים לפחות שהוא שמעודה לא הייתה מהగדלות והיום היא עוד יותר קטנה...

בשנת 1896 חבו שלושה יזמים מפייטסבורג שבמדינת ארה"ב והקימו חברת בשם **Pittsburgh Motor Vehicle Company** בשנת 1899 החברה עברה דירה ושינה שם ל"אוטוקאר". החברה החלה לייצר מכוניות נסיעים, כשהגבולה בהן הייתה ה"פייטסבורגר", אולם כבר בשנת 1899 היא יצרה כלי רכב מסחרי, הראשון בארה"ב. עד שנת 1911 יוצרו במקביל מכוניות פרטיות ומשאיות וממד מיצירת החברה רף משאיות.

בשנות העשרים יירה החברה מגון רחב של משאיות כשהיא מקדימה את יתר המתחרים בהכנסת גל ההינע במקומם של רשות. עקב חוקים שהגבילו את אורך המשאית, הייתה אוטוקאר מהראשו נזות שיצרו משאית בתצורת "בולדיוג" (תא נגמ"ל מעל המנווע) ואלו תפסו יותר וייתר מהתפקיד של ההפעל. הדגם שקרוא U היה אחד המצליחים, כאשר החזק ביותר היה במשקל כולל של 50 טון ומנווע בהספק של קרוב ל-130 כ"ס.

לקראת מלחמת העולם השנייה הציעה אוטוקאר מגון רחב של משאיות במשקל מטען אחד ועד 40 טון. רוב אלה שטוףקו למאמץ המלחמתי היו מדגם U. כמו כן יירה אוטוקאר אלפי צחל"מים (ביחד עם וויט, אינטראשיונל ודימונד-Τ).





אוטוקרר כיום: משאית היברידית



דגם U
מלחמת העולם ה-2

בשנות העשרים
יצרה החברה
מגוון רחב של
משאיות כשהיא
מקדימה את יתר
המתחרים בה.
כנסת גל ההינע
במקום שרשת.

ONE OF THE BEST 
RELIABLE, DURABLE, ECONOMICAL, EASE OF CONTROL



"THE AUTOCAR" PHAETON
THE AUTOCAR CO., - ARDMORE, PHILA., PA.



פיצצת אוטו



מהמיתוס והאגדה ששםה "אוטוקאר" נשארו פריטים בודדים. אחד מונח על גג בעמק הירדן, אחד או שניים במוזיאון "תעבורה", בוגראה שעוז כמה גראוטאות פה ושם ויש את הפיצה, פיצה במובן חתינכה. אוטוקאר סוס סינגל משנת 1963 ששומר לא סתם תחת גג אלא בתוך חדר סגור.

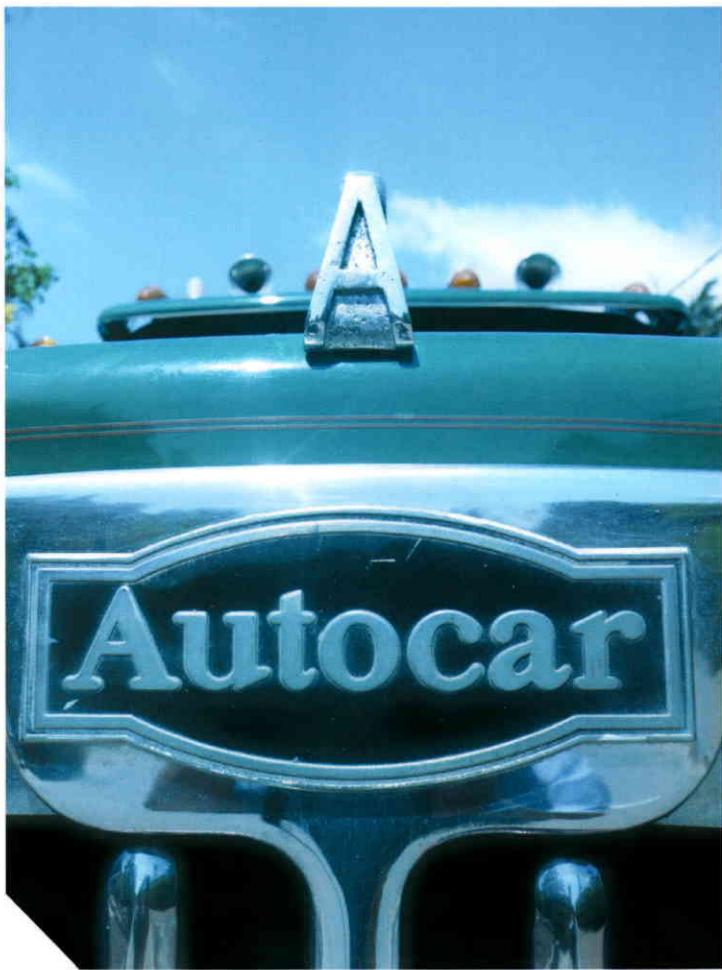
והאחראי הוא אודי אמיר, אספן ותיק של אופנאים, טרקטורים ומה לא...

קבוצת חברים שמרחצת סביב מוזיאון הטרקטורים בעין ורד שמעה על הרכב והבינה שאין צורך בו יותר ולאחר מכן שול כל מה חדשים, צאה המשאית מדימונה לאשדוד. שם לקח אותה באהבה הפקח.... ובמשך כמה שבועות הוא קילף ממנה את כל החילודה, ניקה את המגע, חידש את תא הניג וכשיצאה ממש היא נראתה חדשה. אוטוקאר כמו שאוטוקאר צריך להראות.

כשהגעתי לאודי במושבبني ציון הייתה המשאית רוחזה ומוכנה לאורות הכלבוד ובעיקר למצלמה. אודי, שיש לו חברה הובלות ורגיל נבר ל"מאנם"

אוטוקאר המذبور היה שנים ורבות בקמ"ג והוא מפה ולשם. הוא הגיע מארה"ב ובצמצם לא יצא מגבילות הקירה בדימונה אלא לטסס וכן נמצא שמד המרחק שלו "אוסף" כמה עשרות אלף ק"מ בלבד. כשהתבונן הוא הוחנה ונמשך כמה שעים הריםעה היחידה שלו הייתה לטסס, בתחילת פעם ואחר כנ פעים בשנה. החברים בקירה דאגו לשומר אותו כי והעבודה שיש לו היסטורית טսטים רצופה, גורמה لكن שכיהם הוא יכול לנוסע בכביושים.





לחיצה על המצד, ממש כמו שעשינו בסנטוריונים של פעם... אמה חש את תנאי העבודה הקשים של הנגנים שרעדו והתחמסו שעתה בדרך לאילת, כשמדובר היה חלום רוחוק. בחדירת הזרק תא המנע בצורה משולשת ואחת חש את העוצמה שיזקצת ממנו.

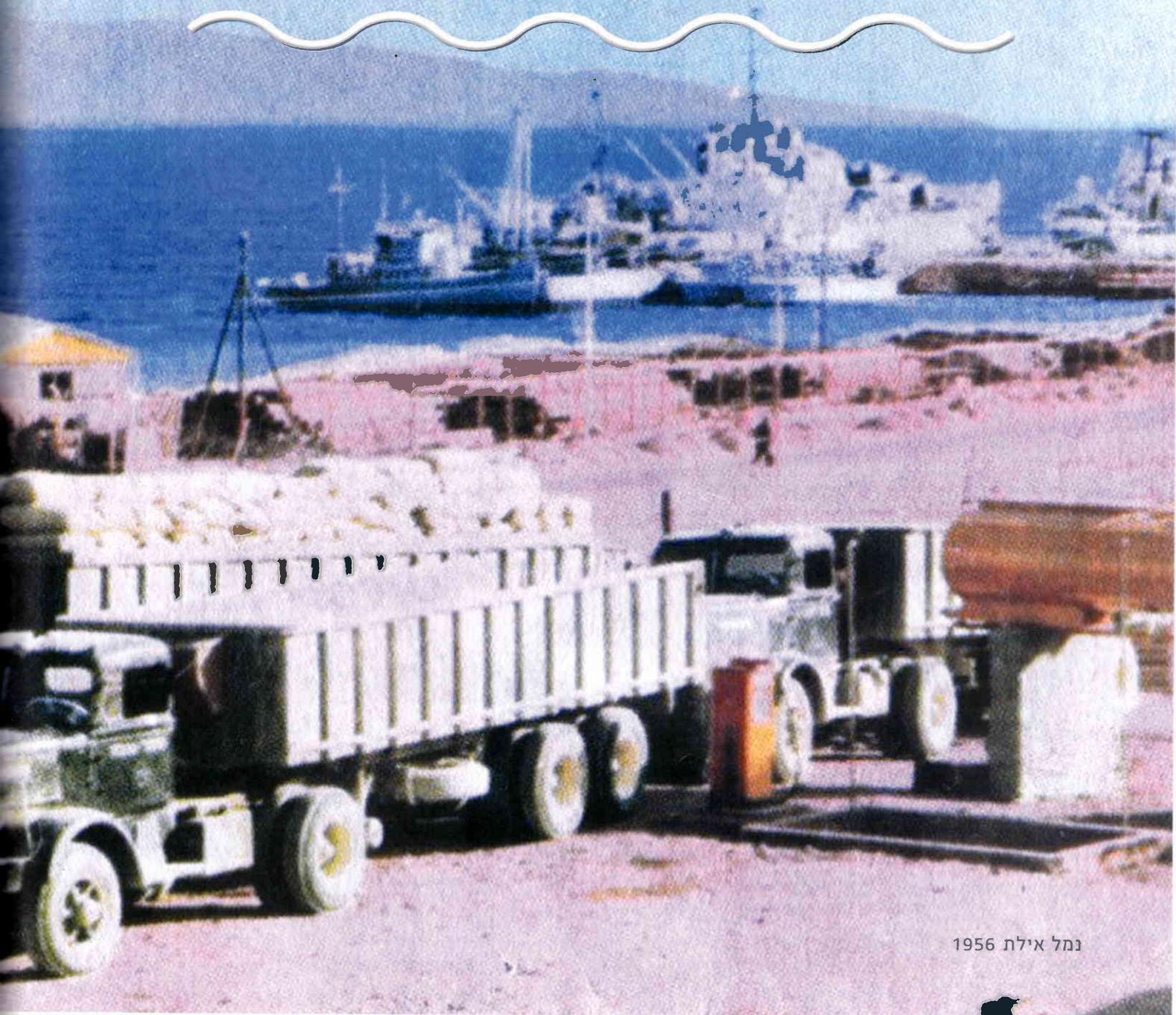
כשנחתנו על קרקע בטוחה לא יכולתי להתפעל מבעל חברות המשאיות שנושם כלים חדשים וממוחשבים כל היום אבל הרגש שלו מחייב למשאית עותיקה בת 50 שנה שאotta הוא מטפס ושומר.

חדשים, טיפס בקלילות אל הקבינה והרכב הגיע ב"מכה" וקול רעם של דיזל בריא אמריקאי הרעיש את כל הבסינה.

הרכב עצמו שופץ בקפדנותomid חשים את המתקנת הכבדה "של פעם" את הילוכים, את הילוכים הרגילים והשניה לחזאי הילוכים. תא הנג פשוט עם שתי ידיות משלב לאחרון והרכב משיט לו בכבישים הצרים של המושב, ממש העתק של הכבישים הראשיים של פעם. הרכב רוד, רועש, חם בקבינה, האגה ענק. ידית ההילוכים הלא מסוכנת מאפשרת לאודו להחליף הילוך ללא

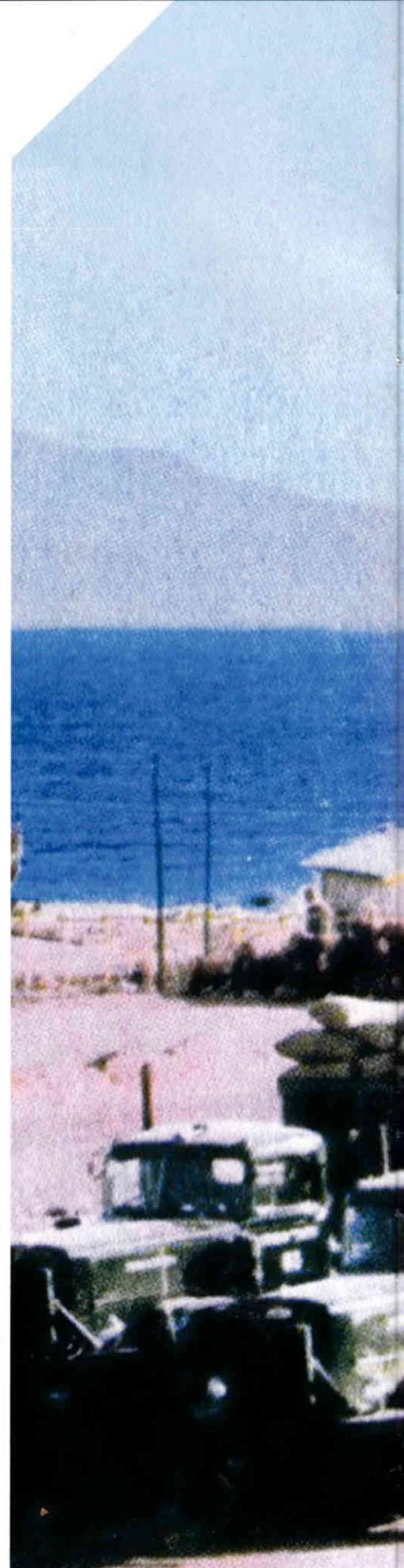
כתב: בני הספל

אושולאר



נמל אילת 1956

דמיינו את תחילת שנות החמישים בארץ הקודש. הארץ יצאה ממלחמה קשה בתולדותיה וניסתה אייכשה לשרוד בדרכיה הצרות והמאובקות, עליו נסעו מיטב הגראוטאות מלחמת העולם השנייה, משאיות קלות ובינוניות שידעו הרבה ימים ורבה ק"מ. על ציוד חדש אפשר היה רק לחלום כי לא היו דולרים. כך מצאו עצם הנהנים נאבקים בצד לא תקין על גבי דרכיהם לא תקינות ובדרכ נל בمزג אויר לא תקין...



היתה אילת. اي שם בדרום הרחוק, בקצת דורך העובה המסוכנת, אבל קודה אסטרטגית שהייבה את הממשלה לבנות בה נמל. אותו נמל שמשמש עילית לפזר מטען חדש הצריך נסעה ארוכה ומתישה שהמשאיות המתפרקות לא עמדו בה.

או-אך, החליטו להקם חברת ממשלתית בשם "פעלי תוגלה". אורה"ב קצת עדשה והנחו היפוי על כבישי הנגב החל משנת 1952 יצורים מעולם אחר - חדים, נוצצים, קשוחים ו"אמריקאים". אלו היו המשאיות שתוצרת "אוטו-אך".

האוטובוסים נרכסו מהר מאד לפולקלור התחבורתי המקומי, ממש כמו ה"ושאן" או מטוס ה"בריטניה" נכללים חדשים ומלהיבים, מבשרי המודרניזציה והיציאה מmargin הגרוטאות. האוטובוסים היו מיוחדים כי רק החוברים שבתוכריהם, המסתוקים שבמסוקסים, זכו לנוהג בהם ולדוחו אותם בכבש הערבה. והיתה לנו סיבה אם נמחשב בכךן שלא היה, בגין המישון ולא סינכורי, ברعش האים והגרא וברעדות הבלתי פוסקות שעוו הנהנים במסך שעות...





אוטוקאר בים המלח

bijouter על הכביש דואז. נמקביל נרכשו כוחיות קטנות יותר למפעלים אחרים, בעיקר לחבות הוהגלה האזרחות והקיבוצים וגם לגורמים פרטיטים פה ושם. היה גל נוסף בשנת 1964 של כ-20 אוטוקארים נבדים יותר שכונו "חפצת", אבל זאת הייתה שירות הגרבוואר הארץ של המותג הוותיק.

לקראת שנות השבעים האוטוקארים המיתולוגיים יצאו משימוש, עם דיעיכתה של "ליילנד" והפסקת המונופול שלה נכנסו משאיות נבדות אירופאיות ואמריקאיות אחרות. גם "מפעלי תובלה" שנהה בעלות וכיום היא שיכת לגורמים פרטיטים.

**האוטוקארים
היו מיוחדים כי
רק המובחרים
שבמכוברים,
המסוקסים
שבמסוקסים,
זכו לנהוג בהם
ולדהו אויתם
בקביש הערבה.**

האוטוקארים של מפעלי תובלה פעלו בדרך כלל בקווים-המלחה – אילות והו רוחמים לעגלות שגם הן היו ייחודיים גמור בארץ הקודש, במינדים ובאיכות שלהם. הם היו אמנים בצוואה יוצאת מן הכלל" מספר עמי, שמחיעיל כיום את המודיאון בעין ורד ומזהרנים שזוכר את האוטוקרים מתוך הקבינה. "משאיות חזקות, פשוטות ולא מתקלאות".

חברת מפעלי תובלה, כמו מר מממשלת ישראל, רכשה במהלך שנות החמישים ועד שנת 1962 כ-150 אוטוקארים, כולל סוסים, בכמה גלים. המנועים היו מותוצרת "קמיגס" בהספק של 250 כ"ס, והיו חזקים

חניון התאומים



הרכבים בחניון נשמרים בקצבת
מרتفع סגורה, מוארת ופוגנת
באמצעות מצלמות טליזיה במעגל
סגור. שירות אישי ומকצועי
בסטנדרטים הגבוהים ביותר.

מחיר מיוחד לחבריו מועדון החמש: 300 ש"ח כולל מע"מ

רחוב ז'בוטינסקי 33 ר'ג, מגדל התאומים
טל' 03-7529317 www.2-park.co.il
אלון נוסנאו 054-4405606

שירות אחסנת
רכב בחניון
התאומים

הנ



פִּידְ'ו 402

בורגנות מבית טוב עם 11 כוחות סוס

בינייהן, פשוטות יותר למראה, חנו מכוניות עממיות יותר בהן מקום הינה בצד שמאל. עמדו שם מספר סיטרואן טראקסיון שחוו רות, שתי מוגניות רנו שחיכו דרך קבע לנושאים וכמה פורדים ישנים יותר. פה ושם הופיעו גם מכוניות של פיז'ן, שהיו פחות פופולריות מאשר בerioriyot בחניון המפורסם.

אלא שבאותו בוקר, היהת זו מכונית של פיז'ן שנגבה את ההציגת לכל השאר וגרמה גם למאכזבים שבין המהמרים להגביר מבט ולשרוק שריקת התפעלות. מכונית ארוכה ואירודינמית, קיימת מעוגלים ופרנסיה הקדמיים נחבים בתוך הגרייל הקמור המזכיר מפל מים. קראו למוכנית הדו 202 והיא גרמה לטראקסיון, שהיתה הסchorה החכמה של 1934, להירותם פתאום סתמית...

זהו זו שעת בוקר מוקדמת בכיכר הקדינו של מונטה קרלו. עוד בוקר אפור בסתיו של 1935, בו יוצאים מהרים טרוטרי עניים והלומי-אלכווהל מהמבנה המהדר, מי מכוניותו ומוי בחיפוש אחר תחבורה חילופית, לאחר שהפסיד את מכוניתו בלחת המשחק. سورות-שורות הן חנו שם. דלאהוי ודלאז' אלגנטיות, בוגאיyi אחות או שתיים, האלפא האדומה מסע רמו, כמה מרצדים וגם ברטלי, שעשתה את כל הדרכן מלונדון. בדומה לאותה ברטלי, בכל מכונית היוקה הצרפתיות ובאלפא, מקום הינה בצד ימין.

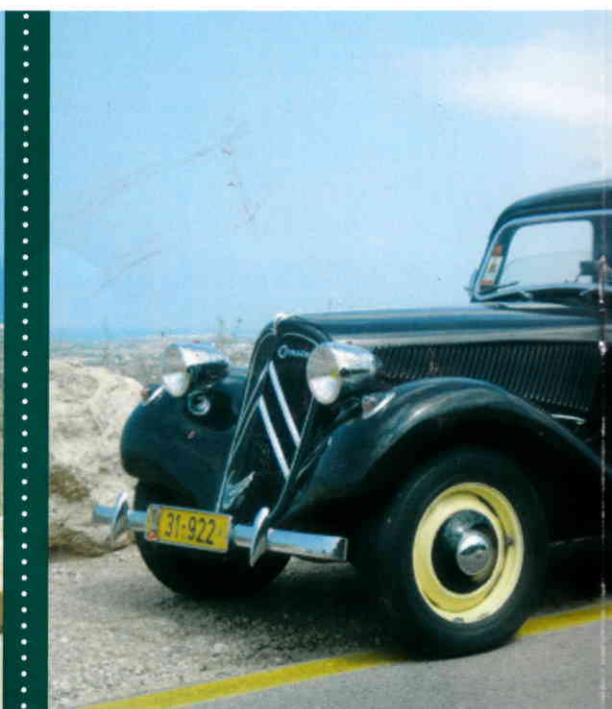


סיטרואן טרקסיון אולאנט



רכות נכתב על הטרקסיון – ולאחרונה גם מעל דפים אלו על ידי אלן רובינשטיין, הבעלים של מכונית המבחן. מה לא נאמר עליה, על הנעה הקדמית, על יציבותה ועל כך ששירותה במלחמת העורם השניה את הגורמים ואת הפרטיזנים ולאחריה גם את השוערים והפושעים. נסכם זאת כך – הטרקסיון לא הייתה מכונית הנעה הקדמית הראשה בעולם – אך היא הייתה המכונית המודרנית הראשה בעולם, במקונות המוכרת לנו עד עצם היום הזה. המרכב אחוז ומעוצב עם התיחסות אירופית, ההנעה קדמית, להגה יש מסרק, הבלמים הידראולים וארכיטקט המתלים נפרדים. הטרקסיון עלתה לאנדרא סיטרואן במומנו, בחברתו ובוחיו – אך היא הייתה ונותרה מורשתו לעולם המוטורי. בפרטיאן של הענקים, לאנדרא סיטרואן שמר מקום של כבוד, לצד הנרי פורד, וינצ'נז'

את המשיכה שליל-ל-204 אני חייב למחזין הבריטי 'קלאסיק קארס', שפרשם לפני כשלושים שנה כתבה על מוזיאון פיד'. תמונה קטרנה של המכונית, כמותה לא ראיתי מעולם, רק שהפייד' היה שחקה אוטוי. ההשראה מהקריאזלר אירפלן החדשנית היה ברורה, רק שהפייד' היה אלגנטית יותר וצורתית להפליא ביצוע. שניים קיומיות לראות אחת במציאות – וכשפגשתי בה לראשונה, לא התקצתתי. היא הייתה – ונותרה – מדימה, ועוררה בי חשק עד לנסות אותה בו במקום. מכונית אלגנטית עם עיצוב אוניברסלי ווגיעות של א-דקו בכל מקום. מכונית עם פנים מרוח שסძינה אוthon לפתח את הדלת ולהיכנס לעולם אחר של תחששות וריחות וצללים. מכונית שתהיה, נך האמנתי, ריבבה רואייה לטרקסיון האגדית, עד מכונית שהערצתי מילדות ותמיד עוררת את סקרנותי.



כל למצוא תנוחות נהיגה טובה בפייז'. המושב די נוח, ההגה בדזית טוביה והיד נופלת באופן טבעי על מושת הילוקים הקצר. למכונית שלושה הילוקים קדמים, כאשר הראשן שמאלה ולמטה, השני ימינה ולמעלה והשלישי חולן. ההילוך האחורי ממוקם מול הראשון והניטרל ממוקם איפשהו באמצע, ללא קפיץ או מגנן מירוץ. פיתוחת סוויז' בcptor אחד, משיכת הסטרטר לאחר והמנוע נעור לחישם כשהוא נאבק בקורוי השינה שלו בעדרת cptor שלישי, הלא הוא המשנק (צ'וק). המנוע רועש וצלילו גס ולא נעים. בהמ-שר עוד אתקל בצלילים רמיים יותר, אך אנחנו עוד לא שם.

אני משב לראשן, מסובב את ההגה המהיר אך הכבד להחריד (כשלושה סיבובים מהירים בין הנעלמות) ועשה את דרכי החוצה מהחניון המפומט. שדה הראייה לא מבריק אך כשור התמرون מופיע לטובה. אני יוצא מהחניון, מאיצ' מעת, והנה הגיע הזמן לשלב להילוך השני. הניטרל מעורפל לחולティין, והחריקות צור-מות. לאחר שני ניסיונות נוספים, אני לומד לסמן על התה-חושה שלי במקומם על הפידבק שלו – וטולין את המוט ארון המהLEN ביד רמה. גם השילוב השלישי אינו כיף גדול – ואני יכול בהחלט להבין מדוע הוץ-עה המכונית מיזמה הראשן עם תיבת הילוקים 'קוטאל' Pre-Selector מסוג "ברירה מודמת" (Selecto). אופציה שהיתה שמורה עד אז לכל מכוניות היוקרה הצרפתיות. ה'קוטאל' הציעה העברת הילוקים באמצעות מנגנון קטן שMOVED מתחם קטן מתחם מתחם אחריה ההגה – כאשר הניג הדיז אט המתג להילוך הרצוי – אך השילוב בוצע רק כאשר דרך הניג על דוושת המצד וshoreera אותה. L-402 פותחה תיבת אוטומטית מלאה מיזמה הראשן (!) – ונחשפה עם המכונית בתערוכת המכון ניוט בפריז באוקטובר 1935 – אך מחרה האסטרונומי של התיבת, ככליש ממחר המ-כנית, הביא לנו שהפרויקט נזנחה וה'קוטאל' חולה ממש – עותית הוצאה לציבור.

402 מאיצה נהדר. היא זרידה יותר מטרקסיון – והילוכו ארוכים יותר. לפיז'ן מנוע עם שסתומים עילאים בגוף של 1991 סמ"ק. המפתח 55 ס"מ עם ראש מבודל או 58 עם ראש מלומינום. המנוע מטפס לא רע בסל"ד, אך צילו הופך לרווח יותר ויותר. הטרקסיון, על 1911 סמ"קיה ו-46 סוסיה, שקטה יותר. עיצויו בה האירודינמי של הפיז'ן, עם מקדם גורם מעולה של 0.35 מבטיח נפלאות, לרבות מהירות מרבית של 120 קמ"ש, 15 קמ"ש יותר מטרקסיון. על הכביש המהיר הסמוך למוזיאון, אני מתחילה



הרעיון להשוות בין שתי המכוניות עליה במוחי מהסיבה הפושטת, שמעולם לא נתקמתי בהשוואה כזו לפני כן. שתי המכוניות החזרו על אותו פלח שוק בשעתן, השתייכו לאותה קבוצת-מס (11 "כוחות סוס" פיסקלים) וחיזקו תנאים דומים. האם הפיז'ן בעלת העיצוב האונגרדי הציגו יRibot ואיה לסייעה שהטיסטרואן המשיכה להיות מיוצרת עוד 13 שנים מעבר לפיז'ן ומקרה כמעט פי עשר ממנה קשורה במשהו לטיבה המכונית לעומת הפיז'ן?

את 402 המבחן, ילידת 1937, קיברתי ממוזיאון פיז'ן בז'נבה, צרפת, לפני שנה וחצי – אותו מוזיאון מהכתבה המפורסמת. זהו מוזיאון מעוצב לתלפיות, קליל בהוואיתו ועם זאת מרתק לא רק מעריצים אדוקים של החברה. כל המכוניות המוצגות במוזיאון מתחזקות לעילא ולעילא – ומשמעות להדגמה בכך עיתונות הרוכב באירועים מאורגנים או בתיאום מוקדם, כתו במקורו של. את מכונית המבחן הירוקה פגשתי עוד לפני כן בפרק ישן של 'טופ גיר', בכתבה חביבה של קריס גוף על המוזיאון – אותה תוכלו לאמור באתר יונ-טיפ.

אתם יכולים לדמיין את התירגשותי עם ההגעה לחניון המוזיאון. הגברת הירוקה המתינה לי שם, 485 סנטימטרים של עיצוב אונגרדי מדהים במרכז 4 דלתות. הקפתי אותה מספר פעמים, נדחים מഫוטרים הקטנים ומהפקט הכו-ל. 402 הייתה ונותרה מכונית מדהימה, מסובבת וראסים מתקוציא. 35 שנים של המתנה הסתיימו בבעור חורפי נאה ולא גשם, רקע הולם להגשה הח-לום.

סבירות הניג של המכונית פשוטה מכך, מתכנית ואלגנטית. גימור עץ היה צורם במכונית כזו – בדיקות כפי שהוא צורם בחלק מהטרכוסינים שהרכבו בבריטניה עבור השוק המקומי. מול הניג ספידומטר עגול וגדול, המשלב בתוכו את השעוניים המ-

שניים ושען זמן מיניוטרי. ממרץ הדשבורד מגיחה ידית הילוך כים קטנה בונוסת רנו 4 או דה-שו, עם ראש פלסטיק עגול – ו-12 בינה מס' כפותרים, לרבות הפטנצע המופעל במשיכת כפתור. המשמשה הקדמית ח齊יה – ושני חצאייה ניתנים לפתחה בחלקם החתון לטובות אוורור והפרשנות אדים. תא הנסעים של המכונית נית ענק – עם מרוחה של לימוזינה לנושאי המושב האחורי – לא מפטעי כאשר בסיס הגלגלים ארוך יותר מארוכה הכלול של מיניו...

לזרע עם העקב, לפי מה שסייעו לו זקי הדור שטיפלו בטרקן סיונים בעריםיהם. בלמי הטרקסיון עוצרים מצוין, והתחזקה סבירה אף לא נורצת. בעוד הפיז'ן מאייצה, הסיטראן צוברת מהירות, אף בשורה התחרונה, שתיהן תשתיינה באומה המהירות. בעליות של זכרון יעקב, אליו מדים ומצויע ל' לשחק עם מתג קידום ואיחור החצתה. ההשפעה מורגשת, אף פחות דרמטית מהמצופה. הדיכרונו הדומיננטי מהטרקסיון אינו ביצועי המנוע.

אנחנו מטפסים למעלה מכון כביש' 4. בשלב מסויים, הכביש ה策 נפתח לשני נתיבים, בבעיטה פנית פרסה רחבה וחוזר להיות חד נתיבי. אני נהוג, לפני יונדי גטס חדשנה ואני מתפלל בלבבי שנגה ימשיך בנתיב הימני. הילוך שני, האצה קלה, הפניה דריזה של ההגה מההיר (כ-2 סיבובים בין הנעלמות) – והפניה והגטס מהחוריינו. ללא דרמה, ללא מחאות מהצמיגים, ללא תחת-היגוי עווין. לטרקסיון אחיזת כביש מדימה, שrok התחרונה למגע חזק יותר (ואכן היה כה, עם 6 צילינדרים ורפח של 2.8 ליטר). השילוב שבין ההגה המכודיק להגעה הקדמית, לבסיס הגלגלים הארוך ולארבעת המתלים הנפרדים הנעדרים במוטות פיטול – הופך את הטרקסיון למוכנית שמחפש עיקולים. להבדיל מהפייז'ן, היא כמעט ואינה רוכנת בפניות – והתחושה דורמת יותר.

גם נוחות הנסיעה של הטרקסיון טובה – ומ' זירה את הפיז'ן. היא אינה DS, אך אף אחד גם לא מצפה ממנה להיות אחת, הן בשל התה' נהגות המכיש המצוינת שלה והן בשל פער הדורות המכינוי (אגב, גם L-DS יכולת כביש מילאconi יותר). ברוחב צר בדיכרונו-יעקב אני בודק את יכולת התחרון של הסיטראן. בדומה לפיז'ן, שדה הראייה לאחרו מוגבל, אך ההגה המהיר פחות כבד משציפיתו וגם קוטר הסיבוב אינו כה גרווע, כשמייאים בחשבון את בסיס

ה滾לים הארוך והגעה הקדמית הראשונית.

לאחר הפרידה מלאי ומביתו המינוחד, אני תוהה ביני' בין עצמי האם הימי' רוצה אחת מהשתיים, מי מהן עדיפה ואם לא כדאי להחותר מספר חלומות נכאלו. אם ציפיתי מהטרקסיון לניצח את הפיז'ן בנק-אקס, זה לא קרה. הסיטראן מודרנית ויעילה יותר – ובעלת חשיבות היסטורית מהותית, אך דורך הפיז'ן דיברהiali יותר. אולי היה זה העיצוב, אולי הפנים החום והמדמן שללה, אולי ביצועי המנוע הנמרצים. אולי, לא מצאת את עצמי עורג אל אף אחת מהצמד, שזה קצר כמו להיפגש לקפה עם כוכב הקולנוע הנ-ערץ עלייך ולגלות איש שיחה סטנדרט'ם לדמי'. כשהייתי צער יותר, היו לי לא מעט חלומות מוטוריים. המציגות לימדה אותי שニפוץ הוא אקט לא פחות מסקרן מהגשנתם.

תודות: לאלי רובינשטיין היקר, איש סיטראן ברם"ח
איירון וסס"ה גידון – ולצאות המודיאן האדיב והיעיל של פיז'ן בסושנו, צרפת.

ללחוץ. 80 קמ"ש היא מהירות שיטוט נעימה, שmag'ים אליה די מהר. עוד כמה שניות ואנו ב-90, הרush עדין נסבל אף מעת פחות נעים. 100 היא כבר לא מהירות לשיטוט וב-111 רעיתי שי' שבת לצידי נבר נגהלה מהשאון...

204 הייתה המכונית הראשונה של פיז'ן עם מתלה קדמי נפרד. בשילוב עם בסיס הגלגלים הארוך מתקבלת מכונית עם אחיזת כביש נאה וnochot נסיעה טוביה, על אף המתלה האחורי הפירמידיט'י. ההגה, שבמהלך הנסיעה מאבד ממשקלתו הכבד, מציע דיק ורב ותגובה טובה. 204 רוכנת על צידה בפניות ולא ממש ששה לה' קיף כיכרות במחירות, אך היא עשויה זאת ביעילות רבה המפותיעה אוטה. הבלתיים, על אף היותם מכניים ופרימיטיבים, עושים את מלאכם נאמנה – יותר מכמה מערכות הדידראוליות של התקופה. לאחר כשעה בכבישי האזור, לרבות כבישים מפוחלים צרים בין גבעות מוריקות, אני שב לחניית המודיאן. ההגה חזרה להיות מעיק – וגם שדה הראייה, כשי מייחנה את המכונית בינוות למוכניות המבקרים. המחשבה הראשונה שעולה במוחי היא על הטרקסיון, רק שטרם נהגתי על אותה...

אל' רובינשטיין שמח להגשים לי את החלום, עם 54 הטרקסיון השחורה שלו, ילידת 1954. בשנת 54 לטרקסיון כבר הייתה גיבנתה של בגאד' מאוחר, אך בגדול, היה זה אותה טרקסיון של טרומ מלחתה העולם, שעשתה ל-402 חיים קשים כל-כך בשוק הביתי. כמו בפייז'ן, גם לטרקסיון היו גרסאות סטישן, לימוזין/טונית לשמונה נוסעים, קופה וברילולה (גם אם בפייז'ן היה גג מכני שהתקפל לתוכו הגבא', במופע פירוטכני מרשים. לדוגמה קראו 402 אקליפס) – וכן בפייז'ן, לרוב הדגמים שנמכרו היו 4 דלתות.

הטרקסיון של אל', דגם 111BL, קצחה יותר מ-402. אך בסיס הגלגלים שלו עדין ארוך. תא הנוסעים צפוף ואינטימי יותר מזה של הפיז'ן –

והתחושה בו ספורטנית יותר. להגה שניים במקום שלושה חישורי רים והשעוניים פשוטים יותר למראה. השימוש הקדמית והשטוחה אינה מצויה – וגם היא נפתחת החוצה בחלקה התחתון. המראה הניבט דרכה ממלא בחום את ליבו של כל חובב קלאסיות – מכסה מנע ארוך התוחם בזוג פנסים משני צידי. בפייז'ן בעלת העיצוב המודרני יותר, כבר אין את התענג הזה.

מאחורי ההגה, יצאת מהדשבורד ידית מעוקלת, הפונה כלפי מטה. דוחות ההיילוקים, הופיע הפעם במשמעותו ארני. לא פונמה והחוצה אלא למעליה ולמטה. המוט תחום על לוח השעוניים במסגרת מתקנת אלגנטית, המציגת את מיקום ההיילוק בספרות לטיניות. זהו פוחת או יותר הדבר הנחמד היחידי שיש ליום על דוחות ההיילוקים זהה, המכricht אותו לרדוף אחריו בכל שימוש לשישי, המרוחק כלפי מטה. גם ההעברה מראשון לשני אינה נעימה – ומשחררת לעיתים חריקות מהשני. אני מתבאס כשהה קורה, אבל גם כshalli, שמכיר את המכונית כתאת כף ידו נהג, זה קעה לו.

תנוחת הנהיגה בטרקסיון פחות טبيعית. רגל ימין כפופה ואנכית, דורך על דוחשת גוד מיניאטורית. על המצח, כן אליו, רצוי בכלל

האם הפיז'ן בעלת העיצוב האוונגרדי הציגת ירידות ראות לסיטראן החדשנית, או שהקרב היה אבוד מראש? האם העובדה שהטיסטרואן המשיכה להיות מיצרת עוד 13 שנים מעבר לפיז'ן ומכרה כמעט פי עשר ממנה קשורה במשהו לטיבה כמכונית לעוז מת הפיז'ן?

כתב: קין כהן

באורן חגיג

לרגל החגים השועטים אלינו בענני אבק, סיורי מرك מהבירלים
וריב שנתי עם דודה בלומה, אנחנו יוצאים למסע קצר ולטוף.
גש עם כמה מכוניות שזכו להדורה מוגבלת וחגיגית

אחרי ניצחון של אב-טיפוס מדגם ה-S5000 בראלי לונדון-מק-סיקו, כשמחרור ההגה האנו פיקולה הפיני. על שם המירוץ חוצה האווקיינוס בן 25,700 ק"מ, הוצאה פורד גרסה מיוחדת למכוון ייט הקרויה על שם הניצחון ההוא. המכונית נבנתה בפרד משאר (גמי האסקורט במפעל חטיבת המכוניות המתקדמות (AVO) של פורד באסקופ. על בסיס מה שנודע כ"סדרה 49" בנהה החברה 9,382 יחידות של המכונית בגרסאות זו בין השנים 1970 ל-1974. עם מוצע קרן 1,600 שמנם נסחו 85 סוסים. כיוון הפכו אותן גרסאות קקסיקו לפיריטים מבוקשים, ששבינם תעשיית ופליקות ערפה, אףלו כאן בישראל.



הברוזון המגןדר -

סיטרואן דה שבו "צ'רלסטון"

מעט מודר מכונית דוכות למעמד ייחודי מצד אחד ולשלל כינויי גנאי מצד שני. סיטרואן דה-שבו היא אחת מהן. המכונית הבסיסית ש רק רצתה להביא את האיך, אשתו וסלסת הביצים שלהם דרכ' השדה לשוק של יום ראשון, קיבלה מלא הח奸 שמות וכינויי: הברוזון המכוער, או סתם ברוז, פח האשפה המעופף (בשל קימורי הגלים במכסה המונע שלה), שבול הפח, הצפרדע, העד ואפי-לו ה"פ-ה-נו" היישרלי שהמשמעות הראשוני בו מיחס לדה-שבו. אבל הייתה גם דה-שבו אחרת, ה"צ'רלסטון". היא התחללה בתווך מהדורה מיוחדת, בצבע אדום שחור כמחווה לקו האומנותי של שנות ה-20. מאידי סולקם 3/26/35 חדשאים למשען 60 הסמ"ק הדניקו את הנספק ל-29 סוסים ואת המהירות ל-115 קמ"ש. עוד מוסףות היו מראה אחורי חדש ובלתי דיסק לגילגיים הקדמיים. שנה מאוחר יותר יוצר מתחדמת גרסה ה"צ'רלסטון" גם בפנסי כרום, ריז' פוד ייחודי לה ואפשרויות שיילובי צבעים נוספות.

המכונית, אולי יותר מכל מוצר צריכה אחר, מסמלת את המהבהה המהבהה של המין האנושי במאה ועשרים השנים האחרונות. בין אם הוא אלו מכוניות ייעילות נטולות ברק שטטרן הייתה לשנע את בעליון מקומו למקום ובין אם הוא אלו הצהרות הון או אופנה מקרות עיניים – הן תמיד ביחסו עצמן את הדרכ' להעתלות מעלה מדף לכדי סמל מעמד ייחודי עבור הבעלים שלון או הסביבה. לאורו ההיסטוריה המוטעית של המכונית, השתמשו היצרנים בהדורה ייצור מוגבלות ככלי להעתקת ייחוד למכונית שליהם. המכוניות הללו ציינו תاريיכים, הישגים, מחootות לאירועים מפתוח ולפעמים סתם סיבה למסתיבה.

נכון, לא תמיד הוא אלו גרסאות בעלות משמעות מיזגדת.クト' לדוגמא את המני המקורית – לכאורה, ההברקה האוטומוטיבית שלילתה את תעשיית הרכב משנת 1959 ועד שנת 2000 לא הייתה זקופה לקידום מכירות, שכן היא הפקה לאישוקן מוכקש עוד משחר ילדותה. עדיין, עם דמדומי שקייטה, או ליתר דיוק חרחות זכתה המני ל-60 מהדורות מיוחדות בין אם בבריטניה מולדה או בשוקים אחרים. למרות הגדל היה לא יותר מאשר סכבות צבאיות עה ייחודיות, אך היא בינהן גם גרסאות מוגדשות טורבו על בסיס מנוע ה-1.275. לחובן לא הייתה משמעות מעבר לניסען לסחות את המותג עד השילינג האחרון.

אבל ישן גם אחרות, כאלה שהగראות המיוחדות שלון הפכו לשם דבר ולפירות אספינים חובקים.



על זורי הדפנה -

פורד אסקורט "מקסיקו"

כבר בתחילת דרכה של הפורד אסקורט, בלטה המכונית במסלולי המירוצים, אבל את מקומה בהיכל התהילה היא הרויימה ביישר

שהסתמכמו במדבקות, או ריפודים בלבד ג'ינס, עברו בהתקנת מוטות מיצבים להתקנות ספורטיבית ועד דגמים מוגמרים של סדראות כמו "אוטונגר" שהציגו שיפורים מקיפים כולל מנען 1.8 ליטר 1.0-2 ליטר.

הקרודה הישראלית: מהדורות ג'ינס של החיפושית שהזגה בשנות 1973 כדי למשוך לקוחות צער, שוקה גם בישראל ואפי' לו זכתה להצלחה מסוימת. המרכב הגיע בשלושה צבעים: אדום, כתום וצהוב. היא עוטרה במדבקות jeans בחלק התיכון של המרכב, הפגושים, טבעות הפנסים והמראות היו צבעוניים בשחור ותא הנסעים המתהדר בריפודים דמויי ג'ינס, מגן שמש לנושע, ידית הילוכים שונה ורדיו מוקרי.



פינת הביזאר -

AMC גרמלין "ליוויס" - 1973

AMC, תחמיד הייתה עופף מודר בקרוב יצירות הרכב האמריקני, עד שקרידיילר באמת בלהה אותה כמו נגיס עופף של קנטאקי פרידצ'יקן. אבל לפני שנעלמה הייתה לה הגרמלין - התשובה שללה מכך כוונות קומפקטיות אירופיות ויפניות (לצד פורד פינטו ושבורולט וגזה).

על מנת להמשיך למושך את הקהל הצער, הציגה החברה ב-1973 את הגרמלין במחודורה חביבית של חביית אבזר בשיתוף חברת הניגסים ליוויס. הריפוד במכונית היה ארג' סינטטי בדגמה של ג'ינס, למה ורק בדגמה? מכיוון שתנקות הבטיחות לעמידות בשירות, לא אפשרו שימוש בג'ינס אמיתי מוכנה. התפרים היו כתומים ככל ניטים קטנים מתחככת בחיבור בין המשטחים, תוויתות ליוויס ואפיו ניסי מפות בדגמה של כיסים במכנסי ג'ינס. אבל, מראה הג'ינס עוד חזק להופיע בדגם אחר של AMC, האיגל במחhire לתשנות ה-80. זה לא עוזר להם הרבה.

מה הלאה?

כפי שניתן להגיה, כאשר מדובר על מדבקות מוגבלות כל מאוד לחפש אונן אצל יצירות היוקרה, אלו הבנות סדרות מצומצחות של מכוניות ומסוגלות אונן לציין ניצחונות כפוארים במירוץ מיליה-AMILIA או לה-פאן, לזכר מלכים, דוכסים וושאני עולם או אפילו כוכבי רוק. אבל אלו דזוקה המכוניות העממיות יותר שאנו מזאץ את המדבקות המיוחדות שלהם ככאלו עם מסר קצר שונה, "גם האסקורט/חיפושית/גרמלין/דה-שבו שלן היא משחה מיוחד". האסקורט שניצחה מירוץ מלא אבק ואבני שאיינו זהה ויוקרתי, הדה-שבו שבאיוותה הטופולגת תהיה עוד הרבה יותר שנים, החיפושית שהאדיקות של שמייה על המתכון הפתן קורי העניקה לה סוג של חי נצח והגרמלין ש... טוב, בואו נשכח מהגרמלין.



קומץ פרוע -

פונטיאק פיירברד טראנס-אם 1969

כשהזגה "חבילת הביצועים והמרה" לפונטיאק פיירברד ב-1969 היא זכתה בכבוד החגיגי להיקרא על שם ליגת המירוצים "טראנס-אם" (אגב, פונטיאק התחרתה לשלם חמישה דולרים למועדון מכון נישות הספורט של אמריקה שארגן את הליגה על כל מכונית כזו שתימכר במתמורה לשימוש במותג טראנס-אם). שנות 1969 הייתה גם השנה האחורה לדoor הראשן של הפיירברד, מה שגרם לכך שرك 69 מכוניות כמעט כלנו. מתוך 25 דולר נוספים קיבלו הלקוחות מתלים קשיים יותר, ספויילר אחורי וגם את מערכת ניקת האויר IV AIR RAM שהביא את מנען ה-6.6 ליטר שלא להספק של 345 כ"ס. גם היא כוונת נחשת במכירות פומביות חצצ'ו כבבו את 100 אלף הדולרים ומהיר רק מטפס.



חיפושית בתחרות -

פולקסווגן חיפושית

מודר ככל שימושו, אבל החיפושית הקלאסית, אחת ממשיאניות משך היצור ללא שינוי זכתה בחיה הארוכים רך לקומץ גרסאות מיוחדות של החברה האם פולקסווגן. בדגמה אפשר לציין את העובדה של מחרות שאבן הדורך של יצור 15 מיליון חיפושים אוניה במחודרת "מרטון" של 6,000 יחידות ממוספרות, רך בשם להי 1973 נעצה החברה והציגה מחרה מיוחדת (big/1303) ללקוחות שחויפשו קצת יותר פינוק במכונית שלהם. התוספות כלל גלגלי 15 אינץ', צביעה מטאלית, מעת דיפונים מודודרים, שמשה אחורית מחומרת ומספר תוספות דיניות אחרות. ב-1976 הוצאה בשוק האמריקני ה-"Champagne Edition" חיפושית פטוזה בעיצוב לבן עם גג וריפוד לבנים, עיטורים לבנים על הצמיגים ופסי זהב בתחרית הדלת, C-0000 1000 וחידות יוצדו, אחת לכל דילר בארה"ב. בשנת 1979 לקרה סיום שיוך החיפושית בגרמניה יצא גם מחרה "אפיקוג" ביגמור שחור על שחור על שחור (גג, אבע מרכיב ופנים וככ' – בדגמה למחרות גשומפניה), המכונית הייתה מחרה מחומרת לחיפושית המוקנית משנות ה-80. ב-1981, עם יצור החיפושית ה-20 מיליון יוצרה מחרה של חיפושים בצעב נסף. הפעם הבאה שמהדורה שאפשר לקרוא לה רשות יצאה היממה רך ב-2003 עם ירידתן מוקה היצור של 3,000 יחידות האחרונות (מתוך 21,529,464 (הו, המקרים) ולו מנען 1.6 ליטר, הדגם נקרא "Final Edition" (הו, המקרים) וארכעה רמקולים, צמיגים לבני דופן, מערכת עם נגן דיסקים וארכעה רמקולים, מראות ופגושים כרום,-tag ולפנסבורג על מכסה תא המטען, חישוך קים בצעב הרכב, שימוש כהות ועוד. מעבר לאלו, לחיפושית היו מעל ל-40 מדבקות מיוחדות, החל מיזודות של דילרים מקומיים

כתב: קובי מילוא

מוסטנג



אבא, בת וככדה: לי איקוקה,
פלקון (משמאלה) ומוסטנג (מימין)



מאיפה זהה בא...

אין חובב רכב שלא מכיר את הפורד מוסטנג - אוטה הצלחה היסטורית של חברת פורד בשנות השישים של המאה הקודמת, שיסודה את תרבות "מכוניות הפוני" - קומפקטיות וחסית (במושגים אמריקאים), אף ארוך, ישבן קצר, תדמית ספורטיבית והרבה סקס-אפיל.

האמין בייצור דגמים למען המודםית, אלא רק למען ההצלחה במחיי-רות. עדין, בפורד היו הרבה מנהלים שסבירו שיש פלא שוק שמה-פש מכוניות עם תדמית ספורטיבית ומיווחת, אבל יותר קטנה ודולגה מהט'נדראבריד.

בשנת 1960 יצא האחתורה שבבולט עם מכונית קומפקטית חדשה ומיחודה – ה-Corvair. עם פניו הגיע אויר שטוח המכוניות מאחר, המכוניות היתה שונה מכל מה שהאמריקאים הרגלו לקבל מדרטוטיס. הדגמים המשפחתיים זכו להצלחה מוגבלת למדי, אבל ל��-רביר היה דגם ספורטיבי, קומפקטי ויפה שזכה להצלחה מפתיעת – ה-Monza. ההצלחה לא נסתרה מעיניהם של מנהלי פורד. כבר היתה להם ביד קומפקטיות טובה שהחזרה בשבי II ובקורבייר המפשחתית – היתה זו הפלקון הקוד-מקפטית, והם גם דאגו להציג לה דגמי ביצועים בשם Sprint עם מרכב 2 דלתות ומנועי 8V, אבל היה ברור שהזוויא לא תחליף אמיתי למוכניות ספורטיבית עם תדמית צעירה וערננה. בשנת 1960 מוגה מנהל חדש לחטיבת פורד – איש מכירות מבירק עם רקע טכני טוב, קריד-מה מפתחצת, והרבה אהבה למוכניות. היה זה כהובן לי איקוקה האגדי, שהכweis רוח חדשה לחברת. אגב, היה זה איקוקה שהכweis את מנוע 8V לפלקון, כפי שהזכרנו קודם.

בנוסף, איקוקה מיד הבין שיש שוק שצמך למוכניות בסגנון המודרנה והזמין סקרי שוק בונואס, שהו חד משמעיים לגבי הכת העולמית של הצעריטים בקשר רוכשי המכוניות החדשנות בשנות השישים. הדור שנולד מיד לאחר המלחמה, הלא הם ה-baby boomers, הביגו עז בשנות השישים לגיל שבו נוהגים וקונטים המכוניות, והם היו הרנו... הסקרים צפו שטוחה הגילאים של 34-18 יהוו מחצית כלל רוכשי המוכניות החדשנות בשנות השישים, בעוד שאותם הגילאים המבוגרים יותר יריד. אחווז גבורה מצעריטים אלו רצו מושבי Bucket (עלומת מושב פיננסי מוכשר אבל קצר יבשושי ולא ממש חוכב מכוניות). הוא לא

הבדיל מכונבות היסטוריות רגילות על רכבים שעוזו לתהילת עולם, הסיפור הזה יסתהים מעט אחרי היום שבו הושקה המודרנטג. זאת ממש שדוואק הרכע והטה לר' של פיתוח המכוניות הם שמעניינים, וכרגיל – השיווק, הסוציאולוגיה והטכנולוגיה יתערבו להם כמו חפין חביב לימי החורף (סחאם, נורא חם עכשי...).

ఈ הזרור לימי מלחמת העולם השנייה, שבhem עצה תעשיית המכוניות האמריקאית מלכתחילה והקישה את כל משאביה לייצור למען המאמץ המלחמתי. עם תום המלחמה, חזרו יצוריות הרכב האמריקאית לייצר את המכוניות והיצוצים שמולפני המלחמה, עם עידכונים קלימים. נבר

או, הסתבר שהשוק רוצה גם "מכוניות אישיות", וכך שישדרו מסר על הבעלים, מסר של רענות, ספורט ועתיד חדש. נבר בסוף שנות הארבעים יצא פורד עם ה-Woodie Convertible, שהשתמשה בפלטות עץ על הדלתות כדי לחתן מראה יותר אישי ויחודי לרכב.

בתחילת שנות החמישים כבר יצאו לשוק מכוניות מודרניים יותר, וגם איז פורד הציעה דגמים ייחודיים, כמו ה-Ford Custom Crestline-ה-Rio ה-Victoria Hardtop משנת 1950, ואחד-שהציגו לראשונה בפורד בוגרת ללא קורה B. אגב, רעיון ה-"הארדטופ" הופיע לראשונה דוואק-ב-GM, עם ה-Buick-Riviera Roadmaster משנת 1949.

גם הבריטים הטרפו לחגיגה, ושנות החמישים סיימלו את לידתו של שוק מכוניות הספורט הקטנות בצרפת אמריקה. כל אלו העשו את שני היצרנים הגדולים, פורד ו-GM, ל匝את לשוק עם דגמים ספורטיביים דו-מושביים, ה-Thunderbird של פורד וה-Corvette של שברוז לט לבית GM. דגמים אלו זכו להצלחה יפה, אבל את פורד ניחל באוטו הדמן רוברט מק'מרה (לימים מזכיר ההגנה של ארה"ב), שהיה מנהל פיננסי מוכשר אבל קצר יבשושי ולא ממש חוכב מכוניות. הוא לא



לדגם קראו מיד "מוסטנג 2", והוא כבר דמה מאד למוסטנג הסיידרטית שכולו מכיריים למחרת שני חסרים לו פגושים, הגג היה נמוך ודוית המשמשה הקדמית הייתה חדה מאד. בשלב זה נבנה דגם תצוגה נושא על בסיס העיצוב של המוסטנג 2 תוך שימוש בריצוף פורד פלקון שקווצה קלות. דגם התצוגה זהה הוזג ברוחבי ארה"ב וזהה לקבלת פנים נלהבת, מבליהם השצופים העלו על דעתם שזהו אכן בסיס למכונית אמיתיות שעתידה להיות מיוצרת בקרוב. כעת הפור נפל – ה"מוסטנג 2" יהיה הבסיס לדגם הסיידרטי, והמחנדים נקראו לעובדה כדי להזכיר את המוכנית לייצור ולעובוד עם המעצבים על שיישיים קלים שנדרשים לשם כך, למשל המעבר לפונס עגולים במקום העיצוב המקורי של דגם התצוגה. אגב, למחרת שמהם "מוסטנג" נבר ליווה את הפרוייקט, בשלב זה עוד שכלל להשתמש באחרים, לאחר תחילן חשיבות קצר חזק הוצאות שם מוסטנג, שיטמפל את החופש האמריקאי ואת הדירה חסרת המעצורים בערבה על סוס פרא אziel...

ההכנות להשקת המוסטנג ב-17 באפריל 1964 נוהלו נכון במצבע צבאי. הוזלפו מעת תמן על ייעונות, הוכנו מוכניות בחשאי אצל הסוכנים, נרכשו מראש דקוט פרסומת יקרות בטלביזיה, וככל היה מוכן להשקה במסגרת היריד העולמי בניו-יורק. 150 מוסטנגים הוכנו ל-150 עורכים של עיתוני רכב חובאים בארה"ב, והמ השתמשו בהם לשינוע חזורה בניו-יורק לדטרויט. ההשקה היתה הצלחה היסטורית, אבל טעות אחת געשתה בתהילן ההכנה, כזו שאירועה שמח עליה. מחד... התחריות דברו על 100,000 מוכניות בשנת הייצור הראשונה. לפניה ההשקה אירועה עוד شيئا את התחריות למספר שאפתני של 240,000, אבל גם הוא טעה בגודל... לא פחות מ-418,000 מוסטן-רים נמכרו בשנה הקלנדארית הראשונה לייצורו, ואם ניקח את "מודול 64.5" יחד עם שנת הדגם 65, נקבע מספר מזדמים של 680,689 מוכניות שייצרו עד סוף שנת 65. בחודשים הראשוניים נוצרה היסטוריה מוחלטת, ודילריהם נאלצו לבנות רשימות המתנה למכונית. לקוח אחד



מדגם חימר למוצר מוגמר (1962-1964)

רכש את המוסטנג הראשונה שהגיעה לתוכנות שבמוקום מגוריין, וישן בה בלילה באולם התצוגה עד שהצ'ק שנותן אישור בנק והוא יוכל לחת את הרכב מהתוכנות. האיש פשוט חשש שהרכב ייחט בלילה הלילה ע"י קונה אחר...

כפי שאירועה והסקרים שלו צפוי, הצעירים האמריקאים פשט התחאבו ברכב היפה והמיוחד, שעדיין שמר על רמת שימושיות גבוהה ואפשר גיון אין סופי של אופציות ותוספות שונות, החל מחלומות גלגלים מהודרות וכלה במונע V8 חזק. עדין, המהיר הבסיסי עברו קופפה ידנית עם מנוע 6 בוכנות עדן על פחות מ-\$2,400, כפי שאירועה רצתה.

המוסטנג היפה לאגדה, ובמהרה זכתה למתרחות בדמות הקמארו והפירבירד, אבל לה נשarra קצת הריאשווים, והיא מיוצרת עד היום לאחר 5 דורות, כאשר זה האחרון עוצב עם הרובה "נטטלגייט רטור" לעיצוב הראשוני של 1964. יותר מ-8 מיליון מוסטנגים יוצרו עד היום, ועוד לראשונה התובה ביותר לאיכות תחילן התכנון והשibility המקורי שהביא להיוולדת של האגדה.

כム "ספורטיבית" על הרצפה, גם אם הגיר יהיה אוטומטי... עוד גילה הסקר שהצעירים רוצחים השפעה אישית חזקה על הרכב וירצו לקבל רשות אופציות ארוכה ומגוונת ככל האפשר. גם רמת החפים עלתה ויותר משפטות יכולו לאפשר לעצמן רכב שני ושלושי במפשחה, כזה שלא יהיה בהכרח פרקטני כמו ה"סטיישן" האמריקאית הקלאסית, אלא רכב צער ו"שם".

בשנת 1961 ניס אייקונה את פורום Fairlaine, ועדשה שהוכרבה מבכרי מערך השוק של פורד והתנייע תהליך של סיור מוחות וח-שיבה על מוחות הדגם החדש. בשלב הזה לא היה שם למכונית, ואיפילו לא החלטה האם המכונית תהיה בת 4 מושבים או תוחזר לקונספט של הט'נדרבירד המקורי עם שני מושבים בלבד. הפורום חשב על דגם חדש, רענן ומיחוץ, שיספק מענה לשוק המכוניות הקומפקטיות בעלות התקדמות ספורטיבית. לא סתם לא דובר על "מכוניות ספורט", אלא על מכוניות מיוחד. קהל ל��ות שלא כדרך "כל הדרך" למכוניות ספורט אופתיות, קשותות ולא כל-כך שימושיות, אלא ממשו יותר רף, פרקטני, אבל בעל תדמית "נכונה".

בשלב זה הוקם צוות בראשותו של המעצב יוג'ן בורדיינט, שהוביל את תכנונה של מכונית תצוגה יפה ומוחצת שהשתמשה בראשונה בשם "מוסטנג 1". המכונית הייתה דו-מושבית, ובונתה על שלדת צינורות קלה עם מנען מרכזי ועיצוב ספורטיבי יפה. למחרת שהמוסטנג 1 היתה מכונית פבריקה, הבין אירועה שהוא לא עמדת בראשית הדרי-שות שלו, ובוודאי לא תהיה זולה לייצור. היה דרוש מתכוון מעט יותר קוגניציאלי, כזו שגם ייתן מענה לארכעה מושבים וגם לאפשרות השימוש בחכלולים קיימים מחמוץ הולפים של פורד. באוגוסט 1962 החלטה הנהלת פורד להתחיל מחדש מוחך, והפעם הוקמו ארבעה צוותי עיצוב שקיבלו את ההנחיות הבאות: מחיר מטרה של \$2,500



מדגם חימר למוצר מוגמר

(זול מאד...), משקל של 1,150 קילו, אורך מקסימלי 4.60 מטר, 4 מושבים, ידית גיר על הרצפה, שימוש במכלי פורד פלקון דור שני שאמור היה לצאת ב-1964 ורשימת אופציות ארוכה... הסיכון היה במילימ"ם "מכונית ספורטיבית, אישית וודקה".

לאربעת הצוותים הוקצבו שבועיים בלבד, שבוטופם הוציאו 7 עיצורים ביום האראשי של חרכד העיצוב של פורד. אחד מהשבעה בלם הייד, ואירועה סיפור מאוחר יותר שהייתה זה העיצוב שנראה נושא גם כשהוא עמד. העיצוב הספציפי זהה בוצע ע"י הסטודיו של פורד בניין צוחו של המעצב ג'י אורות וביפויו של אותו יוג'ן בורדיינט שהציגו קודם. אורות סיפר בדיעד שהציגו בילה את רוב השבועיים שהוקצבו למשימה בדינומים ובזריקת רעלונות, ואז גם הוחלט לכלת על מראה של "אף אורך – בגדאד' קצר" שהופיע לסתום של המוסטנג. השירוט והביצוע של הדגם אורכו רק 3 ימים, לאחר שככל הרעיון נבר הוי "טבושים" בשירות הארכוכות שקדמו לביצוע. אורות רקט גם ב'טרייק' נסף – הוא צבע את הדגם שלו בלבן, שהבליט אותו ייחסית לשאר ששת הדג-מים... כך או אחרת, הנהלת פורד התאגנה בתוצאה, והכיון היא ברור.

הר הטטרה

אויר הרים, אויר במנוע

הר הטטרה הינט מהיפים באירופה. הם משתרעים לאורך גבולות הצפוני של סלובקיה וגבולות הדרומי של פולין. הם ההשראה לשם החברה לייצור רכבי, מהaicותות שהיו במרתח אירופה.

לטרטה יש גם נגיעה בתולדותינו הביטחוניים. לצד המשאיות הרוסיות המגושמות שנפלו במהלך מלחמת ששת הימים, הופיעו גם כמה מאות משאיות מעולם אחר, איקוטי, מתוחכם, מעודן, עם גלגלים קידמיים נוטים החוצה ועם מנוע מוקור אויר. אבל לטרטה יש סייפור שחorig מגלי הרכב הכבדים (שאגב, כמה מהם נרכשו לאחרונה על ידי צה"ל) - זהה החברה שהובילה חידושים טכנולוגיים ופורצת דרך.

וזה מונע לו עותקים ובכך הוא הפך למוכנית הסידורית הראשונה שנבנתה במרכז/מזרח אירופה.

את המוכנית הבאה שנקרה "מודול A" תכננו החברים מטרטה כבר מהיסוד. זה היה בשנת 1900 ונמכרו ממנה 22 יחידות. המנוע היה אחרי. אחריה הופיעה ה"מודול B" עם מנוע במרכז הרכב. לאחר מכן מלחמת העולם הראשונה חילו שייעויים בחברה, כאשר הרכב נטה בהם היה שינוי השם לטטרה (1919) וייצור ה"טטרה 11" (1921). טטרה 11 הייתה רכב מהפכני עם מנוע קדמי ושילדה חרכ-

ברת טטרה הוקמה בצ'כיה באמצעות המאה ה-19 תחת השם Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriksgesellschaft (ובתרגם חופשי: חברת לייצור כירכוכות מסלול) ובשנת 1897 יוצרה את המוכנית הראשונה מתוכננה. בכך היא זכתה להיות החברה השלישית הותיקה ביותר בשם "צרפת מכוניות וקיימת עד היום, אחרי פיג'ן ודיימלר-בנץ". המוכנית הראשונה, משנת 1897 כאמור, יוצרה בהשראת ה"בנז" שנקנתה על ידי אחד מראשי המפעלים. הרכב נקרא "פרזידנט" ומכ-



בשם הנס לדז'ינקה מכונית קטנה יחסית על פי הרעיון של יאראי. אחרי אבטיפוס לא מצליח ולא אוירודינמי במיוחד תוכנן הדגם השני, שכבר היה מוגבש חיצונית ומכנית מזויד במנוע סטרטוס. מוקורו אויר אויר בחצורת בוקסר בעל נפח של 85 סמ"ק.

הדגם שנקרא T57, לא הגיע לשוק מסיבות מסחריות. לחברה היה צורך להתריך בטירות הגדלות יותר וכן היה לה כבר מכונית קונבנציונאלית קטנה וモצתית יחסית לנמכרה הייבר בשוק. הפ-רויקט נדוח והבטיפוס נמכר. לאחר 30 שנה בעלותו של אותו אדם הוא נקנה חזרה ומוצב כiom במוזיאון של טטרה. עניין רבים ה- T57 היא האמא של החיפושית.

ההצלחה הגדולה יותר הייתה בطنאות הגדלות יותר שמתוכן נולדה ה- "טטראפלאן". טטרה הייתה תמיד חברה של מכוניות גדולות ומפוארות יחסית. כך קרה שלצד ה-T57 תוכנן וכרכס לייצור דגם חדש לגמיה שנקרא T77. בטירה התיחסו לדגם זה כתוספת לדגמים הרגילים והוא הוצג לראשונה בתערוכת הרכב בפראג בשנת 1934. הטירה T77 הוצגה לאחר מכן בתערוכת הרכב בפריז שם עוררה סרציה עת הודהה לעיתונים, בהשיגת מהירות גבוהה במיוחד עם הספק נמוך יחסית. המהירות המקסימלית של ה-T77 הייתה 145 קמ"ש ומהנו היה ברגע של 2970 סמ"ק (ובגרסת המשווכלה יותר כ 3300 סמ"ק). הקהל התלהב. זו הייתה מכונית מפוארת וחדשנית וומי-ומי השוויצ'ה בה, ביןיהם מי שעתיד היה להיות נשיא צ'כוסלובקיה, אדוארד ברש.

מכאן כבר תחילתה השרשרת. לאחר כ- 52 מכוניות מדגם T77, נולדה בשנת 1936 הגירה המפורסמת והקלאסית, ה-T87 שהציגה חידושים בשילדה ובחוויות הנהיגה עם מנוע של 2900 סמ"ק. הנazziים שכבשו והלאימו את המפעל, אהבו את הרכב והש-

דית (בתצורת עמוד שידרה, שלא כמו שילדת הסולם הנפוצה יותר) ומחלים עצמאיים. חידוש נוסף ועוד משמעותי היה מעע מקורו אויר ברכב של 1200 סמ"ק.

לאחר סיירת מכוניות דומות שתוכננו מצד המפואר יותר של הס-קלה, באה בسنة 1931 המהיפה הגדולה של טטרה כאשר בהש-פעת של מהנדסים אוסטרים וגרמנים תוכנה מכונית חדשה מן היסוד, בעלת תצורה אוירודינמית ומהנו אחריו מקורו אויר. זאת האמא של הטירה שהושקה בchromodane.

האחראי לרעיון של הרכב אוירודינמי עם מען אחריו היה יהודי כשר על פי ההלכה ושמו פאול יאראי.

יאראוי נולד בוניה ומתהן שם. בהמשך עבר לדרום גרמניה ועבד במפעל שתכנן וייצר את הצפליינים, אותן ספינות אויר שהין המיר לה האחורה בטעופה בשנות העשרים והשלושים. הוא היה מהמ-תקנים שלו והתלהב מҳצורה האוירודינמית שאפשרה ביצועים מרשימים תוך השקעה יחסית בכח המנוע.

מכאן הדרך הייתה קטרה לרעיונות הנוגעים למכוניות והוא פיתח את הקונספט של מכונית אוירודינמית עם מען אחריו. לאחר שפרש מחברת הצפליינים בתחילת שנות העשרים, עבר יאראי לשוויץ ותכנן מספר דגמי מכוניות אוירודינמיים, אולם רק חברת טטרה רכשה מהם את הרישיון לייצור וכן נולדה הסבטה של ה- "טטראפלאן" ושל ה...חיפושית. יאראי האריך ימים עד שנות 1974 וזכה לראות את הרעיונות שלו מוטמעים כמעט בכל מכונית. נזדור לטירה ולמכונית הראשונה שיוצרה על פי רעיונות של יאראי.

בשנת 1931 תכנן יאראי ביחד עם מהנדס אוסטרי מוכשר מטירה



T97 – האמא של החיפושית

הטטרפלאן (דגם T600) יוצר במקביל לדגמים הרוגלים ולמשאיות של טטרה שהן לו לצבוי פופולריות רבה וכן, לפי מיטב המסורת הקומוניסטי, הוחלט להעיבר את ייצור ה-T600 ל-T603, דבר שגרם להתרומות רבות בקרב "הعمالים" בשני המפעלים. וכן, שנה אחריו הוחבורה לסקודה בשנת 1952, הסתiem הייצור אחריו כ-6300.

הדגם הבא, T603, היה מפואר יותר ופורץ דרך מבחינה שיוקית משום שהוא הביא את בשורת טטרה למידונות רבות מחוץ לגוש הקומוניסטי והוא חריג אינוצי ב"תוצרת" שבאה מבירת המועצות וגורוותיה. טטרה שמרו על עצמאות תכנונית וכן נולד דגם מפואר ויפפה עם חידושים טכניים ומונע 8V מקורו אויר ברוח 2500 סמ"ק. הפדר פולריות של ה-T603 הייתה כה גדולה שרבים בים החלפו אותה בחדשה יותר. והישנות שככלו למודלים האחוריים ונמכרושוב. ה-T603 השתתפה במרוצים וראליים רבים והוכיחה את יכולתה הגבואה ותקיונה המתמיד.

הדגם הבא בסדרה ה-T613. המכאנרי קה אותה מכנייה אבל הבודי עוצב הפעם בסגנון ארץ המגן ותוכנן בסדנת ויינאללה האיטלקית. בראשונה, חרגה טטרה מצורה העגלגלה של שנות השלושים. ה-T613 נמכר בכ-10000 עדותים והוא מהיר ממדים מהירות מירבית של 230 קמ"ש. יוצרו של דגם זה נמשך עד 1996, כבר אחרי נסיגת הקומוניזם.

וכאן אנחנו מגאים לאחרונה בסדרה, ה-4400 T שציעה במנועי 3400 ו-4400 סמ"ק. היה זה דגם מאד לא מוצלח ולאחורי, משנת 1998, חදלה טטרה לייצר מכוניות נוסעים והתרכזה רק במסחריות ומשאיות.

60 שנה נמשך ייצורו של אחד המכוניות המיעודות והקלאסיות של כל הדמנים. הקור נצפט של יאראי, של רכבים עם מנוע אחורי מקורר אויר, לא נמשך עם הפסקת ייצור החיפושית ודגם ה-4400 T חזרה תעשיית הרכב לתקרה הרגילה והשיגרתית. כמה מאות מכוניות טטרה נשארו בידי אספנים, בעיקר של הטטרה 603.

תמשו בו כרכב צמוד לקצינים ופקידיים בכירים. מהירוהה של הטטרה התאמאה מאד לאוטובאנים החדשניים של הריין. ה-77T יוצרה עד שנת 1953 ב-30000 עותקים כשלא צידה, עד שנת 1939, יוצרה גירסה קטנה יותר יותר, ה-79T. גירסה זו יוצרה רק עד פרוץ מלחמת העולם השנייה, כשהנאצים הפסיקו את הייצור אחריו כ-500 עותקים בלבד מחשש לתחרות בחיפושית.

ה-79T הייתה בנקודה התבצעה של טטרה כנגד פרידריך פורשה, בטענה שפורהה, בעידודו של היטלר, גיב את תכנון החיפושית בתבוסתו על ה-77T. פורשה היה נכון להטפל, אבל היטלר דחה וביטל את העניין. הגורל המשיך לתעת ולבסוף מלחמת העולם טירה תבעה את פורשה שוב והעניק הסתומים בפרשנה בשנת 1957 כשפורהה ופולקסווגן פיצו את טירה בסכום לא קטן. זו בעצם ההזדהה בכר שהחיפושית תוכנה על ידי יהודי, אוarthו יאראי שהציגו קודם (וזה מצטרכ גם למסודר שנקראת על שם בוחרה יהודיה ול-W.W.B. שמייצרת מכוניות הודות להתרעאו...).

תמה מלחמת העולם השנייה, שבה גויסה טירה למאיץ המלחמה הנאצי וייצרה בעיירה משאיות וכלי רכב משוריינים. לאחר המלחמה ולפניה השתלטו הקומוניזם על צ'כוסלובקיה והולאם המפעל. בשנת 1946 חודש הייצור וכאן נכנס השם טטרהפלאן לראשונה. היה זה דגם פשוות יותר, שהרי העמלים הקומוניסטים השתלטו...

**לאחר המלחמה
ולפני השתלים
טtot הקומוניזם
על צ'כוסלובקיה.
העולם המפעל.
בשנת 1946 חודש
הייצור וכאן נכנס
השם טטרהפלאן
לראשונה.**

DER 8 ZYLINDER

T A T R A *Stromlinie*

מְרֻפְּדִים דָּלָקָס

תאגיד אוטומוטיבי



- שיחזור ריפוד לרכבי אספנות
- כיסויים חיצוניים
- דלתות, מושבים, גיגות
- גנות לגיבים אספנות 4*
- מטפל ברכבי אספנות וקלאסיים של חברי מועדון החמש
- הטבה מיוחדת לחבריו המועדון על כל טיפול

פוחחות וצבע מוסך מעלה שומרון בע"מ

אזור תעשייה מעלה שומרון



הטבה מיוחדת לחבריו
מועדון החמש על כל טיפול

התמחות כללית ברכב

מטפל ברכבי אספנות
וקלאסיים של חברי
מועדון רכבים

מוסך 'מעלה שומרון' בפייסבוק - www.facebook.com/m.m.someron
אשר - 0528038886 0528152211 שולי - 052 097920859 במוסך - 097920859



חברת "ג'ו קארגו" מציעה לחבריו מועדון החמשה:

יבוא ויצוא של רכבים וחלקי רכבים / אופנוועים
שירותי שילוח בינלאומי
עAMILות מכס ושחרור מטענים

info@gocargo.co.il

שלום! אשר

טל: 08 - 8558790 - נייד: 9011646 - 050

www.gocargo.co.il

