

הაגשומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלסטי והאספנות בישראל • גליון מס' 88 • מרץ 2016



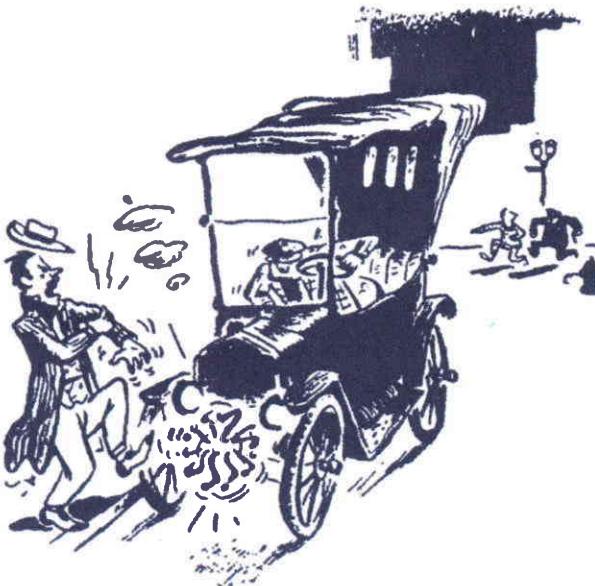
אביגיל גדרון קפזה לול
עמ' 20-21

עסק אויר ועסק קרקע -
חיש לוייט מספר על יצרנו
מטוסים ויצרנו מכוניות
שהחליפו תפקידים

עמ' 10-12

לא רק "איקאה" -
קובי מלוא מספר על
עיצובים גדולים להרכבה

עמ' 7-9



חברים יקרים

החברת שמנוחת לפניינו עוסקת בנושאים שונים ומגוונים.

הפעם בחרנו לлечט בעקבות המגזרים הבולטים ולעשות מבחן השוואתי לרכב שמיוצר ברציפות כבר כ-70 שנה בצורה כזו או אחרת והוא הג'יפ. לא הגיעו-ג'יפ אלא הסטיישן/קרוסאובר/רכב-שטח/כבישתich או איך שנקרא לו.

רונן אקרמן לקח את שני הרכבים לחולות ומסקנותיו וגם רגשותיו מובעים כאן.

להשלמה כתבנו גם על ויליסים מהם לא ג'יפים. נושא כאוב ש"עליה לסתורות" לאחרונה הוא גניבות של רכבי אספנות. ידידנו קין כהן בדק את הנושא ובא עם כמה תובנות ועצות טובות, שלאណד...

יש בצפון מוסד מיוחד שהוא תמצית ההובי שלנו. איתמר שורקי פתח את "הלול" לחברים שבאים מדי יום שי לשפשץ את הרכבים ולשפץ את הנשמה בקפה שחורה. אביגיל גדרון הייתה שם יחד עם הצלם הצמוד שלה, שלמה גדרון.

עוד מהארץ, רני הרניק כותב על הרכב מיוחד שהתחיל בפאר ובמצעדים, שקע בחירה, עליה מה-מצולות ושובץ רק כדי להנץ בשရיפה... האם יש לנו עתיד?

אתה ועוד כאן בגלוי.

קליה נסיה

בני הספל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: בן-ניסן קובי, בריל דודו, הלוי מתניה, רוד ש, לון זמי, מרגלית צבקה, שומרוני יוסי, שורקי איתמר חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנסטיין זיל, יואחים לון זיל, צבי דרכני. **י"ר קודמים:** צבי רכני, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לון, נחום קדמייאל, אבי נוף, נחום קדמייאל

פעיל המועדון והעמותה:

י"ר - דודו בריל
מ"מ י"ר ואחראי אירופים - זמי לון
מ"מ גזבר - דוד כרמל
אחראי השקעות וקבלות פנים - מתניה הלוי
אחראי קשר קהילה - יוסי שומרוני
אחראי קשור בין מועדונים - שי רוד
אחראי קשר עם רשויות - נחום קדמייאל
דובר המועדון - רון אקרמן
ועדת כספים - דוד כרמל, זמי לון, סמדר רחמים
MBER - בני אור
ועדת ביקורת - יורם סילבר, חיים לוי

אב בית דין חברים - עוזי שלמה זג גדרון
חברי בית דין חברים - עוזי גיל דבורה, עוזי רז לבנת
צוות טכני מקצועי - קובי מלוא, חן פרחי, עוזף פירסטן, אריאל עזיז
אחראי מפגשים אזריים וחברתיים - קובי בן-ניסן
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי

רכז מפגש הצפון - איתמר שורקי
רכז מפגש השפלה - קובי בן-ניסן
רכז מפגש משמר השומרון - דוד שטרקר
רכז מפגש י"ד מרדי וטווילס - צביקה מרגלית
רכז מפגש ב"ש - גדיון קדרון

אחראי פיב"א - יוסי צור
בחויחי פיב"א - אמיר הלוי, דורון סגל
מנהל מועדון המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיטיקה - רוני רוזנברג

משרד 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 20:00-20:30
מענה טלפוני בין השעות 19:00-20:00
ימים ב'-ה' בין השעות 09:30-17:00
מענה טלפוני בין השעות 16:00-10:00

מועדון החמש באינטרנט:

אתר האינטרנט-ilo: www.5club.org.il

אתור המועדון: רם מילן, סמדר רחמים
אחראי פיסבוק: קובי מלוא, סייג שטיימן, שי רוד
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי
האטומוביל - בטאון מועדון החמש:

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מלוא

עיצוב גוף והדפסה: סטודיו השבוע בנתניה/אשכנזי

כל הזכויות שמורות



דבר היוז' דרור בריל

חברי מועדון יקרים

במשרד המועדון ומחוץ לו - עובדה ואמנות שראויים להערכה רבה. מפאת קוצר המקום לא אזכיר שמות, אך תודה והערכתה לכל בעלי התפקידים!

תודה מיוחדת לסמדר רחמים, מנחתת משרד המועדון, אשר מארגנת ומариיצה נושאים רבים.

בהצלחה למועד הבא!

יהה מעניין וכייף ומקווה שזה ימשך...

מכמי,
דרור בריל

מי היה מאמין שכבר שנתיים עברו מאז הבחירות האחרונות והנה אנו נמצאים לקרأت הפרק הבא...

הוא אלו שניםיים נפלאות של עשייה ופעילותיות משותפת עבור חברי המועדון, ושנתיים של פעילות ועזרה לקהילות רבות. חגנו 30 שנים למועדון, הפכנו טוילים לרוב כולל מסעות לאלת, ערד וכרכיאל. חגנו עשרות השקות וקבעו פנים, הפכנו את לוגו ה-30 שאותו הטענו על שעון אسفנות מיוחד ווד ווד.

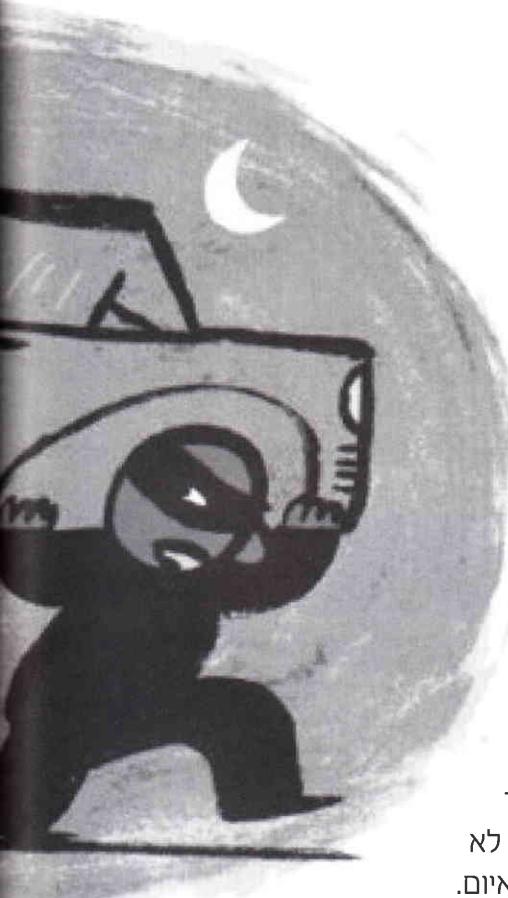
הפעילותות הללו מתאפשרות תודות לעבודת צוות של פעילים, שעובדים בהתנדבות כailo שהמועדון הוא עסקם הפרטיא, משקיעים מכל הלב שעות מרבבות, עורכים פגישות



הגביע אל - א - ל

אנחנו שיפצנו אותו באהבה, למדנו אותו בעשר אצלבות,
הן נכנסו לנו לב ומתחת לציפורניים בשנים משותפות -
ואז בוקר אחד הן לא שם. גניבה של מכונית אספנות היא
אולי אחד הפחדים הגדולים שלנו -

از מה אפשר לעשות?



מוריידה את כל המשפה מה לטיני, או זו בה נסעת לאסוף את האישה בדית הראשון - לא משנה מה היא בשבייר - הרגע בו היא לא שם בחניה הוא רגע איום.

از מה אפשר לעשות? טוב, אז כמובן שהכי פשוט זה להגיד ברוב עם פיטבול מורעב ורובה ציד, אבל מה יקרה אם תציגו ללקוח לשירותים? בדיק בשבייל זה גנסה לתת לכם בכתבה הזו כמה כלים פשוטים וחלקם דורשים השיקעת מה, אבל בכל מקרה יצמצמו את הסיכוי שלכם לעמוד מול מקום חניה מיותרם ממוכנית.

mdi שנה, כך על פי נתוני משטרת ישראל, גנבות כ-20 אלף מכוניות. לכ-20 אלף אנשים מגע הרגע הזה בוקר בו הם יורדים לחניה, מסתכלים על המלבן שאך אתמול אכלס את המשפחה שלהם - ריק. נכון, זה לא נעים, זו תחושה נוראה, אבל אצל רוב האנשים זה מסתכם בקלה עסיסטית (או ברכה - תלוי מה מצב המהירון של המכונית...) וטלפון לחברת הביטוח. אבל עברו כמה שעות אנשים בישראל - הרגע הזה הוא נורא הרבה יותר - אני מדובר על כמה שעורות אנשים שמגלמים בוקר אחד שמכונית האספנות שלהם גנבה.

כנראה שגם לא יבין זאת, אבל בין מכונית אספנות לבעליה נרקמים עם השנים חוטים של זיכרונות וחוויות שמצויאים אותן מomid כל התחבורת ושם הברזל, הפלטיק והעור שמרכיב אותן (או פיברגלס, לחובבי פאר התוצאות המקרא). זו יכולה להיות מכונית הפוסטר של ילדותנו, זו שבה אבא ואמא הביאו אותה מחרד היולדות ואחר כך הייתה

טריקים ושטיקים

קו ההגנה השני הוא היתרון שלנו כבעלי מכונית האספנות בהירות האינטימית עם המכונית שלנו. פירוק הרוטור מה-ディיסטרביטור, שילוף דיזה מהקרבורטור, או אפילו ניתוק של חוטי היצתה ועוד שלל פתרונות יצירתיים שלא נפרט כאן אמנים ניתנים להtagברות, אבל עברו הגב המזדמן ואפילו המתכןן, אך כזה שיעמוד חסר אונים אל מול מכונית ללא קופסת פיוזים - זה בהחלט פתרון פשוט, זול ופקטיבי. עוד בקוו השני, מtag התנועה המנתק מערכת הנעה חיונית במי-קום נסתור המותקן על ידכם, וזה עובודה פשוטה מאוד שגם אנשים נעדרי חוש טכני יכולים לעשות, לכל היותר בעזרת חבר.

בעיגל השלישי נמצאים מגוון המנגולים השונים בהם ניתן לציד את המכונית שלנו. החל ב"סנדי דנור" הזכורים לש-מצח משנות ה-80, אפילו שניים - אחד מקדימה ואחד מאחורה כדי שלא ניתן יהיה להרים ולגרור את המכונית. מנגולין הנה, מנגולין תיבת הילוקים וככלו המכוברים זה לזה - הם אולי ניתנים לפריצה ועקיפה וגם לא יהו איזה מכשול אדיר עברו הגב המקצועני, אבל כן הוכיחו את גנבת המכונית למשך שהוא שידוש עוד זמן עובודה שעשו להרתו את חלקם מהם.

בישוח, איתור וניטור

קו ההגנה נוסף הוא כMOVן האחרון, שיטור נוגע להתחומות במדידה והמכונית אכן נגנבה. אפשרות אחת היא כMOVן ביטוח המכונית, אם כי ישנו מיעוט יחסי של סוכני ביטוח המכוניות לבטח מכוניות אספנות. ברוב המקרים מדובר בפולישה לא מלאה ומוקפה. אתם מוזמנים להיכנס לפורום אספנות ב"ארספורה" כדי להתיעץ עם גולשים נוספים ונוספים בעלי רכב אספנות בנוגע למומלצים על ידם.



They never left the car without setting the anti-theft device.

מיקום, מיקום ומיקום

אחד כמו החוק הראשון בנדל"ן, גם כאשר מדובר בהגנה על מכונית האספנות שלכם, אחד הדברים הבסיסיים ביותר הוא היכן היא נמצאת. כאן מוגון הפטرونוט יכול להיות נרחב למדי, הטובי שבhem הוא חניה בחצר פנימית עם שער נפרד. למי שאין את הלוקסוס של חניה פרטית הצמודה לביתה, ישן חברות דוגמת "סנטרול פארק" המפעילה שירות חניונים באיזור גוש דן ומאפשרת שכירת חניה תחת קרקעית בחניון המאושך ומצולם. פתרון נוסף, אם כי קצת פחות טוב הוא חניה סגורה כמו של בניין אבל גם כאן יש דילמה היכן להחנות את המכונית, האם בחלק אחריו מוסתר מעיני כל או הצד הפונה לרוחבו. היתרון של הראשונה הוא שהמכונית פחותה חשופה לעיניים עזיניות, מצד שני אם מישחו ויצא "לטפל" בה הוא יוכל לעשות זאת בהיחבא ולא מריע. פתרונות תלוי חניה נוספים יכולים להיות מהסומי בрезל מתקפלים בקדמת החניה ועוד. כך או כך, פתרון אפקטיבי במיוחד הוא פרוז'קטור עם חיישן תנועה המPAIR היישר על המכונית, המהדרין יוסיפו גם מצלמה (בין אם אמיתי או דמה) המכונת אל המכונית. טיפ נוסף הוא שינוי מיקום החניה במידת האפשר, כל



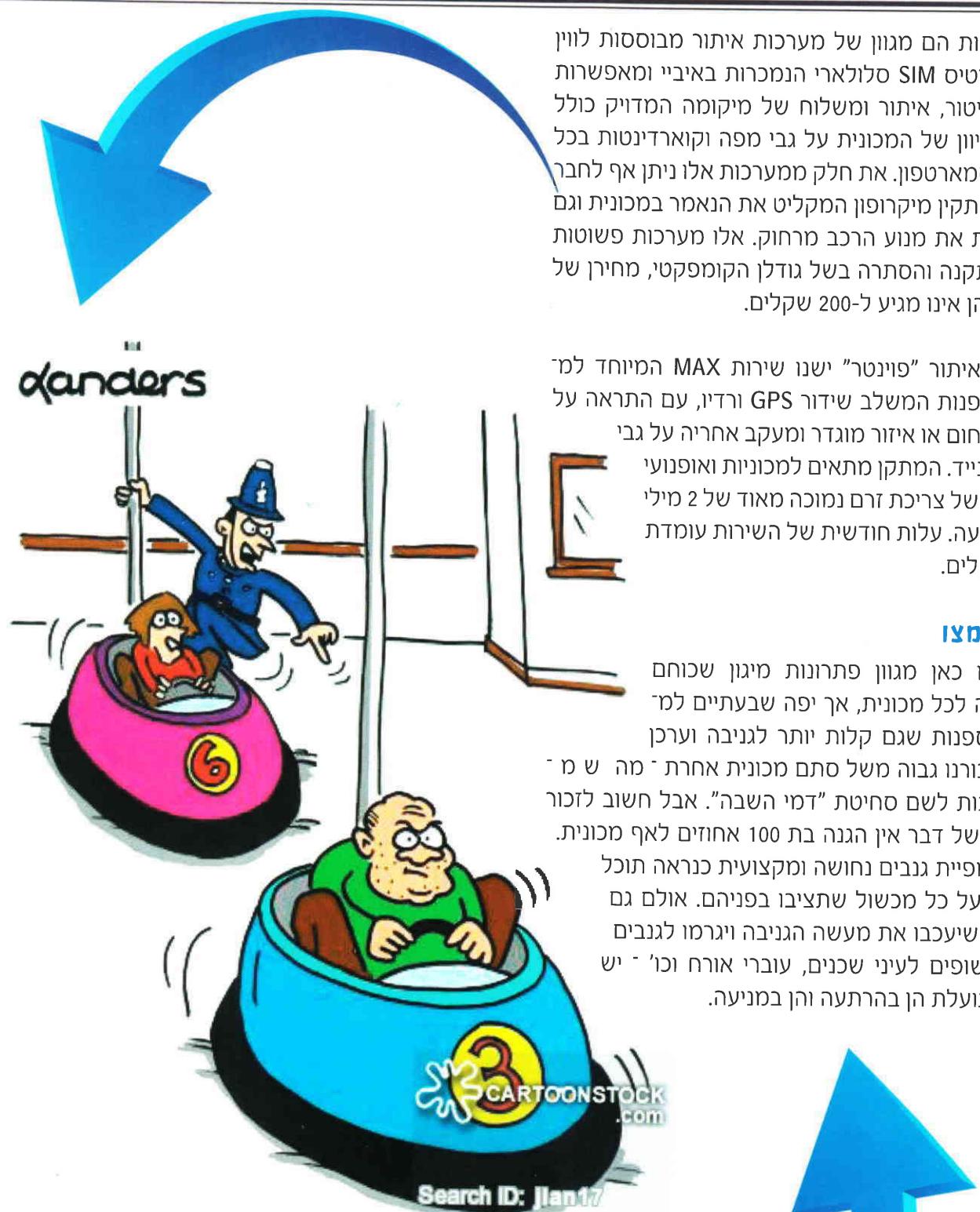
כמה ימים (לא במרוחק קבוע) להזיז את המכונית למיקום אחר - מה שיקשה על תצפית, מעקב ותוכנן גנבה שלה. גם אם חווים ברוחב, כדאי להקפיד על חניה במקומות שיקשו על גישה עם משאיות גרא או שליפה של המכונית בקלות.

עוד פתרונות הם מגוון של מערכות איתור מבוססות לוון ובעלות כרטיס SIM סלולרי הנמכרות באיבי ומאפשרות התראה, ניטור, איתור ומשLOW של מיקומה המדויק כולל מהירות וכיון של המכונית על גבי מפה וקואורדינטות בכל רגע לכל סמארטפון. את חלק המערכות אלו ניתן אף לחבר לצופר, להתקין מיקרופון המקליט את הנאמר במכונית וגם ניתנת לכבות את מנוע הרכב מרוחק. אלו מערכות פשוטות מאוד להתקנה והסתירה בשל גודלו הקומפקטי, מחירן של היקנות בהן אינו מגיע ל-200 שקלים.

לחברת האיתור "פינטר" ישנו שירות MAX המוצע למכווות אספנות המשלב שידור GPS ורדיו, עם התראה על יציאה מתחום או איזור מוגדר ומעקב אחריה על גבי הטלפון הנייד. המתקן מתאים למכוניות ואופנועים אספנות בשל צricht זרם נמוכה מאוד של 2 מיל' אמרפר לשעה. עלות חודשית של השירות עומדת על 29 שקלים.

חזק ואמץ

از סקרנו CAN מגוון פתרונות מיגון שכוחם אמנים יפה לכל מכונית, אך יפה שבעתים למכווות אספנות שגם קלות יותר לגנבה וערוך הרגשי עבורה גבוה משל סתם מכונית אחרת - מה ש מביא לganivut לשם סחיטת "דמי השבה". אבל חשוב לציין כי בסופו של דבר אין הגנה בת 100 אחוזים לאף מכונית. גנבו או כנופיות גנבים נחשוה ומקצועית כנראה תוכל להתגבר על כל מכשול שתציגו בפניהם. אולם גםפעולות שיעכו את מעשה הגנבה ויגרמו לגנבים להיות חשופים לעיני שכנים, עוברי אורח וכו' - יש משקל ותועלת הן בהרתעה והן במניעה.



Follow that car!

בברכת שלא נדע - וSENMSHIN להתדיין רק על נושא שחזור ושימור ומניעת חלודה ולא גניבה...

עובדת עצמית

למכונית מושלמת. לא פלא איפה, שתעשיית מכוניות הקיט פרחה במיוחד בממלכה המאוחדת. אפילו מכונית מושב-חת ואצילה כמו הולוטוסalan הייתה ניתנת לרכישה כמכונית מושלמת, או כקיט להרכבה עצמית במחיר מוזל. חלק מהקיטים האלו דרשו לא יותר מעבודת סופ"ש מוצמת כדי להשלים את המלאכה. כמובן, ההערכה הריאלית לבנית מכונית קיט היא בין 100 שעות UBODA ל-1500 שעות, הכל כתלות במורכבות הקיט.

از כמה מרכיב קיט לבניה עצמית של מכונית? יש רמות שונות, חלק מהקיטים כללו מחבילה מושלמת של חלקים, כולל שילדה, מרכב, מכאניקה וכו'. חלקם לא כללו מכאני, Car, ועל הרוחש היה למצוא "מכונית תומחות", Donor Car, ממנה יטול את המנוע, תיבת ההילוכים ושאר מיני ורקות

איקהה, היום סנטר ואיסס כבר הפכו למזון ידועים ומוכרים בארץ הקודש, ובין רור לנו שאין כל בעיה לבנות רהיטים בעבודה עצמית, אבל מה עם מכוניות? אז נראה שכאן עוד רחוק היום שבו הרגולץיה תאפשר לנו לבנות רכב בית, בעבודה עצמית, אבל בעולם הגדול התופעה מקובלת מזה שניים.

למעשה, כבר בשנת 1896 פורסם האנגלי תומאס היילר וויט תוכניות לבניה עצמית של רכב, ובשנת 1912 ניתן היה לרש

מוש באורה"ב מכונית בשם Lad's Car הנה, או כקיט לבניה עצמית. מכאן והלאה גם נשתמש בכינוי המקובל למכוניות Cars. Kit. חלקים קיט של שרצה לבנות Lad's Car חסר 20\$ בלבד. מים מחיר הקניה. החיסכון זהה נשמע מעט צנוע, אבל הוא היה 1/8 מחיר המכונית המורכבת, שעמד על \$180. למרות ההתחלה המוקדמת, הפירמה הנדרשה של מכוניות הקיט החלה רק בשנות החמישים של המאה העשרים. תרמו לכך מספר גורמים: ראשית, ההגנה מפני חלודה הייתה אחד בחיתוליה ורכבים רבים

החלידו למוטות, בעוד שהמכלים המכניים שלהם ניתנו לשימוש נוסף במכונית קיט. שנית, טכנולוגיית הפיברגלס התפתחה, ובזכותה ניתן היה לעצב מרכיבים נאים למדוי למוכניות בסדרות קטנות. הגורם האחרון היה כלכלי - בימי דיניות רבות הייתה הקלה מס משמעותית על רכב שנמכר כקיט להרכבה עצמית. באנגליה לדוגמא, מכונית קיט היה פטורה מס מס רכישה מסוים שנחשבה ל"אוסף רכיבים" ולא



Here comes the incredible
unicar
Build-It-Yourself

Why not be ready for the Spring . . . with a NEW CAR?
Use a few of the dark Winter evenings and build one!
75 m.p.g. - 60 m.p.h.



model "t"

מכניים. נישה נוספת הייתה להשתמש במכונית בעלת שיידה מושב-חת בתווך "טורמת-קומפלט". דוגמאות נפוצות לכך היו החיפושית, וגם - הטריומף הראלד. הוא לא מושך, בד"כ מפיברגלס, שפותח "התישבו" על השילדות האלו וכך ניתן היה לבנות מכונית עם מרכב מושך ומעוצב, על

גם כוים יש לא מעט יצירנים בעולם שמציעים קיטים לבניה עצמית. אלו בדרך כלל קיטים לروفליות של מכוניות קלאסיות, שמאפשרים לבאים לנסוע ברכב שנראה כמוותם, הדבר האמתי, ובדרך כלל עם מכלולים מכניים מודרניים, אמנים, וקלים לתחזקה. דוגמאות אופייניות הם הקיטים לרולפיות של AC קוברה, פורשה ספיידסטר, וכמוון הלו טום סופר 7, שבעצממה היהת מכונית קיט וכיום ניתן לקנות גירסאות מודרניות שלה להרכבה עצמית.

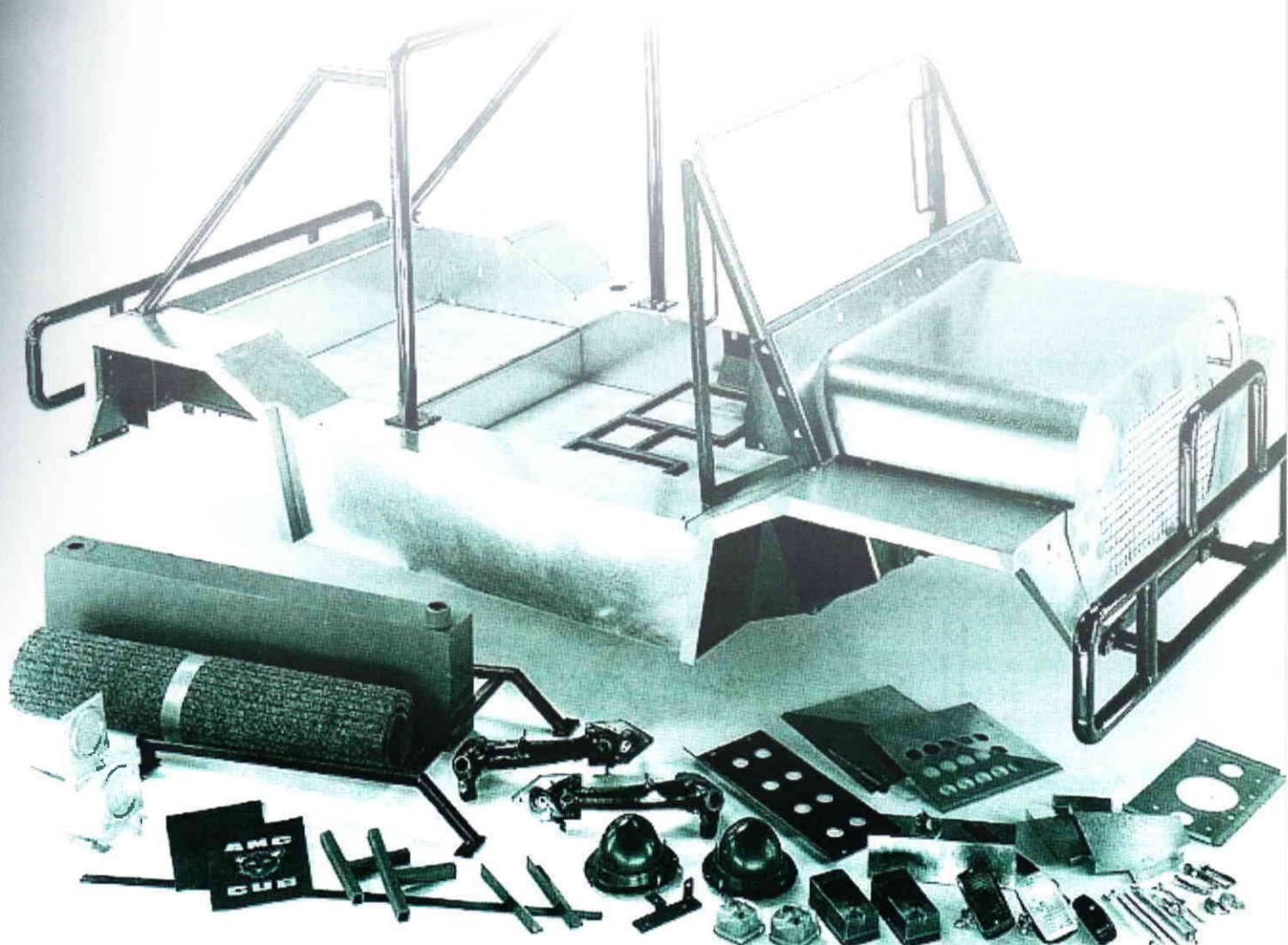
ומה בארץ? - כאן אין הרבה בשורות... בניית מכונית קיט ובלת רישיון עבורה היא למעשה משימה בלתי אפשרית. גם הלבשת רכב פיברגלס על שילדה קיימת (למשל כדי לבנות באגי) נחשבת כשינוי מבנה לכל דבר, והיצירה פשוט לא תעבור טסט... היו מספר חריגים בשנות ה-70, ומסתובות הארץ כמה מכוניות קיט מהתקופה ההז, בעיקר באגיס אבל גם רוליקה-קיט של MG, ואפלו סטRELING אחת, המבוססת על חיפושית, אבל אלו כאמור חריגים. כאן, בארץ הקודש, נאלץ כרגע להסתפק בהרכבה עצמית של ריהוט מאיאה...

הבאגי מבוסת החיפושית, שהיא למעשה קיט פיברגלס "מטלבש" על רצפת חיפושית.

השאלה המרכזיית היא כМОון הרגולציה...

כיצד מקבלים רישיון למוכניתCHO? אם הקיט מבוסס על שילדה קיימת, ניתן בד"כ להשתמש ברישיון של התורות (בחו"ל... לא בארץ הקודש), אבל יש מדיניות, בעיקר ארה"ב ואנגליה, שבהן קיים תהליך מסודר לאיישו ולרישוי של רכבי קיט, לאחר בדיקה טכנית מסודרת ולא מדובר מחמירה. בא-נגליה התהליך נקרא Individual Vehicle Approval והוא מאפשר לקבלת רישיון מסודר, לוחית זיהוי, וכמוון גם את החובה להעביר את הרכב מבחן רישיוני שנתי (טסט).

כאמור, שנות הפריחה של תעשיית מכוניות הקיט היו בעשורים של שנות ה-50, ה-60 וה-70 של המאה העשרים, ומכו-ניות הקיט שייצרו אז הפכו לקלאסיקות בזכות עצמן, אבל



היתה האמה של ה"סבירה" שלנו ASHLEY

see the **ASHLEY** line



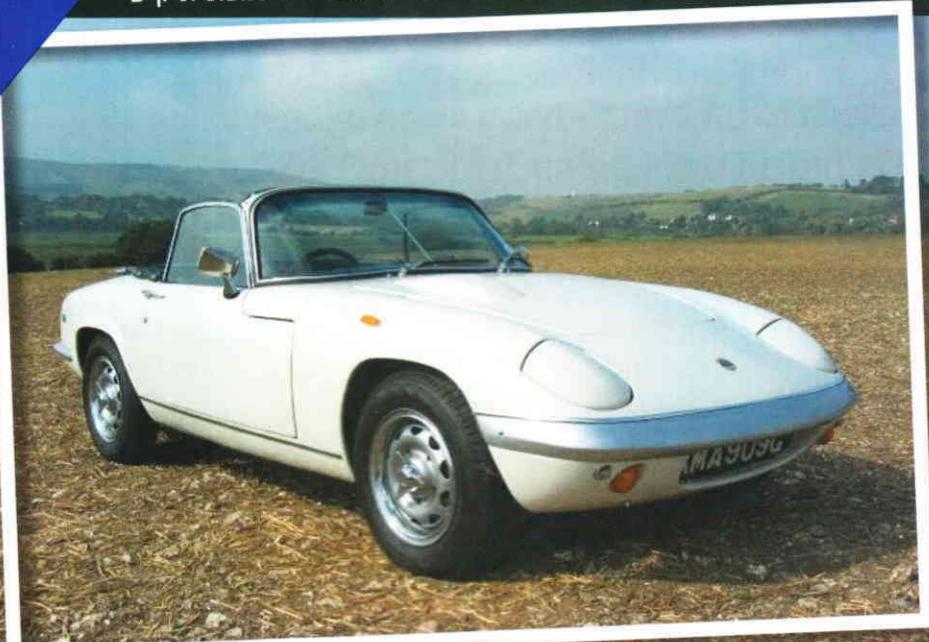
... and take the Ashley line to "extra special" glass-fibre bodies, and the best special building service in England. 10 different bodies from 7' 6" to 8' 0" wheelbase in 4 colours. From £89 for the open bodies to £267 for the saloons with all lighting and chassis (which includes suspension and substructure). Accessories by the car-full and tuning for "the ton". Too much for one advertisement, best call and see everything at our specialist and sports car centres at Harlow and Halifax. If unable to call, write (enclosing 1/- P.O.) to the Specials Department.

**ASHLEY LAMINATES
LIMITED.**

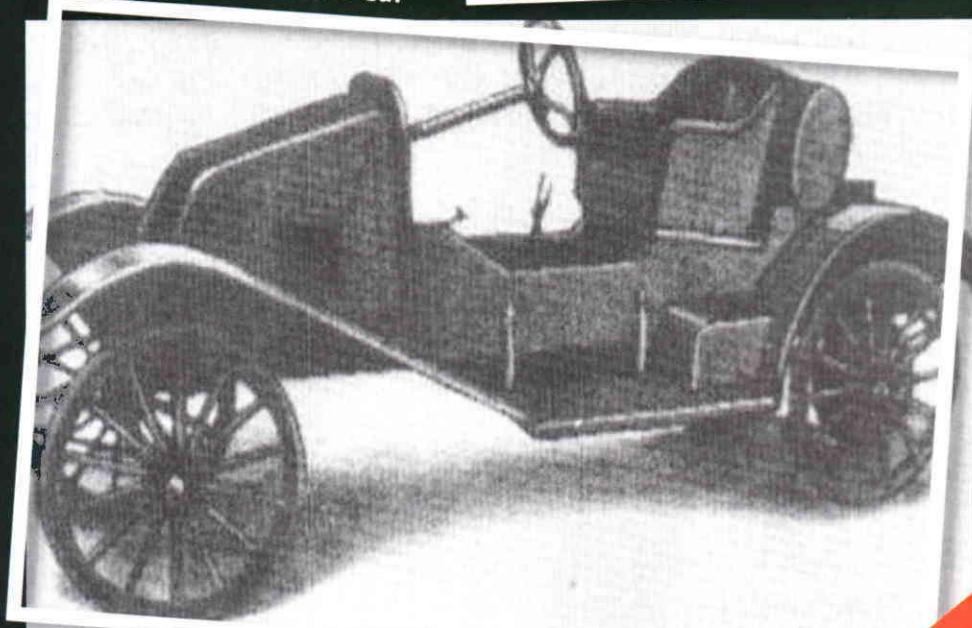
Bush Fair, Southern Way, Harlow,
Essex. Tel. Harlow 21211.
(Open 9-5.30 weekdays 10.5-10 Sat. 10.30-12.30 Sun)

99, Northgate, Halifax.
Tel. Halifax 2475.
(Open 9.30-6 Closed Thursdays and Sundays)

לוטוס אלאן - מכונית ספורט משובחת שהחלה את חייה כמכונית קיט



לוטוס אלאן - מכונית הקיט הראשונה
Lad's Car



מה למטה מה למעלה

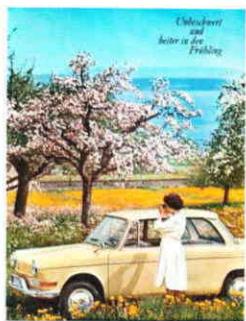
**כשיצרני מכוניות ייצורו מטוסים
וכשיצרני מטוסים ייצורו מכוניות**

המכוניות והמטוסים נולדו בפרק זמן כמעט זהה, סוף המאה התשע עשרה - תחילת המאה העשרים. הם סימלו חדשנות ועולם חדש. עיצוב המכונית "נגרר" אחרי עיצוב המטוס יצרני מכוניות רבים שילבו אלמנטים דמיוני מטוסים במצוראים שלהם.

**חיים לוייט סוקר יצרני מטוסים שירדו לקרקע יצרני מכונית שעפו לשם
(ולא שכחנו את ה "צ'יטי צ'יטי בנג בנג...)**



לאורך שנות ה-30. לעניין זה, ידועה במיוחד הטיסת היישירה הראשונה מברלין לניו-יורק בשנת 1938 במטוס שהונע ע"י מנוע BMW 123



מי שבוחן היטב את הסמל המפוארם של חברת המכוניות המפוארת ממיןכן, גילו שהוא מסתכל למשעה על מדחף של מטוס. ומה לייצרן מכוניות מוביל ולמדחף של מטוס? כבר לפני 100 שנים, בשנת 1918, יצרו מפעלי BMW מנועים בשם *ax-s inline IIIa* שנודע בחסכנותו הרבה וביכולות מוכחות בגבבים. בעקבות הסכמי ורסאי, בסיום מלחמתה"ע הראשונה, הפסיק ייצור מנועי מטוסים ע"י החברה למשך 12 השנים הבאות. למעשה, BMW נסעה לעסקי רכב מתוך כורת, לאחר שנאסר עליה לייצר מנועים למטוסים והוא התקדזה בכלל באופנווים. המכונית הראשונה שנבנתה BMW הייתה *the Dixi*, שבעצם היה העתק של אוטוין 7 הבריטית. בעתיד נראה שההיסטוריה קצרה יותר... 90 שנה לאחר מכן שוב פניה החברה לא-נגליה ל"העתקה" דגמי מכוניות, אלא שהפעם היו אלו ההמנני והרולס....

בשנת 1928 חזרה החברה לייצר מנועי מטוסים תחת זיכיון של "פראט אנד וויטני" ובשנת 1933 החלה לייצר את המנוע האווורי *BMW 123* שהיה פיתוח של מנוע הורנט של פראט אנד וויטני ומנוע זה נמכר בהצלחה לתעופה האזרחית

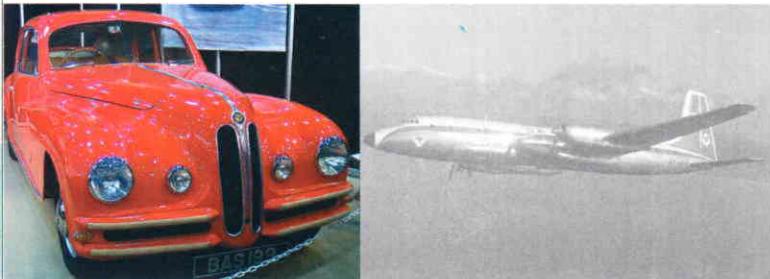
במהלך מלחמתה"ע השנייה יוצרה *BMW* מנועים למטוסים צבאיים וניצלה עובדי כפיה ואסירים מחנות ריכוז. לאחר סיום המלחמה הפסיק שוב ייצור מנועי מטוסים והחברה התמקדה באופנווים. בהמשך הוחל גם ביצור כל-עיר המבורס על מכלולי אופנוו, הלא היא *the Isetta*. הצעד הבא היה לknoot את קווי היצור של חברת הרכב *GLAS*, כולל צוות המהנדסים המנוסים שלא וההמשך ידוע....

* מתוך שיר הנדנדה של ח"נ ביאליק



Bristol

המפעל הבריטי הוטיק Bristol Aeroplane Company החל לייצר מטוסים לפני מעלה מקאה שניים. עם סיום מלחמת העולם השנייה הסתבר כי ללא מלחמות חדשות ירד היקף הזמןנות המטוסים לרמה נמוכה במיוחד והמפעל החליט להיכנס גם לייצור מכוניות אינט. בשנת 1945 הוחל בהכנות לייצור הדגם הראשון, 400 אשר למשה היה אוסף של מכלולים ממוכניות BMW של סוף שנות השישים. דגמי ה-404/405 אשר יוצרו בין השנים 1953-1953 כבר היו יותר "בריסטולאים" וככלו רכיבים מתקדמים כמו מעוצרי דיסק ועוד.



בריסטול בריטניה בשירות אל-על

בסוף שנות ה-50 הntsida חברת "אל-על" שלנו במטוסי בריסטול "בריטניה" ומנכ"ל החברה קיבל מכונית בריסטול לשימושו. מכונית זו הייתה שנים רבות אחר כך בראשותו של אספן ישראלי ותיק ויתכן כי היא עדין אצל...

Bristol Aeroplane Company, אף מכוניות בריסטול מיוצרות עד היום באופן עצמאי בكمויות קטנות ובמחירים מוקיעים שחקים.



Hispano-Suiza

היספאנו-סוויזה (או בעברית, פשוט ספרד-שויז) הייתה בכלל מיזם הנדי של שווייצרי וספרדי עם התמכחות בי צור מטוסים, נשק ומכוניות יוקרה. ההתחלה הייתה בשנת 1898. עד 1943 יוצרו מפעלי היספאנו-סוויזה מכוניות פאר המצוידות בטכנולוגיות פורצות דרך כמו מנועי אלומיניום, גל זיזים עלון, 4 שסתומים לצילינדר ומעוצרי "כח" אשר הותקנו אפילו ב"רולס-רויסים" של התקופה.

לאורך המאה ה-20 ועד ימינו נmarsץ צור נשק ומנועי מטוסים במפעלים בספרד ובצרפת.

לאחר שנים רבות ללא דגמי מכוניות, הוזג בתערוכת המכוניות ב'נבה 2010 דגם עדכני של מכונית-Hispano-Suiza אף לא היה לך המושך.



SAAB

שם המוזר הינו ראש תיבות של Svenska Aeroplan AB (חברת המטוסים השבדית בערבון מוגבל) אשר משנת 1937 יצרה מטוסים. בתחילת היו אלו מטוסי בוכנה צבאיים ובמהלך מטוסי קרב ומפציצים סילוניים ואף מטוסי נוסעים.



לאחר שירה בהצלחה מאות מטוסים, החליטה SAAB להתרחב ובשנת 1945 הקמה SAAB AUTOMOBILE AB כזרע עצמאי לייצור מכוניות.

המכונית הראשונה שתכננה יצרה החברה החדשיה הייתה SAAB 92 אשר יצא לשוק בסוף 1949. כמושך שנולד בחבינת מטוסים תוכננה המכונית עם תכונות אירודינמיות מעורلات, כגון מקדם גורר של 0.30 (הישג מכובד ביותר גם בימי נס). המנוע היה בעל 2 בוכנות בנפח 754 סמ"ק ובהספק של 25 כ"ס. המכוניות הראשונות נקבעו כולן בירוק כהה והאגדה מספרת שפשות נשאו במחסני החברה מיכלים רבים של צבע וירוק שיועד במקור למטוסים הצבאיים... מכונית קטנה וחלואה זו הגיעה למקום השני בראלי השבדי של 1950.



אב טיפוס של סaab 92

הסaab 92 (וגם ה-93 וה-96 המבוססים עליו) יוצרו שנים רבות ונמכרו במועל 500,000 יחידות. רק בשנת 1968 הוצג דגם חדש לחלוין, ה-99. דגם זה אף עלה בהצלחתו על דגם 96. בהמשך יוצרו דגמי ה-900, ה-90, וה-9. המייחדים, אבל חברת המכוניות עברה גלגולים רבים והחלפות בערך בסוף 2011 הפסיקה לפעול כתוצאה ממשבר כספי.

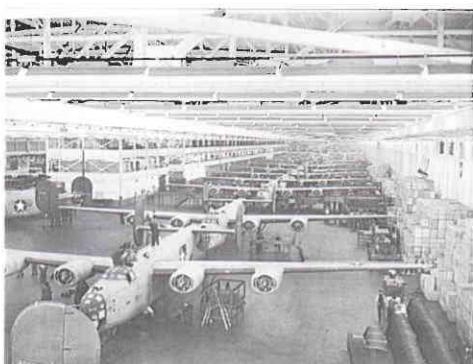


ולסימן:
חברת המטוסים ...Ford

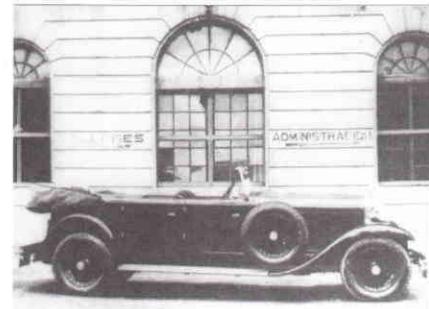
להנרי פורד מיוחס המשפט ש"הלקוח יכול לבחור מכונית בכל צבע בתנאי שהיא שחורה", אבל מסתבר שפורד בנה גם מטוסים ובמגון צבעים שאינם שחורים...

אכן פורד הקים מפעל מטוסים שפעל בשנים 1925 עד 1933 ובנה מטוסים בעלי 3 מנועים שנקרוו כינויו Ford Tri-Motor. המטוס היה שיוף של מטוסים גרמניים מתוצרת Motor Junkers Fokker ונדע כיעיל, נוח לתחזקה ומתאים לנחיתה בשטחים בעייתיים. פורד היה קשור לענף התעופה שנים רבות, אך חשיבותו גדולה הייתה לעצם כנישתה של דמותה כהנרי פורד ל"עסק אויר". מעורבותו השפיעה על קידום נושאים כמו מסלולי נחיתה, ניוט מובסס גלי רדיו, האנגרים ומוספי נוסעים.

פורד Tri-Motor



מפציצי "ליבריטור" על פס ייצור המכוניות של פורד במלחמת העולם השנייה



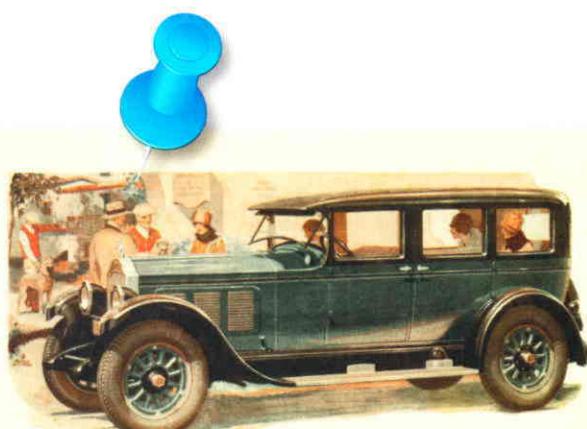
Messerschmitt

MESSERSCHMITT AG. הייתה יצרנית מטוסים גרמנית שהוקמה ב-1938 ויצרה מטוסים, בעיקר עבור חיל האוויר הגרמני של מלחתת העולם השנייה. לאחר המלחמה נאסר על החברה להמשיך לייצר מטוסים והוא פנתה לייצור רכב עיר וחסכוני-קטנווע עם קבינה - שהתאים לשוק של קונים ללא משא-בים. הרכב העיר, מסרשמיט בדגמי KR175 ו-KR200 יוצר בין השנים 1955-1962 וזיכה להצלחה רבה. עם מנוע שהפיק 10 כ"ס הגיע הרכב המצחיק למהירות של 90 קמ"ש. בשנת 1955 תוכנן דגם משופר אשר השתף במרוץ "הוקנהיים 24 שעות" ורשםשיא מהירות של 103 קמ"ש לרכב בעל מנוע בנפח 250 סמ"ק.

עם התאוששות הכלכלה הגרמנית בשנים 60-60 ירד הביקוש לרכבים הזעירים ובשנת 1964 הפסיק הייצור. הפעולות התעופתיות דוקא חזרה לצמוח ובמהשך הפקה מסרשמיט החלק לחברת Airbus.



MESSERSCHMITT תוצרת צ'כוסלובקיה בשירות חיל האוויר הישראלי במהלך העצמאות



**"Over 100,000 miles
and good for 100,000 more"**

A convincing endorsement from one of the more than 300,000 satisfied owners of Willys-Knight cars.

And now, new models arrive—impressive refinements of Fine—make the Willys-Knight Great Six more than ever the leader in fine car values.

Note these important Willys-Knight advantages:

The Knight Engine—Patented, exclusive. No carbon trouble. No valve grinding.

The only type of engine that improves with use.

7-Bearing Crankshaft—Naturally!

Skinner Reciprocator—Prevents oil dilution.

4-Wheel Brakes—Positive, mechanical type, quick-acting.

Bell & Shuckles—Patented spring shock absorbers that keep your chassis quiet as the engine.

8 Timken Bearings in Front Axle—For steering without conscious effort.

Narrow Body Pillars at Windshield—All other cars ought to have this feature. Accidents would be minimized.

Adjustable Front Seats on Sedan and Four-door models.

Light Control at Steering Wheel—You don't need to lift your hand from the wheel.

Shock Absorbers—Air cleaner. Thermostatic temperature control. Finest quality upholstery and interior fittings.

WILLYS-KNIGHT ENGINE GAINS IN EFFICIENCY

WILLYS-KNIGHT	AMERICAN	AMERICAN	AMERICAN
10000	10000	10000	10000
20000	20000	20000	20000
30000	30000	30000	30000
40000	40000	40000	40000
50000	50000	50000	50000
60000	60000	60000	60000
70000	70000	70000	70000
80000	80000	80000	80000
90000	90000	90000	90000
100000	100000	100000	100000
110000	110000	110000	110000
120000	120000	120000	120000
130000	130000	130000	130000
140000	140000	140000	140000
150000	150000	150000	150000
160000	160000	160000	160000
170000	170000	170000	170000
180000	180000	180000	180000
190000	190000	190000	190000
200000	200000	200000	200000
210000	210000	210000	210000
220000	220000	220000	220000
230000	230000	230000	230000
240000	240000	240000	240000
250000	250000	250000	250000
260000	260000	260000	260000
270000	270000	270000	270000
280000	280000	280000	280000
290000	290000	290000	290000
300000	300000	300000	300000
310000	310000	310000	310000
320000	320000	320000	320000
330000	330000	330000	330000
340000	340000	340000	340000
350000	350000	350000	350000
360000	360000	360000	360000
370000	370000	370000	370000
380000	380000	380000	380000
390000	390000	390000	390000
400000	400000	400000	400000
410000	410000	410000	410000
420000	420000	420000	420000
430000	430000	430000	430000
440000	440000	440000	440000
450000	450000	450000	450000
460000	460000	460000	460000
470000	470000	470000	470000
480000	480000	480000	480000
490000	490000	490000	490000
500000	500000	500000	500000
510000	510000	510000	510000
520000	520000	520000	520000
530000	530000	530000	530000
540000	540000	540000	540000
550000	550000	550000	550000
560000	560000	560000	560000
570000	570000	570000	570000
580000	580000	580000	580000
590000	590000	590000	590000
600000	600000	600000	600000
610000	610000	610000	610000
620000	620000	620000	620000
630000	630000	630000	630000
640000	640000	640000	640000
650000	650000	650000	650000
660000	660000	660000	660000
670000	670000	670000	670000
680000	680000	680000	680000
690000	690000	690000	690000
700000	700000	700000	700000
710000	710000	710000	710000
720000	720000	720000	720000
730000	730000	730000	730000
740000	740000	740000	740000
750000	750000	750000	750000
760000	760000	760000	760000
770000	770000	770000	770000
780000	780000	780000	780000
790000	790000	790000	790000
800000	800000	800000	800000
810000	810000	810000	810000
820000	820000	820000	820000
830000	830000	830000	830000
840000	840000	840000	840000
850000	850000	850000	850000
860000	860000	860000	860000
870000	870000	870000	870000
880000	880000	880000	880000
890000	890000	890000	890000
900000	900000	900000	900000
910000	910000	910000	910000
920000	920000	920000	920000
930000	930000	930000	930000
940000	940000	940000	940000
950000	950000	950000	950000
960000	960000	960000	960000
970000	970000	970000	970000
980000	980000	980000	980000
990000	990000	990000	990000
1000000	1000000	1000000	1000000

FROM THE MAKERS OF THE BELOVED 'JEEP'



KNOWN AND RESPECTED AROUND THE WORLD

Price Sensation of the Year!

14.99 50

Aero-Lark Sedan London 1937 9900 F.O.B. Toledo, Ohio. Plus Freight, Taxes, License, Local Tax and Freight. Delivery and Installation Extra. Dealer's Price. See Your Willys Dealer.

At this low price

MONTHLY PAYMENTS WILL BE EXCEPTIONALLY LOW!

You save when you buy the Willys Aero-Lark and you save when you drive it, because of high gasoline mileage and low maintenance costs.

Today, flashing down the streets and highways of America is the sleek new Aero-Lark... a new concept of Design, Performance, Safety and Economy.

Hang on to your hat when you step on the gas. Notice the low noise level as you drive... an aerodynamic design feature. You'll delight in

the high gas mileage and low maintenance costs. Body and frame are welded into a rigid, strong unit—for "bank vault" safety and more quietness. Six adults sit in comfort on five-foot wide seats. How about seeing your Willys dealer for a demonstration ride today?

Aero Willys

50

ויליס

זה לא רק ג'יפ

השם "ויליס" זכה לתהילה עולמית בזכות הג'יפ ולתהילה בארץ הקודש בזכות ה"ויליסים" שהורכבו כאן במפעלו של אפרים אילין בנסחר, אולם "ויליס" זה לא רק רכב שטח וטנדרים, אלא גם מכוניות פרט. המפתח הוא שבעה כבישים שבערך השני של המאה ה-20 נקראת "ויליס" לאחר הרכבת המפעלה השני בוגדלו בארה"ב. ואילו יורי ויליס יורדם לתחילת המאה ה-20 כאשר האדון קלוד קוקס שעבד בחברה לייצור גלגלים הכרוכים, הקים בתוכה בשנת 1903 חטיבת ייצור מכוניות בשם "אוברלנד". בשנת 1908 "אוברלנד" נקנתה על ידי ג'ון ויליס ובשנת 1912 נקראה "ויליס אוברלנד". פרט מעניין הוא שהמכונית "אוברלנד" שודע עד היום, שנים לאחר מכן שמות המכונית האמצעית "ג'יפ גראנד צ'רוקי" נקראה "אוברלנד".

ויליס, שהיה איש עסקים וניהל חברות ובות, פיתחה את מפעל המכוניות והובילו להצלחה עצומה תקופה קצרה. ויליס גם רכש מספר מפעלים וביצורה פתוחה האופיינית לתקופה. ויליס גם רכש מספר מפעלים ובין מנהליו היה מיודענו ולטר קרייזלר. لكن נקרא אחד הדגמים הידועים של ויליס באותה תקופה "קריזלר 6". כפי שנראה, לאחר גילגולים רבים תחרז בסוף ויליס לזרועות החברה שהקים קרייזלר...

שנות העשרים היו שנות משבר כאשר עסקיו של ויליס התרחבו מהר מדי. הוא נקלע לקשיים פיננסיים ומוכרות המכונית ויליס, אולם שני דג-

ויליס שרצה את השנים הקשות תוך התמקדות ברכב אחד וצימצום מפעילה. לקרהת סוף שנות השלושים והחולפה ה-77 בדגם קטן, "חדרני" ומכוון להפליא שנקרא "ויליס 39". הדגם לא נמכר טוב במיוחד, אבל ממנו נולד המנוע של הג'יפ.

בשנת 1941 נולד דגם חדש, קצר פחות מכוער, שנקרא "441". דגם זה החלק מכלולים רבים עם הג'יפ. הוא יוצר עד תחילת 1942 ואז הופסק הייצור של כל המכוניות הפרטיות בארה"ב עקב הפניה כשר היצור לטובות המאמץ המלחמתי.

כדגם יוקרתי יותר. אלה הוחלפו בשנות השלישי על ידי דגמי "ויליס 6" ו"ויליס 8", כולם מוצבו בסקלה של מכוניות עממיות-פלוס, אולם אז כבר ניכרו האותות של המשבר הכלכלי והחברה עמדה בפני פשיטת רג'ל.

מי שהצליח את המבחן היה מכונית קטנה יחסית וזולה, יפה למדי, עם עיצוב זורם ומתקדם בשם "ויליס 77". היא נמכרה בדמיות יפות בכל העולם וגם בארץ ישראל. אחת מהן שרצה עד היום ומופיעה מיד פעם בתצוגות של המודען.



TWO THINGS WILLYS IS KNOWN FOR



Aero-Eagle—A rich, beautiful "hardtop" . . . luxurious in every detail . . . for those who want something finer than just transportation. Powered by the famous *Hercules* 6-Head Engine.



Aero-Ace—Low and sleek . . . custom styled and equipped, has wrap-around rear window, one-piece windshield . . . 2- and 4-door models. Ten total feet seating space. *Hercules* 6-Head Engine.



Aero-Futura—Wide, graceful . . . a star in performance, safety and economy . . . 2- and 4-door models. Roomy comfort of an *Airliner*. One of America's safest cars. Powered by *Lightning* 6 Engine.



Setting an advanced American design trend, aeronautical and automotive engineering are blended to produce in the *Aero Willys* the most advanced styling in 50 years of automotive manufacturing.

The new *Aero Willys* has rakish streamlined beauty, extraordinary visibility and handling ease. Wind noise is hushed, resistance minimized.

Don't be the last person to know the value of driving the *Aero Willys*—be an early one to enjoy the pride of owning one.



Aero-Lark—Price sensation of the year . . . featuring panoramic visibility . . . body and frame rigid-welded for safety, quietness . . . five foot wide soft seats for "airborne" comfort . . . *Lightning* 6 Engine.



The Willys-built *Jeep* has earned a world-wide reputation for *Stamina*. Its built-in dependability and ruggedness are reflected in other Willys vehicles.

When you buy any Willys passenger or utility car, you have taken the first step in getting lower operating costs.

In the 4-wheel-drive models, you have assured yourself of the "go-anywhere" ability which characterizes their performance, on or off the road.

These are the qualities which advanced Willys from 7th to 5th place in the industry last year.



2- or 4-Wheel-Drive Sedan Delivery—112 cubic feet cargo space within steel body on 114½-inch wheel-base. Optional 4-wheel drive for rough terrain—ideal for service operations and rural deliveries.



The Universal Corp.—Gives 20 per cent more power with 72 h.p. *Hercules* 4 Engine. 4-wheel drive puts power in traction. Ideal for tractor work, hauling, towing, pushing, pulling and as a mobile unit.



2- or 4-Wheel-Drive Station Wagon—Rides six—or provides 98 cubic feet of hauling space. Ideal family and business car. 4-wheel drive takes passengers or cargo where conventional cars can't go.



6-Wheel-Drive Truck—Rugged, agile . . . *Hercules* powered, gets you through treacherous roads that stop other trucks. Maintain schedules, save money, with this great truck.



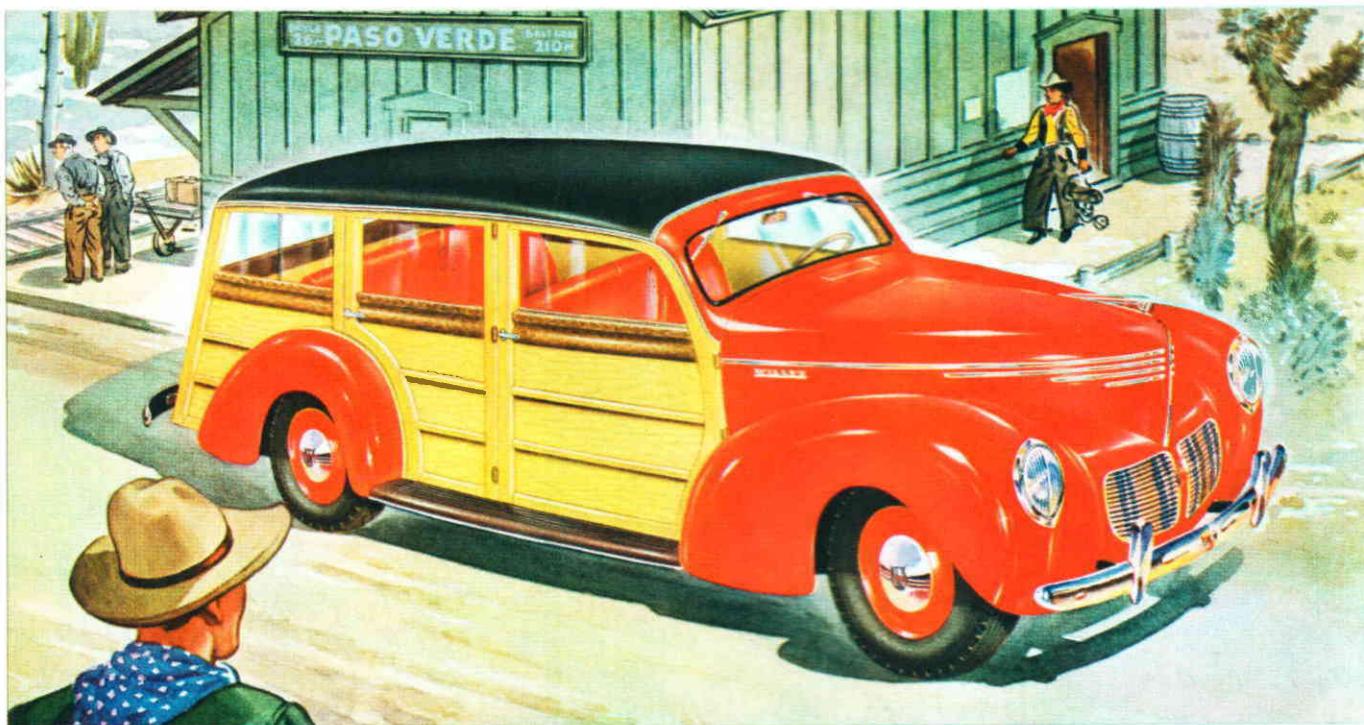
World Leader in ECONOMY

EVERY SUNDAY, Willys brings you the N.Y. Philharmonic, CBS Radio, Old Ozark, CBS Television.

זו הייתה המכונית הפרטית האחרונה של ויליס, שהמשיכה בינתיים לייצר רכבי שטח וuboada. בשנת 1963 המפעל שניה את שמו ל"קייזר ג'יפ", והמוותג שנשא את שמו של ג'וhn ויליס נעלם מהשתח האמריקאי. המותג "ויליס" נעלם סור פית בשנת 1972 כאשר מפעל ההרכבה באוסטרליה נסגר, אבל המורשת נשאהה בעיקר בזכות דגם ה"ג'יפ" שמייצרים בארה"ב ובמדינות אחרות (כולל ה"סופה" בארץ) ובעיקר בדגם ה"גנגלר" שהוא צאצא ישיר של הג'יפ המיתולוגי.

לקח לויליס עשור עד ש恢זורה לייצר מכוניות נוסעים פרטיות. בשנת 1952 נולד דגם ה"איירו". זאת הייתה מכונית קור מפקטית ויפה למדוי. לאחר ש"ויליס" נקנתה על ידי "קייזר פרייזר" היא הורכבה גם בישראל במפעל "קייזר פרייזר ישראלי" של אפרים אילון.

בשנת 1955, עם סיגرتה של קייזר בארה"ב, הועבר הייצור לבrazil ושם היא יוצרה (לצד הקייזר הנדולו יותר) עד שנות השבעים כאשר בשנים האחרונות זה היה תחת המותג... "פורד" (שנקנתה את מפעל קייזר בברזיל).



Willys Station Wagon



Down and Country STATION WAGON

Designed as an all-purpose utility car for suburban and country homes, the style leadership attained by Willys for 1940 has lifted the Station Wagon into new realms of usefulness. Because of its smart appearance, easy-handling, speed, acceleration and extreme economy, it makes many of the trips formerly assigned to the "family car" or the "second car." It is industrious in earning its keep doing haulage jobs and errands. It fulfills with distinction all kinds of social requirements.

ation and extreme economy, it makes many of the trips formerly assigned to the "family car" or the "second car." It is industrious in earning its keep doing haulage jobs and errands. It fulfills with distinction all kinds of social requirements.

"סמאַרְטָה"

מבחן קروسאובר-SUV השוואתי אבל לא הוגן, בין ג'יפ וויליס אוברלנד וואגן 4X4
שנת 1959 לג'יפ גרנד-צ'ירוקי שנת 2016



בשלישי בבוקר התיצבתי במושב בו מתגורר בעלי של הויליס, גידי, מושבניק וחקלאי שורשי שאחורי היכרות ובילוי של יום שלם עימיו אני יכול לומר שהוא הוא הדמות שעוד לה בראש כshawormis "מלך הארץ". הפרס של היום הזה היה "1+1": בית המלאכה לתיקון טרקוטורים, עבד גידי בעל הויליס יחד עם יוסי סקפה ושניהם תיקנו אגוז של טרקטור שנשבר תוך כדי חריש באדמות המושב. מלך הארץ, כבר אמרת?

גם יוסי סקפה לoke בחידק הקשה של האספנות ומשפץ בימים אלה וויליס דומה. han גידי והן יוסי הctrpto למבוחן וההנהה הייתה יכולה להיות של...).

כמו בסודות מתח, נלקחתי בשbillim פתללים ונסתרים במושב אל מקום שהוא פעם לול והיום הוא כספת, המכור נה על ידי גידי וjosי "הקליניקה לבリアות הנפש". בклиיניקה

יש בלט"מים שנעודו להיות מהנים עוד לפני היודם. הניד שלי צילצל ועל הקו בני הספל, ערכו הבלתי נלא של האבטומוביל. "רון, ליום שלישי הבא נקבע מבחן השוואתי בין וויליס 1959 לgrand ch'iroki", אמר הספל בטון יקי, "אבל הכתוב לא יכול לעשות אותו והכל כבר מתואם. יש מצב שאתה תוכל לבצע את המבחן?" שאל בנימה אסראטיבית.

לקח לי לבדוק 5 עשריות שנייה לענות ב"כן" ציינני ולפצח במחול אותו הספל לא יכול היה לראותו בטלפון. ביום שני אחר הצהרים התיצבתי באולם התצוגה של "מכשורי תנואה", יבואנית רכבי "ג'יפ" שנאותה לתרום את הגונד צ'ירוקי למבוחן. אש המכירות הוותיק והחביב פיני קרוטובסקי, העביר לידי את מפתחות הרכב, נתן לי הדרכה קצרה על תפעולו ושלח אותי לדרכי.

הוויליס בן ה-57 נראה כמו קופסת נעלים - קוביה מרובה ווישרת זוויות. מכסה המנווע צר וארוך וכך כל המכוניות משנות ה-30, ה-40 ואףלו ה-50, נועד לכיסות את המנווע בלבד. הגלגלים עצם מוכסים בכנפיים בולטות כשחיזת הויליס מציגה את הסמל המסחרי שנמצא עד היום בחרטומי כל רכבי ג'יפ - כונס אוויר בעל שישה או שבעה "סורגים" אורכיים כשבחלק העליון של חזית הרכב, משני צידי מכסה המנווע מצוים שני פנסים עגולים.

את תצורת החזיות הזו בדיק ניתן למצוא עד היום בחזיות של ג'יפוי הרנגלר והרוביקון.

קצויות הויליס מעוטרות בפגשי כרום במיטב רוח שנות החמישים. הדלת האחורי של הויליס ח齊ה לרוחב ווינות לפתח אותה ע"י הרמת הזכוכית למעלה והורדת המחיצית התחתונה למטה. כדי לאפשר נסיעה באופן צה, עם מטען ארון, יש בויליס "חידוש" שכנראה היה מהפכני לתקופתו -لوحית הרישוי ניתנת לפתיחה והוא סובבת על ציר שמא- פשר לה זווית של 90 מעלות לדלת האחוריים המורדות ובכך להרמשאות ולביאו את מטבח ברשטיין לטענו בלשונם.

הויליס נזקק אונטספּוֹ זונעישׁ ענֵי נַעֲשָׂוּ .
הויליס שבחנו היה צבואה למשעי בצעע צחוב בוהק
ומבריק. כל התוויות והסמלים מצויים במקום והריב בה-
חולט נראה כאלו עזב את אולם התצוגה של חברת ג'יפ
וויליס אר אטמול.

הגרנד צ'ירוקי בהחלטת מצלח להציג במלוא העוצמה את השינוי שuber הקروسאובר/UXS ב-57 השנים שעברו בין לידת הוויילס לlidתו של של הכלים המפונן שקיבלנו מחב' רטס "מרקורי פונווע"

לט רמו לפניו, עם לוחיות וכפתורות חזמליות 4X4 המבוססת על היי-טק, מיחשוב ואלקטרונית ומטופע קסואלי מפונן שמיועד להציג סטאטוס סוציאו-אקטוני ואשר יש לו גם יכולות עכירות בשטח, בזכות מערכת הנעה אחורית הקדמית. הגראנד צ'ירוקי - הינו בעל זוויות איוורודינמיות בוגריל הקדמי. הגראנד צ'ירוקי - מטרוס-ומציג את הקונספט של שנות 2000-2000 - רכב מטוס-שלו הויליס, הם השם Jeep ואוטם חרכי איוורור אנקים הדברים היחידים המקשרים את הגראנד צ'ירוקי לسبא רבען.

הדלט האחוריית של הגרנד צ'ירוקי היא חשמלית לבלי יתר
מצ' בעליה יתר על המידה. לחיצה קלה על ידית הפתיחה
והדלת עולה לה מעדנות, עצמה, כלפי מעלה. סיימתם
להעמים את מגשי הסושי, הטאבלט ותיק הגולף? לחיצה
קלה על הכפתור בדופן הדלת והוא עושה את דרכה מטה
ונגנעת ב"קליק" חרישי וכל זה כדי שלא תתכלכל, חלילה,
חוליפמו של געל ברבר

מבפנים

טוב, כאן כבר פער הדורות ניכר עד כדי גיחוך.
כשהתיישבתי לראשונה בתוך הויליס הבנתי במלוא העוצ'
מה את ההבדל בינו לעידן של מכונות עבונדה חקלאיות לעיד'

עומדות להן שתי מכונות משופצות מן המסד ועד הטעחות - ג'יפ וויליס אוברלנד AX4 מודל 1959 צהובות למשיעי וטנדר שברולט C10 בצבוע תכלת. לידם עומדת מפוארת לגורמים הוויילים של יוסי שכל חלקיה, מנועיה וידיותה מפוזרים ברחבי הקליניקה ונמצאים בשלב כזה או אחר של שיפוץ. אני מת לצתת כבר לצלם את המכוניות ולהתחליל במכחון, אבל מושבניך, כמו מושבניך, לא מתחילה שום דבר לפני שישובים לקופה.

לאחר שסימנו את הזופ האחרון של הקפה המניעולים נפתחו, שרשאות הוסרו ושער הברזל הכבד של הכספת נפתח כדי לאפשר את הוצאה הויליס לצורך המבחן. התנעה מידית ויצאנו לכיוון שטחים החקלאיים כדי להתחליל במלאה.

המיטה

מטרת המבחן לראות ולהראות את התפתחות אובלוצית
ה-HSV/Kروسאובר מהדגם שלמעשה המכזיא אותו לפני
כ-60 שנים ועד לדגם החדש ביותר של המותג.
כמו שני מתאגרפים שעולמים אל הזירה, התיצבו שני המ-
טודדים:

בפינה הקרובה

המוחות - ג'יפ. הדגם - וויליס אוברלנד וואגון 4X4. המנוע
בנזין 2200 סמ"ק, 6 צילינדרים בטור, ראש שטוח סופר
הוריקן. ההספק - 115 כ"ס. מהירות סופית 80-70 קמ"ש.
תיבת הילוכים - ידנית עם 3 מהירויות. שליטה ב-4X4 - ידנית
עם ידיות הילוכים וצורך בונעליה חייזונית. שנת ייצור 1959.

בפינה הרחוקה

המוגן - ג'פ. הדגם גרנד צ'ירוקי. המנווע - בナンזון 3600 סמ"ק
בצורות 7.6. ההספק - 282 כ"ס. מהירות סופית 208 קמ"ש.
תיבת הילוכים - אוטומטית 8 מהירויות. תיבת שליטה 4X4
בעלת 4 מצבים והילוך כוח - הכל בשליטה חשמלית. שנת
2015 ייצור

מבחן

התרומות החינונית, עוד לפני שניתן הגונג לתחילת התמודדות, מצבעה על פער הדורות. כבר בעין בלתי מזוינת וגם למי שאינו מכין דבר ברכב, ניתן לראות מה קרה ל-USU במהלך 57 שנים.

הויליס הציג בזמןנו קונספט מהפכני של רכב עבודה ייעודי שהפכן לסוג של ואן משפחתי מרווחה חלונות, המאפשר למשפה ליצת נסיעות בעיר ובטבע ולהתמודד עם מכון עיביות קשים בזכות מערכת הנעה 4X4 כבדת משקל (difrenzial גם מקדים), מרובת ברגלים, הדורשת תפעול של קלאי או טרקטוריסט.



הגישה למושב האחורי נעשית דרך הדלתות האחוריות, בנו חות ובסמירות.

בגרנד צ'ירוקי, מערכת העברת ההיולים והשילוב במצב 4X4 מותבטים עם ידית הילוקים קצרה אחורית המחויבת לתיבת האוטומטית בת 8 מהירותים וכפטור אחד שהוא למ' עשה בורר חשמלי בין 4 סוגים שטח שונים לצורך התאמת מערכת הנעה הנשלטה אלקטטרונית, לתנאי הדרכן. במשפט אחד - תא הנוסעים בגרנד צ'ירוקי מיועד כדי שי בלו בו כמה שיותר.

בנהיגה

כאן כבר החלטנו על מהלך אגרסיבי יותר. החלטנו לתת לבעל הוילים - גידי - לנוהג בגרנד צ'ירוקי ועל הוטלה המ- שימושה לנוהג בוילים ואז להשות "חוויות".

גידי בגרנד-צ'ירוקי מיד כשיגדי החל לנוהג בגרנד צ'ירוקי, חיזוק ענק עולה עליו. גידי, החקלאי מסוקס, לakhirו אונק אל המטעים שלו הכוללים בין השאר שטחי ענק של מטעי פקאנים, תפוזים ועוד, ויצאנו גם לניהיגת כביש לכיוון יבנה וחזרה. המשפט הראשון שיצא מבין שפתיו המכחיקות של גידי היה "שמים וארץ" זהה לא בגלל שגידי החליט לחזור בתשובה תוך כדי הנהיגה, אלא ש-57 השנים שבין הזקנה הפיסיפה שלו לבין הסיך הצער שהוא נהוג בו כעת, ניכרים לעין מיד. הנסעה מאד נעימה והרכב הרבה יותר רך" סינן גידי בני מת אנדר-סטייטמנט את ההבדל הראשוני בין השניים.

"הוילים הוא רכב עבודה ספרטני שהותאם מעט לשימוש משפחתי ואילו הגרנד-צ'ירוקי הוא קדם כל רכב משפחתי שהותאם מעט לשטח". אלה הן מילוטינו של מלך הארץ. "אני לא אוהב את תפעול ידית הילוקים ואת דרך העברת תם" סיכם גידי את התרשומותו מניהיגת הגרנד צ'ירוקי בכ- ביש.

אני חייב להסביר עם גידי שאופן תפעול ידית הילוקים והעברת הילוקים ממצב חניה לרוורס או לנסעה לפנים והחלפה ביניהם לא תמיד עובד טוב ולעיתים הנהג "מפני ספס" ומכך שוב את הרכב למצב "חניה" או "ນיטרל". כנ" פלאות התפעול החשמלי ולא המכני, של כפטור הבורר על הידית.

דן ההיא-טק של שיטות כבישים מפונגפונג. לוילים מושבים ספרטניים לחלוטין, עשויים צינורות ברזל מורותכים עליהם חולבשו מכמה קופיצי סליל ועליהם הונחו ספוגים/קריות מרופדים במון סוג של פלסטיק/סקאי או בד, כפי שהוא נהוג באותה העת. "לוח השעונים" עונה היטב להגדלה "לוח" והוא לא יותר מפישט פח ישירה, צבור עה בצדע הרכב ובها פウרים 2-9 חרומים שנעוודו "לארא" תא הcupolas הספרטני, מד מהירות, מד הדלק, מד חום מנוע, מאפרה, מנעול המתגעג (שנראה היום יותר כמו מנעול של תיבת דואר - גם המפתח נראה בהתאם), מצת הסיגריות ועוד...).

כדי לשים לב שאיזור הפינוק היחיד בקורסאובר של שנות ה-50 הם המאפרה ומצת הסיגריות. הגישה למושבים האחוריים נעשית מהדלת הקדמית והחיה דה שיש, ולצורך כך יש להזיז לפני פנים את גבמושב הנוסע שליד הנהג. קצת אטלטיקה קלה לא חזקה לאיש, אי איז בשנות ה-50.

מערכת העברת הילוקים והשילוב במצב 4X4 כולל 3 ידיות ארוכות בעלייה מהלך כמעט אינסופי ודורשות תפעול של טרקטורייסט מסוקס. במשפט אחד - תא הנוסעים בוילים מיועד שיבלו בו כמה שפחות.

בגרנד צ'ירוקי הכל נראה אחרית לגמרי: בכניסה לרכב מקדות ואוור בברכה כורסאות העור המשובחת. מושבי הנהג והנוסע יודיעים לבצע פעולות שונות ולהגיע לזוויות של נערת טרפז בקרקס וככל זאת באמצעות כמה כפותרים חשיימיים ומערכות של מנועים והזידאליקה הנמצאות בתוך המושבים עצמם.

"לוח השעונים", שבוילים היה רק פרופיל פח מחורר וצבוע בצבע הרכב, מעוצב היטב בגרנד צ'ירוקי ועשוי מחומרם איקוטיים ביותר שם של עור, פלסטיק רך, פלסטיק קשה ופאנלים דמיי עץ. פתחי המציג המרובים, המידיע העצום המוצג באופן דיגיטלי בלוח השעונים שממול הנהג, מסך המולטימדיה הענק המציג בكونסולה המרכזית, כפי תורי התפעול והבקשה הربים המוצאים בגלגל הנהגה והחיבורים ל-USB ולנגן חיצוני לא מותרים מקום לספק - 700 שנים (לא 57) מפרידות בין שני כלי הרכב של אותו היוצרן.



כוח בריגל כדי ללחוץ על הקלאץ', הרבה כוח ביד כדי לסובב את ההגה וקואורדינציה של טיס F16 כדי לבצע סיבוב, תוך

כדי החלפת הילוך דנית עם לחיצה על הקלאץ'.

הוויליס כל-כך קופצני וספורטני שנותן לחוש בו לא רק את הסדקים הכי קלים בכביש, אלא אפילו אבני שנמצאות בשדה, 10 מטרים מהכביש.

לוויליס רק 3 הילוכים, מה שגרם לי לא מעט "לחפש" את הילוך הרביעי ומצל שגידי ישב לידיו להזמין לי שאין עוד הילוך. בכביש הפתוח הגיעו למהירות "שיא" של כמעט 50 מייל לשעה (כ-80 קמ"ש). זה המקסימום שהוויליס גונון, לעומת מהירות מקסימום של 208 קמ"ש בגרנד צ'ירוקי.

פער הדורות, כבר אמרתי?

הביטלים שרו *"It's been a hard day's night"* זה היה לילה של יום עבודה קשה. זהו השיר שעלה במוחוי בעת נהוג הוויליס הזקן והנאמן של גידי. לנוהג בויליס זו עבודה קשה, אבל הנהה עצומה.

הmbטמים, הבחונות המורמות מעלה מנהגים אחרים, המציגות למחות שנשלפות ע"י נהגים ועובדיו אורח, כל אלה שוויים את החוויה פי אלף מוננים מהעבודה שכרכוה נהוגת הוויליס.

סיכום

אני אישיר לגידי לסכם את החוויה במיילתו הוא: "האמת? תענווג לנוהג בגרנד צ'ירוקי, אבל הויליס הוא חלום יולדות שלי. לקובייה הזה יש אופי. למכונות הישנות יש נשמה והוא כמעט יכול לדבר איתן. החදשות הן "מוכנה" זה הכל".

לא יכולתי לסכם את המבחן הזה טוב יותר. אין ספק שגם תרצו למצוא את החיבור שבין מכוניות עם אופי לאדם עם סופר-אופי, תמצאו אותו בחיבור שבין גידי לויליס אוברלנד 1959 4X4 שלו.

**תודה לגידי וולטר, לחברת מכשירי תנועה ולפיני
קרטושובסקי על עזרתם בהכנות הנכתבה.**

הבנוו את שני כל הרכב אל השטח - גבעות החול של נס ציונה.

ב מבחון ההצלבות והעבירות בשטח, הויליס דורך כמה דקotas הכננה של נעילת הטבורים הקדמיים באופן ידני, ושירLOB ביזاري של הידיות הנמצאות בתא הנהג, שילוב שכולן קולות גראגר וחיריקות כמו של מפלצת שמתחערת משנתה.

אחרי 3 דקotas, הויליס מוכן ל מבחון.

בגרנד צ'ירוקי כל שנדרש הוא העברת הבורר למצב SAND, חול, הגבהת הרכב בעזרת כריות האויר לנובה המקסימלי ולהחיצה על כפטור WO בבורר ה-4X4. כל הפעולה אורכת פחותות מ-10 שניות.

צופהZR שעבר במקום תוך כדי ביצוע ריצת הקשר היום שלו, עצר והבטיח בהשתאות בשני הרכבים. הסיכום שלו הכי קלע למטרה: "טכנולוגיית מלחמת העולם השנייה יכולה נולוגית מלחמת הכוכבים".

רוון בויליס אוברלנד

cutut היה תורי לנוהג מעט בויליס הזקנה. יצאננו שוב לסיבוב על הכביש לבנה.

כאמור, לויליס מנוע 2200 סמ"ק, 6 צילינדרים בטוח, פלאי תהאוד (ראש שטוח), עם 3 הילוכים קדמיים והספק של 115 כ"ס ביום טוב. כדי לחזור הביתה, חיפשנו לבינה צומת מס' פיק גדול כדי שהזקנה תוכל להסתובב סיבוב פרסה מלא. לדעתינו קוטר הסיבוב של הויליס עומד על איזה 45 מטרים, אבל אני לא סגור על זה. וברצינות אם הגרנד צ'ירוקי דורך פחותות מ-11 מטרים כקוטר סיבוב, הויליס דורך לפחות 15 וזה ממשמעתי מאי ברוחותינו וככישינו הצרירים.

ההגה כאן הוא "הגה כוח" ולא בಗל שהוא מתוגבר הידראולי או חשמלית, אלא כי נדרש הרבה כוח כדי לסובב אותו בכלל.

המושבים הספורטניים והצבאים משהו בויליס רוחקים מאוד מהគוכסאות הסלוניות המלטפות שבגרנד צ'ירוקי. עם כל שחרור של הקלאץ' (אך, בשנות ה-50, עוד לא המכין ציאו את המילה "מצמד"), הויליס רועד מעט, מה שגורם למכסה המנוע הארוך מאד להתנדנד ולרעוד ולהתחליל בסעה באירועות נחוצה. אלוהים ישמר ממה שצריך לעשות כדי לנוהג את הויליס -

"שיר הלל" ללול

בחג החנוכה האחרון תכננו להדליק נרות בלו של איתמר, בחנוכה שחים קופרמן הרכיב מחלקי מנועים ומכוניות. אבל הלול, קירוטי בנויים מפחמים ורשת ואינט חוסמים את הרוח, הקור, הגשם ושר מפגעי מזג האוויר. لكن, כמובן, שנה הדלקנו נרות חנוכה לא רחוק מהלול בביתו של איתמר, במסיבה שמחה של חברי מועדון החמש אליה הגיעו החברים עם כל טוב קולינרי ראוי להערכתה.

אז מהו "הלול"? מי שנסע לאורכה ולרוחבה של ארצות הברית, ראה מבנים קטנים או גדולים בצד הכבישים. אלה מבנים שהיו סקרנים, גלו בהם משאות נפשנו. המבנים הפכו לבתי מלאכה, מהם צצו מכוניות עתיקות, יפיפיות וצבעוניות שזכו לעדנה ולאהבה מבני עלייהן.

מי שעדין לא ראה את המחסנים הקסומים באמריקה, יכול לבוא למושב שבו הפרק לול, שהוא פעם בית אמיתי לתרנגולות או בית לפרות ולסוסים, לבת חם למוכנות ישנות המחייבת לשועה מחודשת. ה"לול" של איתמר זכה לא מזמן לייעוד מחדש. במקום תרנגולות כבר התמלא המקום במספר רכבים קלאסיים המתאפיינים להתחדש.

במקום תבניות ביצים ישן מגירות ברגים; במקום תערובת מזון לעופות - גרייז; במקום איכרים - יש חברי העובדים בשmachah בשיפוץ ושהזר העבר. הלול, שהיה נטוש ומו榛ה, הפרק בזמן קצר ללול פוך מלא חיים וחלוודה. במרקץ הלול מונחים אחר כבוד פחים, שלדות ושלל מכוניות צבעוניות וشنנות מים עברו.



איתמר שוריקי לא טומן ידו בצלחת

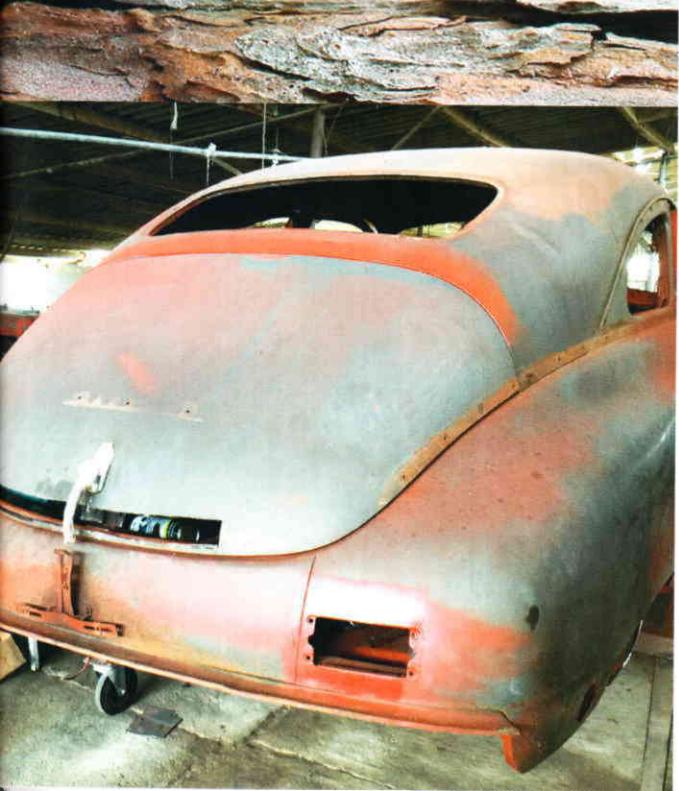




דור לדור יביע אומר

אל תשכחו: יש גם קפה, עוגות, שמחה ומצב רוח.

משהו כדי שייהי עוד ועוד.
לאט לאט הופך המקום למרוץ אליו באים חברים המעודן להתרגש ולהיות שותפים ויעצימים זה לזה,
בכניות חוננות מכוניות תקינות iota, כמו האולדסモוביל האדום והגי'פ הלבן של איתמר, הפור
F100 של ג'קי, חיפושים, טרנספורטר ועוד כמה שכדים יצאת בכל יום שישו לבילוי בחיק המועדון.
לגאול אותה משמנונה.
לידה, עומדת שברולט "נובה" מניבבה, המכפה גם-כן לשחוור והוא שוכנת בצדיה של שנים, שיבואו
מתחת ליריעת נילון גדולה עומדת "פורד קפרו" סקסית, אפילו שהוא מלאה בחלוודה. יומ אחד היא
תצא יפה ונוצצת כמו חדשה.
שלה לקרהת חיבור וצבע.
שלה נוספת שייכת לטנדר שברולט 10 - C של מישל וגם היא ערומה.
ליד ה"פאקרד" עומדת שילדת טנדר "פורד" של איתמר ומצפה בקוצר רוח לקבל בחזרה את הפחים
לשילדה של "פאקרד", מכונית פאר של פעם השicket לשלה, מתקדמת במרץ לקרהת היום בו
תשוב לגלgel את פאר העבר על גלגוליה ולשעוט מחדש על כבישי הארץ.
לפקרד פוטנציאלי להיות "מלכת היופי" של הלול, או בכלל מלכת הכביש, אבל צריך זמן ואורך - רוח
להרכיב את הפאלז המסובן.





חדש

הטבות מיוחדות לחברי מועדון ה-5

★

בשימוש רכבי אספנות וחלפים
מארה"ב ואירופה עם יושופס מוטורס



USHOPSMOTORS.CO.IL | 1-700-707-757 |

מועדון החמש

כתב: יוסי שומרוני



התחביב ושימור המורשת לקהל גדול של אנשים, החווים את האווירה המייחודת של קהל אספני המכוניות. כך לדוד גמה המפגש השנתי בחול המועד סוכות המתקיים בפא"ר הלאומי ברמת גן, הולך וגדיל את כמותו "אורחיהם" המגיעים לפארק במיוחד לצורך הצפייה בתצוגת המכוניות שלנו. זה קורה בין היתר בשל פעילות אינטנסיבית של המורעון מול עיריות רמת גן להגדלת החשיפה ושילוב פעילות עירונית במהלך אותו יום שיישי של סוכות. הגישה היא- chow - לעירייה ותושבי רמת גן מצד אחד, ולהברι מועדון החמש מצד שני.

הפעילויות במסגרת "קשרי קהילה" נמשכות מספר שנים. חלק מהן בנובות שנים רבות ואחרות בהן התחלנו אף לפני

הגדלת המודעות הסביבתית לטיפוח כלי רכב הסטוריים הינה פועל יוצא של שמירת המורשת ופיתוח קשרי הקהילה ועוד בעיקרו להגברת מודעות זו.

מועדון החמש פועל מול מספר גופים בנושא

פיתוח קשרי הקהילה:

1. **מוסדות השכלה.**
2. **מוסדות בריאות.**
3. **גופים עירוניים.**
4. **עמותות התנדבותיות.**

כדי לציין שגם פעילות "כלליות" שלכאורה אין מזוהה בברור כ"תרומה לקהילה", בפועל חושפות את המועדון,

כיהוך קשיי קהילה

שלנו) ומתקייםים עם סיום לימודיהם לחיל החימוש ומי-שרטים במקצועם. הלימודים בבייה"ס מאפשרים לילדים רכישת מקצוע וצברות ניסיון במהלך הצבא. עם השחרור לאזרחות הם משתמשים במהירות בשוק העבודה, עם כבוד וגאווה. את הפעולות מול בייה"ס התנייעו ומפעלים בעיקר לחברים מסניף השפלה, בהם גם קרובי פיזית לביה"ס. שתי פעילות עיקריות בבייה"ס - האחת מתקיימת במהלך השנה ובמה מס' 2000 חברי מועדון מגיעים עם רכבם ומעבירים לתלמידים הרצאה על כלי הרכב, המבנה ותהליכי השיפוץ. ניכר שהילדים מגלים עניין וスクנות. הפעולות השנייה מת-קיימת במסגרת מסיבות הסיום של שנת הלימודים. באירוע זה אנו מגיעים עם כל הרכבים, עד כדי 20 מכוניות, ומציגים אותם לקהל המבקרים והשתתפים בחגיגת הסיום להנאת הבוגרים ובני משפחותיהם. השתתפות רכבי מועדון החמש באירוע מוסיפה צבע ועליזות לטקס.

הפניימיה ובית הספר בcupר הנוגע רמת הדסה שליד טבעון בצפון שונים באופנים מבית הספר ידון. בפניימיה שוהים ילדים מכל הארץ, חלקים בעלי קשיים מסווגים שונים - משפחתיים או חברתיים. הילדים הם מוחטיבת הבנים והחטיבה העליונה.

בתאום עם הנהלת בייה"ס אנו קובעים מועד באחת השבות של האביב. בשבת זו התלמידים "נשאים שבת" ומדוברים ביום פתוח לאנשי הסביבה, עם יריד עליון וססגוני בו נמכרים מוצרי יד שנייה וubarות אמניות. השתתפות חברי המועדון עם عشرות מכוניות תורמת להעשרה היריד במרקם וצבע. שמחתם של הילדים והמבקרים גדלה ושל חברי המועדון אף יותר מכך.

יום המעשים הטוביים במרכז הקהילתי "שדה בוקר". זהו אותו מרכז שמאrho אתנו לאורך השנה, בהיות משרד המ矽ע בבניין המרכז. יום המעשים הטוביים מתקיים במתכונת שכונתית במרכז הקהילתי, עם פעילות חברתיות ותרבותית בעיקר לילדים ולנוער.אות הוקהה במרכז אנו מצינו מספר מכוניות אספנות לאורך שעות אחת"ץ והערב, להנאת המבקרים.

בשנה الأخيرة "התחדשו" באירוע נוסף. החברה הכלכלית לכפר סבא, בשיתוף מועדון החמש וגופים נוספים, קיימו אירוע גדול מאד עבור ילדי "גדולים מהחייבים". את הארגון "גדולים מהחייבים" דומני שאין צורך להציג. פעילותם למען רווחתם והנאמתם של ילדים חולין סרטן ידועה ומפורסמת. החברה הכלכלית של עיריית כפר סבא פתחה קלוננווע "דריב אין" לחודשי הקיץ וטקס הפתיחה התקיים בשיתוף מועדון החמש. כ-40 מכוניות התאספו ביום האירוע בשעות



פרק תנועה בנהה

שנים מעטות ואפיו בשנה האחורונה. הגדרת מספר הפעילות ופיקוחן על פני הארץ אפשר חשיפה למספר הרבה יותר של אנשים ובמקביל גם תגדיל את ההיצע והגמישות להשתתפות של חברי המועדון מכל האזורים.

מספר נאן על מספר אירועים.

אימוץ בית הספר התיכון-מקצועי ע"ש ידין בץ' ריפין והפעילות בו נמשכים מספר שנים. בית ספר זה, השיר לרשות אורט, פועל בחסות חיל החימוש. תלמידיו לומדים מקצועות הקשורים למכטראונית ומכניקה של הרכב (ומכאן גם נושאים הקשורים באופן ישיר לתחביב

airyut sagani vemiyachd. At the hibud ha'asur makhna mchukat hashuk shel beth ha'holim - k'id ha'mlan. Shmacha raba hitha bel'ha'ildim v'ul'panim. B'nigod la'iryotim achrim shmekim ha'moudon can matafash' rat canisha shel ha'ildim l'makoniot, ha'sbarim c'k'l ha'nitan li'l'dim v'mashpochot ha'ildim v'heneket ha'choshet chovia v'niyotok mmouekot ha'iom-yom shel ha'ildim v'henechet. Chabri ha'moudon ma'd ha'nanim le'hunik v'le'tat v'boror ha'o shanatiha can moloha ba'kavlat si'fok v'rb mu'atzem ha'atargos v'ha'smacha shel ha'ildim. Chabri ayrot ha'achron bi'zua shel shishit b'nei no'ar at ha'shir "matanot katnot", af ein la no'traha yibsha...

At the airyut ha'shna c'vada b'nocchota ha'kavat ha'knesset **aiylat nchmai'am-robi'** v'hetiha leglot azon k'shat la'tmica b'beth ha'holim.

Kiymim airyotim nosfim b'masgurat ha'kavila v'ano holkim v'mar'chivim at ha'shatafot v'po'ulim le'bizio' airyotim nosfim masog zeh gam b'marcz v'gom ba'azorim achrim ba'atz. Chabri ha'moued don nkaraim le'trom mzmanim v'la'shataf ba'iryotim al. M'ser shuvot shel natiha - v'hesipok ha'mtakbel ha'o gadol.



iyot yofot b'rmat ha'dasha

Achha'z b'mgrash ha'chanya shel ac'tdin c'per sba. Kl'chaber mo'udon le'ild v'beni meshphato atuto ber'ev v'izano b'shiyra arocha v'mp'orat. ha'rondo lo'va ber'evi' mishatra v'bektnu'im sh'rzoo' le'pniyo v'sganru uborono zmatim. ha'tnu'ah ha'itha la'or ha'choba ha'rasasi shel ha'ir, b'saganiot moruba, v'um zpirot shmacha raba shel ha'ildim. le'rev ha'ras, ha'petu', ha'ztraf' r'ash ha'ir mar y'huda ben ha'mo. ha'shiyra ha'mashicha me'arava, u'brat lid b'beth ha'holim ma'ir v'mesham al ha'azor ha'chadsh shel c'per sba ha'nosuk le'kibish 4 - ha'skona ha'iroka. Kl'i ha'rev n'kenso al ha'drabi ain. ha'starano ul pi ha'sim'onim v'hadzino colno y'chidi b'seret ha'mad"b "galis". zo seret no'ar udchni, do'ber ubri'at v'ahod ul ha'ildim. um siyom ha'seret hori ha'ildim aspo' oto'wim v'chabri ha'moudon shohraro aish-aish la'draco, c'k'l ha'nara b'ta'chosa umoka shel siyok v'smacha.

בשנה שעברה קיבלנו פנינה מבית החולים הפיסייאטרו לילדים גהה, שבמרכז הרפואי בילינסון. Dr. Matan Abrahimi, she'uo rofa b'beth ha'holim v'gem chaver ha'moudon, p'na v'ha'z'ut aiyu' moshtaf le'tobet y'ldi b'beth ha'choba. ha'zmano at ha'cippa v'izrano at airyut "kappa v'sogenya" b'beth ha'holim li'ildim "geha". airyut zo ha'tkayim b'chonka ha'achron b'p'um ha'shniya v'ha'moud shn'kavu ha'o yom shi'yi shel chonka, bo ha'ildim b'chofsha v'gem la'chabri ha'moudon hor'zim le'shatraf - ha'moud mat'amim. ha'ildim b'beth ha'holim motperim ul pan'i cl' ha'gilim v'bmakom bi't ha'z'ut s'gor v'bi't ha'z'ut. Chabri ha'moudon zo'meno la'shatraf b'misiba. b'shna ha'kodmat ha'io c-25 m'koniot v'ha'shna k'rov l-40. y'ldi ha'makom nur'kim morash basi'ut ha'mdarim v'hemorim, makbilim ha'sbarim ul asp'nat ha'rev v'mekinim matnوت ha'kshurot le'tchaviv la'chabrim ha'matzigim b'makom. ha'shna ha'chanyim umlo' ul machziki' mifat' hotz'ot b'zotot m'koniot shi'zro b'mo y'dm. at ha'tzoga anu u'rot sim b'mgrash ha'chanya ha'sgor shel beth ha'holim v'mash'tafim ba'ha'ildim, b'nei mashpochot ha'ildim, z'vot ha'rof'im, ha'morim v'ha'mdarim. ha'shna b'chonko le'sdr at ha'mkoniot la'pi' tsivan, d'bar shi'zr



יום הג'יפ באורט ידין



קאר איסט
מגבצת ליביטסקי

MG3 GO PERSONAL

הכى מאובזרת, הכى משתלמת

החל מ- **59,900 ₪**
106 כ"ס / 1.5L

Zamora DOB



מגוון עיצובים מודלים בהתאם אישית • מערכת אקסטרים סאונד אדרישה • ביצועים מטורפים ומרגשימים

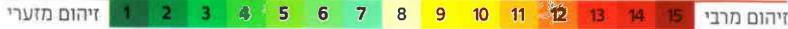
لتיאום נסיעת מבחן
***3350**



חיפה: שדרות החסתדרות 34 (צ'ק פוסט) | הרצליה פיתוח: המנופים 4, פינת הסדראות | תל אביב: תובל 5
ירושלים: יד חרכזים 9, תלפיות | באר שבע: תצורת הארץ 1, אזה"ת קרייה יהודית | אשדוד: ההולמים 17, אזה"ת

התמונה להמחשה בלבד. מחירון הרכב 64,400 ש"ח לדגם קלאסיק ידני לפי מחירון 1/1.1.2016. במסגרת המבצע תינתן הנהלה בגין 4,500 ש"ח בעסקת מסזון. המחיר אינו כולל אגרת רישי. מערכת הסאונד בוקס אופציונאלית בתוספת תשלום 2,900 ש"ח. חלק מתוספות האבזור בתוספת תשלום בהתאם לרמתה. היגיון. טל"ח.

דרגת זיהום אויר מרכיב מנועי***



זיהום מרבי *נתוני היצן ע"פ בדיקת מעבדה, תקן CEE/80/1268

**הדרגה מחושבת לפי תקנים אויר נקי (גילוי זיהום אויר מוגע בפרסומת) התשס"ט 2009.

דגם	נפח מנוע	נתוני צריכת דלק לליטרים ל-100 ק"מ
MG3	1.5 ידני	עירוני 7.5 בון עירוני 4.9

הצרפתיה של שדר

תחילת הדרך היא רחוק אחרה בזמן, עוד בשנות ה-80 כאשר הבינוי שלי אצל החברים היה "נאמן כבוד של מובלט חיריה". בזמןנו נהגתי לפקוד את המקום כמה פעמים בשדי בעו וכל זאת בזכות עריםה של מכוניות נטושות במצב התפרקות מתקדם שנמי צאו שם. המכוניות נערכו אחת על השניה בעירמה שהלכה וגבהה מיום ליום.



הדלת האחורייה היה מותקן לח מסיבי מאד ובודיעיד התברר שהוא קרמיקה. מאחריו מקום הכסאות הקדמיים (שהיו חסרים) היו מסילות לחalon בשני הצדדים ועוד איזה מנגן מוזר שהיה על רגל שקובעה לרצפה ולא הבנתי מהו תפקידו. מהר מאד התחליל תhalbך ניקון הרכב ובמהלכו גיליתי את מספר השלדה שלו.

בעזרת קשרים טובים השגתית את מספר הרישוי של הרכב. קשרים נוספים גלו לי את שם הבעלים הראשום ואחריו לא מעט מאיצים הצלחתי לאתר את כתובתו ומספר הטלפון שלו.

שיחת הטלפון עם הבעלים הבירה לי שהרכב הנ"ל עצר מנסעה שנים רבות קודם לכן. הרכב התקלקל, התגלגל למושך ונראה באחוריו יהוד ושם נזחח, לא תוקן ונשכח לדורי רות.

בעל הרכב אמר לי שהగורטהה זו הייתה יותר מקולקלת מאשר נסעה וחבל על כל מאיץ שאשקייע בכיוון שלה. לעומת זאת, סיכום שיחת הטלפון היה תיאום פגישה לצורכי העברת הבעלות אליו וכך היה. ימים בודדים לאחר השיחה פגשתי את הבעלים וביצענו העברת בעלות כדת וכדין בסניף הדואר הקרוב למקום מגורי. אין מילם היכולות לתאר את האושר שחוויות באוטו רגע שהחזקתי את רישון הרכב על שמי, הרישון של ה"אללה".

בשנת 1986, בזמן ביקורי במקום, ראיתי מבכצת בקצה הערימה שלילדה של רכב מסווג סייטראן DS. לא עלו על דעתם כלל שיקולים של עצლנות או חוקיות. מיד טיפשתי לקצה הערימה והאכזת מונחת שם בכבוד סייטראן DS, אותה אחת שכונתה "האללה".

קשה היה לנכונות את מה שהיה שם "מכונית". היו שם שלילדה, 2 דלתות ימניות, כנף קדמית ימנית, מנוע וגיר די מפוקקים, משמשה קדמית ואחורית ומכסה תא מטען. קשה היה לשער שמעורמת הגורטהה האלו יצא רכב.

באופן טבעי ולא שאלות מיותרות התארגנתי להביא את ה"אללה" הביתה, לבית החדש, החם והאהוב אצלי בחצר. לאף אחד בחרירה לא היה אכפת מערימת המכוניות הזאת בה מצאתי את ה-DS ולמרות זאת לא היה ניתן להיכנס עם גרב. דרך הכניסה הראשית של המתחם כדי לאסוף את הרכב. עוד באותו יום השתמשתי בכל הכסף שהיה לי אז, 400 שקלים (ישנים...) ושכרתי את שירות חברת מנופים. נכנסנו עם משאית המנוף דרך תחנת הדלק ממערב לצומת מסורבים. ה"אללה" הועמסה על המשאית והובלה לחצר שלי.

אי אפשר לתאר את התרגשותי כשהగורטהה נחתה אצלי בחצר. ליטפתו אותה, ליתר דיוק את מה שנשאיר ממנה, בחנותי ומישתתי כל בורג בהערכתה ענקית. מיד רأיתי שהו-BS-DS הוא מספר שינויים ייחודי לדגמים המוכרים לו. בתוך

כבותABEL הרכב לא. נשברתי וחרשתי הביתה מאוכזב מאד כאשר פנימה בלב, לא נעים להודות, הרגשתי ש"אם אין רכב לא בא לי לבוא לחתונתך". אשתי מАЗ ועד היום, קרוביים נוספים וחבר טוב עזרו לי וביום רביעי, יום החתונה, בשעה 2 בצהרים, כשהחתונתנו נקבעה ל- 6.30 בערב, הנעתית את הרכב אחורי עשרות שנים שלא היה בשימוש. ה-DS היה מושך מעט כלו ויכול לנסוע ללא בעיה. נסעי אתו החוצה

הعبرת הבעלות וקיבלה רישיון הרכב גם לימדו אותו כי מדור בר על 19 ID, הדגם שקדם ל-DS, וווצר בין השנים 1955 עד 1965. הרכב שלי הוא משנת היצור 1964.

תהליך השיפוץ החל באיטיות ובמקביל חקרתי את ההיסטיות של הרכב. בהתאם לרשום אני הבעלים השני. חקי רה אחותה של הבעלים הקודמים הביאה להפתעה גדולה ושמחה בהה. הסתבר שהבעלים הראשונים הראשון היה מדי

נישרל ולא אחרית... זה אוחץ הרכבים ששירת את נשיא מדינת ישראל זלמן שזר בשנים 1965 עד 1967.

במחקר נוסף גיליתי ציטוט מתוך ספר תולדות מדינת ישראל שקבע "הרכב העבר במתנה בשנת 1965 ממשלת צרפת לממשלה ישראלי". עם הגליו המensus, הבנתי מהן כל התוספות שהוא ברכב: הלוח בדلت האחורי הוא לוח קרמיקה ששימש למיגון נגד כדורי רים. מסילות החלון שמאחוריו המושבים הקדמיים שימשו לחילון הפרדה בין החלק הקדמי של הרכב לחלקו האחורי. מנגןן

ההפעלה של החלון הוא ידני והוא זה שהיה מחובר לעמוד המקבוע לרצפה.

כשפרקתי את השמשה הקדמית של הרכב לא היה ניתן להרים אותה בלבד ובkazaה הימני התהתקן שלא היו מוחברים מין שני חלילים שנראים כמו שתומי אוויר (וונטילים). כדי לעמוד בתברור שמדובר בשמשה ממוגנת ירי המורכבת משלוש שימושות שגורמות לכדרו להינזץ כלפי מעלה. לאחר חווית הגilio של הרכב ותהליך השיפוץ האיטי שלחן זמן רב, קיבלתי החלטה שלחתונת של רעיתי ואני נגיעה ברכב זהה כשהוא משופץ.

רק שבוע לפני החתונה, אי-שם בשנת 1991, הרכב חזר לחצר לאחר הצבע, כאשר מלבד מנוע וגיר שהיו מותקנים בתוכו לא היה דבר. הרכב היה מפורק והיה צריך להרכיבו. משימה בלתי אפשרית עמדה לפניהם - להרכיב רכב במשך ימים. מעל 4 שנים לקח לי להגיע למצב של מנוע וגיר תקינים ורכב צבוע, וعصיו בפחות משבוע אני חייב להרכיב את כל הרכב.

אין עושים את זה ?

מרוב שמחה והתרגשות ובגלל האופי העקשן והפדרנטי שלי החלתי להרכיב, אבל במקום לבנות את המכליים הגדולים והמשמעותיים, התעסקתי עם גומיות ועוד חלקים יחסית שליליים שניתן היה לדוחות את הרכבתם למועד מאוחר יותר. חוסר גומיות לא יעזור את הרכב מלבסוע, אבל ללא כסאות, חולונות ודוחשות - הרכב לא יüss...vr הגעתתי ליום ראשון בלילה, 3 ימים בלבד לפני יום החתונה, כאשר הגומיות מושׂר



CITROËN SPRINGS A SURPRISE



After months of H-bomb
secrecy, the D.S. 19 hits
the headlines as France's
most revolutionary car

- Power Brakes, Power Clutch,
Power Steering—But No Power Loss
- Automatically American,
Economically European
- Spare Wheel and Tools in Front.
More Luggage Room in Back
- Front Wheel Drive
for Tight Corners

- No Springs:
Just Compressed Air for Road Holding
and an Effortless Glide
- Metal Disc Brakes Borrowed
from the Racetrack
- No Brake Pedal, No Clutch Pedal,
No Spokes in the Steering Wheel
- And (just in Case)
There's a Crankhandle!

CITROËN

Suspension hydropneumatique
Hydropneumatische Federung



CITROEN DS



CITROËN ID 19

Gilding on air over the open road, free from nervous tension and muscular strain, you will find perfect driving enjoyment in the new Citroën ID 19.

For the first time, a car is designed for your complete relaxation! In the Citroën ID 19, comfort and roadability are ultimately developed... AIR-oil Suspension and Front-Wheel Drive combined, offer you the ideal solution to the most important problem of modern transportation: Safety.

SPORTS CAR HANDLING WITH A FEATHER-SOFT RIDE...
The ID 19 is more than a machine, it is a car with a built-in personality all its own! Drive it today!



THIS
CAR
HAS
ITS
UPS

AND
DOWNS

PALLAS 21



With options - front and rear optional bars, tinted windows, sun visors, ground clearance indicator, electronic equipment, the last model of the ID 19 is equipped with the DS 21. The DS 21 has a 1.9 liter engine, 100 bhp, 4-speed transmission, 4-wheel disc brakes, power steering, power brakes, front wheel drive, and a top speed of 120 km/h (75 mph). Weight: 1,250 kg (2,765 lbs). Price: 1,250,000 francs.

Three body versions known:
- Sedan: front wheel drive 2.10 m (8'3") long, front track 1.500 mm (4'11"), front width 1.600 mm (5'3"), ground clearance 150 mm (5.9"), weight 1,300 kg (2,870 lbs), price 1,350,000 francs.
- Station wagon: front wheel drive 2.10 m (8'3") long, front track 1.500 mm (4'11"), front width 1,600 mm (5'3"), ground clearance 150 mm (5.9"), weight 1,350 kg (2,870 lbs), price 1,350,000 francs.
- Cabriolet: front wheel drive 2.10 m (8'3") long, front track 1.500 mm (4'11"), front width 1,600 mm (5'3"), ground clearance 150 mm (5.9"), weight 1,350 kg (2,870 lbs), price 1,350,000 francs.

Performance: maximum speed 160 km/h (99 mph) at 4,000 rpm, 0-100 m (328 ft) in 10.2 sec., fuel consumption 10.5 liters/100 km (14.5 mpg/100 km), standard 4-speed transmission, optional 5-speed. Front suspension: 6.5 x 1.30 m, at an average height of 1.30 m (4'3"). Rear suspension: 6.5 x 1.30 m, at an average height of 1.30 m (4'3"). The DS 21 is also available with manual transmission gearbox, and a Pallas version.

The ID 19, ID 19, and DS 21, with the same main characteristics as the DS 21 for DS 19, has a more spacious finish.



במלאת 50 שנות אלפא ספיידר -

חילאה זיין

**השנה מלאו 50 לראודסטר איטלקי שנמכר גם בארץ - האלפא ספיידר.
ראובן זומר מנסה להסביר את התרבות המכונית הקלאסית בניות בולונז...**

לס"ד שבו אתה נמצא. צליל מפלט ANSA ומайдי ה-WEBER גורם להנאה מרובה ולהתמכרות. זה מה שקרה

כשהתנווהג באיטליה הקטנה והשובבה הזאת. הספיידר הייתה חלוצה ונהייה בה הייתה סוג של מרד נער. רים שנמשך לאורך כל שנות ייצורו 1966-1993 ועד ל-1993. לא פלא אולי שהיא התפרסמה בעקבות הסרט "הבוגר" עם דסטין הופמן, והיתה מין "כל" של הגיבור להכרזה על

חופש ועצמאות. מכיוון שאני דמות מוכרת בקרב חובבי אלפא רומיאן, כששאלים אותי אם אני יודע על ספיידר למיכירה, אני חוזר על היסלוגן שפורסם לפני כמה שנים "אלפא - רק אם אתה מתאים לה".

כיום נעות בכבישי ישראל כ-50 ספיידרים ובכל פעם שאני רואה אחת שכזאת לייבי מותמלה שמחה - "I love my Alfa Romeo".

אנחנו עברנו בני אותו גיל. עוד כשהייתי ילדון, כשהייתה עיר ברת אלפא ספיידר ידעת להבחן בה מרוחק. אי אפשר היה לטעת בצליל המפלט המיעודן וצליל שאיבת האוור אל 4 לועות הקרבוראטורים. סיפור אהבה תחיליל עוד אז...

היה לי ברור שבאי ז"ל לא יוכosh אלפא ספיידר מסיבות רבות, אבל גם ידעת שום אחד אהוה בעלים של אחת צוז. בגיל 17 רכשתי את האלפא הראשונה, Alfa Giulia GTV 1750. כבר קרוב שני רכש ספיידר משנת 1973 עם מנוע 2000 ויחד הינו נושא לטיל, מתקנים את האלפות ונחנים מכל רגע. בשנת 1982 גם "זכית" בפעם הראשמה לבצע החלפת אטם ראש בספיידר ...

כיום אני בעלי מאושר של אלפא ספיידר משנת 1981 שיובאה על ידי מראה"ב וזה הספיידר השנייה שלי. אין כמו להפסיק את הרג בים אביב ולחש את הטבע שבסביבה, תוך נהיגה ברכב שmagib לכל לחיצה על הדושה ללא קשר





הדופין של עופר נס הושקה בمفgesch המרכז של המועדון בתל אביב. את הרכב חשף, יחד עם עופר, שגריר צופת בישראל, ה"מ פטריק מיזונאוב. האירוע היה בחסות חברת קרסו, יבואני רנו בישראל. (צילום אודליה משה)



مفgesch השפה של מועדון החכם אירח את ההשקה של הרולס רוייס של בני לוי. ההשקה נערכה, כיהה למסורת הבריטית, ב"חוות אלנבי" שהיתה פעם פעם מפקדתו של הגנרל הבריטי, אדמונד אלנבי. (צילום רוני ברואנרג)