

# האַפְשָׁוֹ אַבְּרִיל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלاسي והאספןות בישראל | גליון מס' 91 | אוגוסט 2017



**12 סופר פורס כנפיים**

**10 הנשיה, החלוץ ונוהג המוניות  
נפגשים אצל אילין**

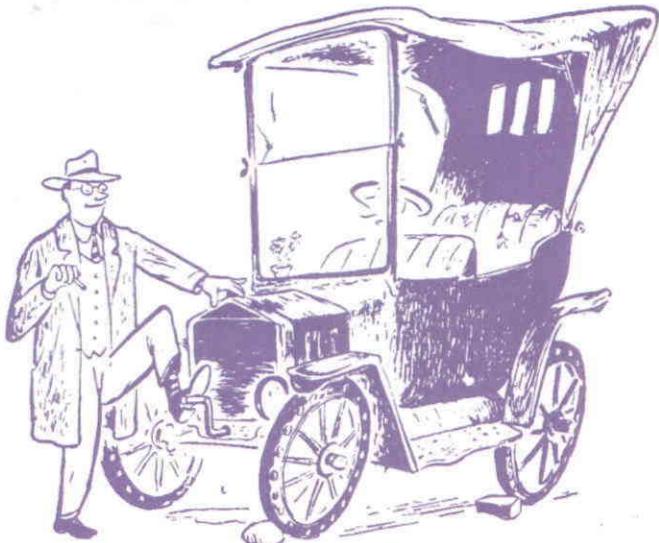
**14 וולוו מול וולוו**

**28 לאמ וגאס**

**20 רולס روיס**

# מנואלה

בני הספל



האביב מגיע, חו"ל בפתח ואנחנו מוציאים את המכוניות מהבזידעם וגם את עצמנו לאיוורור. הגילון הפעם מגוון, אבל עם "טאצ'" של חו"ל כאשר חברינו משתפים איתה בשיפוצים מעוניינים ובמוזיאונים מעוניינים עוד יותר, אותם ראו מעבר לים. הסנוןית הראשונה של אירופי הענק הבינלאומיים, התעורכה באסן שבגרמניה, היא טיזר טוב למי שרצה להתרנסות. מסופר כאן גם מסע הרפטקאות לרוחב ארצות הברית בקידאלק, שהיתה אז די חבויה אבל היום היא בארץ ומשופצת להפליא.

לצערנו גניבות רכבי אספנות מהוות מטרד גבר והולך. הקדשו חלק מהגילון להבנת הבעיה ובעיקר לתיאורן של שיטות המיגון השונות ואחרון והכי חשוב - "מועדון החמש למען הקהילה" היה הפעם עם חילימ' בודדים. זאת ועוד, בחוברת המונחת לפניכם.

קריאה מהנה,

גuru הספל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסטי  
והאספנות בישראל

(580335990)

**חברי כבוד:** רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראלי קיסר, חיקה ברנסטайн זיל, יואחים לויין זיל, צבי רכני.

**יו"ר קדמים:** צבי רכני, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לויין, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל.

**עד המועדון:** איתמר שורקי, אליג גידור, בני הספל, דוד כרמל, דורו בריל, מתניה הלוי, קובי בן-ניסן, רון אקרמן.

**פער לי המועדון והעמותה:**

**יו"ר - דוד בריל**

**ת"מ יו"ר ואחראי אירועים:** דוד כרמל

**אחראי השקות ותרומות:** אלי גידור

**אחראי קשיי הקהילה:** בני הספל

**דובר המועדון, שיווק ויח"צ:** רון אקרמן

**וועדת כספים:** אלי גידור, דוד כרמל

**וועדת אירועים:** דוד כרמל, עפר סגל, מתניה הלוי

**ומבקרים:** זמי לויין

**וועדת ביקורת:** נחום קדמיאל, בני אויר

**אב בית דין חברים:** ע"ד שלמה דן גדרון

**חברי בית דין חברים:** ע"ד צבי סלנט, ע"ד רז לבנת

**צוות טכני מקצועי:** קובי מילוא, חן פרחי, עודד פירסט, אוריאל עדין

**אחראי מפגשים אזריים וחברתיים:** קובי בן-ניסן

**רכז המפגש המרכזי בת"א:** מתניה הלוי

**רכז מפגש הצפון:** איתמר שורקי

**רכז מפגש השפלה:** קובי בן-ניסן

**רכז מפגש ירושלים:** קובי בן-ניסן

**רכז מפגש שומר השרון:** דודי שטרקר

**רכז מפגש אשדוד:** צביקה מרגלית

**רכז מפגש ב"ש:** גדיון קדרון

**אחראי קשר בין מועדונים:** חיים לוייט

**אחראי קשר עם הרשות:** נחום קדמיאל

**אחראי שוק עתיק:** עפר סגל

**אחראי פיב"א:** יוסי צור, אויר פולד

**בוחני פיב"א:** אמיר הלוי, דורון סגל

**אחראי לוגיסטיקה:** רועי רוזנברג

**משרדי המועדון:**

**מנהל משרד המועדון:** ריקי אייר

**כתובת:** רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

**מען למכתבים:** ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

**טלפון:** 03-7318818, פקס: 03-7319059

**דוא"ל:** fiveclub@bezeqint.net.il

**שעות פעילות המשרד:**

יום א': בין השעות 12:30-20:00, 13:00-19:00, מענה טלפון: 03-16:00-09:30, בין השעות 17:00-09:00, מענה טלפון: 03-10:00-00:19:00-13:00

**מועדון החמש באינטרנט:**

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי אתר המועדון: רם מלון

אחראי פיסבוק: סיגל שטימן, קובי מילוא, שי רוד

**פורום רכב אספנות:** www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: רח מלמד, בני הספל, חן פרחי

**"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש**

עורק: בני הספל

הגבות: קובי מילוא

עיצוב גרפי: ליאת מזרחי דודן

הדפסה: דפוס מאירגרף, תל-אביב

© כל הזכויות שמורות

**תמונת השער:** קדילק 1959 של יוסי סופר. צילום, רוני בראונר

# דבר היין'

דורור בריל



## שלום לחבריו מועדון החמש ולקוראים

מה בעצם אנחנו עושים במועדון החמש? זו שאלת ששוואים אוטו מיידי פעם אנשים שאנו פוגש באירועים ובכלל.

מועדון החמש פועל בגודל בשני ערכוצים: העroz הראשון הוא פעילות "נטו" לטיפוח עולם אספנות הרכב בישראל. כיצד? באמצעות "מגה" אירועים ובשתיות יבואנים. לדוגמא - לאחרונה השקנו יגואר E-Type בשיתוף היובואן החדש של המותג, גם השקתו קדילאק נדירה של חבר ותיק בשיתוף צמוד של WMI, יבואני קדילאק ויש עוד דוגמאות רבות. באירועים אלו אנחנו מציגים מאות רכבי אספנות כולל סקירה מקצועית ומענינית באווירה הנדרת. פעילותות כאלה אנו עורכים בתדירות גבוהה כשמזג האויר מאפשר ובדרך כלל הן מתקיימות בפגש המרכדי של המועדון, בחניית היכל מנורה. אנו מפרסמים את פעילותה המודען והאירועים השונים בעrozים רבים, ביניהם דפייסבוק, קארספוזום, אתר המועדון באינטרנט ואתרים אחרים העוסקים בתחום הרכב בישראל. העroz השני הוא פעילות למען הקהילה בשילוב של רכבי אספנות. דוגמאות? לאזמן השתתפנו באירוע על חיילים בודדים בו הסענו חיילים מנוקדת הכניסה בראשון לציון לפיקניק של כיף בעיר בן שמן. קיינו זו הפעם התשיעית אירע בכפר הנוער רמת הדסה שבבעלותם, בו מעליה מ-100 מכוניות אספנות של חברי מועדון ואספניז נספים הגיעו לכפר ממרחקים וחלקו את ההובי שלהם עם ילדי הכפר. יש עוד

דוגמאות לרבות, כגון אירוע שביעות בכרמייאל, אירוע עוזדור, מפגשים חדשיםים במשמר השרון ואשדוד ועוד.

אלו שני ערכוץ הפעילות העיקריות והפעם קיימנו אותן נספסים בהם עוסקת המועדון לקידום תחביבנו המשותף.

במרכז האחרון והכנסנו לאסיפה השנתית והפעם קיימנו אותה באופן שונה. לאסיפה הגיעו כמעט כמפעט פי 2 חברים מאשר בכל שנה. לפני האסיפה ה苍בדנו בארוחת עבר טוביה, הוצאה מצגת שכלה סיקום של הפעולות השנתית, ה苍בדנו בהרצאת אורח מעניינת ונחננו מאירוע מכובד ונעים.

נקודה נוספת הרואה לציון - לאחרונה הגיעו למספר שייא של חברים בקבוצת הפיסבוק של המועדון כאשר עברנו את רף-ה-10,000 חברים. מי היה מאמין שרק לפני שלוש שנים התחלנו את התהילן ...

אסיים בתודות גדולות לחבריו הוועד ולשאר הפעילים. כולם עובדים ומשקיעים מכך וזמן ומציעדים אותן קדימה בכוח רב, כאשר הכל בהתקדמות ובכיף גדול. בצדדים לא הינו מגיינים لأن שהגענו!

תודה לכלכם!

ממני,

בילג מכו

# הלארים שלנו: הليمוזינות, החלוץ והפז'ו

מאת יוחאי שנער

יוחאי שנער חזר מארצות' בנד שבאינדיאנה כדי לספר את סיפורן של הסטודיבייקר לארק שהורכבו בחיפה, ושל ארבע ריאציות ישראליות על הנושא הזה



"החלוץ" (פרונטירמן) בוגן בית ציוני אמריקה, 1963. (אוסף קירופיצ'ניקוב)

בתחילת שנות ה-60 התקדרו השם מעל מפעלו של אפרים אילין במרחב חיפה. הסכם ההרכבה עם רנו בוטל באופן חד-צדדי ותואומי בקץ הקודם, שוקי היצוא המבטיחים באירופה ובדורם-אמריקה נסגרו בה אחר זה עם הקמת מפעלי הרכבה מקומיים לג'יפ, וגם משרד האוצר הפסיק לתמוך באופן אוטומטי בכל הטעות מס שהתקבש לאשר הנחמה הגעה מעיר קטנה באינדיאנה, ארה"ב, סאות', בנד שמה. במרכז העיר שכן מפעל האם של סטודיבייקר-פקארד קורפורישן, יצרנית רכב שידעה בעצמה ימים טובים בהרבה. זמן לא רב קודם לכן, בינוואר 1959, השיקה סטודיבייקר את דגם הלארк שנועד ללכת נגד הזרם: בשעה שההתעשייה פנתה למכוונות גדולות וחזקות בעבר, הייתה הלארк מכונית קומפקטית כמעט. בהיעדר תקציב פיתוח גדול, שילבה היצרנית מאינדיאנה באופן מושכל מכלולים קיימים, בחלוקת בני קרוב לעשו. התוצאה הייתה מצוינת. המכונית פותחה בזמן שיא והביאה את החברה לרוחניות. לראשונה מאז שנת 1953 מוקמה סטודיבייקר במקום העשירי בראשית המותגים הנמכרים ביותר בארץ"ב, לפני

קדילאק אך הרבה אחריו פורד, שברולט ולימוטון. השוק הישראלי היה סגור, הלכה למעשה, בפני יבוא רכב חדש. אישורים ניתנו במסורה לבני מקצועות נחוצים או למקבלים "מתנות", כינוי מכובס למטען שחגיג עלי ארצה. סטודיבייקר יציג אמנים ע"י יבואן ישראלי, האחים קרנסו, אך מכירות בפועל לא היו. רק תשעה לארקים חדשים נרשמו בישראל בין אפריל 1959 ויוני 1960. גם בשוקי יצוא אחרים לא נרשמה הצלחה מסחררת לסטודיבייקר. בשנת 1959, שנה הטובה ביותר של הלארק, ייצאו מחוץ לצפון אמריקה רק כ-5,300 יחידות, רובן כערוכות מפוארות שהורכבו בבלגיה, שוודיה, צ'ילה, מקסיקו, איטליה והפיליפינים. השוק הערבי, ניתן להניח, לא עמד בתורו לרכוש לארק חדשה.

היתה זאת רשות השקעות בארץ"ב, גוף של משרד המסחר והתעשייה הישראלי, ששידכה את סטודיבייקר עם אילין. סיפר

בתחילת שנות ה-60 התקדרו השם מעל מפעלו של אפרים אילין במרחב חיפה. הסכם ההרכבה עם רנו בוטל באופן חד-צדדי ותואומי בקץ הקודם, שוקי היצוא המבטיחים באירופה ובדורם-אמריקה נסגרו בה אחר זה עם הקמת מפעלי הרכבה מקומיים לג'יפ, וגם משרד האוצר הפסיק לתמוך באופן אוטומטי בכל הטעות מס שהתקבש לאשר הנחמה הגעה מעיר קטנה באינדיאנה, ארה"ב, סאות', בנד שמה. במרכז העיר שכן מפעל האם של סטודיבייקר-פקארד קורפורישן, יצרנית רכב שידעה בעצמה ימים טובים בהרבה. זמן לא רב קודם לכן

הלאرك, הערכה לפיה הלאRK תכבש את השוק הישראלי התבררה כמצדקת והיעדים המקוריים הושגו במלואם, ואף למעלה מכך: יותר מ-3,000 לאRKים נמכרו כאן עד סוף 1964. למעשה, ככל שמצוב הפנייני של היצורן האמריקאי הורע, הילך וגדל חלקה היחסית של ירושה כל לאRK חמישית סטודיבייקר. בשנת 1962 יוצאה לחיפה כל לאRK חמישית שנשלחה לחו"ל. בשנת 1963 הוחלט על סגירת מפעל האם באינדיינה והעברת היצור לקנדה. המפעל באורה"ב הרכיב את המכוניות האחירות ב-16 בדצמבר 1963, אבל המשיך לייצר ערכות לאRK 6 להרכבה - לישראל בלבד (!) - עד 10 במרץ 1964. מכונית הסטודיבייקר الأخيرة שמקורה, באורה"ב הורכבה כאן בדצמבר 1964, ונמכרה במחוז חיפה, ברישוי 570-571.

כאמור, הלאRK היישראלי הייתה מכונית אמריקאית עם תכונה מקומית נמוכה למדי. דזוקא על רקע זה מעניין למנוע ארבעה יצאי דופן, שביהם ניכרה טביעה אצבע ישראלית מכורית וניסיון אמיתי של קייזר-אלין למשת את הכותרת שהעניק לעצמו: "צרן הרכב הגדול בישראל".

#### היה מנוע?

יווהאן קורפיווארה החל ליבא מכוניות סטודיבייקר להסינקי בשנות ה-20. אפרים אלין יצא לפינלנד מכוניות קייזר-פרידז'ור כבר ב-1951, ומאותר יותר מכר לשוק הצפוני גם ג'יפים.



לאRK הנשייא, Mai 1964 בחר קייזר-אלין

אריק מלף, אז סגן מנהל הרשות ולימים היבואן הראשון של אלף רומאו לישראל: "הכלתי [הrollers] צירצ'יל, נשיא סטודיבייקר-פקארד. זה היה בתחילת 1960. ידעתי שהם על סף התפוררות. הם חיפשו שוקים ואני זרקתי את האתגר הזה. אמרתי לו: "מה לגבי הרכבת מכוניות מפעל של אלין? הם כבר הרכיבו צרפתיות, הם יודעים לעשות את זה. אני אמן לא מתמצא בתחום, אבל אשלח את אלין ואת האנשים שלו". הינו קבוצה של עשרה חברים בראשות, והצלחנו לסגור את העסקה".

ב-26 בפברואר נחתם באינדיינה חוזה לחמש שנים בין סטודיבייקר לקייזר-פרידז'ור לישראל, שעמידה הייתה לשנות את שמה תוך זמן קצר לקייזר-אלין תעשיות. מן הפרטים שפורסמו בעיתונות הישראלית עולה כי המפעל החיפאי התחייב לרכוש ערכות להרכבת 600 מכוניות לאRK ועוד 500 משאיות מדגם טראנסטאר, מדי שנה. כרגע, ניתן לאליין זכיון לצוא למספר אזרחים גיאוגרפיים בהם לא הייתה לסטודיבייקר דרישת צמיג: טורקיה, יוון, יוגוסלביה, איראן וארצות אפריקה. המחיר לצרכן הישראלי, כולל מסים, הוערך ב- 9,000-10,000 ל"י. הקטלוגים הודפסו עם שלל תמנונות צבעוניות שככלוגם לאRK קונברטיבל, שתי דלתות וסטיישן. ב-3 במאירדה לייצור באינדיינה רASAונה ל-96 יחידות של לאRK ארבע דלתות, רביע מהן עם מנועי שמונה צילינדרים. ההרכבה בארץ הchallenge בחודש يول, וב-24 לחודש עלו לככיש שש הלאRK הראשונות. לאחר מ"מ מתקשר עם משרד הממשלה, קבעו אילין את המחיר לצרכן על 10,900 ל"י.

#### ההצלה והמחאה

ההסכם עם סטודיבייקר העלה את חמתה של "סקציית סוכני בתי חירות לאוטומובילים", איגוד יבואני הרכב של אוטם ימים. לא זו בלבד שאליין חזר להתחזר ביבואנים, אלא שהלאRK הגיע מיד לאחר עדכון בתעריף המכס. שייקר את מחירן של המכוניות המקובלות. "אין כל צורך להיכנס לוויכוח בכך כמה יעלה לנו הדולר הנחסן בהרכבת המכוניות לאRK", נכתב בנייר עמדה מנוקב שפורסםה בסקצייה ביוני 1960, "מסיבה פשוטה מאוד. כי אין חוסכים אפילו דולר אחד להיפך". מරחיק השנים נראה שעדמה זו הייתה מבוססת למדי. בעוד שבאלין נתען לתכלה מקומית של 35% בשלב ראשון ולהעמקת היצור המקומי עם הזמן, מצאה בשנת 1965 ועדת בرتל לבחינת יצור הרכב בישראל, כי רק 27.4% מערכת של 5.50 ל"י לדולר. השער הרשמי עמד אז על שלוש לירות. המאבק עם סוחרי הרכב המקומיים לא פגע בהצלחתה של

**אחים קריסטן בע"מ**  
arms להציג את הבכוניות האמריקאית מחדש  
**THE LARK 1959**  
**BY STUDEBAKER**

המכוניות האמריקאית היחידה בגודל בינוני-  
חסכונית, זולה ומתחילה במיוחד לחניון הארץ

מנוע ווד • דלק: 9.5 ליטר ל-100 ק"מ • 6 מקומות ישיבה • סקל-  
2,000 ק"ג • קבינה, קלט בגדינה גותה לחניון • פלאי מטבח של  
חקלאות ייחודי וסירות ישל במטבחן



רכישה ללא רשות ומסירה מידית

ו אנטזיות שחרבו לא忿ך  
ותמיליך צליה בסני יידיזין  
הווטר עוד הרים את נציגנו להציגת

**אחים קריסטן בע"מ**

רחוב ריבל 24/6 • סלפק 5-33241 • תל-אביב

הלאRK הראשונות יבואו על ידי האחים קריסטן נבר ב-1959

אצל בונה מרכיבים איטלקי) ולפלימות' (קורונאדו לימון). תוצרת בלגיה). שנים ספורות לפני שמרצדס-בנץ השתלטה על השוק זהה, זיהה גם אילין את הפוטנציאל המרשימים. כבר בהודעה לעיתונות במרץ 1960 דוח על הקונה ליצרן "מכונית-מנונית, [וכן] סטישון וגונן בעל שישה מקומות עם אפשרות להוסיף מושב בן שלושה מקומות". גרסאות אלו לא הגיעו מעולם, נראה מושם שלא ענו על הדרישת למוכנית ארוכה מספיק. בתחילת 1962 אישרה למפעלו של אילין ועדת הרכב הבין-משרדי, גוף ממשלי שקבע את מדיניות מיסוי הרכב החדש, את שיוקה של לארק שבעה מקומות, כמנונית בלבד. זו ביולי 1963 יוצרה המכונית הראשונה והוצאה לעתונות. זו הייתה לארק שישה צילינדרים דגם 1963, שבסיס הגלגלים של הואר-ב-66 ס"מ והמבנה שלה חזק. כמקובל באלה"ב למוכניות דוגמת זו, זכתה המכונית לשם "לארק לימון". לפי הפרסומים התקופתיים תוכנה המכונית באלה"ב, בשיתוף עם מהנדסי אילין. בכל מקרה, זו הייתה גרסה ייחודית לישראל.

ומוביל שגם ניתן לה אישור ליצוא ע"י הייצן. למרות שבאיין מיהרו לעדכן כי המפעל "נמצא תחת לחץ ההזמנות והביקושים עולה על אפשרויות האספקה", נראה שהלימוזין החיפה לא נחלה הצלחה מסחרית מרשימה במיוחד, אם בכלל. בדוגמה 1964 היה לא הוצאה עוד למכירה. שנסעו כאן ב-1965 ונתוני הרישיון מציבעה כי פחות מעשר יחידות הגיעו נמכרו לשוק המוני.

### **ואף מילה על לארק: החלוץ**

פרויקט מעניין נוסף שהסתהים ביצורה של מכונית אחת בלבד היה "החלוץ". במרץ 1961 הושקה בחצר קייזר-אילין "המכונית העממית", מכונית קטנה שפיתוחה לא הושלים מעולם. הקונה היה לייצר במפעל את המרכב בשלמותו, תוך שימוש במכוניות כיפוף, להבדיל ממכבשים. המבella ההז העניקה לעממית מראה עממי בהחלת, שלא לומר - כעורה. שנה אחר-כך פנה אילין לנタン קירפיצ'ניקוב כדי שזה יעצב עבורו מכונית פאר מפיתוח עצמאי, שיועדה אף היא לייצור

לאrk 1965, תוצרת קונה עם מנוע שבורולט



נתן קירפיצ'ניקוב, מstudיבייקר אצל לואי להלץ של אילין

קורפיווארה לא היה יבואן קיזר או וויליס, אך הקשר בין השנים נוצר בסמוך לתחילת ההרכבה של הלאrk בארץ. החל ממחצית 1961 ולמשך שנה אחת נשלחו לפינלנד כ-200 מכוניות, שנעודו להTEGRUL הגלבות על יבוא ישיר מאלה"ב, ולהשביע את רעבונו של הציבור הפיני למוכניות אמריקאיות. סטודיבייקר שותפה באופן מלא בתחום, ואף הסכימה להעניק לאילין זיכוי בסך 50 דולר למוכניות (כ-5,000 ש"ח למוכנית בת ימינו), שבא לפצוח כל הנראה על המחיר הנמוך שהתקבל מקורפיווארה. בספר הייצור של סטודיבייקר מופיעות 78 הזמנות לארק "ללא מנוע ותיבת הילוכים", שנשלחו לחיפה במהלך 1961. ההזמנות התמוהות האלה מתקבלות הסבר אפשרי במקتاب שלצember 1961 מנהל הפקה האזרחי, ג'י.ג'. מקניל, למר אלקיים מקייזר-אילין: "אנו מקווים שבקרוב תגיעו עם קורפיווארה להחלטה לגבי התקנתו של מנוע פז'ו-דיזל, בפינלנד או במפעלכם". למקتاب נלוות רשיימת מכוניות ללא מנוע, שנשלחו מישראל לפינלנד. הרמן הפיני הסתיים עד מהרה. במרץ 1963 השיב י.שילו MSGARIROT ISRAEL BAHLINSKI למקtabו של ה. דנון מקייזר-אילין, שנשלח אליו חודשיים קודם. לדבריו, שוחח עם קורפיווארה כדי להבין מדוע הפסיק לרכוש לארק בחול-לבן. לשילו הסביר שעםפתיחת השוק ליבוא ישיר מאלה"ב, הפכה המכונית הישראלית ליקירה יותר ב-120 דולר, בשל מסלול היבוא הארוך. קורפיווארה לא היה מרוצה במיוחד גם מאיכות הרכבה, וטען "שעבודות הגמר האמריקאיות עלות בהרבה בטיבן על אלו של ישראל". שילו יעץ לדנון "לבוא אל הקונה הפיני בהצעה מושכת ומתחירה במיוחד, הן בטיב והן במחירים". ההצעה כזו לא באה, וארבע הלהארק האחרונות לייצוא עזבו את שער המפעל ב-1963. סביר שלא נשלחו לפינלנד.

### **מונית אלמונית**

המונה הבין-עירונית הפופולרית בישראל הייתה, מאז שנות ה-30, סדאן מוארכת עם שלושה ספסלים לשבעה נוסעים. זה היה ייצור שלך ונעלם. קרייזר חדרה מהציגו אותן בשנת 1954, ולשוק נמצאו פתרונות יהודים, החל מיבוא מסיבי של מוניות משומשות מאלה"ב (זה סוטו בדרכ-כליל), ועד לשיווק של גרסאות מוארכות לארק (שהורכבה בסדרה מיוחדת של גרסאות מוארכות לארק 2300).

# קיזר - אילין תעשיות



גאה להציג את  
**לארכ**  
1961

קונברטיבל, לא בבית ספרנו. קטלוג לארכ 1961



מי פגוי בהן בוחן? (תונ שדה, ארץקון הרוארד)

החדש. חלונות הצד האחוריים נלקחו מדגמי הקונברטיבל של הלארכ. הקורה שמאחורי המושב הקדמי עלה וירדה עם חלונות הצד, ובבעל גג נסעה מתחילה. זוג משענות הראש, אופצייה נדירה למדี้ בלארק הישראליות, הועברו למושב האחורי, שהוזע לאחור. המושבים רופדו בעור בגון תכלת, וזה היה גם צבעו של הגג. המכונית עצמה נצבעה כחול כהה והרצפה רופדה "שטיח צמר כחול, שזר נקודות שחומות". על התוספות המינוחות נמנעו מקרר, מדף לספרים (!) וככפי - מוט אחיזה רוחבי מאחורי המושבים הקדמים, בו יוכל להחזיק הזוג הנשיאותי אגב סקירת המצעדים בעמידה. כדי להשלים את התמונה צוידה המכונית בזוג פנסי חזית אדומים ובטורן לדגל. הסמל "לארכ" בעברית הוצמד לנפפים הקדמים, ועל תא המתען נקבע הכיתוב "קיזר-איילין".

הופעתה הפומבית הראשונה של הלימוזין נשיאות היתה בכל הידוע גם לאחרונה. זה היה במפגן צה"ל בבאר-שבע שנערך ביום העצמאות ה-16, בתאריך 16 באפריל 1964. ביום העצמאות הבא, שחל במאי 1965, חזרה לתמונה הסיטרואן נשיא בלימוזינת מצעדים שגרתית יותר, לינקולן קונטיננטל 1966 חדשה.

הארכת השלדה הייתה זו שהחלישה מאוד את הרכב, וקבעה את גורלה של הלימוזינה. סיפור אברהם שם, שעבד במפעל מ-1951 ושימש באותה עת כמנהל מחלקת הרכבת הפנים: "איילין החליט לעשות אותו דבר נישא. לקחו את הלארכ, הארכו את הבודי ואת השלדה, רתכנו אותה - וזה אסור, אבל אז לא ידעו זאת". במאמר שפרסם בני הספרל בשנת 1987 נרשם כי הלימוזינה נמכרה למגרש גروفאות בדורות תל אביב ותיק זמן קצר נחתכה והושלכה. בהיעדר עדויות מוצקות לכך, נראה כי הלימוזינה לא קיבלה מעולם רישיון "אזרחי" ולא הוחזקה לשימוש טרם מכירתה למגרש בחולון. בינו לבין, ממשיכים שוחרי הסטודיבייקר לחולם על הלימוזינה בכחול כהה.

מקומי מלא של המרכיב. קירופיצ'ניקוב, יליד 1932, היה אדריכל ומעצב תעשייתי שבס ארצה לאחר שהות בת כמה שנים בארה"ב, במהלךה עבד במשרדו של ריימונד לואוי (Loewy; לוי במקור האוסטרו-הונגרי). לואוי, אבי העיצוב התעשייתי המודרני, חתום בין השאר על הסטודיבייקר קומנדר, סטארלייט ואוונטי. השימוש בין קירופיצ'ניקוב, אילין והלארכ היה מתבקש. באפריל 1963 הוצאה בתערוכת הרכב בגין בית ציוני-אמריקה שבתל-אביב *The Frontiersman* (או בשמה החדש, שכונתה "לארכ ספיישל" בשלבי הפיתוח שלו: "המכונית היא גדולה, מהודרת, מיוחדת במיןה ונועד לאנשים הרוצים במשהו מיוחד", צוטט בנימין גיבלי, שעבר לקייזר-איילין ב-1961, לאחר שפרש מצה"ל. המהיר היה מהודר אף הוא. בעוד שלארכ 1963 עלתה 13,450 ל"י, הערך המקורי של הפרונטירסמן - לשתייה מנועי ישנה צילינדרים, אגב - ב-17,000 ל"י. במנוחי 2017 ניתן להקביל זאת ל-70 אלף ש"ח נוספים, לפחות. המכונית החדשה הייתה ארוכה ומרוחקת יותר מהלארכ - 5.15 מ' לאורך ו-2.87 מ' בסיס הגלגלים. לזכותו של המעצב יירשם כי נראה שהתוכאה הינה מודרנית ואמינה לעין, למרות המגבילות הקשות שהציג ייצור המרכב בכיפוף. החיבור העיצובי לארכ נתקק, ובוחזית ניתן היה למצוא רמזים לפונטיאק עכשוויות. ככל שניתן לראות בתמונות שරדו, הכתוב והסמלים סטודיבייקר ולארכ נעדרו, במקוון מן הסתם, מהמכונית. זה לא הועיל לפרונטירסמן. למרות ההצלחות האופטימיות על סבב תערוכות בחו"ל ותחילת יצור לקרהת 1964, הושלך החולץ בצד הדרך. היא נמכרה לבסוף רק שלוש שנים מאוחר יותר, באפריל 1966, כחלק مما שנראה כיחסול מלאי הלארכ במפעל. המכונית הזו, מס' רישוי 011-238-011, ירדה מהכביש לבלישוב בשנת 1981.

## לארכ הנשיא

בשנות ה-50 סייפה קיזר-פריזר לישראל זוג קיזר מנהטן לנשיא המדינה, יצחק בן צבי. אלו היו מכוניות סטנדרטיות למראה, שהופעלו ההכוונה לפניה בית הנשיא כרכב ההסעות של שגרירים ושאר שווי עולם סיפקהקידום מכירות מצוין, בודאי אצל פקידי הממשלה שהמפעלה היה תלוי בחלתויהם. החל משנת 1955 היו מכוניות השרד נשיאות מותוצרת קרייזלר, ובתקס השבעה שלו במאי 1963 הוסף זלמן שצ"ר בסיטרואן DS חדשה ומרובת תוספות, שכלו בין השאר גג ברצנט נפתח.

בינואר 1964 החלה הרכבת הלארכ 1964 בישראל. המכונית כללה עדכון חזותי מקייפ, שהצליח להסווות היטב את הבסיס שהלך והתיישן. כחלק ממאמצי השיווק של המכונית החדש הוקצתה אחת מ-12 הרכבות שככלו תיבת הילוכים אוטומטית לבניית "לימוזין למצודים" - קונברטיבל ארבע דלתות שבו יכול הנשיא לעמוד בnochות ולנופף לקהל המרעיע. זה היה חדשניים בלבד לאחר שנשיא אריה"ב נרצח בעת שנסע במכונית צוז בדיק. דוד זלמן, אז מנהל הפיתוח במפעל, סיפר בשנת 2007 לעיתון "המינג'ז מוטור ניווז" כי לפקח על ארכ קרווז אוטומטי חדש (עם מנוע ישנה צילינדרים של סטודיבייקר) והאריך אותה ב-25 אינץ' (כ-63 ס"מ) תוך שהוא בונה רצפה ישירה, שניין לעמוד עלייה. הדלתות האחוריות יוצרו מחדש כ"דלתות התאבדות" וקייםו הצד בלבד ועדכנו כדי להתאים למרכב

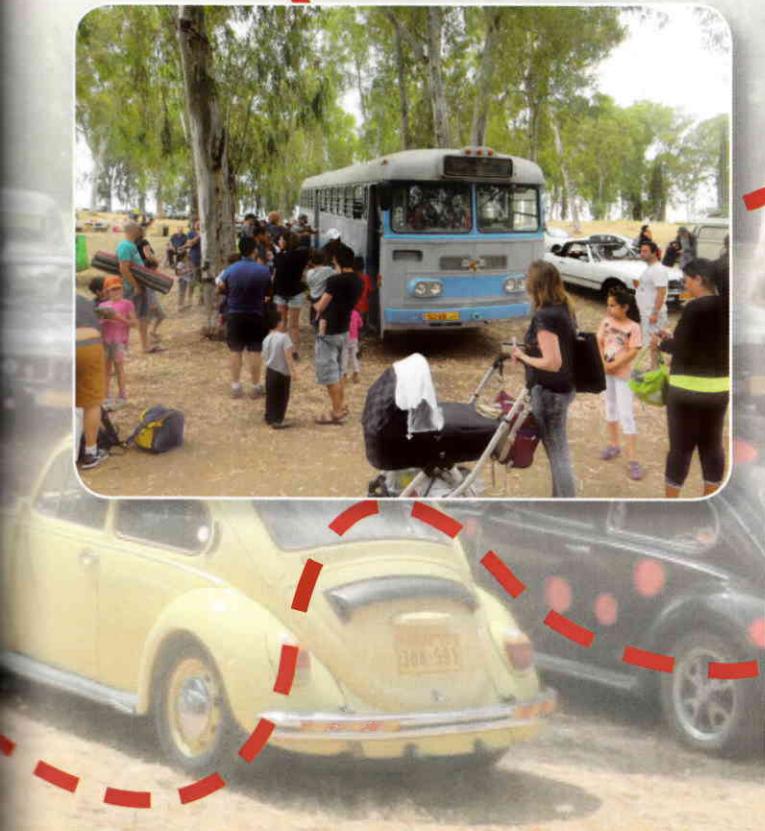
# הדו גלליים חגו בAIROU עוזדור 2017

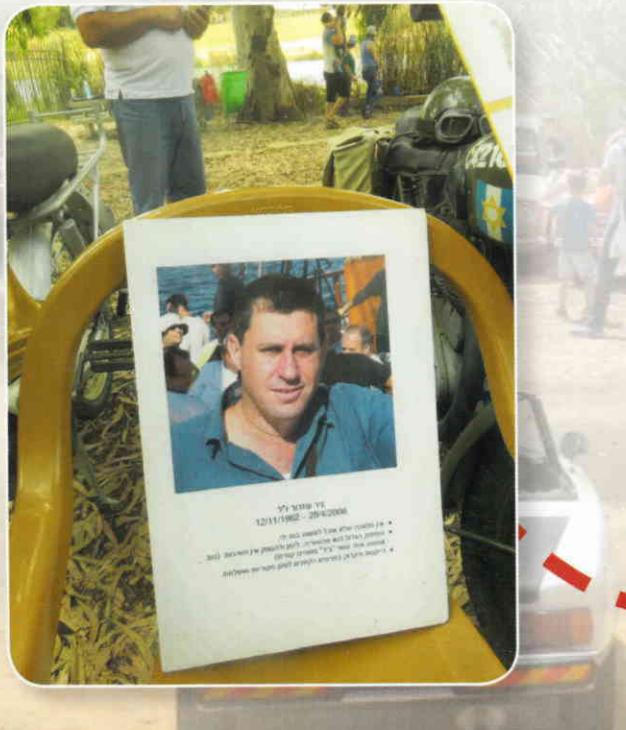
## מאת בני הספל

במצג אויר אביבי שמשמש נטפר לכבודנו, העלנו את הדוי"ם על הפודיום.  
הAIROU לזכרו של חברנו היקר, ניר עוזדור, נערכ בפרק בהשתתפות עירה של אופנאים ורכבי אספנות,  
מהמסרשמית הזרורי ועד אוטובוס גדול. משפחת עוזדור הביאה נציגות יפה של אופנאים שניר הספיק לשפץ בטרם  
הלהק מאיתנו בגיל צעיר מדי...  
שמונה מחברינו הציגו את אופניהם שעל שיפוצים הקפדי הםعمالו בשנים האחרונות. לאות הערכה על רמת השיפוץ,  
זכו החברים לתעודות מידיהם של בני משפחת עוזדור וחברי ועד המועדון.

### מקבלי הגביעים:

- ארנון טוסמן (BSA גולדן פלאש 1955)
- שי ליזומי (פאנטיק 1983)
- ערן לנסקי (מסרשמיט 1957)
- כרמל צדקה (וספה 1983)
- קובי קלין (וספה 1982)
- עמוס שחורי (קרידלר 1976)
- abraham שטולנדר (וספה וייטה 1960)
- אבי שרון (הונדה CBX 1975)





# AIROU' UMAHOT העץ הבודד

## השתתפות בהסעת חילימ בודדים ליום כיף בבן שמן

מאת: קובי בן ניסן



האמת היא שהכותרת כבר מכנה בך. מי שיש לו חיל (לא בודד) בבית, מי שהיה ושירות בצבא, מיד נכרמים רחמייו על אלו שמבצעים את השירות ללא הגב המשפחתי המחייב וудין נמצא שם בשבלינו. דוק של עצבות התחלף בתחום משימה - יש לנו כאצ'אנס כموעדיון להכנס קצת צבע ושמחה, ממש קצת אבל עדין. הودעה אחת שלחתני למועדון וביקשתי לתקן את הטיפול באירוע אלוי וההודעה השניה בזואטסאף של מפגש שפלה כבר עשתה את העבודה עצמה. אחד אחרי השני התקפחו החברים ונרשמו. ריקי במשרד המעודון המשיכה ועשתה נפשות בקרב החברים וכך הגיעו לבוקר שלווים יומי שישי בחניון קניון הזהב עם למעלה מ-30 חברים ורכבים והרבה כוונות טובות.

במהלך השבועיים שקדמו לארוע עמדה מולי בקשר סיון ממועדון הטנספורטים. הוא וויסי בעלה, זוג מופלא, לקחו על עצמם נח לא קטן מניהול האירוע והיטיבו לגיס ולבונך בין כל הגורמים לכדי יצירת מעשה מושלם.

בחזרה אל בוקר שישי. אט-אט מתבקצות יצירות מוטוריות בחנייה הגדולה, רכבי המועדון עם החברים מגיעים בהז Ach-Z, טנספורטים, מועדון ברנאווט עם רכבי שירותים חדשים ושנים, ממש חגיגה צבעונית. בין המכוניות מסתובבים שעשרות צערירים לבושים אזרחית. אלו החילימ שלנו, לבבוזם הגיענו והם כבר מתחילה להתענין במקומות הפנויים, כל אחד ואחת לפי העדפות האישיות. בקאדילק הפתוחה של איציק כבר התנהלה חיבורת קטענה. הם כבר לא זדים מהכוורות, ממש כמו בכנסת. מול הרולס-רויס של בני גם כן מסתמן תור ואפילו מול הפיאט הכתומה שלי יש התנהלות בודדה של חילית אחת עיקשת ושמחה, מירר, והוא לא מתכוונת לוזז בILI הפיאט.

השיירה מנעה ומחילה לזרום עם המון חיוכים ונינוחי שמחה. החשות מפני חוסר במקומות ישיבה התבדו ויש לנו יותר רכבים מאשר חילימ. אני מודע שאחרון הרכבים עזב את החניון וחזר חזרה למתקנת העיקשת שעומדת לצד הפיאט באמצעות הקרביבי בגדור, על החברים מירר כבר מספרת על השירות הקרביבי בגדור, מאייז ומשלים ועל בית החיל ואני בינתיהם דוחק בפייט, מאיז ומשלים פורי מרחוק, חולף אחד אחר השני על פני רכבי השירה. נפנופים לחברים, צילומים ובולונים מתעופפים מהרכבים ואנחנו כבר מגיעים לחניון המסודר בתל חדי. מגרש החנייה שבמרשים במגן הרכבים המסודרים ובחורשה ממול מתרץ האksen. גראלים עובדים במלוא הפחם וסבבים טורחים עשרות מתנדבים בחולצות זהירות. הם אכן כדי לעשות טוב. די-ג'י מרעד את האווירה והאוטו-בירה של

השינרה מנעה ומחילה לזרום עם המון חיוכים ונינוחי שמחה. החשות מפני חוסר במקומות ישיבה התבדו ויש לנו יותר רכבים מאשר חילימ. אני מודע שאחרון הרכבים עזב את החניון וחזר חזרה למתקנת העיקשת שעומדת לצד הפיאט באמצעות הקרביבי בגדור, על החברים מירר כבר מספרת על השירות הקרביבי בגדור, מאייז ומשלים ועל בית החיל ואני בintaיהם דוחק בפייט, מאיז ומשלים פורי מרחוק, חולף אחד אחר השני על פני רכבי השירה. נפנופים לחברים, צילומים ובולונים מתעופפים מהרכבים ואנחנו כבר מגיעים לחניון המסודר בתל חדי. מגרש החנייה שבמרשים במגן הרכבים המסודרים ובחורשה ממול מתרץ האksen. גראלים עובדים במלוא הפחם וסבבים טורחים עשרות מתנדבים בחולצות זהירות. הם אכן כדי לעשות טוב. די-ג'י מרעד את האווירה והאוטו-בירה של



שלומי עומד ומחלק בירה לכל דורש - איזה רענון גאנז. אני מביט סביר וראו אנשימים שמחים, כאשר כמות המתנדבים נראה שווה לכמות החילימ. עוד בשטח נמצאים דוכנים לחלוקת מתנות, מצרכי מזון, חתיפים, טוסטרים, מפזרי חום, שמפו, גופיות, תרומות של בקבוקי יין ודבש - הכל רק מchner לחילימ שיאספו.anza. בזה אחר זה עלולים סטנדאפיקטים לבמה והקהל מתגלגל מצחוק. אחר כך נאמרו תודות המארגנים למשתפים, תעוזות וריקודים והairoו לקראת סיום.

עשיו אני מרכז מאיץ אחרון לפזר את החילימ יחד עם הרכבים שייצאים, ממש סידור מוניות. על הדה-שבו של עופר מטפסים חיל וחילית עם ציוד של גודן, הקאדילק שב מלאה עד אפס מקום בדרך לירושלים, איזה מוניות ואילו נסעיף! את מירוי אני מחזיר לבית החיל ברמת גן, מהווים אחרונה למי שותומת גם בשקה מסביב. בדרך הביתה אני מנסה להבין מי יצא נשכרי יותר, החילימ או אנחנו? התשובה ברורה, אנחנו לשמח ויצאנו מחזקים, קיבלנו יותר מאשר נתנו.

תודה רבה לכל מי שלקח חלק נזה או אחר באירוע, לכל מי שוויתר על שישי שקט, על סידורים והנאות קטנות ובוא לשם אחרים.

יהיו עוד הזדמנויות שכאלו, ובינתיים אל תשכחו - יש לנו מועדון נפלא, יש לנו ארץ נהדרת.



# חלום שהתגשם

## קאדילק 59 פתוחה

מאת: יוסי סופר

**ולמה דוקא נזוק???** והתשובה - כי לטעמי זהו הרכב המוחzan ביותר בעולם והיפה ביותר, ומשנות השלושים ואילך, זהו הרכב הגדול ביותר שיוצר. אורכו כשישה מטר, רוחבו שני מטרים וחמשה עשר ס"מ, ומשקלנו שניים וחצי טון. הוא מצויד בסנפירים הגבויים ביותר שיוצרו אי פעם. קאדילק 59 הוא סמל מובהק של העיצובים המרהיבים של מכוניות שנות החמישים בתעשייה הרכב האמריקאית. היה ברור לי שאני חייב להציג את זה והוא כמובן חייבת להיות פתוחה...

לאחר כמה שנים של חיפושים רציניים, נימצא סוף-סוף הרכב המוחזר בקליבלנד שבאוהיו, ובאוקטובר 2013, מיד לאחר סיום מפגש המכוניות בהרשי, נסעתי כדי לקנותו. הייתה צריך להעביר את הרכב לפלורידה לאחר ששחה באחסון במשך 12 שנים ומצבו המכני לא היה ברור. לאחר שלא הצליח למצוא גור שיעביר אותו לפלורידה, האופציה היחידה שנותרה, ונראתה לי מטורפת בזמןנו, הייתה לנוהג בו את כל הדרכן... המוכר לא ידע לספק לי פרטים לגבי מצבו של הרכב. בעשר בלילה יצאתי עם הקאדילק מביתו של המוכר, ארבעים מייל מקליבלנד, בחזרה לכיוון המלון. הדרך הייתה מאד חשוכה ומפותלת ולא היה לי מושג מה מצב הדלק ואיפה נמצאת תחנה קרובה. האורות ברכב נבו ונדרקו מפעם לפעם וחשתתי להיתקע. נסעתתי בחצי שעה, הארכאה ביחסו בחיה, והגעתי לתחנת דלק קטנה ולא מאושתת. חניתי ליד המשאבה היחידה וצפצפה. עברו כעשר דקות ארכאות ופתחו, כמו מתוך סרט ישן, יצא אליו אדם מבוגר, רוטן שהערתי אותו משנתו אבל מוכן למלא דלק.

לא הצליחנו למצוא את פתח המילוי. חיפשנו וחיפשנו במשך דקות ולא מצאנו. המתדלק עיף ורוצה לחזור לשון... בסופו של דבר, צלחתי עם פנס מתחת לרכב, מצאתי את פתח המילוי, תלקלת ונסעתו למalon. זה כבר היה מאד מאוחר בלילה...

בבוקר נסעתתי לאוטוזון, كنتי כמה כלים, צינורות וশמנים, העברתי את הרכב טיפול רחוב קצר שככל עיקר החלפת שמנים ויצאנו לפלורידה, עם הרבה תקווה בלב. להפתעתם, הדרך עברה ללא תקלות ונחניתי מהנהיגה ומהנופים המרהיבים. חברי מהמועדון שמרו איתי על קשר רצוף ועודדו אותי כל הדרך, במיוחד מתניה הלוי, שהוא גם הוא בדרך לפלורידה.



באותה עת התקיים מפגש של הארכי דודיסון בדיביטונה ביץ', כך שראיתי בדרך הרבה מאוד הארלים שנוסעים לכיוון וגם זה תרם לחוויה. עיפויים אך מרוצים, הגענו הקאדיילק ואני ליעד, לאחר שלושה ימים ואלפיים ק"מ ומשם לישראל.

השיפוץ נימשך שלוש וחצי שנים וצרך 3,500 שעות עבודה. פורקו רוב חלקי הרכב, הוסר הצבע בזווית כולל החלק התחתון, בוצעה ניקוי חול והכל עבר צביעת יסוד אפוקסי. בוצעה כmourן עלבות פחחות וצבע כללי, הרכבו כל הניקלים וריפורדים חדשים. כל המכליות המכניות שופצו והרכבו מחדש.

בשיפוץ הקפדי ממד על המקורות - רוב החלקים שלא היו ניתנים לשיפוץ הוחלפו בחדים ומוקוריים בלבד. השיפוץ הסתיים ממש כתעת ובעת כתיבת שורות אלו, אני מצפה בהתרגשות להשקה...



אד, ארה"ב (בתמונה התחתונה). וכיום, ישראל



# מבחן דורות של 60 שנה וולוו מול וולוו



1958 444

2017 XC90

נהג וכותב: רון אקרמן

מושופצת לעילא ולעילא משנת 1958, של אותו המותג. זה מבוחן הדורות של וולוו, כאשר 60 שנים מפרידות בין שתי כוכבות המבחן.

ה-XC90 הוא רכב גדול, מאד גדול. אורכו 4.95 מ' ורוחבו, כולל מראות הצד, מגיע ל-2.14 מ'. משקלו העצמי הוא מעל 2 טונט. כן, זה רכב גדול. ההפתעה מגעה דזוקא אמזר המנווע. הנanton היבש של מנוע בנפח 2 ליטר לא נשמע מאד מרשים, אלא שהוא משודך לשני מגדשים כשהאחד מחובר לשירות למנוע ואחראי על הגדרה בטוררים הנמנוכים והשני, הטורבו, מיועד להגדרה מ-2500 סל"ד ומעלה. כל זה מתחילה להסביר מה שתיכף וקירה פה - הספק המטוטרפ של 320 כ"ס ומומנטadir של מעל 40 קג"מ, כשה הכל משודך לתיבת הילוכים פלנטרית בת 8 מהירות (!!). כל אלו כבר גרמו לי לתנועות לא רציניות בכל איברי גופי.

לי עצמאי יש מכוניות אספנות מסוג וולוו 245 משנת 1980. גם כאן מדובר בממכונית סטיישן גדולה מאד, רבועה מאד וכבדה, שמשדרת חזק וביתחון. וולוו תמיד היו חזקים מאד בביטחון הפאסיבית שנבעה מגודל, עובי הפח ומשקל הרכב. היו להם גם כמה סטיות קלות עם ה-C30 ועם ה-340 (אי שם בשנות ה-70 וה-80), אבל בלבד מאלו, מכוניות וולוו אף פעם לא היו מכוניות "קטנות" או "קומפקטיות".

במסעות הפרסום שלה הפכה וולוו את חסרון הגדל והקוביות של הדגמים ליתרונו: "וולוו - הן קובייתיות, אבל הן טובות" הייתה אחת ממודעות הפרסומת שלהם. ה-XC44 נולדה במאיצע שנות ה-50 ומהר מادر הפכה לממכונית מאד פופולרית בארץ"ב. לממכונית היה מנוע 1600 סמ"ק, הספק צנעו של 67 כ"ס ותיבת הילוכים ידנית בת 4 הילוכים.

"וולוו" פירשו בשבדית "אני מסתובב". הסיבה היא וולוו בראשיתה הייתה מותג של מיסבים (קוגלאגרים). הלוגו הוא למעשה מיסב שבתוכו משולב שם המותג ומוצמד לו חז המציג עלי מעלה - תקווה לנסיקה והצלחה עסקית. כאשר מכירות המיסבים של החברה השבדית, שהיתה חלק בקבוצת חברות, החלה לרדת והרווחים פחתו, והחולט בחברה-האם להיכנס לייצור מכוניות. השנה הייתה 1926. השם שאומץ לחברת המכוניות היה sama של חברת המיסבים – "וולבו" (אגב, יצור המיסבים נמשך עד היום על ידי החברה ששיטה אż חברות האם של וולוו).

כשדרור בריל הביא לישראל את הוולוו 444 מודל 1958 שלו, היא הייתה בצבע תכלת/כחול דהוי ומעט חבוצה. שני הזמן נגסבה היבב. בחודש נובמבר 2016 נערכה ההשקה של ה-444 המשופצת ועיצוב הנשימה. אי אפשר היה לזהות שמדובר באותה המכונית שהגיעה לביקור אחד במפגש המודעון, כמו הודיעים טובים קודם, כשהיא דהוה, חבולה ומוכה.

ה-444 נבדلت מה-544- שירשה אותה בפרט אחד ממשמעותי - החלון הקדמי. בעוד שה-444 מתהדרת בחalon קדמי מפוץ, לפי מיטב אופנת תחילת שנות ה-50', הרי שה-544 כבר מציגה חalon קדמי אחד לכל רוחב המכונית. בהשקה, שנערכה בשיתוף ובחסות חברת "מאיר", יבאות ממכוניות וולוו לישראל, הוצגו לצידה של ה-444 כל הדגמים החדשניים של החברה המובילים לישראל. אחד הדגמים המרשימים ביותר הוא ה-UV הגדול של וולבו, ה-XC90.

לפי מיטב המסורת, שבותי שווה זה נועד להציג את האבולוציה של המותג ע"ז הצבתה ממכונית מודל 2017 אל מול מכונית

הביטחונות שיש לנו כוים ברכב, בעלת 3 נקודות עיגון, המצחית וללא, לא פחות ולא יותר, אבל ה-444 שלנו נוצרה עוד טרם היו חגורות בטיחות כלל ולכן היא לא מצויה בשום סוג של חגורות בטיחות. אני, שנולדתי לתוכן עידן שבו כבר היה מותקנות חגורות בטיחות מלפנים בלבד, אף שעדין לא היה חוק חובה לחגירת חגורות בטיחות גם בעיר, הרשות עירום ופגיע מaad בנהיגה ב-444 ללא חגורות. תראו מה שהרגל טוב עשו. הנהיגה הקצרה שלי ב-444 הבירה לי באחת מדווקה היא כל-כך הצלחה בכל ובארה"ב בפרט. מאד נעים לנסוע בה - המכונית מלאה אופי.

דרור, בעלייה המאושר של ה-444 שיפץ אותה מן המסדר ועד הטפחות, על-פי מפרטים טכניים ושרטוטים מקוריים של החברה. הכל חדש: ריפורדי המושבים, דיפוני הדלתות, המנוע שעבר אוברול והצבעה הכל-חדרה שהעניקה למוכנית צבע לבן-וניל מקסים המתאים מaad לתקופה. בתוכה לוח השעונים הקדמי שהוא אינו אלא פרופיל פח צבוע (כך במקור), שתול עדין הרדיוס המקורי, בן כ-60 שנים. למרות הקופצנות-משהו של ה-444, התחשזה הכלכלית היא של נסעה נעימה ונינוחה בסך הכל.

כש.bi.קשתி מדרור נהוג ב-XC90XC התההמה הראשונה שלו הייתה אפשרות כוונון מושב הנהג. "וואו" אמר דרור, "ולא תמיד היו חזקים בכיסאות". אבל זה רק התחיל. מיד כשיטים לכובן את המושב והידק את חגורות בטיחות, לחץ דרור קלות על דושת תאוצה וה"וואו" השני נפלט מגרונו. "ボ'נה, איזו תאוצה, האוטו זהה מרגיש ממש קל. לא כמו

הגה? ובכן זה היה "הגה כוח" אמיתי - צריך המון כוח כדי לסובב אותו. הצורך הרכב היה סוג של קופה 2 דלתות כשההעיצוב החיצוני של תא הנוסעים הוא עגול וגלילי ממש והוא עצוב משהו. הרכב ומכסה המנוע הם רבים וקוביותם משהו-משהו. אחדות העיצובים לא ממש ניכרת בדגם הזה. מה שכנן, לפי מיטב מסורת וללא, הוא נראה ומרגיש מזק מאד וחזק מאד. החלטנו שדרור "עשה סיבוב" על ה-SUV החדש והחדש של ולוואילו אילו אני "בתמורה", אנה גמעת בזקנה בת ה-60.

רכב הפנאי המוגדל והיוקרתי של ולוואיל מזנק מ於是 ל-100 Km"ש בתוך 6.5 שניות. זה נשמעו אולי פנטסטי, אבל מרגיש היזוי ודמיוני כאשר זה מבוצע בפועל. בכל שלב של הנסעה ברכב לא מוגש כלל שמדובר ב-SUV מוגדל. הרכב מרגיש קל בהרבה משקלו האמתי. המנוע שקט מאד והחלפת ההילוכים כה חלקה שהתחושה היא של ריחוף על עננים ונוצאות ולא נהיגה במפלצת כביש במשקל של יותר מ-2 טון. ההיגוי כל כך קל, חד ונעים שיחד עם תוחשת המשקל הקל של הרכב והתאוצאות האדירות, נותן הרגשה שהיא פשוט מגוחכת, לחיוב רב.

ה-444 לעומת XC90 לא "זונתנת" בקלות. המנוע נשמע היטב והזמן מ於是 ל-100 Km"ש נמדד על-פניلوح השנה. ולא בשניות. סיבוב ההגה דורש עובdot ידים הרבה וקשה. החלפת ההילוכים דורשת לחיצה נחוצה על דושת המצדדים ומציאת המקום הנכון של ההילון. עם זאת, שילוב ההילוכים הוא קל ונעים. חלקם אולי לא יודעים, אבל את חגורות





שהוא נראה", סיכם דרור בקצרה את כל שכתבתי קודם קודם בארכאות. כדי שלא יתפרק כבוגד בעיני הזקנה בתה-60 שלו, הוסיף דרור מיד "אבל אני מעדיף את ה-444". כן, אכן, דרור. ברור. תיבת ההילוכים החלקה למשיכה לשחוות מדרור קרייאות התפעלות. להו ידוע כי דרור הוא "ולוואיסט" שרוף ובנוסף לכך, המציגת הטריה למשפחה שוכנות בביתו עוד וולו 121, וולו 1800 P "המלך", כולן "אספנות", ולצדן וולו S80 של הבת גם וולו XC60 של האשה. כאשר הגיע תורי לנוהג ב-444, מה היה המקום הראשון שאליו לפקח אותו דרור??? לרחוב נסתר בעיר מגוריו, לא רחוק מביתו, שם חונה לה מעדרות וולו 144 סטיישן מתחלת שנות ה-70. "זאת בשביבך" הצהיר דרור, שהבין ממן את חיבתי היתרה למכוניות סטיישן בכלל ומכוניות סטיישן של וולבו בפרט. כן, ככה מתנהג וולוואיסט שרוף.

הכניסה למושב הנוסע האחורית ב-444 נעשית דרך דלת הנסע שלייד הנהג, פשוט כי אין דלתות אחוריות ברכב זהה. מזינים את גבמושב הנוסע לפנים ועל הנוסעים לדרג פנימה ולתפות את מקומם על ספסל צר כאשר ממש משתפל גג המכוניות בחודות לאחר ולמטה. ה-444 מיועדת, ביום טוב במיוחד, ל-5 נוסעים.

ה-444 XC90 לעומת זאת, נצירה מיום בראיתה להסתע 7 נוסעים באופן מרוחה ויקרטית. הכניסה לספסל האחורי נעשית מהדלתות האחוריות וכן גם הכניסה לשורת המושבים השלישי. אגב, קיפול שורת המושבים השלישי או פתיחתה, נעשה בקלות מוגחתת מטה המטען. אולי נכון שהוא צריך להשווות את ה-444 XC90 בעלת 7 מושבים וולו 245 שלו, שגם לה 7 מושבים (המושב השלישי הוא בעצם ספסל הפקיד שנפתח כנגד כיוון התנועה). אבל, היל, ה-245 שלו היא צערנות בת 37 לעומת ה-444 בת כמעט 60 של דרור.

ההוכחה שעברו 60 שנים בין הדגמים פוגעת לך בפרצוף כשמעמידים את השתיים האלה, ה-444 וה-444 XC90 לצילום משותף. רק אז אפשר להבין במלוא העוצמה כמה הרבה השתנה ב-60 שנים וכמה בשיטות, לא השתנה הרבה. כאשר רכשתי את הוולו 245 שלו לפני כשנתים, רכשתי אותה כמעט מוחסן ברירה. המחיר היה סביר, רק 12,000 ש"ח והמכונית הייתה מכונית אספנות במצב נסעה וזה מה שיכלתי להרשوت לעצמי. מאז השקעתו עוד כמה עשרות אלפיים במכניקה, בבטיחות (צמיגים) ובקוסמטיקה (פוחחות וצבע) וקרה דבר לא צפוי – התאהבתי בוולו. משחו בפשטות המכונית, בחוץ המבני, בבטיחות הפייסית, בקוביותה המזהירה שלהן ובסוג של אופי שמקירינות המכוניות הותיקות של וולו, גורם לך להתאהב בהן. אם נסיף לך את הדור החדש של מכוניות וולו שמשדר יוקה ועיצוב, נקבל מוגש שקל מאד להתמכר אליו. אחרי יומיים של נהיגה ב-444 XC90 הרגשתי שלמרות שהרכב הזה עולה מעל חצי מיליון ש"ח, הרי שהוא רכב שהיית עושה ממש ניכר כדי שיחנה לי ליד הבית. בכל זאת, ה-444 XC90 הוא דור המשך ל-444 המקסימה, ל-121, ל-240, ל-144, ל-640, ל-940, ל-940 XC90, ל-940 XC90 הראשונה ולמשפחה של מכוניות בטוחות מאד, אמינות מאד ויקרטיות. לחוי 60 השנים הבאות של וולו.



# אמצעי הגנה מפני גניבה רכבי אספנות

מאת: דניאל בר טל

لوוחות מודעות למיכירתו או באמצעות מעקב פיזי מתmesh. גם אם אירוע הפריצה מתוכנן לкопפה וכל פרט אפשרי ידוע לפורץ – מתקשת המסקנה שבזמן הפריצה ועד סילוקו של הרכב הנגביב מהמקום נימצא הפורץ בלחץ ובמתה. במצב זהה נהוג לשיק תהליכי קבלת החלטות שגויות בד"כ.

לכן בהתקנת מיגון לרכב נכון יהיה להקשות ובעיקר לבלב את הפורץ, מתוך מחשבה שהלחצים בהם נימצא יביאו אותו למסקנה שעדייף לו לנוטש או לחולופין המיגונים יעסיקו אותו הרבה מעל הזמן שתכנן לכך – גורם שעשו לגרום לו לבצע טעויות ואלו יאפשרו לבעלי הרכב לאתרו כמעט בזמן אמת.

עלינו להיות מודעים כמה שיטות מיגון, פעילות וסבירותה השהן, או השימוש ביניהן. יכולות לצמצם או למנוע את הגניבה.

הසלקת הרכב:  
כל האצבע הוא שככל שהרכב חבוי, נסתור ומיקומו לא ידוע, כך קשה לגנבים לפגושו.  
כמו כן, יצירת מצב בו יהיה קשה לגנבים לסלק את הרכב באמצעות מנוף.

רצוי להעמיד את הרכב באיזור מצולם. הסיקום הוא שעדייף מרتفע או חניון תחת קרקע סגור ומצלום, מהעתד הרכב חשוף וגלויה לעיני כל ברחוב.

מיגונים מכניים פשוטים:  
ברז דלק חבוי, מנתק מצבר מתחכם וכו', מעכבים את הגנבים שהם כידוע לחוצים וקצרים בזמן. מנעל הגהה, סנדלי דנוו, נועל ידית הילוכים, יעלים ובמיוחד אם הם מושולבים במנתקי הדלק והחשמל.



High tech



Low tech

בישראל עולה בה坦מה מספר הנהגים הרווחשים לעצם רכב אספנות אחד לפחות שבഗדרתו זהו רכב בן 30 שנים לפחות מיום יצורו כפי שמופיע ברישון הרכב.

מחורי רכבי אספנות, בכלל, בעליים בה坦מה בעולם ובארץ כאחת. הסיבות לכך רבות – המשמעותיות ביותר הן שמדינות המערב שמו כמטרה להעמק את תרבות הצריכה מתוך מחשבה שרכישת עוד ועוד מכוניות תיציר מקומות העבודה רבים יותר ובכך תשיג ביתר קלות פריחה כלכלית. יישום התופעה הביא להחלפה וגריטת מכוניות בקצב מהיר – תופעה שגרמה לכך שמספר הרכבים בני שלושה עשרים והפכים לנדיירים יותר. תופעה זו צפופה להימשך גם לעתיד ועל פי הגיון דומה.

בין אם גנבי הרכב מודעים להסביר הנ"ל ובין אם לאו – גנבות רכבי אספנות בארץ גם בעולם עולות במספרים מוחלטים וחיסכיהם בכל שנה.Urcom של יין נדר – עולה בה坦מה כערך של יין נדר – מהו מפתחה לגנבים.

מניתוח "הגיון" בගניתת רכב אספנות-Ano מוצאים מספר סיבות לתופעה:  
• אספן כפיתי וכזה הגיוני שבאים מהיים ימצא הרכב במרחף חשור

• שדרוג רכב זהה שנרכש ע"י מבצעי זמן הגניבה – במטרה להחליף את רוב מכלוליו הרכיב זהה שניגנב.

• שימוש ברכב אספנות גנוב בכבישי ישראל – אפשרות קולשה שכן על אף תיעוד נמוך עד אפסי של משטרת ישראל להקצת משאבי איתור ולכידת רכבים גנובים, מעשה כזה מבחינתו של גנב כמו חתימה ומרаш על כתוב הרשעה.  
• שימוש ברכב – בשטחים בשליטת הרשות הפלסטינית. דרישת קופר.

רכבי אספנות אינם מצוידים במקור באמצעות מיגון כל שהם וכל יישום בתחום הינו בתוספת לרכב. לאור הנ"ל וגם בהפנמת העובדות כגון "חדרותה" של משטרת ישראל בכל תחומי הפעילות לשם מיגור התופעה ואו חקיקה שתՐתיע גנבי רכב ובעיקר רכבים, עניין מיגון רכבים הופך לкриティ ובנסיבות הקימות בעליו של רכב אספנות חייב לדאוג למיגונו שכן אין לו אלא לסמן על עצמו.

בד"כ אירוע הגניבה מתוכנן מראש ובקפידה – עד כדי מספר חודשים טרם גניבתו; הגנב או מי מטעמו נחשפים לרכב באירועים חברתיים הנערכים תדי, או באמצעות

ובהיעדרו למספר חלופי. חיווי שגוי עשוי להתרחש מזיהוי תרחיש שגוי.

- למערכות הטכנולוגיות האלה רצוי להוסף מילולים כגון:
  - פנלים סולריים המוכנים במעטפת החיצונית של הרכב. אלו קשים לזייהו ומשמשים כמקור אנרגיה להטענת הסוללה הנמצאת במכשיר.
  - מצלמות מוכנות ברכב המתעדות ומשדרות תמונות או סרטונים מול פניהם של הפורצים.
  - לחצני מצוקה מתוך הרכב.

כמו כן המערכות האחרונות צוידו בנוסף באפשרות להתחמה אינדיודואליות בין "תגובה" ל"תרחיש" ולכל משתמש, ולדוגמא : בהתרחש אירוע שבו מתקבל חיוי שרכב עבר מקום אחרונו בו נידرك מקום אחר (ניתן לקבוע ומרASH ודים / גבול יציאה מאזור אחרון) – המערכת תחיגג / תעביר מסרון, תתחבר למערכת "אחות" באזור גיאוגרפי שנקבע מראש (רכז אזרחי). בנוסף , GSM, מהתקדמות טכנולוגית למיצויים שימושיים בראשות GPS, יושם במתודות שבahn רגש שמאפשר שימוש ברכב רק באמצעות SIM יחידי (של בעל הרכב) ובאזור שלא יעלתה על מספר מטרים בודדים.

יש לציין שמערכות מבוססות סולר מושפעות מהאפשרות של כיסוי שידור. ישנו מرتפים שבהם אין קילטה ובן הממערכות "לא שות". ברכבים המצוידים בפנלים סולריים ומוסלקים במרוף, יש לדאוג למצב שהסוללות יהיו טענות. אל מול כל מערכות המיגון – קיימת "עקבות למידה" של המתווכים שבפורצים – הלומדים את עקרונות הפעולה של המערכות השונות.

המלצה לסיכון : כמשלים ליכולות של אמצעי המיגון כפי שציינו – ובהתחשב ביכולות הלמידה והישום המרשימות של הפורצים, ניתן וצריך להשתמש בתakin וולדון לפחות שתי מערכות (לפחות אחת שתאה מוכננת) – ושוב מתוך הנחת עובדה שבזמן הפריצה – הפורץ לחוץ עצבנוי ורוצח רקאר את משך זמן פיצוח מיגון הרכב עד כמה שניtan.

ażekot Shireuidoo at hsebiba.  
אמצעים אלקטרוניים-סלולרים-GPS, כדוגמת "איתוראן" ווזמן.

בשוק מוצעים אמצעי מיגון שעיקרו פועלם שונה או משלים אמצעים אלו לאלו:  
איומוביליזר – משמש לרוב להשבת החשמלית של מגון מתקבות ברכב (דלק, מחשב מנוע וכו') או להפעלת אמצעי אזעקה בסביבת הרכב. דרייכת המערכת מתבצעת בד"כ באמצעות שלט רחוק.

GPS/GSM – מערכות העשויות שימוש מושלב בין נתוני איון הרכב (GPS) ובין רשת סולריות באמצעות נתוני להעיבר נתוני מקום מהרכב ובאופן אמין, וגם נתוני המוחזרים לרכב כגון חיוי להשבת מערכת דלק וכו'. חסرون של מערכות אלה הוא בモרכבות הרכבתן. בעלי רכבי אספנות חששימים לפגיעה ב"מקורות הרכב", מערכות החשמל בחלק ניכר של רכבי האספנות הין מישנות ולעיתים מזנחות ובכך עלולות להקשות על ההתקנה וההפעלה של מערכות אלקטרוניות חדשות.

חסרון נוסף של כלל המערכות האלקטרוניות עד לאחרונה היה בגל הزنן באמצעות חיבור פיזי למערכת החשמל של הרכב המתעינה סוללה שתפקידה לשמר על ריציפות פעולה. מקרים בהם נטרלו מערכות אלו ע"י מעקב אחרי צרכני חשמל ברכב ולאו עקב נראותן של צמות חשמל "זרות" נוספים הכספיה לא את מערכות המיגון.

יתרונות של מערכות אלו הוא ברמת הדיקוק של הנתונים המתקבלים והמשודרים אליהן, הכל תחת כיסוי מערכות שידור וקליטה של רשת סולרית קיימת. המערכות מתוכנות לפעול בהתאם לפרטוקול שנקבעו ע"י הייצן בקרות אירוע ("תרחיש" ו"תגובה").

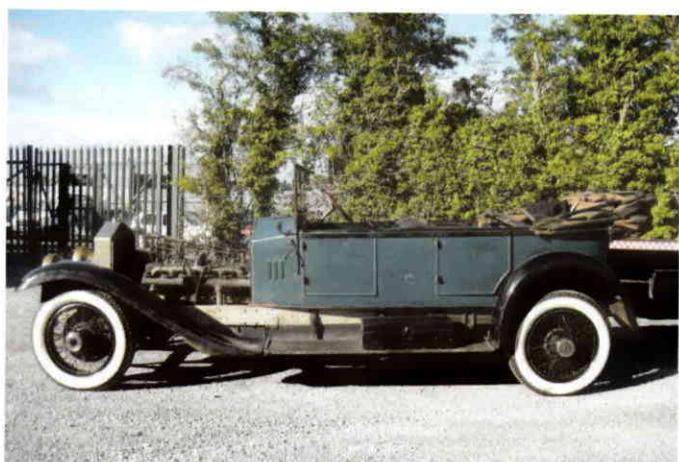
אי דיקוק עד כדי הטרדה עלול להיגרם מתקנות רכב (רוח צד, בעל חיים שמטפס על הרכב) ואלה עשויים לגרום באמצעות רגש במערכת לחזק למספר טלפון (של בעליו)



# שיפוץ ברמה אחרת רולס روיס סילבר - גוסט 1913 "לונדון לאידינבורג"

מאת: ג'יימס בלאק

תרגום והקדמה: קובי מילוא



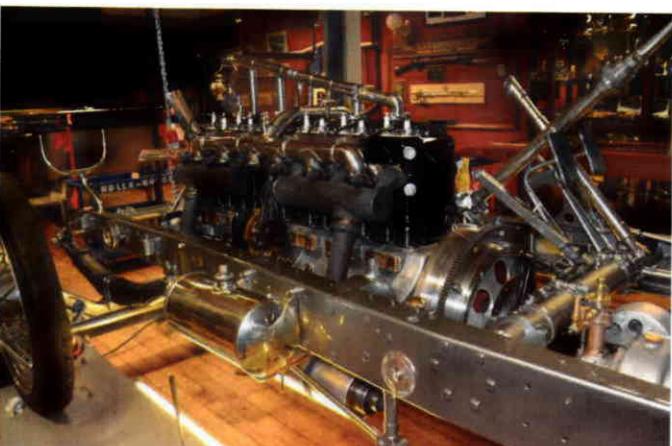
ג'יימס בלאק מאירלנד הוא חבר מועדן החכם וידיד אמיתי של ישראל. ג'יימס ביקר בארץ פעמיים רבים, אחת מהן הייתה עם מכונית רולס רויס עתיקה ומשופצת במסגרת מסע ענתיקות של הקק"ל לפני מספר שנים. מה שמייחד את ג'יימס הוא המזקיע והעסק שלו - סדנה לשיפוץ רכבים קלאסיים לא רחוק מבלפסט, שמתמחה בעיקר בדגם אחד ספציפי - רולס רויס המוניטין של רולס רויס כיצרנית "המכוניות הטובות בעולם", ויוצר בשנים 1906-1925. הכתבה הבאה נכתבת ע"י ג'יימס עבור האבטומוביל, ומספרת על שיפוץ מיוחד שבוצע בסדנה שלו. למתעניינים מומלץ גם לבקר באתר האינטרנט של הסדנה - [www.jamesblackrestorations.com](http://www.jamesblackrestorations.com).



ועלפיו, זכות הדיבור (או בעצם הכתיבה) לג'יימס: בקייז 2012, נקראתי ע"י חברת Real Car, שהיא סוכנות רולס רויס קלאסיות מווילס, לנסוע לברצלונה כדי לבדוק עבורות רכב. היה מדובר במכונית מדגם טירור (Tourer) של רולס רויס סילבר-גוסט משנת 1913, לא משופצת, בבעלותו של איש עסקים ספרדי שנמצא בעיסקי חלפים ופירות רכבים עוד משנות ה-50. הייתה איזה אי-בהירות גדולה לגבי מספר השילדה של הרכב. הבעלים לא הצליח למצאו את המספר, ונתן רק את מספר המנוע, אך מרבית הצער לא הצליחו לחבר בין לבין שילדה ספציפית גם לאחר עיון ב"תנ"ך" של הרולס-רויסים הושנים - "The Edwardian Rolls-Royce" שנכתב ע"י פאסל וגודמן. נסעתי לספרד כדי לבדוק בעצמי.

השילדה הייתה במצב גרוע מאד, ועליה היה מרכיב שיוצר ע"י בונה המרכיבים הצרפתי המפורסם הנרי שאפרון. מרכיב זה יוצר רק בשנות ה-20 ולא התאים לשילדה. גם טיפולים קודמים שנעשו לרכב לא היטיבו עימיו - למשל, הרכב לו סרן קדמי של רולס רויס פאנטום II מאוחרת יותר.

לאחר חיפוש קצר הצלחתי למצוא את מספר השילדה בשני מקומות ברכב - על קורת הרוחב שלפני תיבת ההילוכים וגם מתחתית קיר האש. אז גם גיליתי מידע לא הצלחתי למצוא את מספר השילדה ב"תנ"ך" - מסתבר שהיתה בו טעות בכתיבת של מספר המנוע... קיר האש עצמו היה מיוחד ו שונה מהרגיל - לא היו בו חורים עבור השעונים והמחוונים כמו בשאר רכבי סילבר-גוסט שמפני מלחמת העולם הראשונה, וכן



כל צינור שמן, צינור מים, סעפת הפליטה ואפיו הקרבורטוו  
היו מצופים כולם בניקל. גם חלקים נוספים שתחמיך מצופים  
בנוחות במנועים הרגילים של הסילבר-גוסט, כמו פקקי  
המים בבלוק המנוע, היו מצופים במנוע זהה בניקל. לאור  
שנותיה הרבות עם הדגם זהה לא נתקلت במנוע בגימור צזה,  
והדבר יכול רק להעיד על הזמנה מאד מיוחדת ומוקפדת של  
הלקוח המקורי.

השלידות האלו, "לונדון לאדינבורג" נדירות למדי, והיה זה  
כבוד גדול עבור הסדנה לטפל בפרויקט שיפוץ שכזה. אני  
העדפת לעתוף את השילדה במרקם קל בסגנון של מכונית  
ה"לונדון לאדינבורג" המקורי, אבל הליקות שרכשו ממנה  
את המכוניות והזמיןו את השיפוץ העדיפו, בצדך, מרכיב חדש  
בסגנון Tourer שהיה יותר פרקטני ונוח עבורם. מלאכת בניית  
המרקם נמסרה לבונה מרכיבים מקומי שכך עבד הרבה עם  
הסדנה שלי בפרויקטם בעבר. מכסה המנוע היה מודגם לא  
מתאים, ולכן ייצרנו אחד חדש תוך שימוש בשרטוטים מקוריים  
בארכיון של מועדון בעלי רולס روיס.

בזמן שהמרקם נבנה, התמקדו בסדנה בשיפוץ השילדה  
ומכלולים המכנים, תוך שאנו מתקנים את כל השינויים הלא-  
מקוריים שבוצעו במרקם ע"י הבעלים הספרדים הקודמים. סרן  
קדמי המקורי נמצא, שופץ והורכב במקום הסרן הלא-מקורי  
יחד עם קפיצים Kadmis. איתרנו ושיפיצנו גם חלק  
בלמיים שהכרו למערכת הבלימה, שמוופעלת בדגם זהה על  
תיבת ההילוכים ולא על הגלגלים. הצלחנו גם למצוא פנסי  
CAV מקוריים ענקיים, וכמובן גם צפצת "קלאקסון" מקורי.

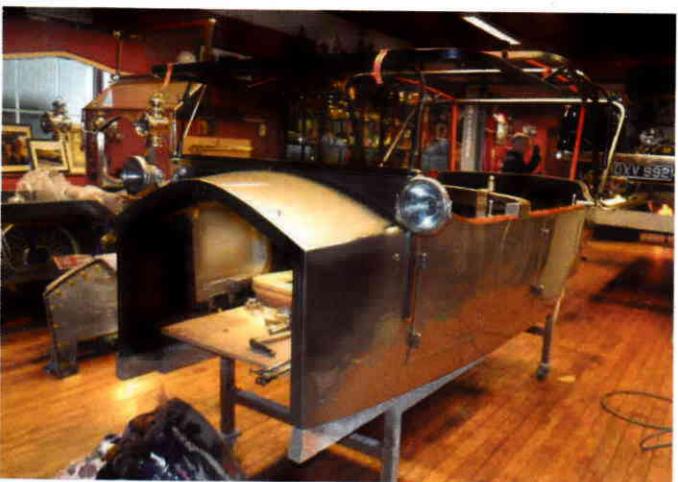
בillet מאוחר יותר שהרכב הספציפי הוזמן עםلوح שעוניים  
טנק. השילדות של הרכבים מהשנים האלה נקראות "לונדון  
לאדינבורג" על שם מסע הרואי של סילבר גוסט מס' שילדה  
202, שהשלימה מסע מלונדון לאדינבורג ובחזרה, כולל  
בחלק הניבו של הרכב ולא אף תקלה. בסיום המסע היא  
אף התקיפה קצת את מסלול המרוצים בסילברסטון במחירות  
ספינות של 125 קמ"ש (גבוהד מאד לתקופה), ובכך הוכיחה  
способת האיכות הטכנולוגית של רולס רויס.

כאמור שדווח הבדיקה של הוגש לחברים בחברת Car  
Real ו הם החליטו לא לנקוט את הרכב ונתנו לי אוור יורך לעשות  
משת בעצמי. כאן החל תהליך ארוך של משא ומתן עם המנכער  
שם בתוך, שגמ כל ביקור נסף בברצלונה, ואוכל ספרדי טעים  
ויזקורי פלמנקו סוערים במושעדי העיר... לבסוף הגיעו לנו הסכמה  
ושחת המשאיות של החברה נשלה בברצלונה לאסוטף את  
המכוניות והמנוע, ואני ניצלתי את ההזדמנות לловות אותה על  
האזורנאו שלו, כל הדרך מאירלנד לספרד ובחזרה.

כאשר המכונית הגיעו סוף-סוף לסדנה שלנו, החל התחקיר  
ההעמיק לגבי השילדה וההיסטוריה של הרכב. מסתבר  
שהמכונית סופקה כחדרה למפיק ארגלס במדריד, במרקם  
Tourer פתוח שיוצר ע"י באරקר ובגימור ניקל. המפרט גם כלל  
חישוקי "שפיצים" מתוצרת Rudge-Whitford ומיקום מיוחד  
של מוט ההגה. גם במנוע גילינו מפרט מיוחד - כל החלקים  
שהיא נט מהרצל היו מצופי ניקל, או יוצרו בשלמותם מניקל.  
המנוע היה במצב המקורי לחותין ולא נפתח מעולם, כאשר



ג'ים בלאק עם כחול לבן



אחד הפריטים הנדרים שהסתורו לנו הייתה משאבת האויר שמנעuta ע"י תיבת ההיולוקים. משאבה זו מנחת אויר למיכל הדלק וע"י כף דוחפת דלק לכיוון המנוע. מכיוון שלא מצאנו משאבה כזו לרכישה החלנו לייצר אותה חדשה - קיבלנו משאבה בהשאלה מסדנת רולס רויס אחרת וייצרנו על-פייה את כל החלקים כולל היציקה המורכבת של הגוף. מכיוון שכבר השקענו בתבנית, ייצרנו כבר סידרה של 10 משאיות שרובן כבר נמכרו לחובבי סילבר גוסט בעולם שגם-הם חיפשו נואשות אחר הפריט הנדר הזה.

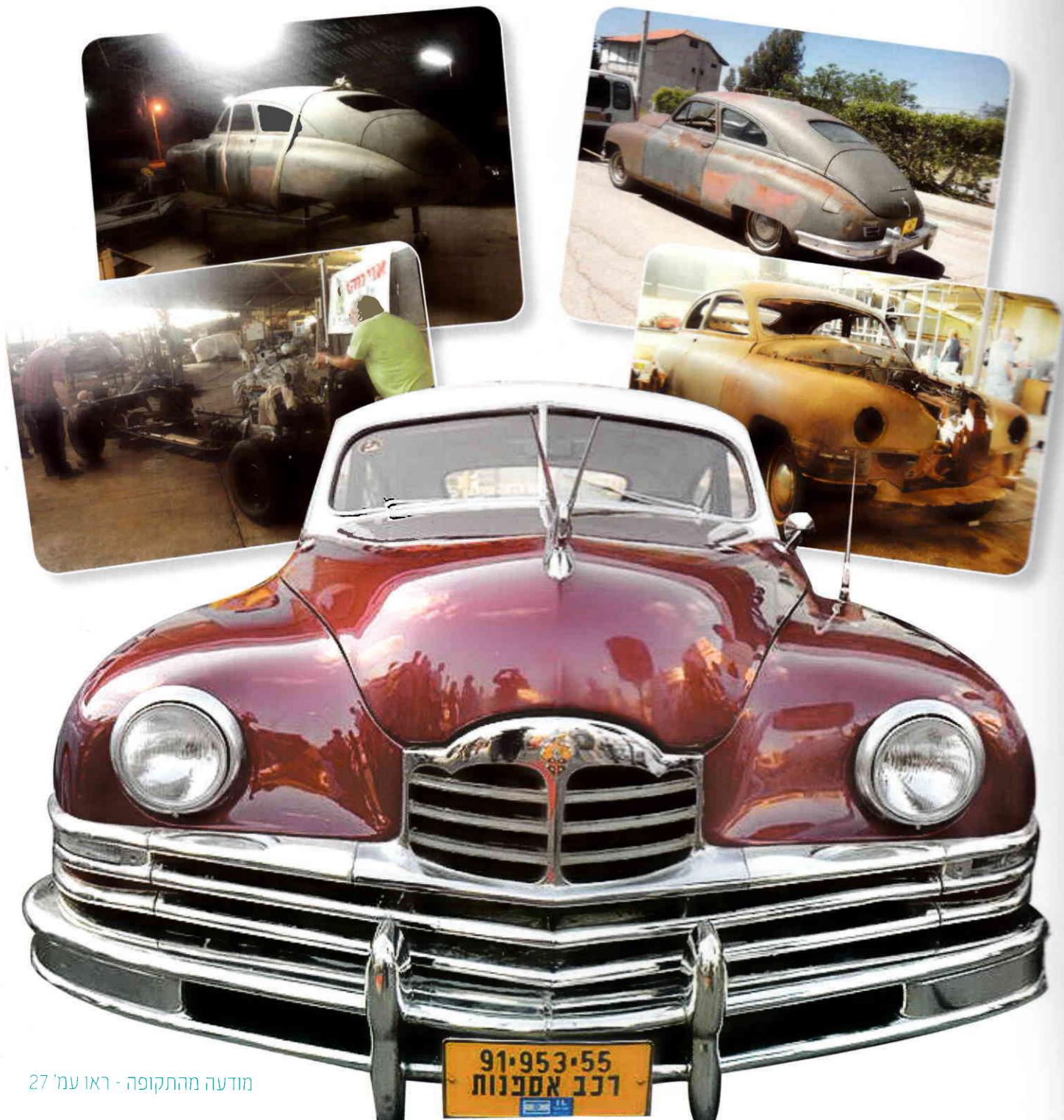
לאחר שהסתימה העבודה על השילדה, הרכבנו עליה "מרכיב ניסוי" שמשמש אותנו לנסיונות מבחן לפני השידוך למרכב הסופי. המכונית הינה "במקרה ראשונה", נסעה מצווין והאיצה נפלא, כאשר רק כיוונונים עדינים נדרשו לקרבורטור.

הבעליים החדשניים בחרו בצעיר כספנה למרכב החדש, שמתאים מאד לרכב ולמסורת של רולס רויס ומושבים רופדו בעור שחור ואיכותי. לאחר שידוך המרכב לשילדה בוצעו בדיקות אחרונות והרכב נמסר ללקוחות, שמאז הגיעו את המכונית בתערוכות רבות באנגליה ואירופה וכבר גמאו 2000 מייל ברכב מאז השיפוץ, כਮובן ללא תקלות...  
הרי זו רולס רויס, "המכונית הטובה בעולם".

# הלוולנים הטילו נסיכה הפקרד של שלמה אורבן

מאת: בני הספל

בדצמבר יוני נערכה בסניפנו הצפוני השקה מיוחדת של מכונית מיוחדת עוד-יוטר – פקרד מושנת 1949 של שלמה אורבן. נמשן חדשים אורכוים בילדתו הצעירה האצילה הزادה במלול של איתמר שורקי וחבריו הצפוניים. בעבודות צוות של חבורת פאוד תגונש, פורק הרכב לחלוטין וושופץ מהמסד עד הטעופות. תלול זהה הוא ממקום מיוחד שכלו חברות, אהבה לתחביב ולארץ ישראל האמיתית.



מודעה מהתקופה - ראו עמ' 27

# מועדון החמש מבר במחנה המעלים בעתלית

מאת: רון אקרמן

הגונה תקופה ארוכה מאד וחלקם עוד היו לבושים במדים של מחנות המשמדה. מתקן החיטוי שפעל על קיטור והוקם ע"י הבריטים, עדין נמצא בתוך הציריך הגדול, כעדות אילמת. משם המשכנו אל צריפי המוגרים. בתקופת פעילות המחנה כמחנה-מעצר בריטי היו במקום כ-80 צריפים שבכל אחד מהם השתכנו כ-40 דירות על דרגשי עץ שעלייהם מזרן. ביום נורו כ-3-4 צריפים שושפכו ושוקמו ומספרים את כל הסיפור. המחנה עצמה היה מחולק ל"גברים" ו"נשים" וילדיים". לאחר הסבר מפורט על אורח החיים וההתנהלות היומיומית בצריפי המוגרים, שהוא לחמה לוחמת בקייז' ומקרר קופא בחורף (הקרות מלוחות עצ דקים והגיג מפח גלי דק וגלו),



האמריקאים נהגים לומר שTiming Is everything והזמן הוא הכל.

מועדון החמש תכנן טiol וביקור באתר הנצחה והמוזיאון במחנה המעלים בעתלית, שבו מתוכנים לשבת שלפניום השואה. בגלל תנאי מגז אויר קשים ושרב כבד, הטoil נדחה לשבת של אחר מכן והתקיים בתזמון מדויק בין יום השואה ובין יום הזיכרון לחילי מערכות ישראל וחג העצמאות ה-69 למדינה ישראל.

אין כמו התזמון המדויק זהה כדי לקיים ביקור במחנה המעצר למעלים שהקימו הבריטים בעתלית ובו ריכזו את העולים והמעלים לארץ ישראל שלפני קום המדינה. המחנה הזה הוא החליה המקשרת בין השואה לתקומה. וכך הגיעו הורינו והורי-הורינו שוחררו ממחנות הריכוז והשמדה באירופה ומכאן נשלחו רבים מהם למחנות זמינים בקריםין, רק כדי לשוב ארצה ולסייע בהקמת המדינה.

הטיול החל בשעה 09:00 בשבת בבוקר, עת יצא מאזור ת"א, שתי שיירות שמנעו יחד כ- 45 רכבי אספנות שנפגשו בחניון הסינמה-סיטי בצומת גليلות. במקביל יצאה שיירה נוספת של חברים מאזור הצפון, שיצאה מchia.

הגענו למחנה עתלית אשר נפתח במיוחד במילואים ומועדון החמש ומילאנו את שני החניונים של האתר בכ- 50 מכוניות אספנות מכל הסוגים והצבעים. היינו כ-120 איש. חלק הגיעו עם בניו הזוג, חלק הביאו גם נכדים ושניים אף הגדילו והביאו את אבותיהם המבוגרים, שהיו עצורים במחנה לפני קום המדינה. עצם הידיעה שנמצאים עימנו שני אנשים ששוה פיזית באתר, גרמה להתרgestות גדולה. התחלקו לשתי קבוצות כאשר כל קבוצה מובלת ע"י מדריך מקצועני של האתר.

אתר הממחנה שוקם וושופץ ונמצאים בו מוצגים מקוריים ואוטנטיים מתקופת פעילותו. ביקרנו ב"צריף הגדול" שהכיל את מתקני החיטוי והמלחחות, קיבלנו הסבר מצמרר על הטרואמה של ניצולי השואה שהגיעו למחנה ונאלצו לעבו שוב דרך מתקן שהוצע להם כמקלחות ומה הייתה גודלה רוחחתם כשאכן מצאו שכך הדבר, כשהם לא עברו מקלחת

המשכו לקבالت הסבר על מטוס הקרטיס C-46 שנרכש לאחרונה באילסקה, פורק, הובל לישראל והורכב כאן, במחנה שלטת חדש. מטוס זה היה אחראי לנכמה טיסות נועזות ביוטר לעיראק והעלאת כ-150 יהודים עיראקים- 3 טיסות שנוהלו טביעה חשאי בראשותו של שלמה הלל, שהיה לימים גם שר המשטרה במשפט ישראל. תחילה השיפוץ והשיקום של המטוסים המ מייחד עדין לא הושלים, אך בקרוב יוכל המבקרים להיכנס לבטן המטוס ולצפות במיצגים ובסרטים שיציגו את הפעולות להעלאת היהודי עיראך לישראל.

שם המשכו לספינת המעפילים שהיתה אחת מתוכן צי שיטם של כ-150 ספינות שונות ומשונות שהביאו לאנץ ישראל אלפי מעפילים, החל מספינות קטנות שהביאו כ-1000 כמה מאות, עברו במרבית הספינות שהביאו כ-7000 מעפילים בכל מסע ועד לספינות גדולות שהביאו כ-7000 מעפילים בשיט אחד. הספינה שנמצאת כיום בשטח המחנה נרכשה בשנת 2006 מצי ספינות דיג והובאה לישראל בשיט ארוך ומפרך. משקלה כ-300 טונות והיא הגיעה לישראל בשנת 2006 לתחנת הכוח "אורות רבין" בחדרה, שם הועלהה לשמלותה על ידי המנוף היחיד בישראל שיכול להניף 300 טונות בהנפה אחת, על צי של כ-14 משאיות שעשו את הדרך לעתלית, שבדרך כלל לוקחת כ-20 דקות, במשך כמה ימים. עם הגיעו לאתר המבנה הספינה שוקמה, שופצה ובתוכה

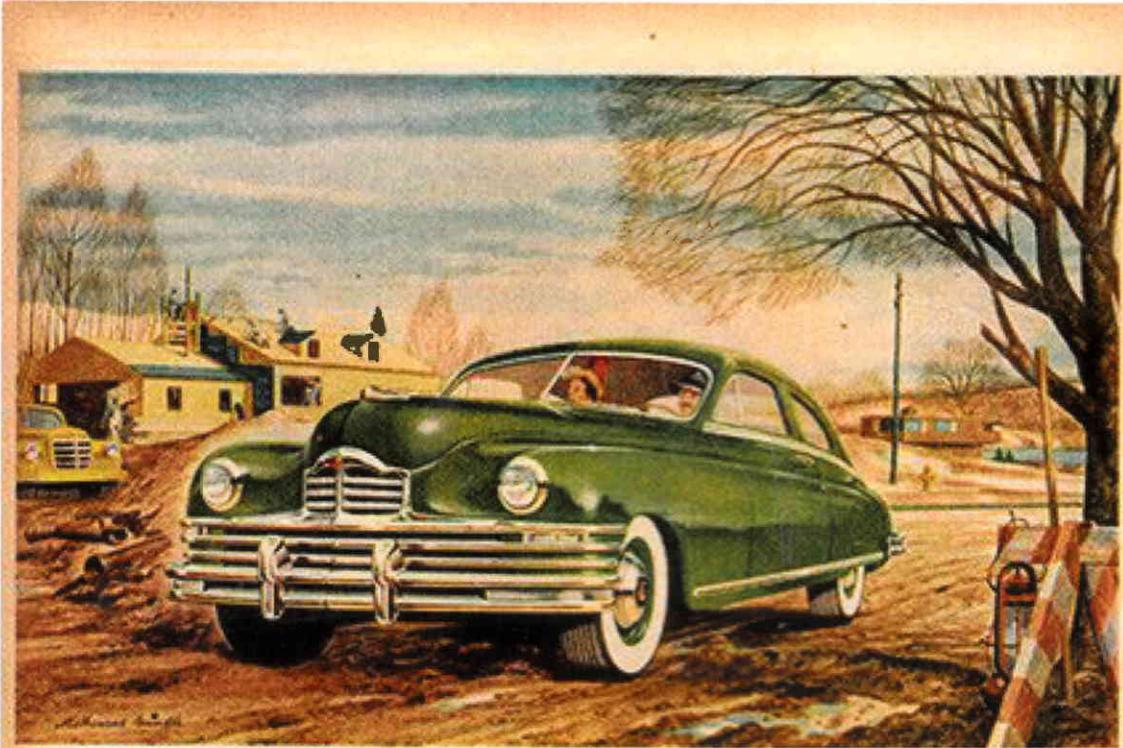


כנו מציגים מרגשים המציגים את התנאים שבו בספינות בזמן העלאת המעפילים לארץ ישראל. מדובר בחוויה רב-חושית מדהימה הכוללת מעבר במסדרונות הצרים מאד של הספינה, מבט על חדר המנעילים, שיחזור תנאי השינה והשהיה של המעפילים בספינה, הקרנת סרטים ואפילו תחושת שיט בים ע"י הקרכנת ים ונידנו הגלים דרך חלונות הספינה. החוויה כה מטוללת ומעצימה שברגעים מסוימים אכן היתה תהווה שהספינה מתנדנדת במקומה.

בסיום הסיורים המודרכים, התקנסנו באזורי היישבה המוצל לאرومota בוהרים. חשוב לציין כי בתחום מגוון חסויות מסחריות להשקות השונות במהלך השנה ובתוספת דמי החבר, סיימם המועדון את שנת 2016 בעודף כספי. ועד המועדון החליט להפנות את עודף הכספי לפועלות ל"רשות חברי המועדון" וכן הוחלט כי עלות הביקור במוזיאון העפלה, כולל הסיורים המודרכים ע"י 2 מדריכים, ישולמו במלואם ע"י קופת המועדון, להנאת החברים שבחרו להציגו לטול.

מתגובהות שהתקבלו ממשתתפי הטויל עולה כי החברים נהנו מאוד ואף הופתעו מעצמת ההתרגשות והחויה. הוחלט כי המועדון ייזום טוילים נוספים מסוג זה.





1949 Packard Eight, 120-HP Club Sedan—\$2274—delivered in Detroit; state and local taxes, fender shields (\$18) and white sidewalls (\$30), extra.

## Can you find the "limousine" in this picture?

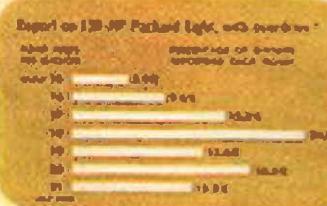
You're right. That's not really a limousine—it's an attractively-priced Packard Eight sedan.

But when you sample the ride this sedan gives you, you'll say, "Here's real limousine luxury!"

That's because many of the advancements in today's famed Packard suspension system were originally developed for the Packard Custom Limousine... resulting in a soft, "self-controlling" ride that goes beyond all others in comfort and fine roadability. Sample it soon!



**Like magic,** Packard's "self-controlling" rear springs compensate automatically for changes in load and road. Packard's advanced suspension includes a transverse shock absorber, no drop-out side-to-side motion.



**Economy news**—Based on a national survey among new Packard owners. Variations are caused by differences in speed, terrain, traffic, temperature, individual driving habits. \*Optional equipment, at moderate extra cost.



**Base line cars**—Packard's primary income cars for records submitted by all Packard dealers prove that service needs of the new Packard Eight are the lowest in Packard's 49 years of precision manufacturing!

120-HP EIGHT • 120-HP SUPER EIGHT • 120-HP CUSTOM EIGHT

# PACKARD

SEE THE NEW AND OWN ONE

פָּקַרְד - 1949 - מִזְדֻעָה מִתְּהֻקֹּוֹת

# מכוניות אספנות בלב לאס וגאס

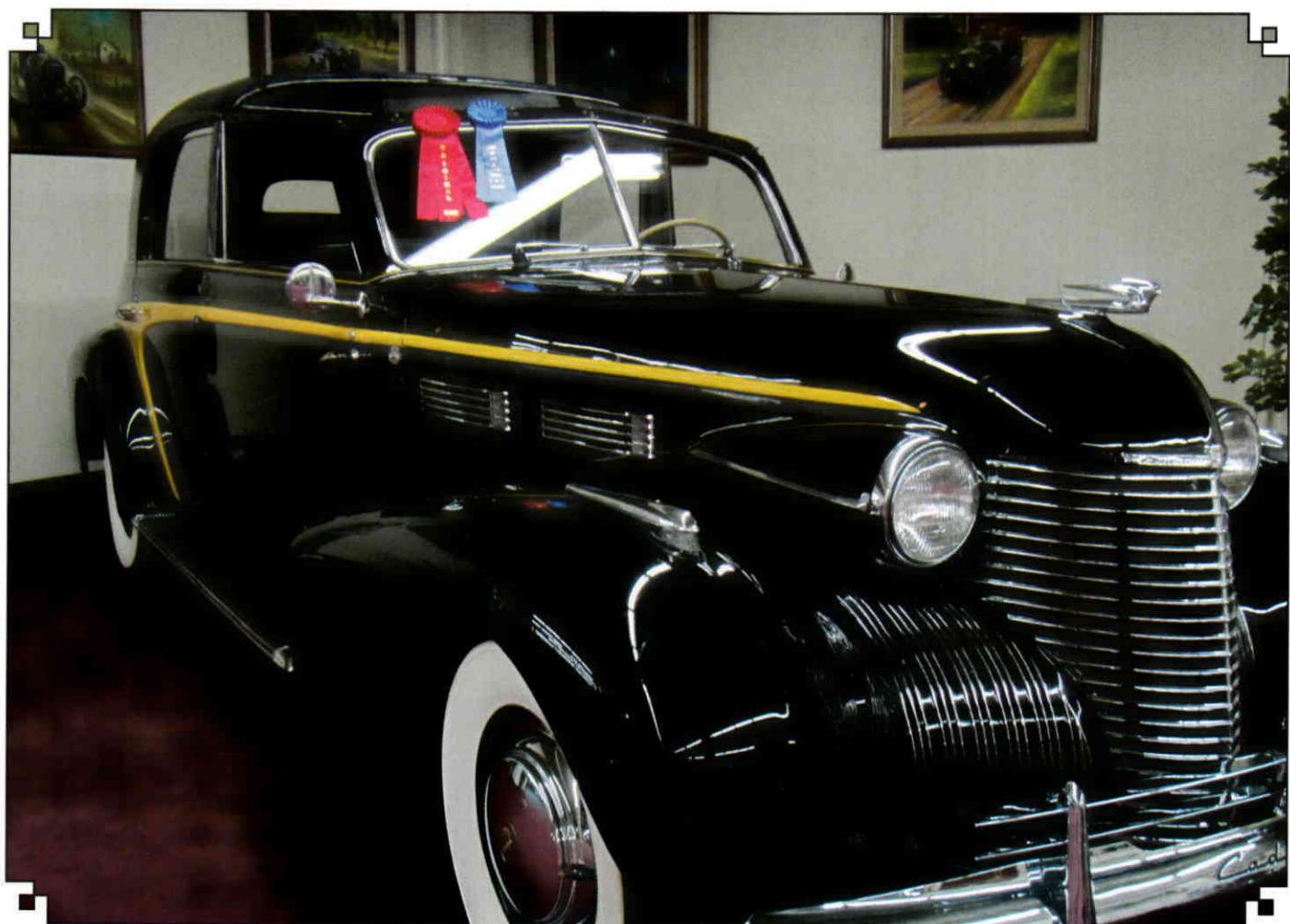
כתב וצילם: חיים לוי

**מי אמר שלאנס וגאס זה רק הימורים ומילונות ענק?  
מי היה מzystה לראות כאן מכונית אספנות בבעלות ג'יימס הטפילד  
מ"מטאליקה" או את הלימודינה האחורה של פרנק סינטורה?**

הופתעתם לגנות בפסח האחרון שלאנס וגאס מציעה למבקרים במרכז ה"טריפ" המפורסם, גם תצוגה מיוחדת מאז של מכוניות אספנות. רק שולט קטן מכוון לשני אולמות המשתרעים על פני למעלה מ-10,000 מ"ר ומכלים מטעמים עברו כל מי"ש"רט" על רכבי אספנות, כולל למשל דודג' צ'ארג' RT משנת 1970 ונארש אמברסדור משנת 1936. יש בתצוגה למעלה מ-200 מכוניות מכל התקופות, כולל מיוחדות, למשל:

## 1940 CADILLAC 75 TOWN-CAR

מכונית זו הזומנה במיוחד עבור תעשיין מכובד מאוחיו והיתה האחורה שנבנתה על ידי בונה המרכיבים BRUNN COMPANY. המרכב שכלו אלומיניום יושב על "שאסי" באורך של 141 אינטש (358 ס"מ) ומונע על ידי מנוע 8-7 בנפח 5,660 סמ"ק.



## HONGQI-CA 770 RED 1974 משנת FLAG

מכונית ה"פאר" מsein הקומוניסטית הינה העתקה די ברורה של לימוזינות אמריקאיות של התקופה והיתה מיועדת אך ורק לשימוש ראשי השולטן. האגדה אומרת שכאשר ריצ'רד ניקסון ביקר בסין, הוא לא הורשה להביא את הlimozינה שלו מאמריקה בטיעון שהרכב הסיני "דגל האדום" טוב יותר ובעל עליונות טכנית לעומת זה של הנשיא האמריקני.



## MITCHELL LIGHT SIX-SIX PASSENGER TOURING שנת 1915

מכונית זו תוכננה לעמוד בקשהם שהעמידו הדריכים והשבילים של המערב התיכון בארה"ב של אותן שנים.

בטענה לציר אחורי עם יחס העברת מיחור של 4.49:1, זכתה מכונית זו גם בפנים קדמים מתקונים כך שיוכלו להניא את תא המנוע במקורה של תקלת בשעות החשכה.

ואיך אפשר בלי עוד קדילק:

## CADDILLAC 75 FLEETWOOD משנת LIMOUSINE 1955 של אלביס פרסלי

זו המכונית שקנה אבא של אלביס "ולד" עברו מסעות להקת הרוק הצפירה שלו במדינת הדרום.

האוסף "חובי" באחת הקומות של חניון מתחם המלונות והבידור THE LINQ, בלאס וגאס. שווה לחפש ולמצוא אותו.



# טכנו-קלאסיקה 2017, ה-29 במספר

כתב וצילם: יהודית אליאס



למעלה ממאה שמותים וחמשה אלף מבקרים ממשמונין ואחת מדינות, פקדו את העיר אסן שבמערב גרמניה לתרוכת טכנו-קלאסיקה העשירים ותשע, שהעמידה עצמה כאחת התרבותות הגדולות בעולם. אף מכוניות קלאסיות, קטנות, אופניים ו כלי רכב אחרים עיטרו את התערוכה, כשהם מלויים באספנוי הרכב הגדולים בעולם. מקום זה הפך לאחד מהמקומות הנפלאים והגדולים למכירת כלי רכב כאלו ולמוקם מפגש אדריכלי להילת הרכב הקלاسي הבינלאומי.

בין מבקרי התערוכה שורה הסכמה שמדובר באירוע ייחודי. הצפיה בחובבי הרכב (בנוסף למכוון) הייתה חזיה בפני עצמה.



יצרניות רכב מהగודלות בעולם נטלו חלק בתערוכה וביניהן מרצדס, ב.מ.וו, אאודי, פורשה ואחרות, שניצלו את המועד כדי לבנות גשר מהקלאסיקה אל העידן המודרני. חברת רוסלהיים הגרמנית הציגה במופע מדהים את השימוש בחשמל ברכלי-רכב עם שתי מכוניות שהאת מהן היא משנת 1881 והשנייה משנת 1915. בנוסף אף הציגה רכב משנת 1919 המונע בקייטו. בכך נעשה מעין מסע אל עבר של תעשיית הרכב וכדברי יו מרטין, מנכ"ל אופל-קלאסיק, "רק אלו שיעדים את ההיסטוריה, יכולים להסביר את העתיד".

הארחת A.H.I.S הציגה לפחות משבע מכוניות פורמלולה 1 ומכונית נוספת, המזראטי 250F משנת 1957. זו הייתה מכוניתו של חואן מנואל פנגיו, נהג המרוצים האיטלקי האגדי, שהשתתפה בגרנד פרי מונטה קארלו ולא נראית ב濟יבור מעל 20 שנים. מכונית זו הייתה לכובבת של התערוכה. באותו הביתן הציגה בוגטאי 57SC משנת 1938 שנמכרה במחير עתק שਮוערך במליאני אירו, ולשaltı סירב המוכר לציין את המחיר המדויק. מכוניות דומות לה נמכרו בעולם במחירים שנעו בין שש למיליאן אירו עד ללא פחות מאה עשרים מיליון אירו (מכוניתו של ראלף לורן). עוד הציגה היידי הצר, אספנית מכוניות בת 78, את האדסון 8 של מהנת 1927 שזה עתה חזרה מטיול סובב עולם שארך 960 ימים. ביון השאר נמצא גם אלפא-רומיאו 3000 IV Superflow בעיצוב של פינינפארינה משנת 1960 שאף זכתה בתואר כבוד בתערוכה. בין 2,700 המכוניות שהוצגו למכירה בלוטס מספר מכוניות כגון הפיאט 8V 1953 שנמכרה בקיורו למשך מיליון אירו ו-ב.מ.וו Z1 אלףנה שנמכרה ב-165,000 אירו. מרבית המכירות הפומביות COYS הציעה למכירה 217 מכוניות במחירים שנעו בין עשרה אלפיים ועד מיליון וחצי



אחת. בין הנמכרות ניתן היה למצוא מרצדס 1900 3 "קנפי שף" במחיר של מיליון וחצי אירו. במחיר דומה הוצאה פוחה 959 קבריולט נדירה משנת 1987.

טוטומטי רכב רבים הציגו בתערוכה והציגו גם חלקים במחירים מהודרים לאיוש. באולמות היו גם עשרות מונורי חלפים חדשים ומשמעותיים וניתן היה למצוא גם מקלטי רדיו לרכב אספנות, טלוויזים, בגדי ספורט, כובעים, כפפות ועוד ...



התערוכה הבאה אמורה להתקיים בשנת 2018 בין התאריכים 21-25 במרץ. מומלץ בחום !



# מחירון אביזרי מועדון החמץ

חולצת פולו שרוול ארוך



60 ₪

חולצת פולו כחולה



50 ₪

חולצת פולו לבנה



50 ₪

דגلون לרכב



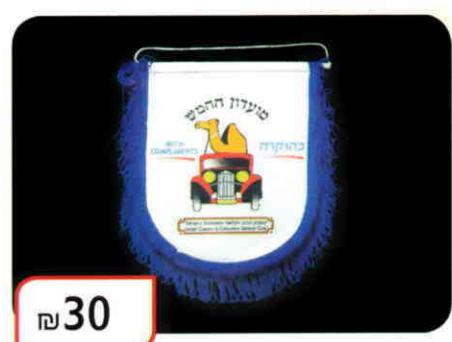
20 ₪

מדבקת חלון פנימית



10 ₪

דגلون בד לתליה



30 ₪

סמל גראיל מתחכט



50 ₪

פליז חורפי



70 ₪

כובע רקום במבחן צבעים



30 ₪

חוברות אוטומוביל ישנות וחדשות



10 ₪

חדשנות  
20 ₪

מגן שמש לרכב



25 ₪

מגנט 'נא לא לגעת ביצירה'



20 ₪

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים. מען למכתבים: ת.ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7319059, פקס: 03-7318818

דוא"ל: [www.5club.org.il](http://www.5club.org.il) [fiveclub@bezeqint.net](mailto:fiveclub@bezeqint.net)