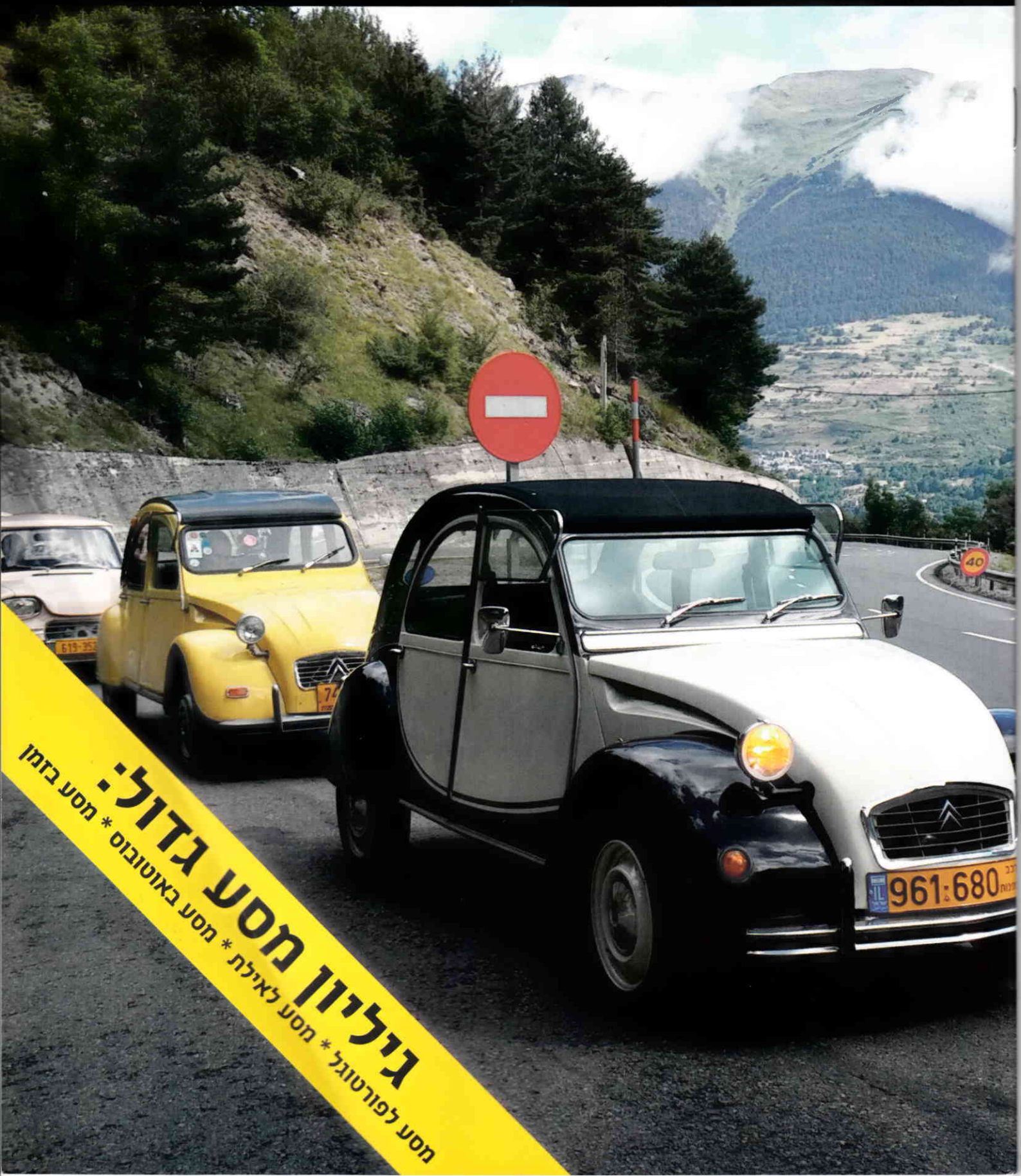


האבטומוביל

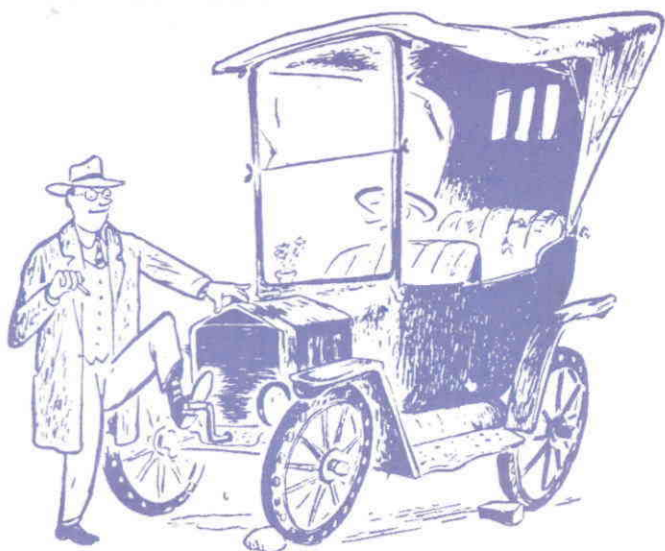
בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גליון מס' 92 | ינואר 2018



גיליון מסע גדול:
מסע לפורטוגל * מסע לאילת * מסע באוטובוס * מסע בדגו

מנואלה

בני הספל



חוברת זו מוקדשת למסעות, שהרי כולנו נוסעים:
בזמן, במרחב, בחלומות...
יש כאלה שמגשימים, אנשי הסיטראון בספרד
ופורטוגל למשל. גם אילת היא סוג של יעד למסעות,
אולי המקום היחיד בארץ שהוא רחוק כל כך...
במה נוסעים? ברכב אספנות כמובן, במונית, ובשנות
החמישים היה זה ה-GMC האגדי שדימה ולא במעט
את המסעות למערב הפרוע.
היום נוסעים לאילת באוטובוס חדיש וכמובן ברכבי
אספנות.

יש מסע לעתיד, עתידם של רכבי האספנות בעוד
עשרות שנים וההתמודדות עם האלקטרוניקה שתהיה
אז "של פעם".

יש אופנוע שערך מסע ארוך בזמן וסגר מעגל מרתק
ומרגש.

על כל זה ועוד בחוברת שלפנינו.

קריאה מהנה!

מני הספל



**מועדון החמש- מועדון הרכב הקלאסי
והאספנות בישראל**
(עמותה רשומה מס' 580335990)

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

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

ועד המועדון: איתמר שורקי, אלי גידור, בני הספל, דוד כרמל, דרור
בריל, מתניה הלוי, קובי בן-ניסן, רון אקרמן.

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - דרור בריל

מ"מ יו"ר ואחראי אירועים: דוד כרמל

גזבר ואחראי חסויות ותרומות: אלי גידור

אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי

אחראי קשרי קהילה: בני הספל

דובר המועדון, שיווק ויח"צ: רון אקרמן

וועדת כספים: אלי גידור, דוד כרמל

וועדת אירועים: דוד כרמל, עפר סגל, מתניה הלוי

מבקר: זמי לוי

וועדת ביקורת: נחום קדמיאל, בני אור

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

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

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

אחראי מפגשים אזוריים 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 משמר השרון: דודי שטרקר

רכז מפגש אשדוד: צביקה מרגלית

רכז מפגש ב"ש: גדעון קדרון

אחראי קשר בין מועדונים: חיים לויט

אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמיאל

אחראי שוק עתיק: עפר סגל

אחראי פיב"א: יוסי צור, אורי פלד

בוחני פיב"א: אמיר הלוי, דורון סגל

אחראי לוגיסטיקה: רוני רוזנברג

משרדי המועדון:

מנהלת משרד המועדון: ריקי יאיר

כתובת: רח' ארלוזורוב 27, רמת גן

מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילות המשרד:

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

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

מועדון החמש באינטרנט:

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי אתר המועדון: רם מילון

אחראי פייסבוק: סיגל שטיימן, קובי מילוא, שי ורד

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

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

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב גרפי: ליאת מזרחי דדון

הדפסה: דפוס מאירגרף, תל-אביב

© כל הזכויות שמורות

דבר היו"ר

דרור בריל



שלום חברים יקרים,

במרץ הקרוב אני מסיים 4 שנות בתפקיד יו"ר מועדון החמש.

את סיכום הפרק הארוך והמעניין הזה אשאיר עבור החברים שיגיעו לאסיפה הכללית שתתקיים בתחילת חודש מרץ הקרוב, אך בכל זאת אי אפשר בלי כמה מילים על תקופה מעניינת, עמוסה ואתגרית זאת עבורי.

תפעול המועדון נעשה ע"י קומץ חברים ה"משוגעים" לתחום האספנות עבור כ-1,000 חברים וכמובן עבור עצמם.

המון זמן, אנרגיה ושכל מושקעים בפעילות והתוצאות בהתאם. אתן כמה דוגמאות משקפות ללא אזכור שמות. המגזין הנהדר הזה שאתם קוראים כרגע מופק שלוש פעמים בשנה ונדרשות לצורך כך עשרות שעות עבודה המושקעות ע"י צוות קטן ומיומן, שאפול הפקת האירוע המרכזי בסוכות תוכננה ובוצעה בקפדנות והתוצאות היו מרשימות, שאפול למועדון תקציב מורכב ומסובך והוא מנוהל בקפדנות כדי

לעמוד ביעדים הכספיים, שאפול קבוצת הפייסבוק של המועדון מונה נכון לעכשיו כ-13,000 חברים, שאפול לא הזכרתי את פעילות הסניפים, את המהפכה שעברה הדוברות, את המעבר הלא פשוט של משרד המועדון למקומו החדש עם מזכירה חדשה שפועלת נמרצות בתחום החשוב של חידוש החברויות, המסע לאילת ועוד ועוד פעילויות ואירועים.

כל זאת לא היה קורה ללא החברות העמוקה בין החברים ורוח ההתנדבות של רבים וטובים ועל כך – כל הכבוד!

למרות זאת יש עוד עבודה רבה לפנינו והאמת, הרגשתי היא שהשמיים הם הגבול. אמנם אנחנו עושים הרבה וטוב, אך יש עוד מקום ליוזמות וחידושים רבים. תיהנו מקריאת המגזין ואני מאחל לכולנו שנמשיך רק כך.

ממני,

דרור בריל

אז מה יהיה?

מאת: קובי מילוא

הקלאסי. אפשרות אחת היא שהרגולציה תאסור על תנועת רכבים מזהמים, ותכריח אותנו להכניס את רכבי האספנות למוזיאונים. אבל גם אם הרגולטורים יאפשרו לכונייט שרוטים שכמונו לזהם קצת בסופ"שים למען הנוסטלגיה, עדיין תהיה בעיה אחרת - אם כל הרכבים על הכביש חשמליים, לא ממש צריך דלק, ואז גם לא באמת צריך תחנות דלק... האם השוק הצנוע של רכבי האספנות בעולם יצדיק בעתיד שמירה על איזה בית זיקוק אחד או שניים בשביל רכבי אספנות? ואם כן, איפה ימכרו את הנזל יקר המציאות? אולי הוא ימכר בבתי מרקחת, וכך נחזור Full circle לימים הראשונים של התחבורה המוטורית, בתחילת המאה ה-20... בואו ניקח את ישראל לדוגמא: מבחינה מעשית אנחנו סוג של אי, ואם לא יזקקו במיוחד עבורנו כמה ליטרים לשנה של בנזין 95, לא ממש בטוח שיהיה כלכלי לייבא אותו דרך הים מחו"ל, אם בכלל יהיה זמין שם. אולי הפתרון יהיה להסב את הרכבים לחשמל - כבר היום יש סדנאות, בעיקר בארה"ב, שמציעות קיטים כאלו לכל דורש. ניתן לשמור על העיצוב החיצוני והפנימי, המתלים והתמסורת, ורק להחליף את המנוע זולל הבנזין באחד חשמלי, נקי וקומפקטי. יש אפילו יתרון בביצועים,

אחד העיסוקים המסוכנים ביותר בכתיבה הוא לנסות ולחזות את העתיד... כשהייתי ילד וקראתי ספרי מדע בדיוני (אחרי שסיימתי לקרוא את "המכונית והטרקטור" המיתולוגי), למדתי שכנראה בשנת 2000 ניסע כולנו במכוניות מעופפות שיניע אותן כור אטומי קטן וחביב. שנת 2000 עברה חלפה לה, העולם לא התמוטט למרות כל התחזיות של באג 2000, אבל את המכוניות החדשות מודל 2017 מניע עדיין אותו מנוע שריפה פנימית מוכר, המוזן בבנזין. לפחות האוקטן עלה קצת... אם כך, איך בכלל אפשר להסתכן ולנבא את העתיד, ובעיקר את עתידו של התחביב שלנו? מסתבר שכדי לכתוב ב"אבטומוביל" אני מוכן לקחת כל סיכון... ואם נחזור לנושא, אני לא ממש אופטימי, אבל מתנחם בעובדה שרוב התהליכים אותם אנסה לתאר יקרו בעוד כמה עשרות שנים, כשזה כבר לא יהיה ממש רלוונטי עבורי. קצת אגואיסטי מצידי, אבל זה מה יש. התהיות שלי לגבי עתיד תחביב אספנות הרכב נובעות משני גורמים, ואתחיל עם החשוב שבהם. מתישהו, לא יהיו יותר מכוניות המונעות בבנזין. פשוט כך. כבר היום יש היצע לא קטן של מכוניות היברידיות, שהן בסך הכל "תחנה בדרך" למכונית החשמלית המלאה. רכבים חשמליים מתחילים

להיות זמינים, ו-Tesla האמריקאית גם הראתה שאפשר לתכנן וליצר מכונית שמתגברת בצורה סבירה על החסרונות הגדולים של רכב חשמלי - טווח הנסיעה ומהירות הטעינה. הבעיה העיקרית של ה-Tesla היא המחיר, אבל ניסיון העבר מלמד שטכנולוגיה שהיתה פעם נחלתן של מכוניות יוקרה יקרות זולגת לבסוף גם לרכבים העממיים. יש כבר כמה מדינות שקבעו תאריכי יעד להפעלת איסור על מכירת רכבים המונעים במנועי שריפה פנימית. אולי הן לא תעמודנה בתאריך היעד המקורי, אבל הכיוון ברור. בעתיד המכוניות יונעו באנרגיה חלופית, כנראה חשמלית מלאה. עולה מיד השאלה מדוע זה צריך להשפיע עלינו, אספני הרכב



מה יהיה? החשמל לא נזל



פלאג-אין בסגנון קלאסי – טריומף GT6 חשמלית

"מומחים" שידעו, אבל העונג שבעבודה עצמית יצטמצם ועלות האחזקה תעלה משמעותית. זה פשוט יהיה עניין של ביקוש והיצע. נקודה נוספת וחשובה היא החלפים, משום שכיום כבר לא מתקנים חלק שכשל, אלא פשוט מחליפים אותו באחד חדש מהמלאי. המכונות של היום עמוסות אלקטרוניקה שכמעט אף אחד לא יודע לתקן, ובעתיד יהיו הרבה פחות בעלי מקצוע שידעו להיכנס למחשב רכב שכשל, לפתוח סכמה חשמלית ולהתחיל לחטט ברכיבים עם מלחם. ואם כבר נפתור את בעית החלפים, מה יהיה עם התוכנות? לא מעט לקוחות שמתלוננים כיום על תקלה כלשהי ברכב מודרני מקבלים מהמוסכניק את תשובת המחץ "נעשה עידכון תוכנה וזה יסתדר". לא ברור מי יחזיק את בסיס המידע הוירטואלי שיכלול תוכנות לתיקון לרכבים בני 50 שנה וכששעת עבודה של מתכנת עולה הון, יהיה קשה להצדיק כלכלית כתיבת עידכוני תוכנה לרכבים עתיקים כאלו.

אז מה טומן לו העתיד בחובו? כמו שכתבתי בתחילה, אני לא ממש אופטימי... ומכיוון שאני עדיין מעדיף את ריח הדלק העולה מצמד הקרבורטורים של ה-MG שלי על פני כל מנוע חשמלי שבעולם, אני אתנחם בכך שבתקופתי זה עוד לא יקרה. אתם, הצעירים, תתחילו לחשוש – בעוד 50 שנה התחביב שלנו יראה אחרת לגמרי.



העתיד כבר כאן – חיפושית חשמלית

משום שמנוע חשמלי נותן את המומנט המקסימלי שלו החל מהסל"ד הראשון. כשביצעתי את התחקיר לכתבה הזו, הופתעתי לגלות שגם לחובב MG כמוני יש כבר פתרון חשמלי – יש חברה בארה"ב שמציעה קיט חשמלי ל-MGA הקלאסית - חתיכת שינוי יחסית למנוע האוסטין-מוריס עם שני הקרבורטורים הקלאסיים ונוטפי הבנזין...

לשם התרגיל המחשבתי, בואו ונניח שיהיה פתרון לנושא הבנזין, אולי איזו "רשת עולמית לייצור והפצת בנזין לטובת חובבי רכבים קלאסיים". או-אז, נגיע לבעיה השנייה שטומן בחובו העתיד עבור התחביב שלנו, ובעיקר להמשכיות שלו, כלומר להפיכתן של המכונות המודרניות של היום – לקלאסיות של העתיד. לא פעם נקלעתי לויכוח האם רכב כמו מזדה 3 יהיה פעם מכונת קלאסית שאספנים יחשקו בה. לדעתי, בהחלט כן. לפני 40 שנה אף אחד לא האמין שפורד אסקורט או חיפושית יהפכו לרכב קלאסי שחובבים יחשקו בו – הלא מכונות אלו היו ה"מזדה 3" של פעם. אלא שעצם העובדה שרכב שרד 30 שנה ומעלה מייצרת לו ערך של נוסטלגיה ורגשות, והוא הופך לפריט אספנות. המכשלה העיקרית, לדעתי, תהיה האחזקה. חלק גדול מאיתנו רואה בעבודת הכפיים חלק מהתחביב, ואנחנו נוהגים מההתעסקות הפיזית עם הרכב. את רוב רכבי האספנות של היום ניתן לתקן עם ארגז כלים פשוט למדי, והציוד החשמלי המתוחכם ביותר שצריך הוא מנורת ביקורת 12 וולט... לעבודות ממש "מורכבות" אולי נזדקק לוולטמטר. במכונות המודרניות, ללא מחשב נייד, מחשב דיאגנוסטיקה ייעודי ותוכנת דיאגנוסטיקה מקורית, אין בכלל אפשרות להתחיל ולאבחן תקלה... גם הידע המקצועי הנדרש הוא ברמה גבוהה, וקשה לי לראות חובב מצוי שיצליח לרכוש יידע כזה. כבר היום, שוק הרכב בארץ מתקשה לאייש את משרות אנשי הדיאגנוסטיקה הנחוצות במוסכים בגלל שנדרשת מחד - יכולת של הנדסאי מחשבים, ומאידך - אהבה לעולם הרכב ונכונות לעבוד בתנאים פיזיים קשים, ודאי יחסית לעולם ההי-טק שהוא המתחרה הטבעי על כח האדם הזה. הרבה מאד פעולות שחובבים רבים יודעים לבצע לבדם היום, בחניה הביתית, תהפוכנה לבלתי אפשריות ללא ציוד מיוחד ובעיקר ללא הידע הנדרש. תמיד יהיו עוד כמה

צ'קר מה?

מאת: פז וקובי בן-ניסן



הצ'קר של אודי ויקוביץ'. צילום: רוני בראונר

מוריס מרקין הוא האיש שהקים את החברה. בן למשפחה יהודית מסמולנסק שברוסיה שהיגר לארה"ב בשנת 1913 ללא פרוטה בכיסו. מרקין חבר לקהילה היהודית-רוסית בשיקגו ועבד למחייתו כחייט. תכונותיו הבולטות כשורד מדופלם, יזם, חצוף וכישרוני הביאו אותו לקנות את העסק בו עבד, לסגור בהמשך חוזה מול צבא ארה"ב לאספקת מדים (בימי מלח"ע ה-1) וכן להיות מלווה בריבית, מה שהכניס לכיסיו ממון רב. כך גם נפלה לידי חברה הרכב של אייב לומברג שייצר אז את רכבי "קומונוולט", זאת לאחר שהלה לא יכול היה להחזיר הלוואה שלקח ממרקין.

החברה המדשדשת קיבלה בשנת 1920 הזמנה משמעותית מחברת מוניות בשם Checker Taxi Company, שהעניקה לה חמץ להמשך קיום ויצור. מרקין החל אז להתעניין בשוק המוניות ובמקביל רכש במשורה את מניות החברה עד אשר בשנת 1937 עברה לבעלותו המוחלטת. במקביל הקים חברה בשם "מרקין בודי קומפני" ומיזג את פעילות החברות שבעלותו, "קומונוולט" ו"לומברג" תחת השם Checker Cab Manufacturing Company.

מרקין החליט ששוק המוניות יהפוך משמעותי לעסקיו ועבר להתמקד בו. בשנת 1922 הוצג לנהגי המוניות של שיקגו הדגם

אתם ודאי מכירים את השיחות הללו, מיד אחרי שבן השיכ שלכם מגלה שיש לכם את השריטה המוזרה הזו של רכבים ישנים. מייד באה השאלה "נו, אז איזה רכבים יש לך?" ובכן, יש כמה תשובות, אבל כשאני מגיע ל"צ'קר" מיד מגיעה השאלה הבאה: "מה זה?" התשובה המקובלת נשלפת מיד: "זו המונית הגדולה הצהובה והעגלגלה מניו יורק, מכירים? מהסרטים?". כאן בא בד"כ חיוך של היכרות מוקדמת, אולי איזה פלשבק, זיכרון כזה או אחר או הנהון של הסכמה והבנה למצבנו ובמילים אחרות - מה לעזאזל אתה צריך את זה? בדרך כלל אחרי ששואלים אותי "למה?" נשאלת השאלה הבאה בתור: "אז מה זה צ'קר, שברולט?"...

ובכן, כאן התשובה היא מורכבת הרבה יותר והמענה תלוי במי שעומד מולי ועד כמה הוא יהיה מוכן לסבול עכשיו לפרטי פרטים ולשלם מחיר אישי יקר על השאלה שהעלה. בהכירי את חברי המועדון - התשובה להלן היא מהסוג המפורט, כמו שאני הייתי בוחר לקבל.

במענה לשאלה האחרונה, צ'קר היא לא שברולט ולמרות שבחזיתה של הצ'קר העגלגלה שלי שוכן מנוע V8 בנפח 5.7 ליטרים של שברולט, מקורי מהיצרן, יש גם גרסאות עם מנועי קרייזלר ופרקינס, אבל בואו נחכה עם זה.

הראשון של החברה, ה-Checker Type C. הדגם ידוע היה בבניה המוצקה והמסיבית שלו, מאפיין עיקרי אשר המשיך עם דגמי צ'קר לדורותיהם.

מרקין הגדיל את עסקיו ורכש מפעלים גדולים בעיר קלמזו שבמישיגן, בתחילה אחד, אחר כך שני והייצור עבר במלואו לקלמזו.

בשנת 1929, מתוך 21 אלף המוניות אשר פעלו בניו יורק, כ-8,000 היו מסוג צ'קר.

בשנת 1930 צ'קר ניסתה את מזלה בשני דגמים מסחריים, סטיישן גדול ומשאית, אשר לא נחלו הצלחה יתרה. מדגמים אלו נמכרו יחד כ-1,500 יחידות.

בשנת 1933 הוצג הדגם הבא, המודל T, עם מנוע 8 צילינדרים של Lycoming, אשר יוצר ע"י חברת קורד שבעליה היה חברו הטוב של מרקין.

באותה שנה, לאחר עסקאות לא מוצלחות והפסדים גדולים של חברות בבעלותו של מרקין, הדיח אותו דירקטוריון החברה מתפקידו כיו"ר התאגיד שהקים. היה זה חברו קורד שקנה את מניות החברה ואף הוציא בשנת 1934 את המודל Y, אשר נראה דומה מאוד לדגם שייצרה חברת "אובורן" שבבעלותו.

בשנת 1936 מכר את כל מניותיו בצ'קר חזרה למרקין.

בשנים הבאות מרקין הפך לשחקן המשמעותי ביותר בארה"ב בתחום המוניות ופיתח שיטות מכירה אגרסיביות, בעיקר בשכריות. המוניות היו בבעלותו, הייצור היה שלו ונהגי המוניות שילמו לו דמי שכירות. אגרסיביות היתה גם שם המשחק בשוק המוניות המתפתח ורווי הכסף. מתחרהו העיקרי של מרקין היה ג'ון הרץ, יהודי גם כן, אשר הפעיל גם הוא לא מעט מוניות. מאבקי הכוח ביניהם כללו סחיטות, איומים, פיצוצים ואובדן חיים, כאשר בשיאם הוצתה אחוזתו של הרץ על אורות

סוסי-המירוץ המשובחים שבה וזה היה הקש ששבר את גבו. הרץ מכר את עסקי המוניות (כן, גם למרקין...) ופנה לעסוק בתחום אחר - הוא הקים חברה להשכרת רכבים.

עד שנות ה-40 שלט מרקין על כ-10% מכלל רישיונות המוניות בארה"ב, ובכך יצר שוק משמעותי למוניות אותן ייצר. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הסבה צ'קר, כמו מרבית יצרני הרכב בארה"ב, חלק ניכר ממכונות המפעל לטובת המאמץ המלחמתי וייצרה ציוד ייעודי, מרכבים, נגררים, משאיות ועוד עבור הצבא האמריקני.

אנקדוטה נוספת ומעניינת בחיי החברה היתה שותפותה של צ'קר עם חברת "בנטס" האמריקנית בייצור אבות הטיפוס הראשונים למכרז הממשלתי של רכב קל ועביר. למרות שבסופו של דבר בנטס עם הג'יפ זכתה במכרז, עקב יכולתה המוגבלת לייצר את הג'יפים עבר חוזה ייצור הרכבים לחברות וויליס ופורד. במסגרת זו בנתה צ'קר 3 אבות טיפוס שאף כללו את סמליה והם קיימים עד היום.

בשנים שלאחר המלחמה חוותה צ'קר הצלחה במכירות ועברה את שיאי הקודמים עם ייצור נוסף של מרכבים למשאיות, וכ-300 אוטובוסים. אגב, האוטובוסים יוצרו כחלק מרכישתה של חברת Transit Buses האמריקנית ע"י צ'קר.

בשנת 1947 יצרה צ'קר את הדגם הראשון שפותח לאחר המלחמה, ה-A2, שתוכנן במקור כרכב עם הנעה קדמית אך נפסל בשל עלויות ייצור גבוהות. הרכב שאב השראה עיצובית מקאדילק של שנות ה-40. הוא נבנה עם דגש משמעותי על קלות החלפת החלקים, עובדה אשר הפכה אותו לרכב קל במיוחד לתיקון וליוותה את כלל רכבי החברה עד יומה האחרון. כמה עשרות מכוניות כאלה היו גם בארץ.

בשנת 1956 הוצגה ה-A8, אשר כללה לראשונה בצ'קר



הצ'קר של אודי ויקוביץ, עם "טקסומטר" אותנטי ומזגן מודרני

נוספים והכניס את חטיבת ההטבעות והייצור החיצוני, בעיקר לדגמי GMC.

הנהלת החברה באותה תקופה דאגה פחות לאיכות המכונות ויותר לקיצוץ עלויות, ופעולות אלו לא עזרו לייצוב המוניטין שמרקין ניסה לשמר לדגמי החברה, שגם כך נבנו עם חלקי מדף מוכנים ממגוון יצרנים.

בין התמורות הנוספות שניסה דיוויד מרקין לבצע היו פיתוח דגמים חדשים תוך ניסיון להשתמש בפלטפורמה של הגולף ראביט כשהיא מוארכת ומוגבהת, ניסוי שלא צלח. בהמשך נוסה גם דגם על-בסיס השברולט סאיטיישן מוארכת ועטוית פלסטיקים. אולי טוב שהניסיונות הללו לא צלחו כי המכונות פשוט נראו גרוע.

תקציב הפיתוח של צ'קר היה זעום ולא אפשר פיתוחים נוספים. בשנת 1981 רשמה צ'קר את ההפסד הראשון שלה ב-50 השנים האחרונות, והתחזית לעתיד הייתה קודרת.

החברה החלה בתהליכי התייעלות ופיטורי עובדים וב-7 ביולי 1982 הודיע מרקין כי עקב חוסר הסכמות עם וועד העובדים על ויתורים קיצוצים נוספים, הצ'קר האחרונה תצא מהמפעל ב-12 ביולי 1982, וכך אכן היה.

החברה המשיכה להעסיק כ-600 עובדים במחלקת ההטבעות שלה אשר הייתה רווחית. בשארית שנות ה-80 צ'קר המשיכה והרחיבה פעילות זו. החברה המשיכה להחזיק ב-Yellow Cab Company, אשר הפעילה 2,200 מוניות בשיקגו, וכן רכשה מפעל נוסף להטבעות, חברה לייצור נגרים וטריילרים, וחברות ביטוח נוספות. היקף המכירות שלה הגיע כמעט

מתלה קדמי עצמאי נפרד, הגה כוח, התראות על נסיעה לאחור, כיסא נהג הניתן לכוונון ואפילו דלתות לנוסעים אשר נפתחו מרחוק, זאת בנוסף להתאמות רבות בנוגע למנועים ולצמיגים אותם יכלו להזמין הרוכשים במיוחד. בשנת 1958 עבר הדגם מתיחת פנים משמעותית ושונה ל-A9 ואז החלה צ'קר לראשונה להציע את רכביה לרוכשים פרטיים תחת השם "סופרבה". גם גרסת סטיישן יוצרה, הראשונה מאז המסחרית של שנת 1935.

בשנת 1961 יצאה ה-A10, שהיתה מתיחת פנים נוספת לדגם הקיים. שמה של הגרסה היקרה ביותר בהיצע שונה ל-Marathon. באותה השנה הוצגו גם גרסאות הלימוזינה של ה-A10, וגרסת האירובאס שכללה עד 12 מושבים ו-4 דלתות בכל צד ויועדה בעיקר למכונות לשינוע נוסעים בשדות תעופה. מכונת זו שומרת על תוארה עד היום כמכונת הנוסעים הארוכה ביותר בייצור סדרתי.

בשנת 1963, מתוך 135 אלף המוניות בארה"ב, 35 אלף היו מתוצרת צ'קר.

על בסיס הפלטפורמה של ה-A10 יוצרו דגמים מגוונים וביניהם מכונות משטרה, אמבולנסים, רכבי לוויית, רכבי נכים עם גג מוגבה ופלטפורמת כניסה ואפילו מיניבוס. בשנת 1968 צ'קר הייתה ליצרנית המקומית הראשונה בארה"ב שהציע מנוע דיזל במכוניתיה.

בשנת 1970 נפטר מוריס מרקין, והשאיר לבנו דיוויד את החברה עם דגמים מתיישנים, מתחרים חדשים, משרב דלק וחוקי בטיחות חדשים בפתח. דיוויד פיתח מקורות הכנסה



הצ'קר האחרונה שיצאה מפס הייצור, כיום במוזיאון בארצות הברית. צילום: פז בן-ניסן

למיליארד דולר.

בשנת 1999, עקב תקנות זיהום אוויר מחמירות, נאסר בניו יורק על מוניות הצ'קר האחרונות שהיו בשימוש להמשיך את פעילותן. הצ'קר האחרונה ירדה מרחובות העיר ביולי באותה השנה. צ'קר פשטה רגל ונסגרה סופית בשנת 2009 עקב המשבר הכלכלי הגדול ופשיטת הרגל של ג'נרל מוטורס, שהייתה הלקוחה הגדולה ביותר שלה. בזאת תמה פעילותה של אחת החברות המעניינות בתעשיית הרכב של ארה"ב ואילו המרתון הצהובה לעד תיזכר כמונית שמסמלת את ניו יורק.



אז למה לי צ'קר עכשיו?

קובי בן-ניסן

במסגרת ביקוריו בארץ נהג חבר של הורי להגיע עם צ'קר מרתון עצומה לחניית ביתנו. כבר אז התאהבתי בגודל, בעיצוב המעוגל והמאסיבי ובמרחב הפנימי העצום. ידעתי שיום אחד תהיה לי כזו, אצלי בחנייה. עברו לא מעט ימים מאז ואת הצ'קר מרתון שלנו מצא פז בני בשנה שעברה דווקא בדאלאס טקסס, תוך שהוא סורק את כל אמצעי הפרסום האפשריים. הצ'קר היא מודל 1973 מקורית ופרטית (לא מונית לשעבר), עם המנוע הנכון - 8V של שבי בנפח 350 ותיבת הילוכים הידראמטיק שנקראת בחיבה "Bullet Proof" על שום עמידותה. אחרי תלאות קלות הצ'קר נחתה בחניית הבית כמובטח. היא רחוקה מלהיות מושלמת וגם שיפוץ לא מתקרב באופק, אבל היא שלי והיא כאן ועוד מעט גם תיסע והחיוך שווה את הכל.

על הדרך פגשתי את אודי וויקוביץ', ששם ידו על מונית ארצישראלית אמיתית ושיפץ אותה לעילא בעזרת לא מעט חברים ובעלי מקצוע. הצ'קר של אודי הושקה בטקס במסגרת המועדון. אודי ואיתו אהרון סיפקו לי מידע רב ונוסף על קורות השיפוץ ובטוחני שעוד איעזר בהם רבות בהמשך הדרך.

היי דרומה

מאת: בני הספל צילומים: רוני בראונר ובני הספל

הראלי לאילת מתקיים אחת לשנתיים ומשתתפים בו חברי מועדון החמש על בני/בנות זוגם, מכוניותיהם, ציודם וחלפים ליומיים.

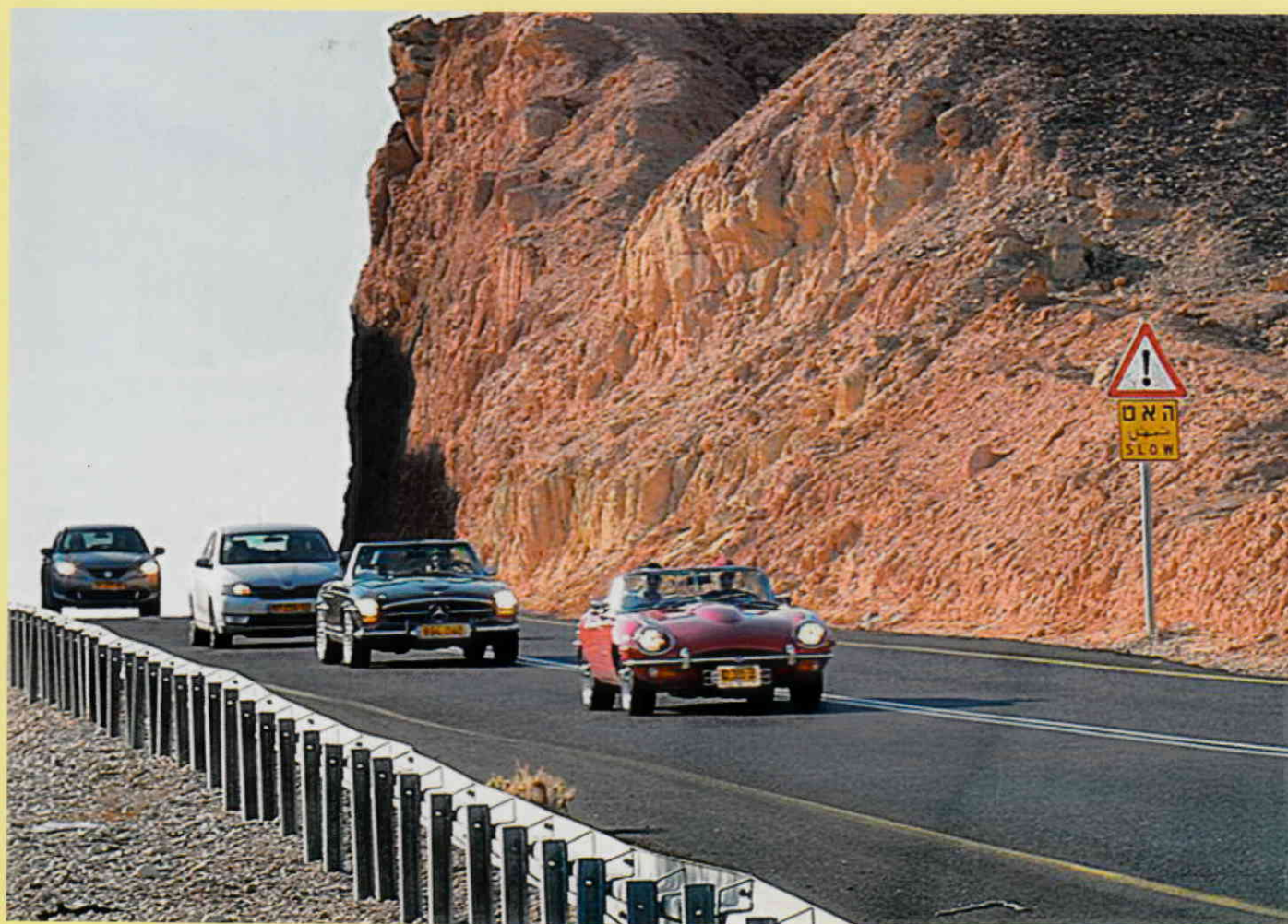
במסע הקודם, ממש כמו רץ המרתון, הענתיקה שלי הגיעה למחסום המכס בכניסה לאילת, ואז, כשהיא רשמית באילת, נפחה את נשמתה ונאלצה לחזור על הגדר שליווה את המסע.

ברור היה לי שאני זקוק לחוויה מתקנת, ולכן בחרתי מ"צי הרכב" שלי את אותה כרכרה מלכותית, פורד פלקון סטיישן "סקויר" משנת 1963 שעשתה את חצי המסע הקודם.

המסלול הוא נסיעה דרומה דרך "הכביש המרכזי" וחזרה דרך כביש הערבה כשבדרך שתי עצירות משמעותיות, מפעל סודה סטרים ליד בית קמה ובית הספר לשריון בשיזפון, מקום בו יש לי מזכרת עצובה ממלחמת ששת הימים.

24 שעות לפני שעת ה-ש'. בדיקות אחרונות והזזת הרכב מהחניון הביתה, שם היא נפגשת עם הפלקון 1960. הקשישה הייתה מיועדת להסיע אותנו לאילת, אבל כבר אמרנו - חוויה מתקנת....

בוקר היציאה, כולי נרגש, טוען את הרכב בכל טוב, שלושה מיכלי דלק מלאים, נזל קירור, נזל בלמים, המון מים, קפה, מה עוד צריך הבנאדם? בטח שכחתי משהו.



יוצאים לדרך

התנעה וזזים, תחנה ראשונה במפעל "סודהסטרס" ברהט, מופת לדו קיום וגם לרב גוניות של הארץ הזאת. שם, לציון היותו של המפעל הזה סמל לאופן בו ניתן ליצור חברה משותפת יצרו המכוניות את סמל השלום.

מכאן ועד לאחוזת הקבר של בן גוריון לאורך 70 ק"מ הדרך עוברת על מי מנוחות אבל מכאן מתחיל המבחן האמיתי. הקשישה משייטת לה בכביש דו מסלולי נוח ומדרום לבאר שבע בכביש ככה ככה בסגנון שנות הששים. הכל רועד וקופץ, משאיות בכל פינה אבל הסטיישן נוסעת ונוסעת. מעז להגביר ל 100 קמ"ש, מחפש רעשים מהמנוע, אין...

מתחיל להיות חם בחוץ ואני פותח את "המזגן", אותם חלונות משולשים ליד הקורה הקדמית. ה"מזגן" יותר מדי טוב... תוך כמה דקות סוגר אותו. מד הדלק מזדחל לרבע ואז עוצרים בתחנה די נידחת ליד ירוחם. אפילו התדלוק של רכב ישן שונה מרכב חדש. מידי פעם צריך לנער את כל האוטו כדי שאויר שכלוא במיכל ייצא ודלק ייכנס.

ממשיכים בנוף מדברי עד שנכנסים לאחוזת הקבר של בן גוריון. נוף עוצר נשימה למצוקים מסביב. המון סקרנים מקיפים את עשרות המכוניות. בי מתעניינים שלושה חסידי ויזניץ' שלומדים באשדוד. שואלים, נשאלים...

מכאן לקטע הארוך של היום, 115 ק"מ לבסיס שיזפון. הירידה ממצפה רמון למכתש מאתגרת כל רכב ישן עם בלמי תוף אבל לרכב שלי יש הילוכים ידניים. זה יתרון ששומר על הבלמים. מכניס לשני ומדרדר את הפלקון לאורך כל המורד. 30 קמ"ש, זנב של מכוניות אחריי, הטורים בשמיים, מד החום כמעט על אפס ואני נהנה מהחיים... במכתש הכביש מתיישר ופותחים מצערת. קדילק 1941 עוקפת אותי כמו אניית מערכה מהירה. הנוף מרהיב, מזג אויר בהזמנה, אפילו מד הדלק לא זז...

ימינה לשיזפון לבית ספר לשריון. עוד עשרה ק"מ וההתרגשות גואה. לצד כביש הגישה לשיזפון עומד הטנק שלי מששת הימים. בו לחמנו, נפגענו, חבר (אביטל גרינהוט מקיבוץ נען) נפל, הכל בסיני. היום הטנק מוצב שם למזכרת וחלום שלי היה לאחד את מכונית המלחמה עם התחביב של השלום. עמדתי, התרגשתי, צילמתי וצולמתי ו... לתוך הבסיס. בשנות הששים נכנסתי לבית הספר לשריון בו שרתתי עם פיאט משנת 1966. היום, "ירדתי במודל" לשנת 1963... אבל איזה הבדל. לאחר טקס השקה מרגש של האוסטין מדליקה של גדי ליבוביץ ולאחר אירוח לבבי בבסיס המשכנו הלאה עוד 70 ק"מ, קטן עלינו...

מחסום המכס בכניסה לאילת הוא נקודה חלשה אצלי. לא, לא עצרו אותי אז אבל כן נעצרתי... מיד אחרי המחסום, לפני שנתיים, שבקה הפלקון. כעת עברתי את המחסום, חייכתי לנקודה שבה הרכב נתקע ו... למלון. כ-370 ק"מ חלפו על הפלקון מהבית ברעננה לנקודה הדרומית ביותר בישראל.



הפעם הפלקון חזרה בחתיכה אחת...



קדילק 1941 של ניסן בויאר

זה המסע החמישי של מועדון החמש לאילת. 90 מכונות, החל ממודל 1941 וצפונה (בעצם דרומה...) חגגו עשור למסע הכי קשה, הכי מאתגר והכי מפרך. הארגון של ועד המועדון והעיריה היה מתוקתק והגרר המלווה של "זברה" נתן קצת שלוה בלב ובקרבורטור והמלון מפנק...

יום ששי היה יום תצוגה. כל התשעים (וגם כמה חברי מועדון אילתים) הציגו והפליאו וריגשו את האילתים והתיירים. טקס בהשתתפות ראש העיר, קבלת פנים מרגשת לאופנוע BSA של דוד כהן. האופנוע היה בבעלותו לפני עשרות שנים ולאחרונה אותר על ידי בנו, דביר, ששיפץ והחזיר אותו לאביו. היתה גם קבלת פנים ליגואר של דוד טולדנו. המון צופים, שאלות, תשובות, ילדים, הרבה "לא לגעת" וכך עד אחרי הצהריים. לעת ערב הגשמת עוד חלום קטן וצילמתי את הרכב על שפת ים סוף לא רחוק מהגבול הירדני.

יום שבת, המבחן הגדול. תחזיק או לא תחזיק עד רעננה? רכבים מתודלקים, צוות מלון "מלכת שבא" מנפנף ידיים לשלום ואנחנו מפליגים צפונה. הפעם דרך כביש הערבה. כביש משעמם, כמה כבר אפשר לראות את אותו וואדי ואותם הרים? המנוע שר, שום רשרוש מיותר. המושג "האדם והמכונה" מקבל כאן ביטוי ממשי כשאני ממש מתמזג עם הרכב ורגיש לכל קרקוש ושקשוק.



תצוגת מועדון החמש באילת



האוסטין-הילי 3000 המושקת של גדי ליבוביץ

הכביש זרוע אנדרטאות, לצערנו של נפגעי תאונות דרכים. שבת היום ואין משאיות. אין תנועה מצפון, ואנחנו נוסעים לאט יחסית והנתיב השמאלי (כביש חד מסלולי דו נתיבי) מלא במכוניות עוקפות כאילו שזה כביש דו מסלולי...

עצרנו בחוות ע'רנדל. בכניסה למתחם יש עליה חדה. אתגר לכל רכב אספנות ובעיקר כשנוצר פקק בשער. אני כל הזמן מזנק בעליה בשילוב של הילוך ומעצור יד ומתפלל שלא נתדרדר לאחור כי שם מחכה לי לא אחרת מאשר רולס רויס של בני לוי.

ממשיכים הלאה, כאן אני מרשה לעצמי לפתוח מצערת (לא אספר כמה...), ששה צילינדרים, רכב אמריקאי קל יחסית, הילוך רביעי והבז (פלקון באנגלית) עף...

העליות לדימונה דורשות מאמץ. מאות מטרים של הילוך שני, מד החום מטפס אבל לא עובר את החצי, רעש המנוע מחריש אוזניים, מכוניות עוקפות, אנשים מחייכים ומצלמים. דימונה בתחנת הדלק, נקודת המפגש של השיירה. מתדלק ונוסע הביתה.

פתאום בום... משהו השתחרר. ידעתי שזה יקרה... ואז נזכרתי... השארתי את מכסה הדלק על הגג. עצרתי בצד, חיפשתי וחיפשתי ולא מצאתי. בלע אותו המדבר.

מה עושים? מסמרטטים! הפטנט הישן מהצבא, סותם את הפתח עם סמרטוט. ממשיך הלאה, כביש באר שבע תל אביב, פתאום המון מכוניות, המון אגודלים מונפים, אם הם היו יודעים מהיכן באתי. עוד תדלוק באלונית בכביש שש, הסמרטוט חזר למקומו ואחרי שעה רואים סוף סוף את המילה הנחשקת "רעננה". ואז תמיד יש מחשבה זדונית "בטח עכשיו היא תרשה לעצמה להיתקע דווקא ברחוב אחוזה". אבל לא. עמוק בחניון, כשאיש לא שומע, שחררתי צרחת ניצחון:

"עשינו את זה!"



הכנות אחרונות להשקה בבסיס שיזפון

מבחן דורות האוטובוסים

מאת: רון אקרמן

בר-לב שהוא עצמו דור שני לנהגי אוטובוס ונהג אוטובוסים מגיל 8. שששששש, לא לספר! ג'קי עולה לאוטובוס ירוק עם "אף" מדגם GMC מודל 1949, צעיר אך בשנה אחת מהמדינה ומניע אותו בקלילות.

מדובר בכלי שהוא הסיפור של תעשיית האוטובוסים בישראל. שלדה ומנוע אמריקאים ובודי (גוף האוטובוס) ישראלי. לאוטובוס הזה יש מנוע ליילנד דיזל, 6 צילינדרים בטור בנפח הזוי של 9,800 סמ"ק והספק של מכונית משפחתית 1,500 סמ"ק, בסך הכל 125 כ"ס שמועברים מהמנוע לגלגלים באמצעות תיבת הילוכים ידנית בת 4 מהירויות.

למען ההגינות המוטורית אציין שהאוטובוס אותו בחנו בנסיעה עבר "שידרוג" אי שם בעבר הרחוק מאד והותאמה לו תיבת הילוכים חצי אוטומטית, כזו שרובכם זוכרים מהטייגרים של שנות ה-60 וה-70 שבה יש להחליף אמנם הילוך, אבל ניתן לעשות זאת ללא קלאץ'.

במוזיאון אגד,

ניצבים אוטובוסים של GMC, של פורד ושל שוסון עם אותן תיבות הילוכים ידניות נוראיות. מי מבינכם שזוכר את המושגים "דאבל-קלאץ'" או "צווישן גז", יידע בדיוק העניין פה. כדי להעלות הילוך או להוריד הילוך ולא לשמוע חריקת גלגלי שיניים מחרישת אוזניים, צריך להשתמש בכל הטריקים של נהיגת רכב משא מפעם. או ללחוץ פעמיים קלאץ' בין ההילוך הקודם להילוך הבא, או להעביר לניוטרל, לתת מעט גז (כדי להשוות את מהירות המנוע למהירות תיבת ההילוכים) ואז להעביר להילוך הבא. נהגי האוטובוסים של ימי קום המדינה עבדו קשה, מאד.

אבל רגע, זה עדיין לא הכל. ה-GMC הזקן והנאמן מצוייד ב"הגה כוח" אמיתי. צריך המון המון כוח כדי לסובב אותו. תשכחו מתיגבור הידראולי או תיגבור חשמלי כמו שיש היום להגאים גם במכוניות מיני קטנטנות.

לאחר נסיעה מפרכת ב-GMC הזה וצפייה בג'קי בר-לב מבצע

מוזיאון המורשת ההיסטורית של אגד בחולון הוא מקום מרתק לבקר בו. עשרות אוטובוסים, רכבי שירות וגרר, ששירתו את מערך האוטובוסים של ארץ ישראל מימי "אנו באנו" ועד לפני 15-20 שנים נמצאים במקום, כולל שלדת אוטובוס הדמים מהפיגוע הנורא בכביש החוף בשנת 1978.

המוזיאון המרתק הזה הוא פרי עמלו ושגועונו של אדם אחד, נח סלוצקי, שגם מנהל את המוזיאון, אבל גם של חברת "אגד" שהבינה את חשיבות שמירת ההיסטוריה המוטורית של התחבורה הציבורית בישראל. קצת מביש לראות ולהבין ששום גוף ממלכתי לא נרתם לסייע ולו בהקצבה שנתית מינימלית כדי לתחזק את המוצגים.

כך עומדים עשרות אוטובוסים מזה שנים ארוכות תחת השמש הישראלית הקופחת, מאבדים את צבעם לטובת הקרינה האולטרא-סגולה של השמש ודוהים אל מול עינינו ולמגינת ליבנו.

חברת אגד, ויותר נכון, כמה חברי אגד בעבר ובהווה המשוגעים לעניין, כמו ג'קי בר-לב ואייל עובדיה, שניהם "דור

שני" לחברי אגד, מתחזקים את האוטובוסים מבחינה מכנית. רבים מהם נמצאים במצב נסיעה מושלם מבחינה טכנית ואף מככבים בסרטים ובסרטוני פרסומת רבים.

בני הספל, מוותיקי מועדון החמש, חבר וועד מועדון החמש ובעצמו שותף בשני אוטובוסי האספנות היחידים במדינת ישראל (שניהם מדגמי "טייגר" של "ליילנד"), העלה רעיון שהפעם "מבחן הדורות" יעסוק באוטובוסים. דרכם נעביר את "קפיצת הדורות" שעברה התחבורה הציבורית בישראל ב-70 שנות קיומה של ישראל. רעיון מקסים וחביב.

נורא רציתי לנהוג בעצמי את האוטובוסים, אבל אף שברשותי רישיון נהיגה לרכב משא עד 15 טון, גם האוטובוסים הוותיקים, בני כמעט 70 שנה, עדיין מוגדרים כ"רכב ציבורי להסעת נוסעים" ולכן פנטזיית הנהיגה העצמית ירדה מהפרק חיש קל. טוב, לפחות תהיה לי הזדמנות לנסוע באוטובוסים מבלי לשלם על הנסיעה. וזה כבר מספיק טוב. לעזרתנו הגיע ג'קי





החלפות הילוכים תוך סיבוב ההגה, הבנתי את הסוד הגדול של שנות ה-50' וה-60' שבהן כל אמא רצתה שהבת שלה תתחתן עם חבר "אגד" (או "דן"). הנהגים האלה, מלבד המניה יקרת הערך שהיתה להם בחברה, היו חייבים להיות גברים חזקים ומסוקסים בעלי שרירים וקוביות בבטן כדי להיות מסוגלים לנהוג את האוטובוס הזה, להחליף הילוך, לסובב את ההגה ובאותו הזמן גם להתעסק בקבלת כסף, מתן כרטיסים והחזר של עודף. לא אגזים אם אומר שמדובר בקאורדינציה שלא מביישת אף טייס F-16 היום.

בזמן עמידה בהילוך סרק, המנוע רועד כשהטורים שלו עולים ויורדים בקצב קבוע שניתן ממש להרגיש את זרימת הסולר למנוע והצתתו (הטורים עולים לחצי שניה ויורדים. עולים ויורדים, עולים ויורדים).

האוטובוס הזה הוא תכלית המילה "ספרטני". חף מכל תוספת של פינוק, הוא מצויד בדלת כל כך צרה לכניסה לפנים ודלת כל כך צרה ליציאה מאחור, שמרבית תושבי ישראל מדושני העונג ורמת החיים של היום, לא יצליחו כלל להיכנס לאוטובוס הזה. מזל שאז, בשנות ה-40' וה-50', שנות הצנע של המדינה, היינו רזים.

מה-שכן, היינו חייבים להיות אתלטים, כי מדרגות העליה לאוטובוס הן "מלאכת מחשבת" לוליינית לבעלי כושר טיפוס הרים. איך הסבא והסבתא שלנו היו חוזרים מהשוק עם סלי קניות ועולים במדרגות באוטובוס כזה? לאלוהים פתרונים. גם גבוהים לא יכולנו להיות, כי האוטובוס הזה כל-כך נמוך שאני, שגובהי 1.86 מ', לא יכול לצעוד באוטובוס בראש זקוף. מה שכן, נמצא במקומו ואפילו עובד הכבל הנוסטלגי הנמשך לכל אורך שני צידי האוטובוס, שבקצהו הקדמי מצוי פעמון שבעת המשיכה היה מסמן לנהג לעצור בתחנה הבאה. גם תאורת הפנים, שכללה כמה נורות חלושות שכוסו בכיפת זכוכית עם דוגמא משוננת, נמצאת באוטובוס הזה והזכירה נשכחות. לא נשכח כמובן את המושבים שוברי הגב וחלונות

תודות:

בני הספל - על הרעיון וההפקה

מוזיאון אגד בחולון ונח סלוצקי על השת"פ המהיר והמידי
ג'קי בר-לב ואייל עובדיה - נהגי אגד וחברי מועדון החמש,
על הנהיגה, ההסברים וההדגמות.



המדים של פעם / המדים של היום. ג'קי ואייל מדגמנים



"מהלך ראשון, שני - קלץ, בנזין, עכשיו בסדר!"
(מתוך "היי הג'יפ" של חיים חפר) ג'קי בטעם של פעם

הזכוכית הצרים שהרמתם ע"י לחיצת שני קליפסים משני צידי החלון והרמתו בכוח כלפי מעלה, דרשה קואורדינציה של מנתח מוח יחד עם כוחות של עגלון. גם אז, התוצאה היתה סוג של "חרך ירי" דרכו זרם מעט אוויר כשהאוטובוס הגיע למהירות שיא של 30-40 קמ"ש. אתם זוכרים את המדפים להנחת סלים ומזוודות מעל הראש?? גם הם שם.

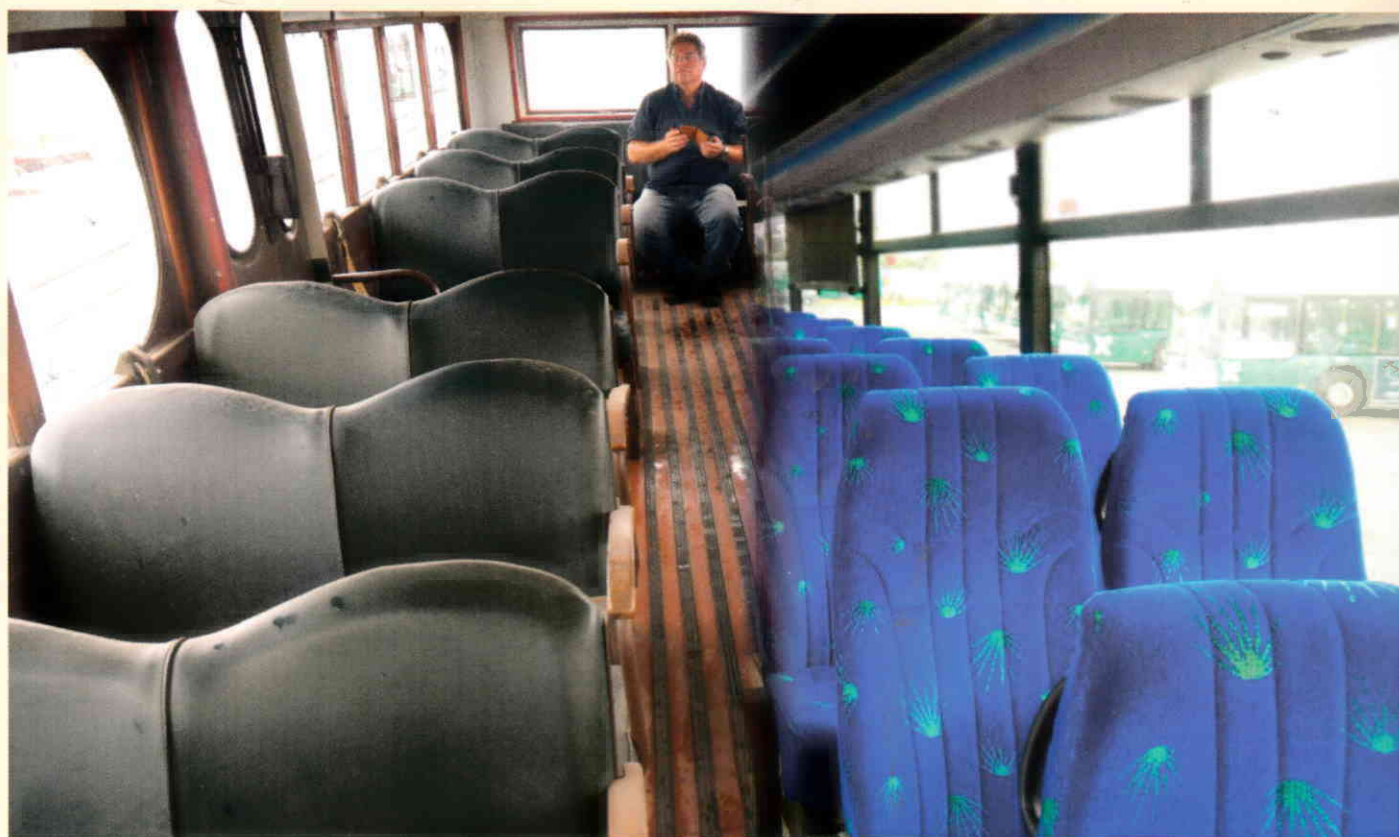
ישבתי במושב הקדמי ביותר, זה שמעולם, כילד, לא הזדמן לי לשבת בו כי היה שמור לזקנים ונכים. באותן השנים עוד כיבדו פה את המדבקות ששמרו על המקום והדרו פני זקן.

רעש המנוע ליושבים מלפנים וגם לנהג הוא פשוט בלתי נסבל. אין לי ספק שנהגי אגד של אותן השנים יצאו אולי בסוף השרות שלהם, עם המון כוח בידים והרגליים, אבל בלי יכולת שמיעה בכלל.

הבלימה של האוטובוס הזקן הזה נעזרת בפטנט המוכר אך ורק לנהגי משא של פעם. קוראים לזה "אגזוז-ברקס". הנהג מסיט מנוף קטן שלמעשה "סותם" את יציאת הגזים של המנוע מהאגזוז ובכך מאט את פעילות המנוע. הפטנט הזה מסייע רבות לשמירת הבלמים שלא יתחממו יתר על המידה ויאבדו את אחיזתם - מה שהיה גורם לתאונות רבות של רכבי משא בשנות ה-70 וה-80' עקב שימוש ארוך מידי בבלמים, בעיקר בירידות. פעולת ה"אגזוז-ברקס" היא



מעט "אלימה" ונשמעת היטב בתוך האוטובוס ומחוצה לו כמעין גרגור קולני. לסיום, ביקשתי מג'קי לעשות כמה סיבובי פרסה עם ה-GMC הזקן, כדי לבחון את יכולת התימרון שלו וקוטר הסיבוב. אוי לבושה. למרות שמדובר באוטובוס הקצר בהרבה מהאוטובוסים של היום ולמרות שמדובר בהנעה אחורית (מה שאמור להקל מאד על זווית ההיגוי וקוטר הסיבוב), הרי שקוטר הסיבוב של ה-GMC הזה נראה כמו קוטר סיבוב של מיכלית ענק באורך של מעל 300 מטרים. אתם חייבים להבין - במקום שבו כל ילד קטן יכול לסובב היום שופל או בולדוזר, שלא לדבר על מכוניות מודרניות ואוטובוסים חדישים, ל-GMC הזקן נדרשו 3 תימונים של נסיעה לאחור ולפנים עד שהשלמנו פניית פרסה פשוטה בתכלית. אגלי הזיעה הגדולים על מצחו של ג'קי העידו כאלף עדים דוממים על המאמץ. עם סיום הביקור שלנו ב"ספרטה", בדיוק נכנס לחניון אגד אוטובוס מרצדס חדש ומבריק, גדול (מה גדול? ענק!) ומרשים ובו נוהג אייל עובדיה, גם הוא דור שני לחברי אגד וגם הוא חבר מועדון החמש. גם אייל עובדיה, בדיוק כמו ג'קי בר-לב, מעריץ את הטייגרים של ליילנד משנות ה-70' וכהוקרה ומזכרת נוסטלגית לאותם אוטובוסים מיתולוגיים שלחמו את מלחמת ששת הימים ומלחמת יום כיפור, הוא הדביק על חזית המרצדס הגדול והמפואר שלו את הסמל של הטייגר משנות ה-70'. מקסים. המרצדס של אייל עובדיה הוא מדגם OC500 משנת 2016 ובעל רצפה מוגבהת. מדובר באוטובוס הקרוי "בינעירוני" והוא מפואר מאד, בניגוד לאוטובוס נמוך רצפה אותו אתם מכירים מהנסיעות העירוניות שלכם.



נשלחת ע"י לחיצה על כפתור שנמצא מעל לכל מושב, יחד עם יחידת תאורה אישית (כמו מטוס, כבר אמרתי?) והמידע על מסלול הנסיעה משודר בזמן אמת על מסך גדול בקדמת האוטובוס. חלונות האוטובוס ענקיים וכהים מאד ולכל חלון צמוד מסך/וילון הניתן להורדה למניעת סינוור מהשמש. ואם הזינוק הזה במכונת הזמן 70 שנים קדימה לא הספיק לכם, הנה המהלך המנצח האחרון של המרצדס. גם כאן ביקשתי מג'קי לבצע סיבוב פרסה בדיוק באותה נקודה בה עשינו אותה עם ה-GMC. הרי ההשוואה חייבת להיות באותם התנאים, לא? נסענו שוב לאותו אזור צר למעבר בחצר המוסך של אגד ובדיוק באותה הנקודה בה נזקק ה-GMC לשלושה תמרוני נסיעה לאחור ולפנים כדי לבצע את סיבוב הפרסה, תוך עבודת הגה קשה מאד של ג'קי הנהג, המרצדס המודרני, בעבודה קלילה של בקושי 3 וחצי סיבובים מלאים של ההגה, ביצע את סיבוב הפרסה במכה אחת תוך שהוא משאיר עוד מרווח פנוי של כמה מטרים בקוטר הסיבוב. עוצר נשימה. צריך היה להיות שם כדי להבין.

כל מי שנסע עימנו במרצדס, כולל בני הספל, נותר פעור פה ממהירות הנסיעה, מקלות תפעול ההגה ומקוטר הסיבוב שהזכיר יותר קורקינט מאשר אוטובוס באורך של 13-14 מטרים. חשוב מאד להבין - המרצדס ארוך בלא פחות מ-4.5 מטרים (מכונת משפחתית) מה-GMC.

נכון, אנחנו חיים בעידן שבו איכות החיים שלנו גבוהה לאין שיעור מאיכות החיים שלנו בשנות ה-50' או ה-60' של המאה הקודמת, אבל רק מבחן כזה, יותר מכל מבחני הדורות שערכתי עד היום, הצליח לשים מראה מול פרצופי. מראה שהראתה לי איזה זינוק אדיר חל באיכות חיינו כנוסעים ועוד יותר, כנהגים בתחבורה הציבורית בישראל, במהלך 70 השנים הראשונות של מדינת ישראל. לחיי 70 השנים הבאות.

תאמינו לי, אין כמו לעבור בתוך 20 שניות משנת 1949 לשנת 2016. שום מכונת זמן לא תוכל לתאר את החוויה שבמעבר בזק מהיר כל-כך מתחבורת שנות ה-40' של המאה הקודמת לתחבורת שנות ה-2020 של המאה ה-21. הכל כאן אלקטרוני ודיגיטלי. הנסיעה רכה מאד, המנוע נמצא מאחור, ממש מתחת למושב האחורי ביותר באוטובוס והוא לא נשמע כלל למרבית 60 יושבי האוטובוס ונשמע חלש מאד ליושבים "מעליו". בכלל, עבור הנהג והיושבים מלפנים, נדמה שמדובר בכלל באוטובוס חשמלי. דלת הכניסה רחבה מאד ובפתיחתה מקבלות את פני הנוסעים מדרגות רחבות ונוחות מאד לעלייה. הנהג יושב בתוך "סביבה" סגורה משלו, מול קוקפיט שנראה כמו תא טייס של מטוס מודרני. המנוע החדש של מרצדס גם הוא מנוע דיזל בעל 6 צילינדרים ו...כאן מסתיים כל הדמיון למנוע של ה-GMC. במרצדס מותקן מנוע טורבו-דיזל מודרני בנפח עצום ומדהים של 12,000 סמ"ק (כן, 12 ליטר), המפיק 392 כ"ס (זוכרים את ה-125 כ"ס ב-GMC?). יש לו תקינת איכות הסביבה של יורו 6 והוא משודך לתיבת הילוכים אוטומטית-מודרנית של ZF בת 6 מהירויות. בלימת האוטובוס נעזרת בהתקן הקרוי "ריטרדר", שבניגוד ל"אגזוז ברקס" לא עושה שימוש בחסימת אגזוז הרכב, אלא מאט את פעולת המנוע ע"י שימוש בשמן, או יותר נכון בלחץ שמן. אפשר לומר שזהו סוג של מאט מנוע הידראולי, המקל מאד על פעולת הבלמים המצויים בגלגלים. הפעולה של הריטרדר שקטה מאד וכמעט בלתי מורגשת. כתבתי את כל הנתונים האלה כדי להסביר שזינוק מאפס ל-100 קמ"ש באוטובוס הזה נמדדת בפחות מ-20 שניות, בעוד שב-GMC, נמדדת תאוצה כזו על פני לוח השנה, בימים, וגם אז, בירידה, עם רוח מאחורה, הוא לא מגיע ל-100 קמ"ש. התקרה במרצדס גבוהה מאד, האוטובוס כולו ממוזג, המושבים דומים יותר למושבים של מטוס בטיסה לארה"ב. בקשת העצירה לנהג

האוטובוס המיתולוגי של שנות החמישים

מאת: בני הספל

שני כלי רכב יבשתיים ראויים לתואר "מיתולוגי" כשמדברים על הדרך לאילת. על האחד, משאית ה"אוטוקאר", כבר כתבנו בזמנו. הכלי השני הוא אוטובוס ה-GMC, או בשמו הרשמי GMC HC 600.

הכלי הקשוח הזה מושתת על שילדת המשאית הכבדה הראשונה שתוכננה על ידי GMC לאחר מלחמת העולם השנייה. שילדות אלו לא היו נפוצות בשימוש באוטובוסים ואלו שהגיעו לאילת היו על שילדת ה-Schoolbus המפורסמת. מנוע הבנזין שלהם היה בעל שתי פעימות, דבר שגרם לרעש אופייני בצליל גבוה.

ה-HC הופעלו בקו תל אביב-אילת. בתחילת שנות החמישים הדרך נמשכה שעות ארוכות ולפעמים לתוך הלילה. לאחר דימונה של היום נמשך המסלול במעלה העקרבים ומשם מטה לערבה ולקילומטרים רבים של דרך עפר עם אבק בקיץ, בוץ בחורף, טילטולים וסכנות ממסתננים שאכן הצליחו לפגוע מדי פעם בנהגים ובנוסעים וגם בחיילי הליווי שנסעו לפני ואחרי האוטובוס. התקרית הידועה ביותר היתה הפיגוע באוטובוס במעלה העקרבים בשנת 1954, בה נרצחו 12 נוסעים וביניהם ילדים.

עם סלילתו של "הכביש המרכזי" (דרך מצפה רמון) נכנסו לשירות הטייגרים הנוחים מתוצרת ליילנד וה-GMC פוזרו בקווי אגד אחרים.

באילת מוצב GMC משוחזר לכבוד הנהגים והאוטובוסים של אז.

GMC 1949 VS מרצדס OC500RF 2016

מנקודת מבט הידיים
והרגליים של הנהג

מאת ג'קי בר לב

הנהיגה ב-GMC אינה פשוטה. ההיגוי כבד ללא הגה כוח ולכן יש להפעיל הרבה כוח ידיים בעת פניה או תמרון. החלפת ההילוכים דורשת מיומנות של תזמון גם בדגם החצי אוטומטי עם גיר ווילסון (כמו בליילנד) ובוודאי בדגמים הישנים יותר עם תיבת הילוכים רגילה.

מאחר והמנוע מותקן מקדימה לפני הנהג, הוא מחמם היטב את סביבתו. בחורף זו חצי נחמה מכיוון שאין חימום באוטובוס, אבל בקיץ זה סיפור אחר... לפני כמה שנים השתתפתי עם ה-GMC בצילומי סרט באזור ים המלח. סאונה זו מילה עדינה לתאר את מזג האוויר ששרר באוטובוס. והרעש... רק מכורים כמונו יכולים להתענג על הצליל של מנוע ליילנד 0600, אחרת אפשר להגדיר אותו כבילתי נסבל. להשלמת החוויה נוסיף גם את ה"שיכוך" של קפיצי העלים.

לעומת זאת, המרצדס הוא פסגת הטכנולוגיה המודרנית בעולם האוטובוסים. המנוע חזק מאד עם 392 כ"ס, ההיגוי נוח ומדויק ואחיזת הכביש מעולה. בתחום הבטיחות, במקרה של סכנה החלקה בעיקול מערכת בקרת היציבות בולמת את הגלגל המתאים ע"מ למנוע את ההחלקה ומערכת ה-ABS מונעת נעילת גלגלים בבלימה ועוד ועוד... בתחום הפינוקים - כריות האוויר מספקות רכות ונוחות נסיעה לנוסעים ולנהג, כיסא הנהג משוכלל וניתן לכיוון לנוחות הנהג, מיזוג אוויר חזק ותיבת ההילוכים כמובן אוטומטית ובעלת שישה הילוכים. בקיצור - אוטובוס עבור הנהג והנוסעים, הפוך לגמרי מה-GMC. ברור שמדובר בשני אוטובוסים שונים לגמרי ומתקופות אחרות לגמרי, שמפרידות ביניהם 66 שנים. בכל זאת אני נהנה לנהוג על שניהם - בחיי היום-יום אני נוהג על אוטובוסים מודרניים וחדשים אבל בשביל האתגר והכיף, אני נהנה כל פעם להגיע למוזיאון ולקחת סיבוב על דגם היסטורי זה או אחר.

בכל פעם כשאני עולה דווקא על המרצדס החדש, אני מעריך יותר את הגמלאים והחברים הוותיקים באגד על ההשקעה והתרומה שלהם בפיתוח התח"צ בארץ והיכולת שלהם לעבוד עם אוטובוסים מיושנים, מרעשיים ונוקשים, בתנאי מזג אוויר קשים ובכבישים לא מפותחים.



המסע לפורטוגל

20.07 - 10.08.2017

מאת: עפר נס

קרדיט צילומים: עפר נס וחברים

הרעיון

נמרוד, בנו של רמי, הצטרף אלינו למשרדים באשדוד. ביצענו ההליך הכולל מילוי טפסים ותשלום ויצאנו לדרכנו לתוך הנמל מלווים בנציג החברה. בהמשך הדרך עברנו במס, נבדקו מספרי השילדות של הרכבים ותכולתם והעמסנו את הרכבים על האוניה. החננו את המכוניות במפלס השלישי של האוניה, תדרכנו את הקברניט והפקדנו בידיו את מפתחות הרכבים. לאחר ביצוע המשימה המשמעותית הזו עברנו לשלם מיסי נמל וסיימנו את כל ההליך, שהתפרס על-פני כשש שעות. מתחילים את המסע באמת... זהו העמסנו את המכוניות בבטן האנייה

ביום ה', ה-20 באוגוסט בשעות הצהריים, יצאנו לדרכנו (האמיתית). שוב, כל אחד יצא מביתו ונפגשנו בשדה התעופה. רני ואני, שגרים די קרוב לבן-גוריון, כמעט ופיספסנו את הטיסה מפני שהגענו לשדה רק כשעה וחצי לפני ההמראה לאור העובדה שבצענו (כולנו) צ'ק-אין ערב קודם. בשדה היתה המולה גדולה מאוד כיאה לחודשי הקיץ. מסתבר כי חברת "איבריה" סוגרת הדלפקים שעה לפני ההמראה. בדקה ה-90 אני מזהה שהדלפקים של הטיסה למדריד (יעד המעבר

רעיון המסע לפורטוגל נולד אצלנו בקיץ 2016 כאשר בעצם שורשיו עוד נטועים במסע הראשון, "המסע לצ'כיה" בשנת 2009. בתחילת הדרך הייתה חבורה גדולה יחסית של משתתפים, אך לקראת הסוף התגבשה קבוצה בת ארבעה חברים – אורי סהר, רמי דור, רני הרניק ועפר נס. לאורי הצטרף לייזר אור ולרמי הצטרף יגאל צפתי, חבריהם הוותיקים, וכך התגבשנו לשישה נוסעים בארבע מכוניות 2CV: דה-שבו 425 סמ"ק (רמי), דה-שבו 602 סמ"ק (עפר), AMI 6 (אורי) ו-AMI 8 (רני).

המכוניות של אורי ורני הושלמו ממש ערב הנסיעה והמסע היה בעצם "טבילת האש" של שתי מכוניות שלא נסעו עשרות שנים. הדג-שבו-יים של רמי ועפר הינן מכוניות שנסעו אך בוצעו בהן רענונים ושפצורים לקראת הנסיעה.

שילוח הרכבים

בבוקר יום ב', ה-10 ביולי יצאנו כל אחד מביתו ושמונו פעמינו לנמל אשדוד. רני, אורי ואני נפגשים בתחנת הדלק הדרומית על כביש 6 ומשם המשכנו למשרדי חברת העמילות באשדוד.



זהו, העמסנו את המכוניות בבטן האנייה.

שלנו) סגורים ורק באחד הדלפקים ישנה דיילת קרקע הסוגרת עניינים עם עצמה ... ניגשתי והיא די נדהמה מהאירוע ונענתה לסייע. זהו, גם רני ואני בדרכנו למסע ובטרמינל פגשנו את שאר החבורה.

הטיסות (בן-גוריון – מדריד- וולנסיה) יצאו כמתוכנן ונחתנו בסביבות חצות בוולנסיה. צעדנו אחר חצות ברגל וגררנו את המזוודות למלון IBIS הנמצא כ-200 מטר בקו אווירי מהטרמינל. זכינו לחדרים עם מיטות זוגיות וזאת למרות הזמנה מפורשת שונה. להערכתנו, זו היתה מזימה של רשת IBIS לגיבוש הקבוצה לקראת המסע המיוחד שלנו.



ואנו בתמימותנו כי-רבה התחלנו בצעדה כנגד מחוגי השעון המאיימים להדמים את הנמל בעוד כשעה (19:00) למשך 60 שעות. רני ואני חזרנו שוב לדלפק "פיאט" להסבר נוסף שלא היה יותר בהיר מקודמו ויצאנו שוב אל "הלא נודע". לבסוף, עם הרבה מאוד מזל רני ואני תפסנו טרמפ עם בחור צעיר שבמקרה עובד בחברת "גירמאלדי". הוא הסתייע ב"חבר טלפוני" והצליח להביאנו למכוניות. המפתחות בסוויצ' ואנו הנענו בתכליתיות ויצאנו בשעטה לאסוף את שאר החבורה שהושמטה במרחק של כ-4 ק"מ. חזרנו עם כל החבורה למכוניות ולאחר צילום קבוצתי על שפת המים בנמל יצאנו במהירות לשער הנמל כדי שלא להינעל

עד יום שני ...

בשעה 18:40 הצלחנו לחצות את שער הנמל. נשמנו לרווחה ושמחנו על שחסכנו מעצמנו עוד יומיים בוולנסיה ובעצם ניתן לצאת לדרך עם המכוניות.

הבנו שאין מה לצאת לדרך בשעה שכזו והוחלט להישאר לילה נוסף בוולנסיה.

היציאה צפונה

יצאנו בבוקר שבת ה- 22 ביולי צפונה. המגמה היתה טיפוס לפירינאיים. מעט התברברנו ביציאה מהעיר ודי מהר נפרדו דרכנו שלא במתכוון. אני כמאסף, נפרדתי מהקבוצה ומצאתי עצמי נוסע לבדי. בסביבות

15:00 התמקמתי בעיירה הנקראת MIAMI PLATJ וגיליתי כ-30 רכבי אספנות החונים במרכז הכביש (הראשי) החסום. למדתי שהרכבים הגיעו לשמש כתפאורה לכבוד פסטיבל המתקיים באותו יום. הצטרפתי לחבורה וחניתי ראשון (ואולי אחרון!?) בשורה ובסמוך לטרקסיון אוואנט של יושב ראש המועדון. התיידדתי עם בחורה בעלת דה-שבו משנת 63 שהיתה של סבא ואבא שלה והיא הובילה אותי אל אשת יו"ר המועדון ובהמשך ליו"ר (בכבודו ובעצמו) שהינו בעל הטרקסיון המרשימה.

ביליתי כשלוש שעות במפגש ולבסוף בערב פגשתי את שאר החבורה על כביש A7 והמשכנו ללינה בעיירה MONTBLANC. יום א' ה- 23 ביולי והמשכנו את הטיפוס לפירנאים והמסלול מרהיב. נסענו בכבישים צדדיים לאורך הנחלים המרשימים שליוו אותנו כמעט לכל אורך הנתיב ובהמשך טיפסנו למעבר LA BONAIGUA. כביש C26 העלה אותנו אל מעבר ההרים בגובה 2,072 מטר, תלול מאוד והנסיעה איטית. העננים פוזרים בין ההרים ופרות מהלכות (ולעיתים אף קופצות) על הכביש. יצאנו בבוקר למחרת, יום ב' ה- 24 ביולי, כשהמגמה הינה דרום מערבה. עצרנו באחת העיירות הסמוכות - על כביש C26 לארוחת בוקר כשאת התפריט הזמנו על-פי הצבעה על הצלחות בשולחן הסמוך. בהמשך גיליתי את נפלאות ה-Google Translate או בשפתו של יגאל צפתי - "עולם הדיגיטציה". שוב, הנופים מרשימים והמכוניות טיפסו להן באיטיות.

בדרך, קבענו עם חבר מ"חבורת הדדה-שבו הישראלית", אילן ברושי ובנו אורן, כי נפגש בערב ב- SEGOVIA במלון שהזמנתי עבור כולם. הגענו לקראת ערב לעיר, החננו את

"בילוי" בנמל ימי זר ...

יום ו', ולאחר לילה לא ארוך במיוחד נפגשנו בחדר האוכל במלון לארוחת בוקר ראשונה בארץ זרה. בסביבות 09:30 יצאנו בשתי מוניות למשרדי נציגי חברת העמילות בעיר וולנסיה. לאחר מפגש ומסירת המסמכים נשלחנו לטייל בעיר ודווחנו כי ייקח להם כשעתיים להסדיר את העניין.

יצאנו לטייל (ובעצם למסע גיבוש ל"אזרחים הוותיקים") באזור האופרה, מוזיאון האומנות והמדע ובהמשך לכיוון העיר העתיקה. לאחר כשלוש שעות דווחנו כי ניתן לשוב לאסוף המסמכים ולצאת לנמל.

התהליך ארוך מאוד והזמן נקף לו, כי המשכנו בהליכה הרגלית ולאחר מכן בנסיעה בשתי מוניות לנמל.

הגענו לנמל בדיוק בשעה 15:00 כדי לגלות כי משרדים שנשלחנו אליהם סגורים מזה כשעה ויפתחו שוב ביום שני הקרוב... עובדת ניקיון שכמובן לא ידעה אפילו מילה אחת באנגלית (או עברית) הוליכה אותנו חזרה לש.ג. וכאן חזר הצבע לפנינו לאור הגילוי כי יש ברשותו של השומר מסמך שהגיע בפקס עם מספרי הרכבים וזהו בעצם אישור היציאה שלנו מהנמל. השוער הסביר לנו לאן אנו נדרשים ללכת ולהסדיר הדברים.

לאחר מספר דקות, מול דלפק מבנה יביל של סוכנות "פיאט", למדנו כי חסר אישור כלשהו ואין ביכולת הפקידה לסייע בידינו לשחרר המכוניות. קשה גם היה להבין מה חסר בשל קשיי התקשורת.

לאחר שיחות טלפון עם נציגי גירמאלדי (חברת ההובלה) בוולנסיה העניין הוסדר ובסביבות 18:00 ניסינו את מזלנו בדרך לאזור בו הרכבים אמורים להימצא. הנמל גדול כמו עיר

עם נזילת דלק קלה. באותה הזדמנות הוספנו גם שמן לגיר של ה-AMT 8. בשעה 12:00 נפרדתי מהחבורה כדי להגיע מוקדם למפגש כדי לפגוש את מאיר חברי שעמד לעזוב באותו ערב את אריסיירה לליסבון והביתה. האצתי ונסעתי די מהר ופתאום, כחצי שעה לפני ההגעה למפגש, אילן ואורן ברושי עקפו אותי ומיד האטו והצטרפו אלי לסופו של הנהיג למפגש. בשעה 14:00 הגענו למפגש ולאחר סידורי הכניסה והרישום גילינו שלא ניתן להיכנס עם הרכב בשל תפוסה מלאה, והשארתי את הדה-שבו בחנייה על-יד סדנת השיפוצים. התחלתי ללכת כדי לפגוש את מאיר ופתאום קיבל



בהרי הפרינאים

את פני קארל (ספק החלפים שלנו מאוסטריה) וחנה רעייתו. החבורה הגיעה בהמשך אחר הצהריים ונפגשנו לקראת ערב במלון. במלון כמובן גם פגשנו לא מעט דה-שבו של חבורת צרפתיים נחמדים, שאחד מהם הינו Mark Boulanger, נינו של Pierre Boulanger (המהנדס של הדה-שבו). הגענו למפגש העולמי ה-22.

המפגש

בילינו במפגש ארבעה ימים במזג האוויר נפלא – נעים ובערב אף קריר. פגשנו אנשים מופלאים ומכוניות מיוחדות. חלק מהאנשים הכרנו ממפגשים קודמים והדמות הצוירת ביותר היתה בוב המגיע מאנגליה עם דה-שבו שנת 1953, ומשמר את מצבה המקורי או ליתר דיוק – את הדפיקות והחלודה. רבים מהאנשים התרגשו מזהותנו, כולל אחד מארבעה אזרחים מרוקאים שהגיעו למפגש. במפגש בילינו גם ברכש חלפים וכ"בני בית" אירחנו את

המכוניות בחניון התת-קרקעי של המלון ויצאנו לטיול קצר בעיר היפיפייה. למחרת בבוקר העמדנו את המכוניות מתחת לאקוודוקט (מונומנט רומי מהמאה ה-1 לספירה) המפורסם של העיר ומשפחה ישראלית שטיילה בעיר הופתעה והתלהבה מהמכוניות הישראליות...

החצייה לפורטוגל

יום ד', ה-26 ליולי, יצאנו לדרכינו הארוכה לכיוון פורטוגל. אילן ואורן עימנו לסירוגין ונסענו בכביש N110 היפה ועצרנו לאורכו לארוחת צהריים. לבסוף ב-21:25, בדמדומי ערב, הגענו לגבול עם פורטוגל. שמנו פעמינו לעיירת הלינה שלנו CASTELO DE VIDE. העיירה צוירת וזרועה במבנים עתיקי יומין ויפים מאוד.

ההגעה למפגש באריסיירה

יום ה', ה-27 ליולי, אנו יוצאים לדרכינו למפגש (סה"כ 249 ק"מ). ה-AMT 8 של רני התחילה להשמיע רעשים מכיוון הגיר. בדרך פגשנו גרמני עם דה-שבו וסייענו לו מעט





חובבי ובעלי ה"דה-שבו" הישראלים שהגיעו כ"אורחים", ללא מכוניות – דורון וצביה אמיר, ראובן וגילה שטיין, מאיר וזוגתו, שחר וארז ונשותיהן. כמו בכל מפגש שכזה, התקיים לו הרונדו המסורתי. יום קודם להתרחשותו, בררנו ולמדנו שלא נוכל להצטרף מפני שהוא מוגבל ל- 250 מכוניות... אך אנו הרי ישראלים ולא יוכלו לעצור אותנו מהחוויה. לכן, בבוקר למחרת מצאנו דרך להצטרף המכוניות הרבות במסלול הרונדו... הרונדו היה צבעוני ורועש ועשה את דרכו לעיירה סמוכה בשם MAFRA.

עוזבים את אריסיירה

זהו, הסתיים הפרק של המפגש העולמי ה-22 וביום ב' ה-31 ביולי התחלנו את הדרך חזרה. יצאנו מאריסיירה במגמה צפונה ועברנו במקומות מופלאים כמו Ovidos (עיירת ימי הבניים), Nazare, Batalha, יער Busco (ובו ארמון מקסים שהפך בעת הזו למלון מיוחד), Aveiro, Porto ועוד. כמובן שמקומן של התקלות לא נפקד ואחת משמעותית אירעה ברכיב בדרך חזרה מיער Busco, בירידה ל-Aveiro, שם נפרדו דרכנו כאשר רק רמי מאחורי ואורי ורני המשיכו בדרך ישר לפנים ל- EN234. פתאום, מעל הגשר של נחל Da Serra העובר בתוך כפר VARZEA שמעתי רעש מטורף מהמנוע ועצרתי מיד. הרמתי את מכסה המנוע ומיד ראיתי שהצירייה השתחררה. רמי מצא את הבורג השישי כחמישים מטר לפני מקום העצירה ואני תרמתי לו אותו כי הוא גילה בהזדמנות חגיגית זו כי חסר לו בורג אחד. המשכתי לבצע "בקרת נזקים" וגיליתי שהצירייה שהשתחררה הספיקה לפעור חור משמעותי מאוד בדוד הקדמי של האגזוז. בהמשך רני ואורי חברו אלנו ותוך דקות רני חיבר את הצירייה בעזרת 6 ברגים חדשים ממחסנו של אורי. בנוסף, סתמנו את החור שנפער עם דבק אפוקסי. בסביבות 20:00 המשכנו בנסיעה ל"וונציה של פורטוגל" (Aveiro).

בימים הבאים המשכנו במסענו חזרה לכוון החוף המזרחי של ספרד (ולנסיה) ובילינו יום בעמק הדורו. במפגש אקראי עם חברי מועדון ה-MG של פורטו למדנו כי הם במהלך מפגש שנתי והם נודדים בפורטוגל. מאחד מבעלי ה-MG למדנו על כביש EN222 שלדבריו הוא אחד הכבישים היפים בעולם. לא עמדנו בפיתוי ויצאנו "לקרוע" את הכביש, שאכן היה יפה אך לא עד כדי דרגת "מהיפים בעולם"...

בדרך חזרה לוולנסיה

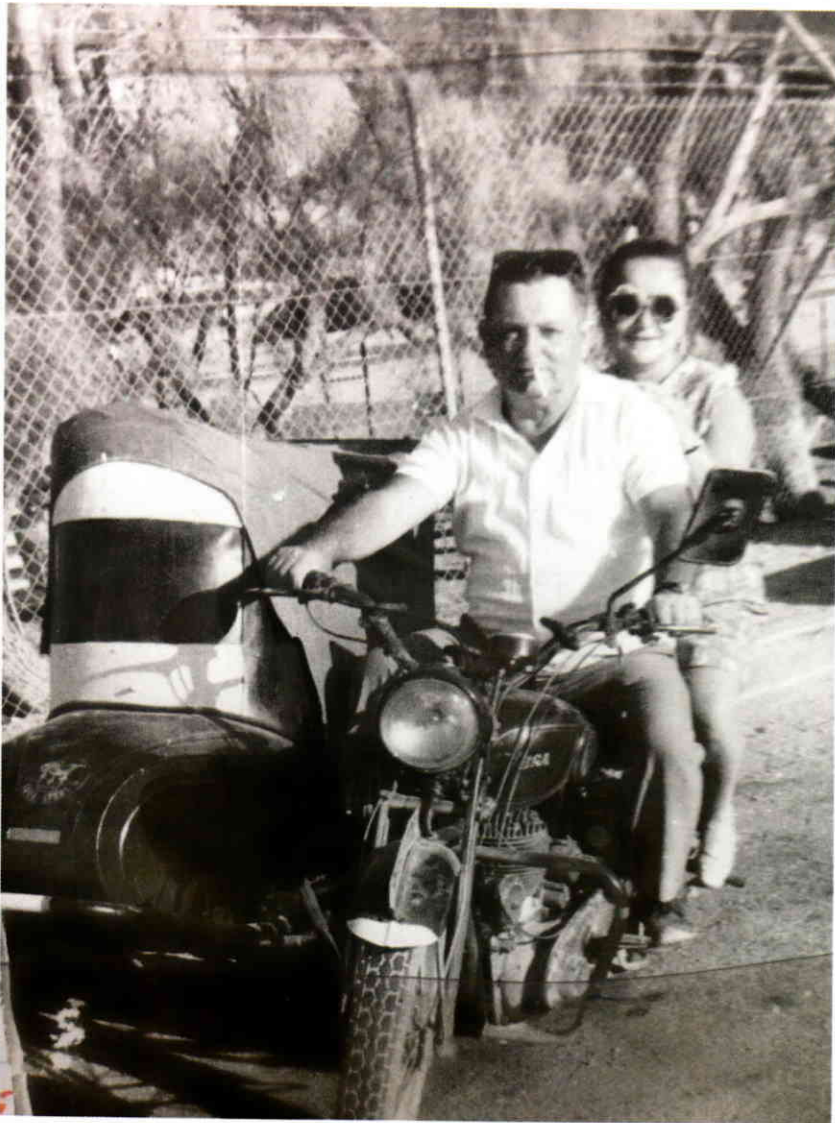
זהו, אנו כבר ביום ב' ה-7 באוגוסט והיה זה יום הנסיעה האחרון. כבר מספר ימים שהרכב של רני מותח את הגבולות... הגיר הרעיש מאוד (הראה סימנים ראשונים ביום הגעתנו לאריסיירה) והמנוע עם רינג אחד או יותר שבורים ועישן מאוד עד שאורי ולייזר שתפסו את מקום המאסף שקלו לרכוש מסכת אב"כ... המרחק לוולנסיה הוא רק כ-190 ק"מ, אך עצרנו כל כשעה למנוחה קצרה והוספת שמן מנוע ל-AMI 8. לקראת שעות אחר הצהריים המוקדמות הגענו לוולנסיה ונשמנו לרווחה בידיעה שהמכוניות "עשו זאת".

השיבה לארץ הקודש

מאז הגעתנו לוולנסיה, במשך יום וחצי, עסקנו במנהלות וסגירת העברת הרכבים חזרה לארץ. רק בדקה ה-90 ביום ד' ה-9 באוגוסט, יום טיסתנו חזרה לארץ, יצאנו לנמל להפקדת המכוניות תוך תקווה שגם ה-AMI 8 תעמוד בגבורה במאמץ האחרון. מצוידים ב"סיכה" על ה-Google Maps נסענו לנמל וייחלנו שהתהליך יהיה שונה ואולי אף חוויה מתקנת ליום הוצאת המכוניות מהנמל שלושה שבועות קודם לכן. הגענו לנמל בשמונה בבוקר והכול עבד מצוין - בעשר כבר שבנו למלון ועוד נשאר לנו חצי יום למסע (רגלי) מסכם בוולנסיה. בשעת צהריים מאוחרת דילגנו לשדה התעופה (תחנת מטרו אחת ממלוננו) וטסנו שוב דרך מדריד לישראל. נחתנו בארץ ביום חמישי ה-10 באוגוסט, בדיוק שלושה שבועות מיום היציאה. סוף דבר... זהו, תם לו מסע של מעל 4,000 ק"מ, נרכשו חוויות רבות וחזקו חברויות קיימות.

האופנוע ש"לקח סיבוב" שנמשך 40 שנה

מאת: דביר כהן



היו ימים, דוד ורחל כהן ב"סיבוב הראשון"

הארץ. עשיתי מאמץ כביר והגעתי לבעל האופנוע, שקנה אותו מאבי לפני 50 שנה. אחרי מספר חודשים ומשא ומתן בלתי פוסק, האופנוע נקנה על ידי בכסף רב על מנת לסגור את המעגל הזה. אכן סיפור הזוי ומפתיע, שכן מה הסיכוי למצוא אחרי שנים רבות אופנוע בן 75 שנה? לצערי האופנוע היה זרוק בחוץ עשרות שנים, חשוף לשמש ולגשם, ונדרש עבורו שיפוץ כולל ומקיף. האופנוע שופץ למצב חדש במשך תשעה חודשים בעזרת חברים ובעלי מקצוע בארץ ובעולם.

סיפור של הגשמה לשנה נפלאה

**אופנוע ה-BSA 1942
שהושק באילת נושא עמו
סיפור מרגש של אב, בנו
ומשק כנפי ההיסטוריה.**

מספר הבן, דביר כהן.

אחרי שנים של חיפושים וחודשים של משא ומתן החזרתי לחיק משפחתי את ה-BSA מודל 1942 של הוריי, דוד ורחל כהן.

אבא שלי יליד 1932 ועלה לארץ לפני קום המדינה. ציוני, לוחם ומגשים. אימי, ניצולת שואה, עלתה ארצה לאחר הקמת המדינה.

בתחילת שנות החמישים אבי התגייס כלוחם בקומנדו הימי בשייטת 13 בחיפה, הדריך לוחמים והיה איש צבא קבע משכמו ומעלה. כדי לנייד את משפחתו הצעירה הוא רכש, כמו רבים וטובים, אופנוע BSA עם סירה מעודפי הצבא הבריטי וזה היה הרכב המשפחתי במשך 25 שנה. בשנות השבעים אבי עבר עם משפחתו לבסיס חיל הים באילת ואז מכר בלית-ברירה את ה-BSA תמורת כמה מאות לירות של אותה התקופה, אך לא עשה העברת בעלות וכך נמשכו החיים. אני נולדתי לאחר מכירת האופנוע וגדלתי על הסיפורים של אחיי והוריי ועל החוויות שהיו להם עם הכלי.

לאחר פרישתו מצה"ל, אבי ואימי נשארו באילת. מידי פעם הם העלו זיכרונות מהאופנוע וגם תמונה אחת או שתיים צצו להן על השולחן המשפחתי.

ואז הבשיל בתוכי הרעיון - לאתר BSA 42 עם סירה כדי לשמח את אבי וגם לאות הכרת תודה על החיים שהקדיש למשפחה ולמדינה. לא עלה על דעתי שאצליח לאתר את האופנוע המסוים שהיה בבעלותו, אבל זה קרה! לגמרי במקרה נתקלתי בתמונה שמישהו צילם ופרסם בפייסבוק ובה אותו ה-BSA המוכר והאהוב של אבי באיזה כפר בצפון

ואז הפתענו את אבא, הפתעה גדולה מאד... האמת שהתרגשתי להזמין את הוריי למרכז הארץ כדי לראות ולחוש את האופנוע שכבר היה בשלבים הכמעט סופיים של השיפוץ, לפני שאני מוריד להם את האופנוע לאילת, משיק אותו וסוגר את המעגל של הוריי עם האופנוע שחזר בעצם גם הוא לאילת אחרי כ-50 שנה. אבי מאד הופתע והתרגש לראות את הכלי ולשבת על אותו האופנוע שיצא מרשותו לפני כ-50 שנה. הנעתי את האופנוע ואבי ישב עליו, כולו מאושר עם ניצוץ בעיניו. וכך נסגר המעגל.
דביר כהן



אירוע רמת גן

צילם ונהנה: רוני בראונר





מחירון אביזרי מועדון החמש

חולצת פולו שרוול ארוך



₪60

חולצת פולו כחולה



₪50

חולצת פולו לבנה



₪50

דגלון לרכב



₪20

מדבקת חלון פנימית



₪10

דגלון בד לתלייה



₪30

סמל גריל מתכת



₪50

פליז חורפי



₪70

כובע רקום במבחר צבעים



₪30

חבורות אבטומוביל ישנות וחדשות



₪10

₪20

מגן שמש לרכב



₪25

מגנט 'נא לא לגעת ביצירה'



₪20

כתובת: ארלוזורוב 27, רמת גן, מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net אתר האינטרנט: www.5club.org.il