

# האבטומוביל

בטאו "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גל'ון מס' 95 | יוני 2019



עמ' 6

האצילה הבריטית מול  
האיטלקיה השובבה

עמ' 10

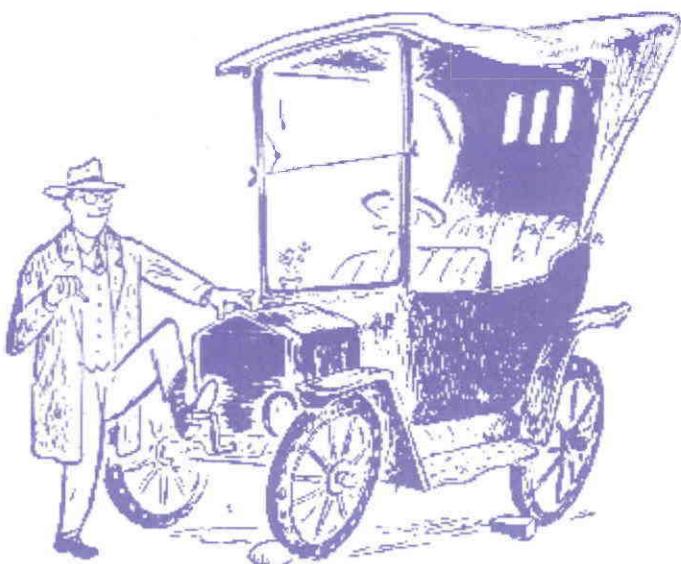
הפאן של הפאנטיין

עמ' 20

בסוניפים ובמיפגשים

# מנואלה

## בני הספל



פתחנו את השנה עם "האבטומוביל" שמקודש ברובו לדוגליים, החל מבחן הרכב של ישן מול חדש, דרדר סיפורים של חברים שאוהבים את הדו"ג'ים שלהם.

כאן המקום להזכיר שתעשייה הרכב בארץ הפיקה לפחות ארבעה כלים דו גלגלים ממונעים ובעתיד נכתוב גם עליהם.

כשאומרים "יבוא איש" מתכוונים בדרך כלל לאניות אמריקאיות קלאסיות. יבגני לمبرסקי החליט להביא את "האוטו של אבא" דזוקא מזרחה אירופה במסע על נגרר. כיום האוטו המשופץ ח:right;rig בונף המכוניות שלנו.

ואם מדברים על ח'יל, הסיפור של לוקאנה ו"מרסי", האשה מקולומבייה והძקן הישנה שלה, נגע לב של כולנו. מסעה נקטע בתאונה קשה ליד כפר אדומים ומשפחת שורקי ביחד עם החברים מהלו נגעו גם הם ללבינו כשנחלו עזרתה.

כמה חברים עזבו אותנו לאחרונה ולכבודם ולזכרם פתחנו מדור חדש בשם "דוממו מנוע". מתגעגים אליכם, חברים וחברה יקרים.

**מועדון החמש- מועדון הרכב הקלסטי  
והאספנות בישראל**  
(עמותה רשותה מס' 580335990)



**חברי כבוד:** רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, צבי רכnic, עדי אלדר, חיקה ברונשטיין זל, יואחים לוי זל.

**יור' קודמים:** צבי רכnic, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לון, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל, דror בריל.

**עוד המועדון:** שמרון אנגל, רון אקרמן, קובי בן-נון, אלי גיורו, מתניה הלווי, בני הספל, דוד כרמל, נחום קדמיאל, סיגל שטיינמן.

**פעלי המועדון והעמותה:**

י"ר- נחום קדמיאל

**מ"מ י"ר ואחראי אירועים:** דוד כרמל גבר ואחראי חסויות ותרומות: אלי גיורו

אחראי השקות וקבילות פנים: מתניה הלווי אחראי קשרי קהילה: בני הספל דובר המועדון, שיווק ויח"צ: רון אקרמן

**וועדת כספים:** אלי גיורו, דוד כרמל, זמי לון, נחום קדמיאל, בת-אל מאיר.

**מבקר:** זמי לון

**וועדת ביקורת:** זמי לון, משה מצא, בני אויר אב בית דין חברים: עוזי שלמה זנ גדרון

**חברי בית דין חברים:** עוזי צבי סלנט, עוז רז לבנת, צוות טכני מקצועי: קובי מילוא, אריאל עדיז, חן פרחי,

עודד פרוטט

אחראי מפגשים אזריים וחברתיים: קובי בן-נון

**רכד מפגש הצפון:** שמרון אנגל, חנן ארד, ישראל לטר רנד מפגש השפלה: קובי בן-נון

**רכד מפגש ירושלים:** קובי בן-נון

**רכד מפגש משמר השרון:** דודי שטרקר

**רכד מפגש אשדוד:** צביקה מרגלית

**רכד מפגש גליל גולן:** שאול אלמליח

**רכד המפגש המרכדי בפ"ת:** עמית זק"ש אחראית קשר בין מועדונים: סאל שטיינמן

אחראי קשר עם הרשות: נחום קדמיאל

אחראי שוק עתיק: עופר סגל

אחראי מחשוב והטמעת תוכנה: עמית זק"ש

אחראי פ"ב"א: אורן פולד

בוחני פ"ב"א: אמרו הלוי, דורון סגל, אריק אשפי,

יגאל קרפול ועודד פרוטט

**אחראי לוגיסטיקה:** רוני חזנברג

**משרד המועדון:**

מנהל משרד המועדון: בת-אל מאיר

כתובת: רח' ארליך 27, רמת גן

מספר למכתבים: תד. 10873, רמת גן 54247122

טלפון: 03-7319059, פקס: 03-7318818

דוא"ל: 058-4731881: fiveclub@bezeqint.net

**שעות פעילות המשרד:**

ימים א-ה, בין השעות 09:00 - 16:00

**מועדון החמש באינטרנט:**

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחראי אתר המועדון: רם מילון, עדי כהן קויקו

אחראי פיסבוק: סיגל שטיינמן, קובי מילוא

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

אחראי פורום אספנות: צבי תמרי

מנהל פורום אספנות: דוד מלמד, חן פרחי

**"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש**

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב ועריכה גرافית: רועי אבן-בר

הדפסה: דפוא א. בן נון, ראלש"צ

© כל הזכויות שמורות

# דבר היוז"

## נחום קדמיאל

וכל המקדים זוכה),  
ועוד אירוע שהחברים  
מחכים לו - נשף  
לכל חברי המועדון  
שיתקיים בתאריך  
3 בספטמבר 2019,  
בשעות הערב. מדובר  
במסיבה יהודית  
ומלאת הפתעות,  
וזאת לאחר שבמשך  
מספר שנים לא  
קיימו מפגש חברתי  
כזה. חשוב שהמסיבה  
כזה. חשוב שהמסיבה



תהייה בהשתתפות מספר רב ככל האפשר של חברים.  
נא שרינו ביומיכם - SAVE THE DATE.

לטיכום, אצין כי כל האירועים והמפגשים תורמים לרבות  
לייבוש החברתי של החברים במועדון, כמו גם להגברת  
חשיבות החברות והעזרה הדידית. כל שאמנו עושים  
לטובת הקהילה מגביר את תחושת הנתינה והסיע  
לNazkim לכר.

coli תקווה שנמשיך להנות מהחברות, משיפוץ כל  
רכב רבים ומגנוים ומאירועים חברתיים ומעשירים.  
אני מוצא לנכון להודות לכל חברי הוועד lokhaim חלק  
בארגון וניהול האירועים, לרכז המפגשים השונים,  
ולנסותינו השותפות והתומכות.

שלכם,

רומי

### מיכאל יקינין

אני כותב שורות אלו  
כשריח אדי הדלק  
עדין באפי, ואני מתכוון  
לנסעה המוצלחת  
שהיתה לנו בשבת של  
ה-11.5.19 לצומת כ"ח  
בצפון. גענו מרחק  
של כ-300 ק"מ עם  
כ-40 רכבי אספנות  
שיצאו מהמרכז,  
ירושלים, מאשדוד

ומהצפון. קיינו תצוגה ססגונית בצומת כ"ח ומאחור  
המבקרים שהגיעו לאיזור נהנו מאירוע מוטורי מלבד.  
אירוע זה הוא עוד נידבר בפעולות העניפה של המועדון,  
וכמעט בכל שבת ניתן למצוא פעילות מוטורית בהובלת  
מועדון החמש.

אצין מספר אירועים שהתקיימו לאחרונה: סופ"ש  
לחברי המועדון במלון אסינדה בעמלות בראשית,  
הפגש המסורתי בכפר הנער רמת הדסה, המפגשים  
החודשיים במשמר השרון ובביג-פאשן אשדוד, אירוע  
פסח בלטרון, תצוגה עם מועדון רוטרי בקיסריה.  
ההשקות וקבלות הפנים ממשיכות להתקיים באופן  
שיגרתי במקומות המיפגש. השתתפו במספר מסיבות  
עדלאידע בפורים ברחבי הארץ, קיינו שוק עתיק,  
התחלנו בטילוגייפי אספנות. במסגרת חגיונות העצמאות  
ה-71 למדינת ישראל, למועדון היה יציג נכבד בתוכניות  
הטלזיה למיניהם. אנחנו על המפה".

אזכיר גם שהאסיפה השנתית התקיימה בחודש מרץ,  
ובמהלכה נסקרה פעילות הוועד לשנה הקודמת והוצעו  
יעדים לשנה הבאה. הוועד הקים יישיר בכהונתו עד  
למרץ 2020, וכולנו מוחלים לו הצלחה והמשך עבודה  
בהרמןיה.

במהלך השנה הקרובה צפויים לנו עוד מספר רב של  
אירועים עליהם נודיע בניו-זילט המתפרנס אחת לשבוע.  
אני מבקש להציג שני אירועים מרכזים: הטויל לאילת  
שיתקיים בחודש נובמבר 2019 (מספר החדרים מוגבל,

# הצד זזה לארץ

סאת: יבגני לمبرסקי

והרשויות והאם אפשר לבוא לראות את האוטו. זה היה יום שלישי בובוקר. התישבנו במונית שלו ויצאנו לדרך, 393 קילומטר מהעיר, כשהמטרה כմובן היא לחזור עם האוטו. בצהרים הגיענו ליעד ופגשנו בחור עיר שמספר לנו סיפורו: הרכב שי' לשיכון קרוב שהוא בן 87. כמו שהוא עם סבא שלו, הרכב נתן לו כהוקרה על השתתפותו במלחמת העולם השנייה. האיש הזקן, שאד היה בחור צעיר ואחרי צבא, פחד מאוד לנוכח על האוטו והחליט שהוא מחזיק אותו בתוך מחסן פרטיו שהוא ליד הבית. הוא סיפר שלא היה משתמש ברכב מסוים שהיו לו הסעות לעבודה, אלא רק לשימוש פנימי קצר בתוך העיר. נסעה לחנות, נסעה לקרוביו משפחה, בת' מrankhet ויצא באזאת.

כך הרכב נשמר במצב אידיאלי עם 20 אלף קילומטר בלבד, כשהוא שלם ולא חסר בו דבר. לאחר השיחה עם השיכון נסענו לפגוש את הבעלים הזקן, ראיינו את הרכב, בדקנו והתרשםנו לטובה. כמובן שהעסקה נסגרה באופן רגוע והרכבעלה על גור בדרכ לולינגרד, העיר בה הייתה בית הקיט שלנו. לאחר הגעתו מצאנו פחח וסיכמנו שייצב אותו בצורה הטובה ביותר שיוכל.

לאRx חזרתי כמובן עם הרישיונות והתחלתי את המסע של יבוא הרכב לאRx ישראל. כמה חוזדים אח"כ יצאת עם חבר לולינגרד כדי לחת את הרכב לעיר פיראוס שביוון ומשם על אנייה לחיפה.



סבא שלי היה פצוע מלחמת העולם השנייה (נכחה קטוע רגליים) והוא מקבל רכב מתאים לנכים כל חמיש שנים. מי שהשתמש ברכב היה בעצם אבי המנוח וכך עברתי בו את כל הילדות שלי בברית המועצות לשעבר. לאחר שאבי נפטר ממחלה קשה, החלטתי שאני יוצא לחיפוש רכב צזה בצעע זהה. החיפוש התחל בערך בשנת 2009 דרך המשפחה של אשתי באוקראינה, ולצער לי לא הצליחו למצאו רכב במצב טוב עם רישיונות ובמצב נסיעה. רכב דומה בצעע תכלת, אולם ניסיונות לשזר את הרישיונות שלו כשלו. התבאסתי, החשק קצת ירד ועצרתי את החיפושים עד 2018. בسنة 2018 טstyl, כמו בכל שנה, לדירת נופש שלי בבולגריה עם כל המשפחה. התפתחה שיחה עם נהג מונית שבאים מלאה אותנו ועזר לנו בעיר. סיפרתי לו שאני מחפש רכב מס' 968 ZAZ והוא חייב להיות אדם. הנהג ביקש ממני לסיים את כל הטויל בן שלושת השבועות ובשבוע האחרון הוא בטוח שאמצא את הרכב כי רכבים מתוצרת ברית המועצות הגיעו לבולגריה בשפע.

כך אכן זה קרה - עשינו טויל בرومניה, הונגריה וסרbia וחזרנו לבולגריה. בשבוע אחרון לפני חזרתי לישראל החלתתי שאני נכנס לאתרם כמוلوح יד 2 שבירצל ומחפש רכב צזה, ובום - נפלה המודעה... 968 ZAZ

שנת 1977 למכירה, במחair סביר לגמר. לא חשבתי פעמיים - התקשרתי והבעלים נמצא 393 קילומטר מהעיר בה נמצא הדירה שלו. כפי שقلנו יודיעם, ברגע שנופלת לידים ההזדמנות צזאת והחשק נדלק כמו אש, למרחק אין משמעות. התקשרתי לנаг המונית שמלווה אותנו, ביקשתי שיתקשר עם המוכר ויקבל פרטים לגבי מצבו של הרכב, תקינות הנירית

שרה את הרכב, פתח את החלון וצעק לנו "יפה שלוי, יקרה שלוי, הייתה לי צאת כל החיים"... היה גם מישחו שעצר אותו בצומת כאן בישראל, רץ אליו, לחץ לי את היד ואמר לי "הגשمت את החלום שהיא לי כל החיים".

לאחר שלושה ימים הרכב היה כבר בישראל.

בחיפה עמיל המכס היה בחור רוסי שנולד בברית-המועצות. כמובן כשהוא ראה את הרכב, כל הפרוצדורה עברה לי בקלות שלא חשבתי שתיתיכן. לאחר מכן מכן הרכב העומס על נגרר והבאנו אותו הביתה לאשדוד. מכיוון שהרכב ניצב מחדש בחו"ל, לא נדרשה עבודה רבה, כמעט מערכת הנגה חדשה ובכליים חדשים שהרכבו ברכב. כהגעתי אליו לראשונה לפגש ביג-פאשן באשדוד, מיד הרכב הוקף בדברי רוסית שהוצפו בזיכרונות נostalgia...>.



בולינגרד יש לי אלף רומייאו פרטיט שמשמשת אותי בחופשות. התקנתי לה || גירירה, שכרטוי עגלה והעמסנו את ה-ZAZ. יצאנו השכם בבוקר ובערב כבר היוינו ביון. כמובן שהתגבות והפרצופים של האנשים מסביב היו שווים את כל הנסעה. היה בדרך אדם, כנראה רוסי,



# האצילה הבריטית מול האיינטלקית השובבה

נורטון מול דוקאטי // מאת אברם שטטלנדר ( שטלה )

הشتיל נורטון באופניים שייצר מנועים צרפתיים, אך בשנת 1908 החל נורטון לייצר בלבד מנועים בשם FOUR BIG סינגל, בעלי נפח של 633 סמ"ק. בשנת 1922 המשיכו במפעל נורטון לפתח מנועים וייצרו מנועים בעלי שסתומים עליים. אופניים אלו זכו לראשונה במרוצים המפורסמים באימאן והמשיכו בכך שנים רבות. כל המודלים של מנועי ה-ES היו בעלי קריזמה וצליל ייחודי. הם נחשבו במשך שנים לפחות היצירה הבריטית. הרכבה בנורתון מלאה בהנאה גדולה, אך יחד עם התעונג יש לזכור שהזהו אופנו מושן המצריך התעסקות רבה בתפעולו.



לעומת זאת, הדוקאטי חדש חדש ונוח. ההתנהה בנורתון מסובכת. יש לכונן אתידית כיוון ההצעה למצב של הצעה מוקדמת, לקפוץ או "לבועט" במתגען ("קיק סטרטר") ומיד כשהמנוע "טופס" יש להחזיר את ידיית ההצעה למצב מאוחר, אחרת כל העולם יידע עמה "בק פיר". או-אז יש לזכור להחזיר את הידית בתום ההתנהה חזרה למצב ההצעה מוקדמת, מכיוון שבכידה ולא מחזירים את הידית וההצעה נשארת מאוחרת,

באחד הימים של שנות ה-90 המאוחרות, נתקلتني בבעל מושך לאופניים שברשותו נורטון 47 שנמצא שנים רבות על גג מוסכו. לאחר לא מעט הफצרות מצידי, הסכים האיש למכור לי את האופנו - 500 NORTON סמ"ק 250 Overhead Valve. האופנו היה במצב מתפרק מכיוון שעמד חשוף לגשם ולשרב הישראלי, אך ככל היה מקורי לחלוטין והחשוב ביותר - מספרי המנוע והשלדה היו זהים. לא ארchip-can על המסע המרתך של החזרת האופנו למצבו המקורי כפי שיצא מהמפעל, אלא בעיקר אעסוק בהבדלים בין הנורתון המישון משנת ייצור 1947 לבין דוקאטי לבן

מנסטרא 696 סמ"ק משנת ייצור 2011 אשר הורכב ויוצר בעידן המודרני ובטכנולוגיה שונה לחלוטין מתקופת תעשיית האופניים הבריטיים. תחילת בהסבר קצר על ה-NORTON, מפעל שעבר גילגולים אך שרד את דעיכת תעשיית האופניים הבריטית וקיים עד היום. מפעלי נורטון בשנת 1901 הוקמו ע"י אנגלי בשם ג'יימס נורטון בשנת 1901 בעיר ברמינגהאם, בה שכן גם הקונצן BSA. תחילת



בדוקאטי, ואת העובדה שהדוקאטי שוקל רק 160 ק"ג ותבינו את ההבדל בכך הזמן ובתואצזה. בקיצור, אתה מרגיש בפרארו...

נוחות: איז על המושב כבר דיברנו. בנסיעה עם הנורטונן מערכת הבולמים הקדמית (המزلג) עושה את העבודה אר החלק האחורי נוקשה וקופצני כשהשידלה מגובה בקפיצים אחרים קשים ולא הידראוליים. לעומת זאת בדוקאטי, הבולמים המשופרים מקדימה ומאהורה, הופכים את הנהיגה ליציבה מאד. גם חתך הצמיגים השונה (אחורי רחב וקדמי צר יותר) משחק לטובת האיטלי השובב. בנוסף, הנורטון רודע בכלל המנווע שמקבל בשסתומיו מעת סיכה. אני מניח שהאנגלים משנות הארבעים יגיב על הנסיעה החלקה של הדוקאטי

贊� הפליטה הופך את צבעו לכחול והמנוע לא סוחב ומתחמס ממש שhaniacz אינו בנקודה המתה העליונה. נתקדם 70 שנה קדימה, נתישב על המושב הנוח של הדוקאטי ונלחץ על כפטור הרתעה. מערכת ההזרקה משחררת אותנו מהתעסוקות במצב הצתה קדימה/ אחורה/למעלה/למטה והעסיק מתייל להרעיש. לא מזיקה, לא בום בום. הרעש העמוס-משהו מראה שאולי התקדמנו בטכנית אבל ירדנו בנסעה...

על המושב של הנורטונן כמעט ואין על מה לדבר ממש שכמעט אין מושב ולאחר זמן רב מדי של נסעה, גם כמעט ואין כבר ישבן... בדוקאטי לעומת זאת, המושב נוח ואוחז אותנו, הקפיצים נוחים ובצירוף הבולמים המתקדים, אנחנו יודדים ממנו בחתיכה אחת גם אחרי נסעה ארוכה.

התחלנו לרכיב. על לוח מחוונים בנורטונן אין כמעט מה לדבר. מד מהירות עם מחוון פרימיטיבי של דלק...זהו. לוח המחוונים של הדוקאטי הוא דיגיטלי, מואר כמו שצרי ומכיל את מה שצרי וכמוון, שומו שמיים, יש גם וינקרים.

תיבת ההילוכים בנורטונן היא בת ארבעה הילוכים ואני נוחה לתפעול. נדרש מאיץ רב וקיימת פסיעת ארכואה בין הילוך והילוך. בדוקאטי, התפעול הוא כמו סכין בחמאה. לדוקאטי חמייה הילוכים שמתחלפים בקלות. נוסף לכך את השוני בהספק המנוע, 30 כ"ס בנורטונן ושמונאים



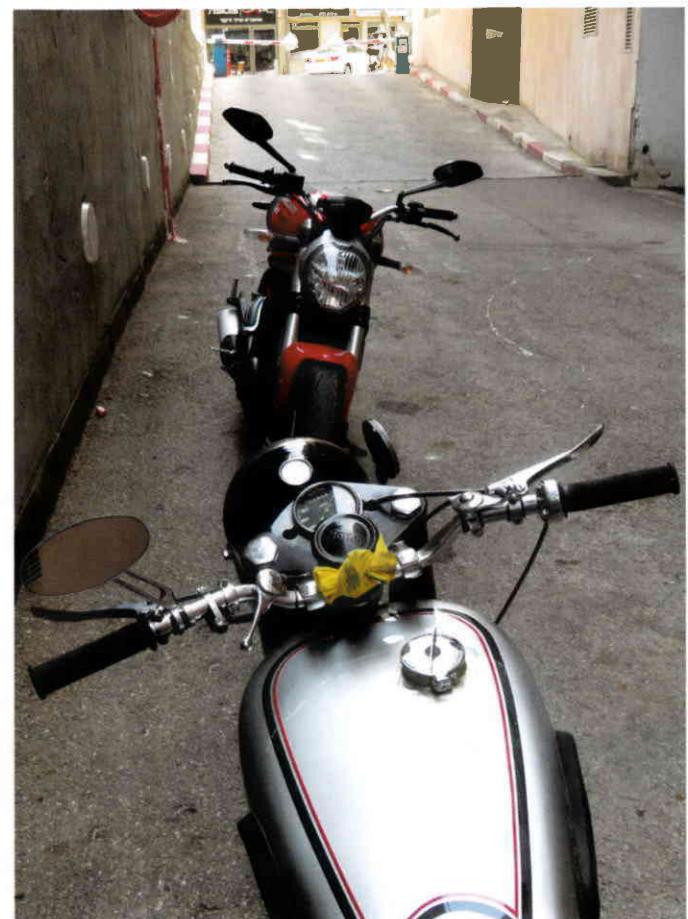
בAMILIM "זה אופנוווע?"

כשנושאים בלילה בנורתון מרגישים שהדינמו בן ששת הולט מאיר כמו שצריך רק בסיבובי מנוע סבירים, ממש כמו באופניים... לדוקאטי יש מערכת חשמל מודרנית עם מצבר שעשו את העבודה גם כשבומדים בפולניה בלבד בחושך...

הdockatti מרגיש הרבה יותר יציב בכבושים מפוחלים. המגן הנמוך גורם לך להתקופף אתה מרגיש כמו בגראן-פריז של מונאקו או רומא או יערות הכרמל... הגלגלים לא זהים והצמיג האחורי הרחוב מוסיף ליציבות במהירות שלא הייתה מציע לרוכב הנורתון אפילו להתקרב אליו. ולבסוף ציריך גם לעצור... אז, בשנות הארכבים כמו פעם, הבלתיים הם בלמי תוף מיושנים כשהקדמי חלש יותר מהאחורי וכך בעצרת פתאום אנחנו לא עפים קדימה כמו סוס עצבני.

בדוקאטי בלמי הדיסק מצוינים ושני הגלגלים מדברים באותה שפה (איטלקית...).

ניתן לומר שהנורתון משדר יווי, חן ואף עצמה שכטובן מתאימה לתקופה שונה בזמן, וודאי אל מול ההשוואה שערקטלי לאופנוווע הדוקאטי מונסטר הנחשב למילר היומי של האופנווועים המודרניים שנמצאים היום בשוק.



הdockatti יוצא דופן במראהו ומושך מבטים בעירה ברמזורים - כנראה שהאיטלקים, הידועים לטובה בעולם העיצוב, קלוו גם הפעם בעיצוב מיוחד וסוחף בדומה למכוניות הפראריו הידועות.

האופנוווע ערום לגמרי ונטול מעטפת (פיירינג), עם שילדת צינורות חושפנית ומראה ייעוד ספורטיבי כפי שرك בארץ המגף יודיעים לייצר.

לטיכום, אין ממש סיקום. יש-Calha שיעדיפו את ריח הבנזין והרעידות ויש-Calha שיעדיפו את הביצועים והמבטים...  
אצליז זה גם וגם.



# השוואה בין הטכנולוגיה הבריטית הישנה לבין הטכנולוגיה האיטלקית המודרנית:

האיטלקית	הבריטית
שילדה מסגסוגת קלה (אלומיניום)	שילדה כבדה ומסורבלת
מערכת חשמל 12V מגובה במחשב	מערכת חשמל מיוונת 6V
בלמי דיסק (קליפורים) קליברilm	בלמי תוף מיוונים
עד 6 הילוכים	הילוכים 4
מהלך בוכנה קצר	מהלך בוכנה ארוך
מתנוע חזמל	(התנועה רגלית (קיק סטרט)
טעינת חשמל ע"י אלטרנטור	טעינת חשמל ע"י דינמו
הזרקת דלק חסוכנית	הזרנת קרבורטור
צמיגי טיבולס	צמיגי פנימיות
מידות שונות בין קדמי לאחוריו	מידות שווות לצמיגים
בולמי צעוזעים מודרניים לאחיזת כביש	בולמי צעוזעים חלשים
יחס דחיסה גובה של 10:1	יחס דחיסה נמוך של 7:1
גלגלי מגנזיום קל משקל	גלגלי חישורים (שפיצים)
מיכל דלק קל משקל שרבו מפלסטיק	מיכל דלק לא מנולוון וכבד
מחוונים מכניים מופעלים ע"י כבלים	מחוונים אלקטרוניים אלקטرونים
עד 45 ס"ס בגלגל אחורי	עד 170 ס"ס בגלגל אחורי
עיצוב מודרני ורב צבעים	עיצוב מיושן



# הפאו של הפאנטיק

מאת שי לזרמי

## FANTIC MOTOR האגודה האיטלקית שמסربת להעלם מהעולם

היכולות מוטוריוט, הטעול מהיעצוב והיווי שכנראה הקדים את זמנו, התרגש והתאבה בצליל 2 הפעימות, העשן הלבן והריחות המדדיים. ככובן שהליך בלתי נפרד מהחויה של הנער הייתה התחזקה והתיקון של הכלים במו ידיהם.

אופנוני הפנטיק של סוף שנות ה-70 ותחילת ה-80 הביאו היישגים מוטוריים בלתי מעורערים באיטליה ובעולם, עת זכו לניצחונות בתחרויות רבות למסלולי שטח. דגם ה-240 TRIAL זכה בתחרות הידועה Seven Days. במרוצי השטח רכבים זכה גם הדגם הבלטי מנוצה אנדרו 125 קומפטישן המכונה NOBI, על שמו

**מבוא:** אי שם בתחילת שנות ה-80 יבואו לישראל אופנוניים מבית היוצר של המפעל הבלטי נשכח FANTIC MOTOR איטליה הממוקם בעיר רצגנו, שפעל בין השנים 1968-2001. סגירת המפעל ידועה כטרגדיה שלא תשכח וע"פ יודע דבר, נשדד המפעל לילה אחד בשנת 2001 ומazel לא התטאש.

היבואן הבלדי דאז היה משה לינסון, ידוע בשם המסחרי "האחים לינסון בע"מ".

לאארץ הגיעו 10 דגמי פנטיק - אנדרו, קבלרו, טריאלטיק, גראן טוריזמו, רידר, 125 קרום, 125 דז'ש

RSR, איסימוס טילון, טריאל 240.

הכלים היו בעיקר בנפחים קלים כשබולטים ביניהם היו פנטיק אנדרו 50, קבלרו 50, ודגמי אנדרו 125. דגמים אלו שווקו לנערי הטיפש-עשרה והעניקו אין ספור חיויות בלתי נשכחות מההיסטוריה לתיכון, הטווילם בשטח ועוד.

הדגמים הפופולריים ביותר היו ENDURO, CABALERO, ENDURO 125. אופנוני הפנטיק מרהיבים ביופים ועיצובו ע"י מיטב המעצבים, המתכננים ומהנדסי החברה.

הנער שרכב על הכלים הבין את



שימוש באמצעים מתקדמים, עם קו ייצור עיל, מכניתה מתקדמת מאוד ובקרת איכות קפדנית. והتوزאה: ביצועים מירביים ואמינות מוחלטת. מסיבות אלה, החברה זכתה להצלחה מסחררת.

מפעל פנטיק של שנות 80-70 הפך למפורסם ביותר באירופה, וייצר מעל 70 אלף כלי רכב בשנה (כולל אופניים רגילים). השם "קabalario" (אבייר ספרדי) היה ונותר מיתוס בעולם האופניים. בשנת 1982 יצרו עובדי פאנטייק 300 יחידות קבלרו במהלך שבוע אחד. הדגמים האהובים ביותר שיוצרו בתחילת שנות ה-80 יובאו לישראל:

## Fantic Enduro Replica 50 cc TX 191 Fantic Enduro competition 50 cc TX 190 - I



של האלוף האיטלקי Gualtiero Brissoni. בשנת 1969 הוא החל בפעילות מוטורית, זכה פעמיים באלייפות איטליה והשתתף ב-11 תחרויות כאשר ב-10 מהן זכה במקום שני והביא כבוד רב למוטג ולעם האיטלקי.

יצרי ההצלחה הגדולה הזאת, המיסדים מריו אגרטוי והנרי קפל, היו זוג מנצה שידע מהרגע הראשון להבין ולרכוב. 30 עובדים יצרו אופניים בעלי ביצועים שקבעו לדור החדש באיטליה.

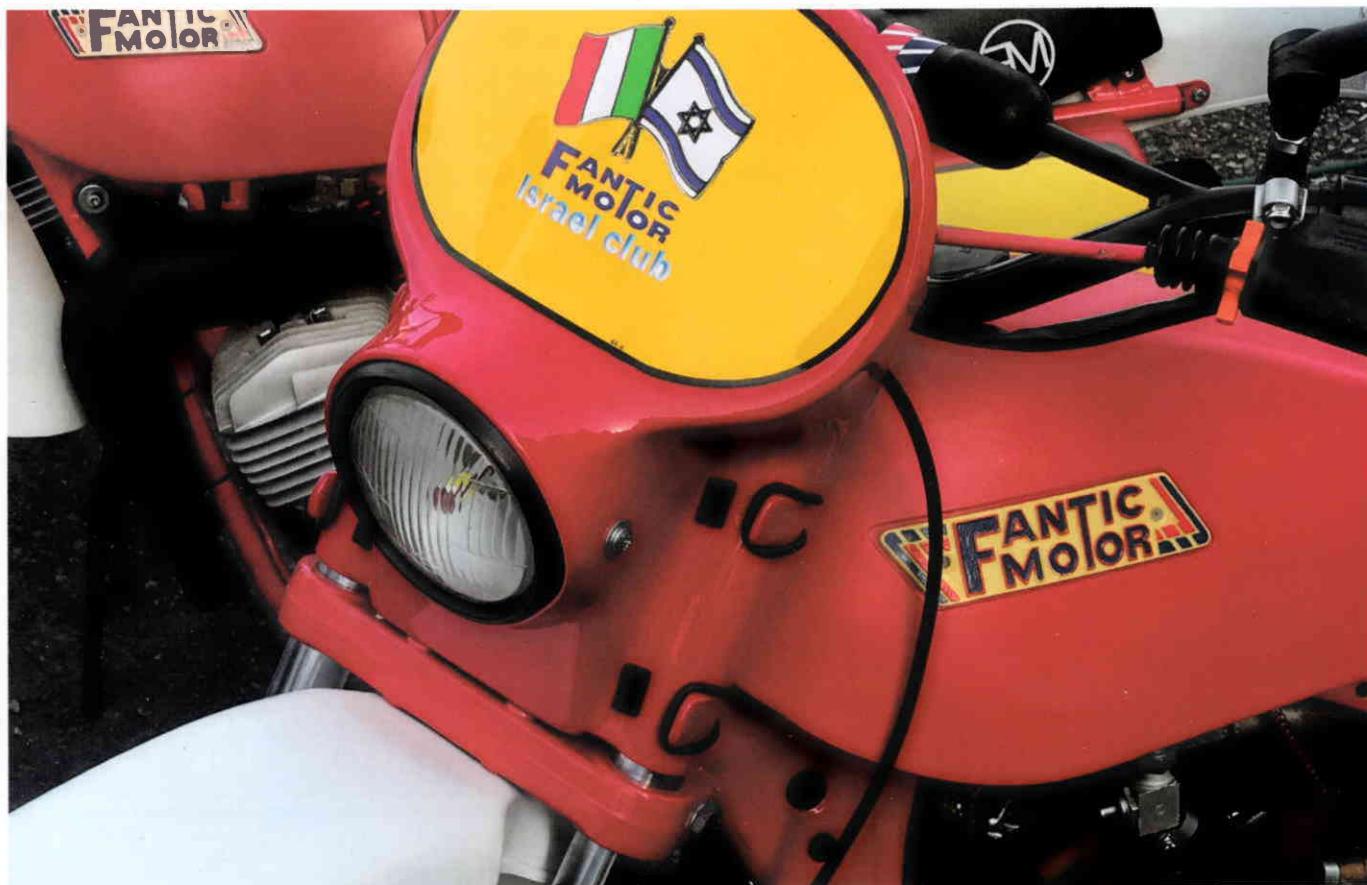
מהר מאוד, MOTOR FANTIC התפתחה וגדלה, ונודעה באיטליה ובעולם (ובעצם עד היום הזה) כחברה בעלת רמה מקצועית גבוהה וקפדנית. דגמים רבים נולדו במפעל פודרני מאוד על ידי צוות ניהול מוכשר ומiomן, והורכבו על ידי טכנאים מיוחדים מאוד אשר עשו

היי האהובים והבולטים שבחברה, מרהיבים ביפורים ואנדה של כל הזמנים. הם הגיעו לישראל בתחילת שנות ה-80 עם מנוע בנפח 50 סמ"ק, קירור אויר, ותיבה בת 6 הילוכים, עם יופי מסחרר שכבש את לבם של בני הטיפש עשרה בכל העולם. היה זה כלי גובה ומרשים בעל יכולות גבותות לרכיבה בשטח. הסוס המנצה הבלתי מעורער הגיע במודול 1983 כדגם משופר בעל 12 כ"ס המכור בשם "קומפטישן".

## Fantic Caballero 50 cc Super TX 191



גם הוא הגיע לישראל בתחילת שנות ה-80. הכל צויד במנוע בנפח 50 סמ"ק, קירור אויר ותיבה בת 6 הילוכים. מנוע הכליל הפגין אמינות גבוהה כאשר צויד בהצתה אלקטטרונית, ואמינות קצרה טוביה בדגמים עם הפלטינה... כמוון שגמ לקלרו יופי מסחרר שכבש את לבם של בני הטיפש עשרה כלי דו-שימושי ומעודן יותר מהאנדרו. דגם זה שטף את כבישי הארץ בכמויות גדולות.



## Fantic Gran Trismo 50 TX 220

המודעונים מקיימים שגרת חיים של רכיבה חוויתית ופעילות גיבוש חברתי עם מכנה משותף של אנשים להם אהבה למוטוג.

כל זה הגיע לארץ בשנת 1982 עם מנוע בנפח 50 סמ"ק, 2 פעימות בתרוברת דלק, קירור אוויר וארכעה הילוכים. הוא יועד לרכיבת כבש והיה קטן וזריז בתאוצה. עלותו

הייתה זולה יחסית לאחיו הגדולים, הוא הפגין רמת אמינות גבוהה ונרכש בעיקר על ידי רוכבים נמנויים. זהו כל'i בעל אחיזת כביש טובה, נוח מאוד להרכבת נסוע (מושב ארוך) ואהוב על חובבי התצורה הקלאסית. כל'i זה היה נפוץ מאוד בישראל.

יש לציין כי באיטליה של 2019 עדין מתקיימות תחרויות אנדרו בהן משתתפים רוכבים מיתולוגיים על אותם כלים (אספנות) ומסרבים להנטק מהמוטוג. במספר רב של מדינות (צרפת, גרמניה, פורטוגל, ישראל וכו') הוקמו מועדונים ע"י הרוכבים מדור שנות ה-80, שהם כיום בוגלי 55-45, המחזיקים בכל'i אספנות המשופצים ברמת מפעל ואף יותר.



# FANTIC MOTOR ISRAEL CLUB

## מועדון פנטיק מוטור ישראל

משנת 1985 וחבר מון המניין במועדון. עמיית הינו רוכב ותיק עוד משנות ה-80 והכיר את הפנטיקיםجيد. בעת ביקורו בתערוכה במילאנו בשנת 2015, התלהב מדגמי הדור החדש של פאנטיק, החליט להיות היבואן הרשמי בישראל ולהציג את המותג לככיסים. ואכן, בסוף שנת 2016 אושר כיבואן רשמי של FANTIC. דור חדש של כלים החל להיכנס לארץ. החיבור בין העולם הישן והחדש יוצר התרגשות והMSCיות. עמיית מסיע רבות למועדון האספנות.

את המועדון הישראלי הקים באוגוסט 2015 שי ליזמי, שוטר במקצועו וחובב רכב. כשהיה נער הוא התאהב במוטוג'ראל, אולם רק לאחר 20 שנה, כשבגר והקים משפחה, הבין שהdagם עדין בדמו.

שי הצטרך למועדון החמש ולאחר השקתה האופנוו שלו בהיכל נוקיה עלה הרעיון להקים מועדון לחובבי הפנטיק בישראל. תוך 3 שנים התגבשה קבוצה מופלאה של חברים ששיפצו למלחה מ-30 כלים מסוימים שונים. המועדון מקיים קשרי חזק עם מועדונים מדיניות אחרות וכן מארגן משלחות לאיטליה כל שנה. חברי המועדון הפכו למשפחה. המועדון משתתף בתצוגות והשקות, מארגן טיולים ומפגשים שבועיים והשנאים הם הגבול.

לחגיגת הצטרך בשנת 2014 עמיית בן-עזר, יבואן אופנאי מוטוקרס. עמיית מחזיק גם פנטיק אנדרו



# מחירון אביזרי מועדון החמש



₪ 60



₪ 15



₪ 50



₪ 20



₪ 10



₪ 30



₪ 50



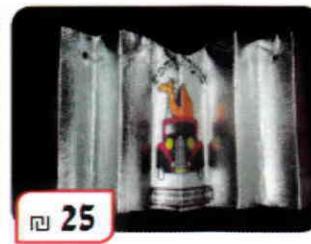
₪ 70



₪ 30



₪ 30



₪ 25



₪ 20

\* לאי משלוח - 10-15 שבועות

**כתובת:** רח' ארלווזרוב 27, רמת גן. **מען למכתבים:** ת.ד 10873, רמת גן 54247122.

**טלפון:** 03-7318818, **וואטסאפ:** 058-4731881, **פקט:** 03-7319059

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

# המחלה הcronionית ואמנות החזקת האופנוו

מאת ערן איזיק

ואופנווים מתוצרתה שמשו במהלך המלחמת העולם הראשונה. הדגם בナンח 349 סמ"ק נקרא 2T1 או AT 3 One. הדגם יוצר בשינויים מעטים משנה 1957 עד 1966. השם One Twenty נגזר משני מקורות: האחד, הנפח באינצ'ים מעוקבים הוא 21.3, וגם מכיוון שהושק לכבוד יום הולדת ה-21 למפעל "החדיש" שהוקם בשנת 1936. האופנוו נמכר באירופה, כולל למשטרות וגם בארה"ב בהצלחה לא מבטלת.

בשנת 1965 יוצרו 620 אופנווים כאלה ועוד 82 באפינו משטרתי. סה"כ לאורך השנים יוצרו 19,375 אופנווים מסוג זה.

האופנוו מפיק כוחות סוס ב-5000 סיבובים לדקה ושוקל מעל 55 ק"ג. הוא בעל מינדים קטנים ונמוך וכן בנוספ על אמינות (יחסית), היה מבוקש ונוח ללימוד נהיגה.

האופנוו ברשותי עד היום והוא יד ראשונה. מותג טריומף נחשב באותה תקופה ליוקרתי במיוחד בגלל שהוא הראשון עם שתי בוכנות ושני אגוזים. המתחרים העיקריים, ASA, BSA, מצלס ונורטון היו בעלי בוכנה אחת בלבד וכמוון אגוז אחד. בעיני הציבור ההדים מספר האגוזים קבע את איכות האופנוו וכמוון את איכות ומיעמד הרוכב...

האופנווים האנגליים שלטו בשוק ללא עוררין במשך עשרות שנים, היו די גראויים ומטופשיים מבחינה מכנית. אם לא הייתה שלולית שמן מתחת לאופנוו בבורק, כדי מאד שלא תניע לפני שתבדוק שמן כי זהו הסימן שהשמן נזל כבר כלו. או בניסוח אחר - השמן באופנוו אנגלי נועד לנזילה ולא לשימוש. כפי מהמסורת האנגלית

שכל שלתודעת חברי המועדון יכנסו גם הדו-גלגליים. הם יכולים עשיר שמקיל קטנווים, סועים בריטיים אצילים, סמסאים ומה לא...

לך אף טרים את הception או את משקף הקסדה, כדי שטפר לכם כיצד תחביב אספנות הרכב של החלבקן, ב-1966.

במל 16 ויום היהי בעל רישיון לטוסטוס, או בשם הרשמי דאס - אופנווים עם מנוע עדר. אבי היה בעל בית שגור לנוינה שלימד גם לרכב על אופנווים ואני לקחתי לשלישי, אחורי תחניות רבות, וספה 50 סמ"ק (הקרויה בסוף וספה חצי) בצעע כתום מגעיל.

לרכב על וספה חצי לא נחשב איז לכבוד גדול. החברה הסננסים רכבו על הונדות כחולות וצהובות והסOPER-סארים החזיקו בהונדות שחורות, שיבואן נאסר לאחר תקופה קצרה כי ניתן היה להגיע אותו אפילו ל-100 קמ"ש.

כל בחורה בת טיפש-עשרה נפללה שדודה ליד רוכבי ההונדות שב-baby on Come non shalanti הזמין אותו לרכיבה שטופה מלא הורמוניים. לנו, המיצ של הזבל, המסתירים מדלק שתי פיעימות, רוכבי הוסיף והטילונים (ויאו) - נשארו רק פירורים, אם בכלל.

בתחלת שנות השמונים אבי חיסל את עסק לימוד האופנווים עקב בעיות בריאות. לאחר מא Mitsים רבים הצלחתי לשכנע אותו כי לא ימכור אופנוו אחד, אלא ישאיר לי אותו כדי להתניע לאוניברסיטה בה התחלתי ללמידה.

האופנוו שקבלתי לרשותי הוא מתוצרת חברת טריומף, חברת אנגלית שהחלה לייצר אופנווים בשנת 1902

אשר חיקי הנצחית, הצדקת לעתיד, כבר לחברת לא אהבה לרכב על הטריומף. הקסדה לוחצת, השיעור נמוך, רועש מדי, קר מדי, חם מדי, מלוכלך מדי - טענות מהגordon ומהיקב, כך שבפועל השימוש בטריומף היה בלבד שלי ופנוי להרפהתקאות וזאת בשל הרמת גבה או אישור של הצדקה.

בשנת 85 החלטתי לשפץ את האופנוו מבלי להבין למה אני נכנס. ההחלטה גרמה לחידק האספנות להתפרץ ולמחלה כרונית שאינה ניתנת לריפוי.

הצדקת ואנוכי גרכנו איז (נשואים כמובן) בדירה בקומת השלישי בימי מעלית.

בשלב ראשון קנית ספר של היינס. Go by the book. כדי להבין מי נגד מי. איך מנוע עובד ידעתו במעורפל.

הרכיבה והנדסת האופנוו הם הפוכים מהמקובל. ההילוכים מצד ימין ודוזות הרgel של הברקס האחורי מצד שמאל. לכל בוכנה הייתה מערכת הצתה שלא. לא היה דיסטריביוטור אלא שני קוילים, שתי פלטיניות ושני קבלים. כל דבר שאפשר היה לסייע, המהנדסים האנגליים סיבכו.

הציבור אינו טיפש וזה הסיבה שבאמצע שנות ה-50, כשהחלו לצאת לשוק ההונדות הראשונות שהיו בבסיסן חוקי מוצלח לאופנוו האנגליים, הובעה אש וכמו שריפת קוצים, תוך מספר שנים מועט כל מותגי העל האנגליים נעלמו ונמחקו. היחיד שרד עד היום הוא רויאל אנפילד, שככל קוו הייצור שלו הועבר בסוף שנות ה-50 להודו.



כשחשתי שאני מבון (ולא הבנתי כמעט כלום), האופנוו פורק לחתיכות והועלה לדירה. אחרי הרבה ניסוי, טעה וחיפוש היכן שכחתי להרכיב כל מיני חלקים מנושארו מיטותמים, הטריומף הורכב בהצלחה בסלון. בארץ ניתן היה עדין להשיג חלק מהחלפים, אולם אינטרנט לא היה וקניית החלפים מחו"ל הייתה מסובכת. המכוס היה קוץ גרווע פי כמה מהיום ואפשר היה

הרכיבה עצמה אינה תעונג גדול. תארו לעצמכם רכיבה על מקדח כבישים (כמו זה שהשחקן בומבה צור מופיע בסרט "תעלת בלומילר"). רעדות חזקות, אחיזת כביש בעיתית ובלייה חלומית (תJKLMם שהאופנוו יעזור). לפני או אחרי רכיבה, תלוי בזמןות, הייתה כmobן נדרש לבקר אצל רופא שניים לחיזוק הסתיימות בפה. לצד החיבוי, עיסוי ברעדות היה מובטח לכל אורך הדרכ ועוד בחינם.

רפידים וככובן השקם באל עריש (הדרך ארוכה יותר ממה שאתה הקורא מדמיין) הייתה אירוע משמח. עזה תאמין או לא, התקבעה במוחי כמקום חיווי עם ריח של בית.

עברו שנים והשימוש בטריומף התמעט עד שפסק לחלווטין. ביום הוא עומד מביש, מכוסה מתחת לבית ומחייב לישור קו וחידוש ימי כקדם.

השימוש היום יומי באופנו ככלית חברה מנתח לא贊ה, אלא עבר לכלי מודרניים. היום, כשאני מסתובב בתל אביב וראה את הפיקרים האיזומים אני פשוט לא מבין את הגיון העדר שמנחה את כולם לרכוש רכב ולהיתקע אותו בפקק ולא משנה באיזו שעה משעות היממה...

את מורשת הרכיבה הנחלתי לשתי בנותי הבוגרות וגם הן מתנידות על קיומו למיניהם (הבן הצער רוכב, אם בכלל, רק במשחקי מחשב). הסבים, הסבתות, דודים והדודות, וכל זב-חותם שיש לו מה לומר, הרימו קול עצקה על הסיכון, אבל לדעתני נהג בעל ניסיון רוכב אופנו יהיה נהג מיום יותר ובעל כישורי הישרדות טובים יותר.

באנגליה זה נשמע יותר טוב: Survival of the fitness מדוע? כי כולם פשוט רוצים להרוג את הרוכב, 7/24. ובינמה אופטימית זו אסיים. רכיבה בטוחה.



להסתמך רק על הבאה אישית. כך מצאת את עצמי סוחב מאנגליה על הכתף צמיג אחורי, קלאץ', בולםים אחרים (שגרמו לעיכוב בטיסה עקב חשד שהם מטעני חבלה) ואחרירקות ותבלינים לסלט.

הצדקת סבלה הכל בשקט יחסיו והרימה גבה ורק כאשר השתמשתי בתנור הביתי לצביעת חלקים, מה שנקרה "צבע בתנור" עלאמת. גיליתי שכשחכם ספרי צבע פשוט הוא נהיה חלק, מאבד את מרקם "קליפת התפוז" ונראה כמו צבעה מڪוציאת ולא בספר. השיפוץ כאמור הושלם בהצלחה והאופן חזר לשימוש.

חזק שימוש שוטף, האופנו היה כלי שימוש למילואים שעשית באהבה ובכבוד. הרכב (רנו 5 שנת 1976) נשאר בידי האישה ואני דהרתי למילואים רכב על גב האופנו.

בלי לספר סיפור עלילה אחד לפחות הרי הסיפור היה כמו מרטיini בלי זיתים, עוגת יומולדת בלי זיקוק, ילד בלי נזלת ושאר סופרלטייבים.

בשנת 1988 בתקופת האינטיפאדה הראשונה, נקראננו לטעסוקה מבצעית בחאן יונס. הייתה אז מפקד פלוגה והתמקמנו בבסיס של המשמשים (יחידת המסתערבים ברצואה), בפאתי מחנה הפליטים של חאן יונס.

אין נסעים למילואים? ככובן על האופנו. הצדקת הרי צריכה את הרכב כדי לשנע את הילדה לגן. מתחילים, שמים את הנשק בהצלב על הגב (עם מהשנית בהכנס לכל צרה שלא תבוא) ונכנסים לריצה מיד מרדכי. אחרי נסעה די קצרה עוצרים לקפה ותדרוך במפקדת האגדה שהיתה ממוקמת בעיירה של העיר עזה. שם המשך דרומה על הכביש הראשי של הריצה בין זורקי אבנים ובקבוקי תבערה בפונציה עד לצומת נווה דקלים.

את הדרך עשית הלוּר ושוב כמה פעמים כאשר ההימור שלא אפגע עקב התדמתה של המקומות מהחיזיר שהופיע לפתע, עבד.

כדי לשפר את תדמית הרעווה משחו, רציתי להציג בפני הקורא ולטעון לסעיף נפשי ופייז של צירות וטיפשות וכן לבטיחון מלא באיכות המכאנית של הטריאומף שאכן לא יכול אף פעם. כמו כן, מכיוון ששירותי בסדרי בסיני ובטיס הגדוד היה בחור מארץ החורים, יצא לי לעשות את הדרך לעזה בכוון הפוך! ההגעה לעזה אחרי מסע ארוך ומיגע מראס-סודר דרך



# דָּזְמִינֶז்

# מִנּוֹזֶז

# לַזְבָּרֶס ...

## יחזקאל (חיי) רובמן



חיי שרת בחיל האויר ועם שחררו המשיך בלימודי לתואר הנדסת חשמל ואלקטרוניקה. מהאהבה למוטוסים עבר לאהבה למכוניות עתיקות. העצורף למועדון ה-5 שהבה את לבו גם בוגר המגנון הרחוב של סוגיו הרכבים וגם בוגר האנשים המיוחדים שפגש שם, "על הדרכ...". היה אהוב על כלונו. הלן לעולמו ב-22.2.2018, בן 72 בmonthו.

ת . נ . צ . ב . ה

## יגאל (איקה) בריקמן



יגאל היה חובב רכב עוד בימי ילדותו במוסקבה הקרלה. הוא וה- MG-YT הנדירה שלו הפכו לחלק בלתי נפרדי מאירועי המועדון. יגאל היה איש טוב ונדיב, מלא הומור ושמחה חיים, וגם סייע לחבריו מועדון רכבים במסגרת מקצוענו, כרופא עיניים. לאחר לכתחו של יגאל מאיתנו, אחיו יורילקח את המכונית לאורה"ב, שם הוא מתגורר. המכוונית נשאת את לוחית הרישוי "IKA'S", או "המכונית של איקה", והוא תישאר תמיד שלו.

ת . נ . צ . ב . ה

## משה גיא



משה היה בגור השיטונות ושרת 11 שנים כקצין בקבע בחיל הים. מאז ילדותו בבאר שבע, משה היה "מקור" למכוניות ולמד מאביו (שהיה בן היתר גם מורה להניגה) את אומנות ההניגה והטיפול המכני במכוניות שאוthon אהב. לפני כ-25 שנים רכש מחבר את הסיטראון DS 1968, שהפכה ממש למושא העצתנו. הוא שימר ושיפץ אותה כמו שרק הוא ידע.

ת . נ . צ . ב . ה

## ניסיב גני



ניסים נשם וחיה עולם הרכב מАЗ ומעולם. הוא החל לעבוד במחום המכונאות כבר בניל ארבע עשרה וצבר לאורך השנים ניסיון וידע רבים בתחום, עד שהפך לאחד המומחים המעורכים והמקצועיים בענף. את מכונית המרצדס 1982 SEC שלו רכש בשנת 2005 ושיפץ אותה מהיסוד, לנMRI לבדו, עד ששיחזר אותה לכדי שלמות, תוך שימוש בחלקים מקוריים וטכניקות ייחודיות. הוא אהב את הייצור שלו, ההגאה והתפאר בה. המכונאות מוחזקת בידי המשפחה ונותרה כזרcone מאיש שרכבים היו כל עולמו.

ת . נ . צ . ב . ה

## מנחן ניר



מנחם ניר, חבר וותיק במועדון ולתקופת זמן מה אף שימש כנשיא המועדון. מנחים היה בן יחיד לזוג ניצולי שואה, יליד גרמניה, ייקה באופיו, קפדן ודקדקן. איש שאינו סוטה מדרך הישר לטוב ולרע, איש אשכולות בעל ידע נרחב, עניין וצניע. לאحبתו למוכניות אספנות הוא בעצם גנרטור ע"י בני בכורו - טל. ממש מנחם נסחף והחל לרכוש ולבנות אוסף של מכוניות ייחודיות.

ת . נ . צ . ב . ה

## ליורה ואלי לב



ליורה ואלי, מותיקי המועדון, היו בעלי מכונית צרפתית מתוצרת הארץ מסוג רנו קאטר-שבו. בעבר הייתה ליורה אחראית במועדון על הטווילים, וארגנה טווילים רבים לכל חלקי הארץ להנתה החברים. ליורה מחד, הייתה אישת דעתנית אשר דעתה בכל מה והזדמנויות ומאידן הייתה אמא חמה ואהובה על משפחתה - ילדיה ונכדיה. אליו היה איש עניין וצניע בד"כ, נחבא אל הכלים. אליו תמן באשתו בכל דרך ובכל עת ושניהם כזוו ליוו את המועדון שנים והוא חלק בלתי נפרד ממנו. גם לאחר שמכבה הבריאות של ליורה הידרדר, ניטלה ממנה היכולת להתנייד רגנית והיא נזקקה לכיסא גלגלים, ליורה לא פסקה מהלופיע לאיורו המועדון. היא ואלי הופיעו באספות הכלליות לרבות באסיפה الأخيرة. ליורה ואלי נפטרו בהפרש של חדש ימים. "הנאחים והנעימים בחיהם ובמותם לא נפרדו".

ת . נ . צ . ב . ה

## משה אברבוך



משה קנה את הסובארו לפניו יותר מ-20 שנה ממשפחה אחותו לאחר שנפטרו, ומהז היא הייתה בבעת עיניו. הוא נסע ברוחבי הארץ כדי לחפש חלקים וגם קנה סובארו שעמד מזונח בחצר בית ופרק אותו לתורים איברים. משה לא יותר על תחזוקת הרכב תוך שיטוט בעתרונות ברוחבי העולם ומציאת חלקים וספרות. משה היה איש עשייה ונתינה, אהב יושר וצדק. היו לו ילדים רבים וייחסו ציבור מצוינים. הוא ידע לדבר עם כולם, מאוד אהבו אותו, גם בנסיבותנו לח"ל תמיד התחבב על האנשים וקשרם קשרים מיידיים.

ת . נ . צ . ב . ה

## משה גראינשטיין



משה גראינשטיין היה איש משפחה מסור ואיש רכב בנסמותו. היה נהג במפעלי טובלה ובקוואופרטיב דן. משה היה חבר וותיק במועדון החכם והשתתף בכל פעילויות המועדון, השברולט וההארלי שלו היו חלק מהמשפחה ואף נכח בהלוייתו.

ת . נ . צ . ב . ה

# פגשי

צילומי: רוי ברואנו וחברים

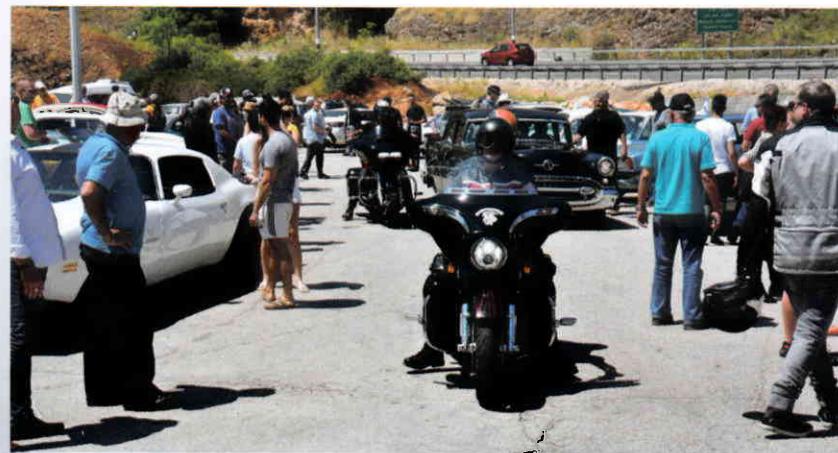


Roni Brauner

מדי שבוע מתקיים מפגש שבועי קבוע של המועדון. כמו כן, מעת לעת המועדון בפעולות שונות ומגוונות ובינהן תרומה לקהילה, ימי כיף עם ארגון מם"ש (משפחות ילדים עם

## גליל-גולן

מועדון גליל גולן נוסד בתחילת שנת 2018 לצורךimpleosh האבטמת של חובבי רכבי האספנות ממזרח הגליל והגולן. במועדון מגוון רחב של רכבים ואופנאים משליהם שנות השישים, דרך שנות השבעים והשמונים. במהלך חודש ינואר 2019 הוכר מועדון אספנות גליל-גולן כסניף וזכה בתלי נפרד ממועדון החמש. במסגרת הכרה זו מתקיימים מפגשים משותפים ופעולות מוטוריות ברחבי הארץ.



מפגש גליל גולן אירח את חברי המועדון בצתמת כ"ח

מועדון גליל גולן הולך ומתעצם, מספר בעלי הרכבים גדול וסייע חברות כל מפגש ופורום המועדון ברשות החברתיות יוצרים מוטיבציה בקרב הקהל הרחב שמניע להתרשם מהרכבים.



השקה מרגשת בהשתתפות ביתו של הבעלים המקורי ובנכחות 850 BMW חדשה שהציג היובן, חברת דלק מוטורס.

## מפגש משמר השון



המפגש מתקיים בשבת הראשונה של החודש. זהו מקום רחוב ידים, עם מזיקה טובה, בתיה קפה ומסעדות ובעיקר מג איר טוב. כל אלו תורמים למפגש החודשי שוקן ועמוס במכוניות, אופנועים, טרקטורים ומה לא...>.

רכבים מיוחדים), שיתוף פעולה קהילתי עם העיר טבריה, פעילות של מועדון החמש ועוד. המועדון מתעצם וגדל בזכות חברי משפחתי מועדון גליל גולן. לסיכום: משפחתי מועדון גליל גולן, בחסות מועדון החמש - אנשים טובים, רכבים יפים והם אהבה לתחביב משותף אחד - רכבי אופנות.

## הסניף הצפוני

הסניף הצפוני חגג השקה מרגשת לרכב עבודה אמיתי - טנדרא פורד F250 משנת 1976, יד ראשונה מחוואי. שלמה אורבך ורעיתו נתקלו בטנדרא זה במהלך טיול בארה"ב, רכשו אותו במקום ושלחו אותו ארץ. לאחר השיפוץ, הטנדרא מבrix ויפה כפי שלא היה מעולם...



## הסניף המרכזי

בחודש פברואר 2019, התקיימה השקה של E9 BMW 3.0CS של החבר אבי גלבurd, בחסות יבואן BMW. המכונית חנתה שנים רבות במגדלי DID שבטל אביב לאחר שביליה נפטר. לאחר שנים של ניסיונות שכנוע נאותה ביתו של בעל הרכב למכוור אותו לאבוי. רכב זה הוא מתחילה עדין מכוניות הספורט-קופה הנגדולות של BMW והשתمر להפליא. הרכב תוקן ו עבר ישור-קו מكيف. בתחילת פברואר התקיימה

## פגש שפלה

תפנית מעניינת כשמיוטי פנה אל הפן הספורטיבי ושילב אלמנטים שהקנו לאנגליה המכורת חזות רעננה וייחודית וצליל משכו.

מוסטי והאנגליה הצטרפו לחבורה מכובדת וגדלה של חברים בעלי דגם זה כאשר כל אחד מהרכבים שונה ומיוחד בדרכו. טקס קבלת הפנים במפגש לחבר ולמכוניתו היו את גולת הכותרת לשינויו של התהילה.

מנוג הוא במפגש שפלה קיבל את פניה של מכונית שעברה שיפוץ או ריענון ושבה או הצטרפה אל חיק המפגש, ואגב כך לסקור את ההיסטוריה המוטורית של הדגם ולתת לחברים במפגש הזדמנויות להתעכ卜 על הפרטים, לשמע את הסיפורים ולהנות מהחSHIPה.

בסוף חודש פברואר 2019 קיבלנו את פניו של חבר חדש במוועדן, מוסטי בלטר, שבמשך חודשים ארוכים שיפץ במו ידיו גראטת פורד אנגליה משנת 1966. זהו שיפוץ שקיבל

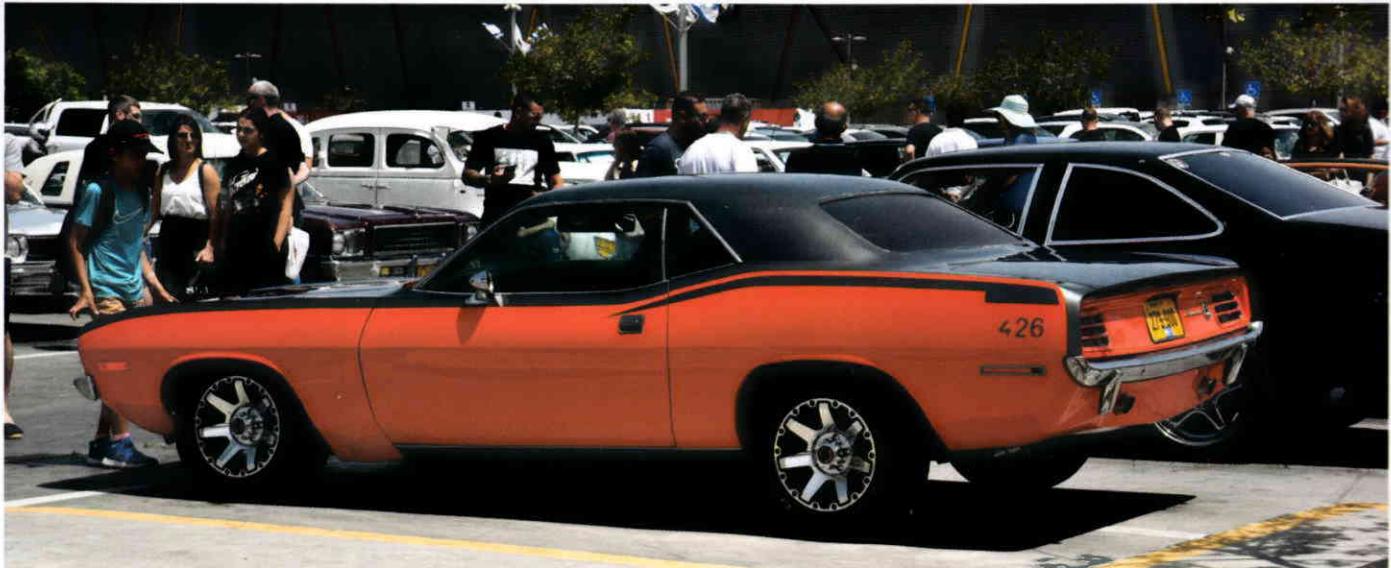


## הפגש החודשי באשדוד

הפגש מתקיים בכל שבת שלישי של החודש. מקום באים עשרות רכבי אספנות מכל הסביבה (וגם הסביבה הרחוקה...).

תושבי האיזור מגלים התעניינויות רבה ברכבים ונוהנים מ>Showcase שחרטה על דגליה את המוטו "עם הפנים לקהליה".

מיד פעם מתקיימות תצוגות מיוחדות כמו של משאיות, מקורי אויר, רכבי צבא וכו'.



# פְּעִילוֹת יִחְסֵי הַצִּיבּוֹר שֶׁל מָעוֹדֵן הַחֲמָש

ח' אדר ב' תשע"ז | 23 במרץ 2017

וותיקות מאד, עם עדיפות לאחת פתוכה שאוטה ניתן יהיה לצלם תוך כדי נהיגה של מלחם ברכב. מתוך מחשבה על הנגשנות תחביב האספנות לציבור הרחב, הצעתי לעורכת הכתבה כי כדאי להביא רכב אספנות ננסי וול ולא רק רכבים ייחודיים ויקרים מאד. ההצעה התקבלה ורק צירפתי את הווולבו שלו לקריילר ניו-יורקר של אמריקן הלוי, הינואר 2012 AX5 המדהימה של אילן יהונתן, התיאנדבירד עצרת הנשימה של דב פולדמן והמרצדס 190 של יהודית אליאס.

הכתבה צולמה יומיים לפני אירוע עוזדור 2019, בדיקן באותו מקום בו נערכן אירועי האירוע בפארק תל אפק, על רקע האננס ומכבר אנטיפטרוס.

הבטחתנו לכם גם מהו על יובאני הרכב, או הנה; ככל שמספרייה בוועד המועדון ודבר, ובזכות קשרינו עם יובאני רכב ובהתאם בלאג'ר שכותב על מכוניות, יצרתי קשר עם יובאני רכב וניסיתי אותו להשתתפות באירוע השקה שונים ומתקני חסות מסחריות (כסף) למועדון. כך הצלחנו להביא את חברות קרסו והמוונר רנו להשתתפות זופין, את וולבו להשתתפות זולבו ומלאר P1800 "המלאר", את יונאר, את מרצדס ועוד ועוד. ההכנות מאריעים אלו שיפורו מאד את מצב קופת המועדון, אבל גם תרמו מאד לתמדית המועדון כמועדון חשוב וריציני שם יובאני הרכב משתפים עימיו פעולה.

כתבות על ההשקות השונות פורסמו באתר האינטרנט החשובים ביותר בתחום הרכב.

כמובן חלק לא פחות חשוב מיחסי הציבור של המועדון, הם "יחסי ציבור פנימה" לכיוון חברי המועדון עצם. כך מזה מעלה משנתים שאני עורך ושולח לכם במידת הנזולות השבעוי ובו חדשנות ועידכונים על פעילות המועדון.

זה המקומן לציין עוד ורוועיח' צנית חשובה מאד של המועדון – עמוד הפיסבוק של המועדון, המנוהל בידי רמה וזרע נתניה של סיגל שטיימן וקובי מלוא. ביום, בעידן הדיגיטל, רשותות חברותיות כמו פיסבוק ואינסטגרם הן הדרך העילית והטובה ביותר להפצת מידע והנחלת החשיפה של פעילות. הדיניטל הוא זה שמננייש את מועדון ה-5 לקהל צער יותר וזה הדרך לנណל את הדור הבא של אספני המכוניות ואת השראת תרבויות מוטוריות בקרים.

לפני ארבע שנים, דרור בריל, ששימש אז כיו"ר, ביקש ממני לשיע בטהיליכי יחסיו הציבור והדוברות של המועדון.

כבעל משרד יחס ציבור שהוא מעורב מאד בענייני רכב ויבואנים, היה בידי רשות כתבי הרכב של כל העיתונים הישראלית ונום קשרים אישיים מצינים עם מערוכות העיתונים והטלויזיה. כל שנוצר הוא לזרם את הידע, הניסיון והתשואה למכוניות בכלל ולרכב אספנות בפרט, לטבות המועדון.

משמעות הדבר לתוכאות היתה קצרה. לפני כל פעילות ממשמעותית של המועדון ניסחתי "הודעה לעיתונות", הפצתו אותה אודה בדו"ר האלקטרוני לכל הכתבים, הוסיף תצלומים של המכוניות המדהימות שלנו, ערמתי פולו-אף טלפון לכל כתב והמכונה הזה שקרהיה "יחסי ציבור" החל להשתנה. קיבלנו איזוריים בעיתונים השונים ושם של מועדון ה-5, כמועדון האספנות והמכוניות הקלאסיות הוותיק והגדול בישראל, החל להיות שנור בפייהם של כתבי הרכב. בנוסף, עשיתו עוד שני דברים שהם חשיבה מוחז לקופה כתבי הרכב. הראשון – התחלתי להפיץ לכתבי תיירות ומשפחה הודעות על אירועים שלנו שפותחים לקהל הרחב. השני – התחלתי להפעיל את הקשרים האישיים שלי ולפנות לכל יובאני הרכב כדי לקבל חסויות מסחריות לפעילויות המועדון.

התוצאה הייתה מידית וזכינו לחשיפה מצוינת בעיתונים לפעילויות כגון אירוע סוף הקיץ בפארק הלאומי בר"ג, אירוע לטIRON בחג הפסח, שט"פ ותցוגת מכוניות למכבה שנערכה בישראל ועוד. במקביל יצרתי קשר עם תכניות הבוקר ומערכות החדשנות בטלוויזיה והתחלנו להופיע באירועים שונים בתכניות הבוקר (בעיקר אצל אברי גולדען); לפני יום העצמאות ולפניהם השנה וחצי הופיענו בפעם הראשונה בכתב העת של מנחים הורובי על מועדוני רכב שונים.

לקראת יום העצמאות האחרון, שוחחת עם מערכת תכנית הבוקר שרצה להביא לאולפן רכב בן 71 כמספר שנים המדינה. תוך כדי השיחה הסטטי אותו לרענן של רכבי אספנות צבאים לאורך שנים המדינה, כשנמ אדאן להביא רכב בן 71 בדיקן. כך הנענו לאירוע המדהים שבו כיכבו ניופים, קומדנקר ואפיו פלימות' וליאנט צבאיות אחת. איתם מדהים ובלתי נשכח, מהרבה סיבות...

לפני שבועיים נוצר קשר עם מערכת התוכנית של מנחים הורובי, שלאחר תקופה ארוכה של לחץ החליט לעשות כתבה על תרבויות אספנות הרכב בישראל. התבקשתי לניס 4 מכוניות קלאסיות



# “איך אמורים מתוק בעברית או הכל בזכות קלמנטינה”

מאת: איתמר שורקי

החויצה את העולם במרצדס 190 משנת 1961. למחמת בובוקר קיבלנו הودעה מדורו שלוקאנה עברה

תאונת קשה, לא ברור מצבה ושהרכב גמור. אכן, חצי שעה לאחר פגשتنا הסתיים מסעה חזча היבשות בתאונת קשה בצומת כפר אדומים. הרכב נהרס כליל וכוחות ההצלה נאלצו לנסרו על מנת לחלץ את לוקאנה, שלאחר מכן התברר כי שברה את אגן הירכיים שני צדדי בנוסף לפציעות רבות נוספות.

למחמת איתרנו את לוקאנה בבית החולים שערי צדק, רעה בירהו אותה ומצאה אותה במצב ירוד וכואב. אני

ספנס אקראי על כביש 59 בישוב עוגה הסמוך ליריחו הוביל קשר ואחווה בין לא מעט אנשים מעמים וממדינות שונות. אפשר היה להעתלם מהמרצדס 190 היפה שהנחתה בסיכון למקום בו עצמנו. ניגשתי לגברת בעלת הרכב, הצגתתי את עצמי ואמרתי לה באנגלית שאני אוסף כל רכב. הגברת ענתה: “אני לא אוסףנית. זאת “מרס” המרצדס אני מטילת אותה בעולם”. לאחר שתיארה בקצרה את מסעויותיה, עליינו על רכבנו והתכוונו לנסוע משם. לוקאנה שאלת אותה: “איך אמורים ‘מתוק’ בעברית? אני רוצה



เครดיט: שירותי כיבוי והצלה איו"ש

הגעתו אליה יומיים לאחר מכן והציג את עצמו “כאייש הקלמנטיות מיריחו”. בשעותיהם הבאות שמעתי מლוקאנה

לקנות קלמנטיות”. ירדתי מהרכב וקנינו יחד קלמנטיות. נפרדנו, ובדרך שוחחנו, רעייתי רעה, דרור ויעל, על לוקאנה

פשט בין החברות הסגולות על פניה של לוקאנה. בשלב זה עירבתי את יוסי ושמוליק מכוועדן מרצדו, שהתנדבו לשיע בכל דבר ועניין. שמלוק אף הגדיל לעשות ואירח את לוקאנה לשבועיים בघיטו כשהוא מצד' אותה



במפתחות למרצדו אספנות שנת 88, שייהה לה אין להסתובב ולבוא ל"לול".

כבר מכבט ראשון הבנו שלא ניתן לשקם את הרכב אלא אם מחליפים את הבודי כולם ומעבירים את המנוע, הגיר ומכלולי ההנעה. עברו לוקאנה "לב" הוא המכולים וההינעים ולא ה"קליפה" - המרכב. איתרנו מספר כל' רכב שהתאימו במידה כזו או אחרת לפרוייקט אך לאחר מחשבה מעמיקה קיבלנו החלטה שלא לשפץ את הרכב בארץ אלא לשולחו חזרה לקולומביא יחד עם לוקאנה ושם יעבירו את כל המכולים למרצדו זהה שנמצאת ברשותה.

לאחר חדש החלה בשוויצ', חזרה לוקאנה אל "הלול"

AIR חצתה את דרום אמריקה מקולומביה עד פטגוניה ובחזרה למרץ אמריקה, ארה"ב וקנדה. בהמשך, לאחר הפוגה בה תיקנה את הגיר של "מרטס", יצא שוב לדריכים והפעם לרוסיה, מדינות הבלקן, סקנדינביה, שוב לרוסיה (להחליפ' צמיגים "כי שם ממש זול"), טורקיה, יוון ומשם לישראל.

локאנה בת 59, קולומביאנית בת למוסכני, צלמת ובולוגריית החליטה שבינוגד לכל העצות שקיבלה, את העולם היא תראה כשהיא נהגת במרסי המרצדו. אין חלק שהוא לא פירקה או הרכיבה. ראש מנוע עשתה בתורכיה, תיבת הילוכים בקולומביה וברקדים באורה"ב. זאת לא התאונה הראשונה אלא השלישייה, אבל מה לעשות? כשנהנים עשרות אלפי קילומטרים קורה שנגה רוסי חותך אותך וגורם לך להתנסח בו.

ועכשיו, מה עושים כשטיירת קולומביאנית שוכבת שבורה בבית חולים ישראלי ורכבה מונח במשטרת ש"י? מתגייסים לעזרה יחד עם זוהר יעקב המדאים מכפר אדומים, שאצלו הייתה אמורה להתארח במסגרת מסעה, רעה רעיה, נתן

ואחרים וטוביים, שהציגו עצרה בכל דרך אפשרית. את הרכב העברנו אל "הלול" עד לקבלת החלטה האם ניתן להעמיד אותו על הגלגלים ואת לוקאנה לקחנו אליו הביתה לאחר שבועיים וחצי בהם הייתה מאושפזת בבית החולים. המפגש בין לוקאנה ל"מרטס" לווה ע"י צוות טלוייזיה והוא מרגש במיוחד. גברת לא צירה, נתמכת בקבים, סובבת את הרכב שוב ושוב ולפתע אומרת באנגלית "בוא ננייע". לי לא צריך להגיד דבר כזה פעמיים, ותו록 כמה דקות ולאחר בדיקות בטיחות, המפתח בסוויצ'. סיבוב ימינה ושלועל ראשון נשמע מהמנוע. לאחר מספר ניסיונות שכלו "בק-פייר" שכמעט שרפ' לי את הגבות, המנוע הניע לרגע וחירך רחב



נוסףו חברים מכל קצוות הארץ ובין קפה לקפה שמעו את

סיפורו המסעوت של לוקאנה ומרסוי ממקור ראשון.

локאנה סיכמה את מסעה בכך שאמרה שהיא חבה את  
חייה לחוסנה של "מרסוי" המרצדס וההתאונה זימנה לה

פגש עם ישראל ועם הישראלים במשמעותה.

אני רוצה לסכם ולהודות לכל החברים והחברות שסייעו  
לאורך כל הדרך, החל מרעיה רעייתו שהייתה הראשונה  
לפקוד את מיטתה של לוקאנה בבית החולים, זהר יעקב  
שלווה אותה בתקופת האישפוז, נתי, שלמה ושאר  
הלוונים", שמוליק וערן ממיעון מרצדס, משטרת ישראל  
שגילתה גמישות מדהימה זיהה מעולה ולשאר האנשים  
הטובים שהתענינו והצעו עזרתם בפייסבוק או בהודעות  
פרטיות אל.

הוכןנו הוא שלאחר שלוקאנה תסימם את השיפוץ  
בקולומביא, נסייע לה להביא את הרכב חזקה ארצתה  
לנקודות התאונה ובאזור רבע משתתפים של רכבי אספנות  
ומרצדים היא תמשיך את מסעה המתוכנן לירדן, מצרים,

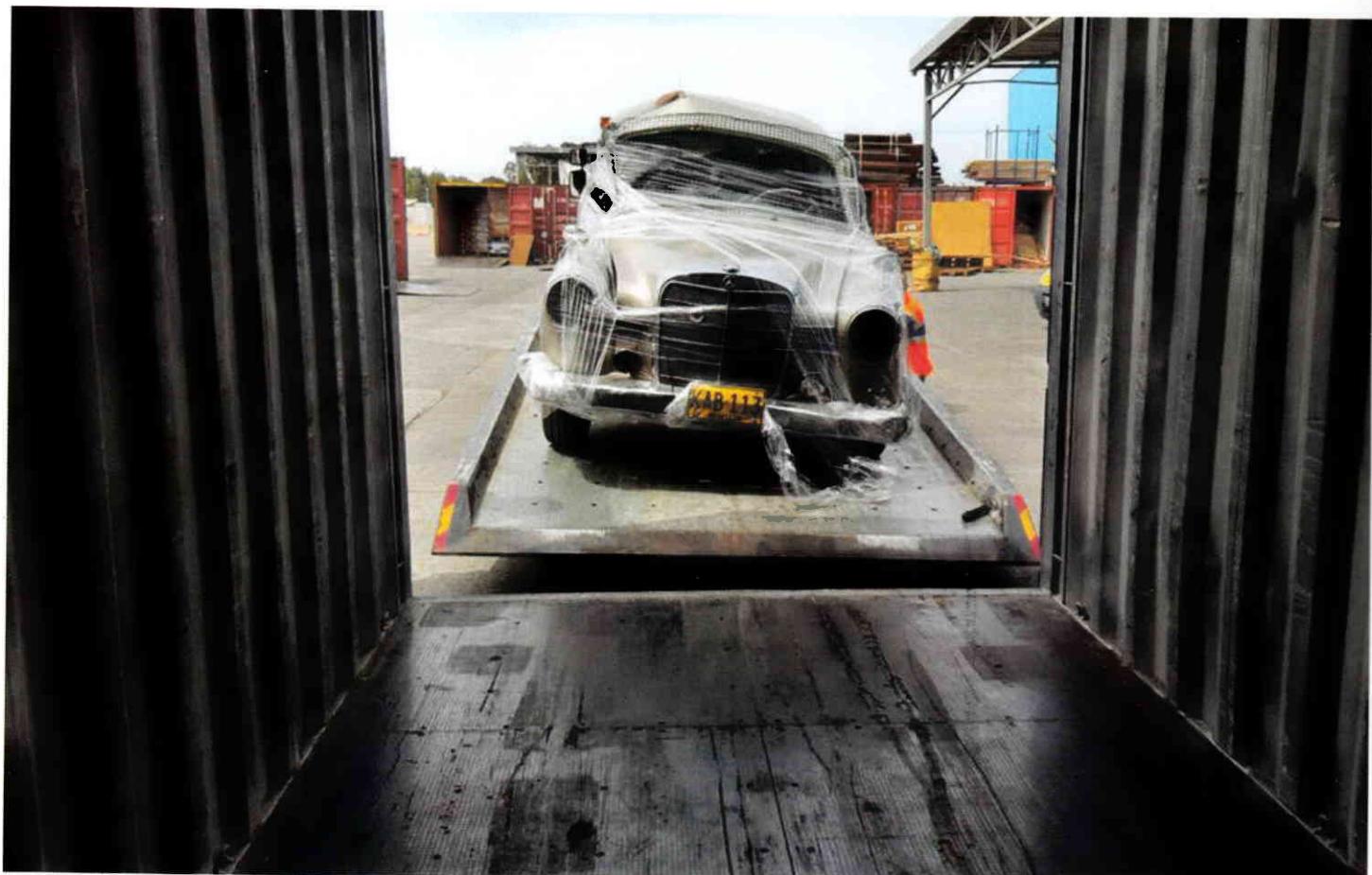
מצרים-אפריקה ומשם לאירופה דרך ספרד.

נתראה ב 2020 בצומת כפר אדומים להמשך המסע - "תִם  
אך לא נשלם".



יחד עם שלמה אורבן, שמוליק וחברים נוספים, ארזנו  
את "מרסוי" ואת כל הצד של לוקאנה, העמסנו על מכולה  
וממש עם כתיבת סיפור זה עגנה האונייה בנמל קרטאחנה  
בקולומביה.

שם עוד מסע "קצר" בן 750 ק"מ ולוקאנה "ומרסוי" הגיעו  
הביתה למדיגן.  
локאנה "ומרסוי" הרכינו לחלק מה"lol" ובכל ימי השישי





פגש גליל גולן בטבריה על שפת ים כינרת