

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גיליון מס' 94 | ינואר 2019



עמ' 4

מבחן רכב
ג'יפ מול ג'יפ

עמ' 16

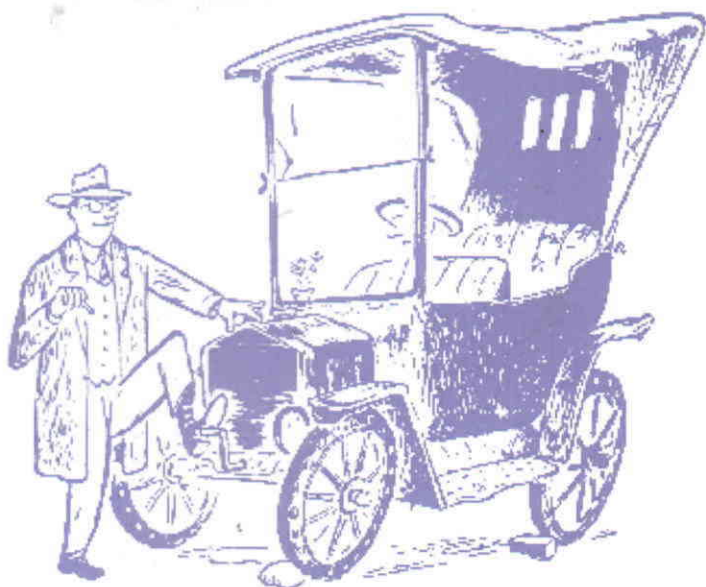
בעקבותיו של לורנס

עמ' 20

70 שנים למדינה
40 שנים לאספנות

מנואלה

בני הספל



נגמרו אירועי הקיץ, אבל לא נגמרה שנת השבעים למדינה שלנו. לכבוד השנה המיוחדת הזאת החלטנו על פרויקט מיוחד. עבור כל שנה משנת 1948 עד שנת 1988 (שהיא השנה הכי "צעירה" לאספנות בעת כתיבת שורות אלו), נייצג מכונית וגם את בעליה. זה לא היה פשוט אבל אני מקווה שזה כדאי. עוד ברוח קום המדינה עשינו מבחן רכב מיוחד: ג'יפ משנת 1948 מול ג'יפ משנת 2018.

70 שנה ואיזה הבדל, אבל גם קווי דמיון שנמשכים לאורך כל השנים האלו במותג שהפך לגנרי. שתי כתבות נוספות "מנקות את הראש": האחת על מכונית מיוחדת שעשתה את המסע הלא-שיגרתי מישראל לביתה החדש בארה"ב. השניה על נסיעה מיוחדת גם היא, של ערן אייזיק שלקח רולס רויס לירדן...

קריאה נעימה!
מני הספל



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

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

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתרילאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל, דרור בריל.

ועד המועדון: שמרון אנגל, רון אקרמן, קובי בן-ניסן, אלי גידור, מתניה הלוי, בני הספל, דוד כרמל, נחום קדמיאל, סיגל שטיימן.

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ יו"ר ואחראי אירועים: דוד כרמל

גזבר ואחראי חסויות ותורומות: 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, זמי לוין, נחום קדמיאל,

בת-אל מאיר

מבקר: זמי לוין

וועדת ביקורת: זמי לוין, משה מצא, 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, אריאל עזיזי, חן פרחי, עודד

פירסט

אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים: קובי בן-ניסן

אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי

רכזי מפגש הצפון: שמרון אנגל, חנן ארד, ישראל לסטר

רכז מפגש השפלה: קובי בן-ניסן

רכז מפגש ירושלים: קובי בן-ניסן

רכז מפגש משמר השרון: דודי שטרקר

רכז מפגש אשדוד: צביקה מרגלית

רכז המפגש המרכזי בפ"ת: עמית זק"ש

אחראית קשר בין מועדונים: סיגל שטיימן

אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמיאל

אחראי שוק עתיק: עפר סגל

אחראי מחשוב והטמעת תוכנה: עמית זק"ש

אחראי פיב"א: אורי פלד

בוחני פיב"א: אמיר הלוי, דורון סגל, אריק אשפוז, יגאל קרפול

אחראי לוגיסטיקה: רוני רוזנברג

משרדי המועדון:

מנהלת משרד המועדון: בת-אל מאיר

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:

ימים א'-ה' בין השעות 09:00 - 16:00

מועדון החמש באינטרנט:

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אתר המועדון: רם מילון, עדי כהן קוקו

אחראי פייסבוק: סיגל שטיימן, קובי מילוא

פורם רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב ועריכה גרפית: רועי אבן-בר

הדפסה: דפוס א. בן נון, ראשל"צ

דבר היו"ר

נחום קדמיאל

חברים יקרים,

גשמי הברכה שהחלו לרדת בשבועות האחרונים, דווקא בימי שישי, שיבשו לנו במקצת את ההשקות ואת אירוע חנוכה המסורתי בבית החולים גהה. גנרל החורף מכתیب לנו לעיתים את סדר האירועים, אך יחד עם זאת נמשיך ונעשה מאמצים לקיים את הפעילויות המתוכננות, להיפגש ולבלות יחדיו באווירה חמימה.



שוק עתיק התקיים במיתחם "אגד" וחברים רבים השתתפו, מכרו וקנו. גם מזג האוויר האיר לנו פנים. לצערנו, ניאלץ להיפרד מהמיקום ב"אגד" ולחפש מקום חלופי לשוק-עתיק. הצעות תתקבלנה בברכה. אני מבקש להודות מקרב לב לחברנו נוח סלוצקי על עזרתו במשך שנים

רבות לקיום השוק בחניון "אגד". מפגשי חנוכה בסניפים התקיימו כמיטב המסורת, כל סניף ואופיו המיוחד. כך גם ההשקות וקבלות הפנים: השקת המרצדס 250SE של צביקה דוד, השקת הדודג' בראד'ר של רון אגם ודוד ואקרט, השקת רנו קטר-שבו של אבי בירגר, קבלת פנים לשברולט קורבט של איציק יעקובוביץ, השקת יגואר MK של עמית קורץ, השקת פלימות' ווליאנט של גיל עמיר לזכר אביו תא"ל במיל' משה עמיר, השקה כפולה של שני רכבי פורד מודל A של אליעזר מישיגב ויבגני פרקוב, השקת סרווטה-למברטה של רון בראונר. עיניכם הרואות שלמרות מזג האוויר אנו לא נכנעים, ובנחישות והתמדה ממשיכים, כי "את המנגינה הזאת - אי אפשר להפסיק..."

ולסיום, נקבל בברכה את בת-אל, המזכירה החדשה של מועדון החמש, נודה לריקי על פעילותה המסורה, וכמובן לחברי הוועד, וועדת ביקורת ובית-דין חברים שבזכותם אנו ממשיכים לפעול ולקדם את מטרות המועדון.

אני מאחל לכולנו המשך פעילות פורה ומגוונת, ונסיעה זהירה ובטוחה בחורף,

שלכם,

נחום

גולת הכותרת של פעילות הקיץ במועדון היתה בפארק הלאומי בר"ג בסוכות, אירוע עם מאות מכוניות אספנות שעוד לא נראה כמותו במחוזותינו. על סמך הלקחים אנו כבר מתכננים את הפנינג הקיץ בשנה הבאה. אני מבקש להודות למתנדבים הרבים ולחברים שתרמו והשקיעו מזמנם, שהרי ללא עזרתם ומכוניותיהם, לא היה ניתן לקיים את המפגש הססגוני והמוצלח שהיה.

במהלך חודשי הסתיו ביקרו עשרות מחברי המועדון בתערוכות ושווקים בחו"ל - אסן, ביולי, הרשי, קרלייל, ועוד. החשיפה של החברים לנעשה בחו"ל תורמת לעליית מדרגה בתחום האספנות בישראל, כולל אופן השימור, התצוגה, סוגי כלי הרכב ואיכותם. שאיפתנו היא להמשיך ולהשתפר בתצוגות כך שיוצגו גם חומרים נוספים הקשורים לכל רכב, כגון: כלי העבודה, ספרות מקצועית, היסטוריה כתובה. אני מקווה שהחברים ישתפו פעולה וירחיבו את התצוגות כך שנראה עוד ועוד איכות ומקצוענות.

ובאותו עניין, אנו שוקדים לקיים תצוגה ייחודית לרכבים בעלי תעודות פיב"א. אני מבקש להאיץ את תהליך הרישום וקבלת התעודות הנדרשות לכל המעוניינים. חברינו אורי פלד אחראי על הקשר עם פיב"א במועדון ובתקופה הקרובה יבקר במפגשים השונים ויצג את הנושא.

1948 - 1988

צילומים: רוני בראונר והחברים

השנה אנחנו מציינים 70 שנה למדינתנו.

"ברור" לכולנו שההישג החוקתי הכי גדול במדינת ישראל הנבנית הוא תקנות רכב אספנות שמועדון החמש הצליח להעביר אי שם בתחילת שנות התשעים.

התקנה אומרת שניתן להגדיר רכב כ"אספנות" החל מגיל 30 שנה ומעלה, כלומר שאנחנו כעת סוגרים ארבעים שנות אספנות מהקמת המדינה (1948-1988).

לכבוד היובל הזה אנו מציינים כל שנת ייצור בטווח השנים האלו עם מכונית וחברה שגם יספרו בכמה מילים על הקשר ביניהם.

הבחירה הייתה שלי כעורך. ניסיתי (אם כי לא תמיד בהצלחה) לתת ביטוי לדגמים שונים מארצות שונות ובגדלים שונים, מטוסטוס ועד אוטובוס...

כשביקשתי מהחברים לכתוב ("עד עשר מילים"), קיבלתי ציטטות שהן ממש מכתבי אהבה של האדם למכונה. היה

קשה מאד לקצר ו"לכסח" ביטויי רגש שכאלו. אני מקווה שעמדתי במשימה של העברת רוח הדברים.

כמשוער, רוב התגובות נגעו בחזרה למחוזות ילדות - המכונית של ההורים, המכונית של השכנים, הדגם שהיה אהוב בילדותם...

במקום השני עומדת האהבה למותג ולצורת הרכב. ולתפארת מדינת ישראל!

בני כסא





אנשים חספסים על רכבים

1949 | פלימוט



חודד טינסקי

"בהיותי בן 6 ראיתי פלימוט
1949 ומאז ועד היום היא
הילדה הכי יפה בגן"

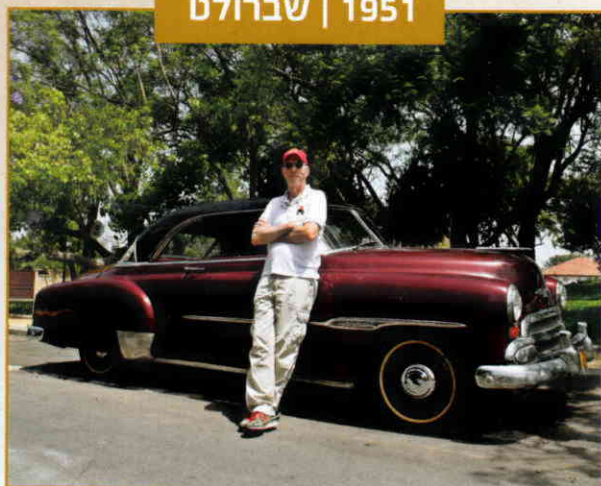
1948 | ג'יפ



אמיר פלוי

"אני והג'יפ שנינו ילידי 1948
ומאז חוגגים ימי הולדת
משותפים"

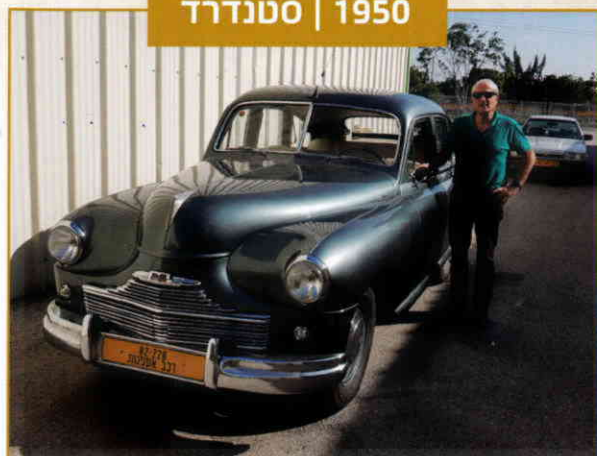
1951 | שברולט



חיים אויס

"אני נהנה לנהוג בחדשות
ומהירות אבל הכי-הכי כיף
לנהוג בשבי 1951 שלי"

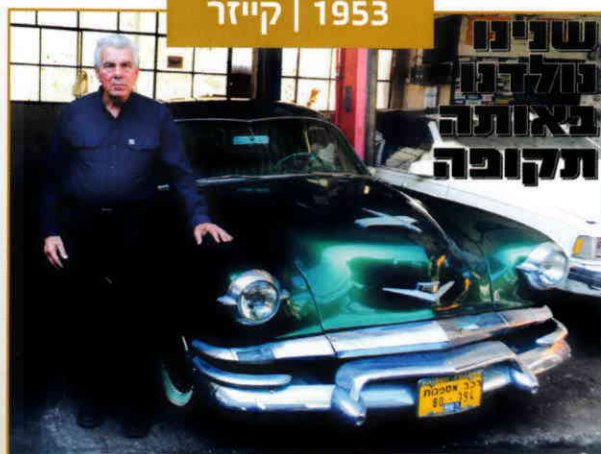
1950 | סטנדרד



איל וופל

"תהליך השיפוץ הווה בשבילי
פרוייקט חיים"

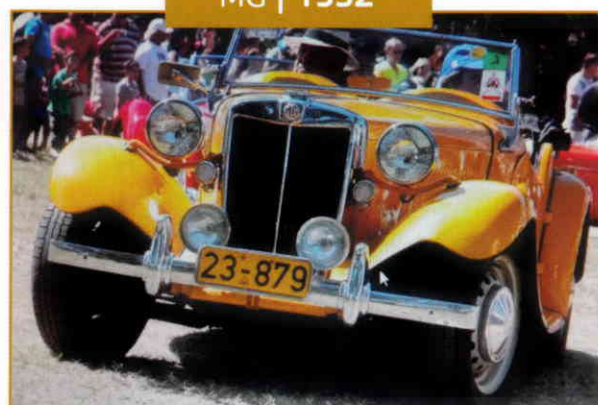
1953 | קייזר



דורון איטלסון

"שנינו נולדנו באותה תקופה"

MG | 1952



יורק סילבר

"מבטינו נפגשו לראשונה
בשנת 1954. אהבה ממבט
ראשון"

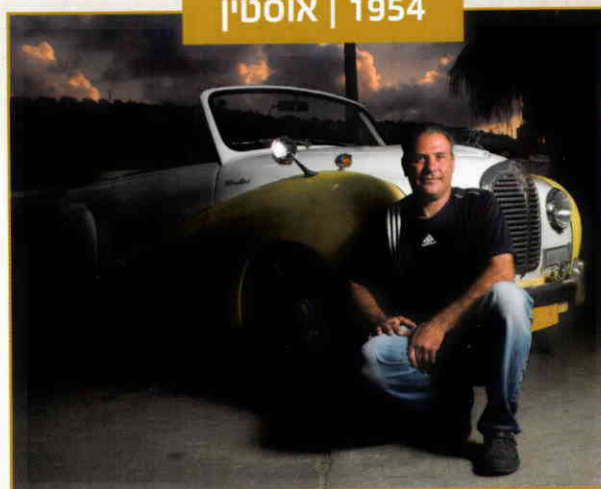
1955 | תנדרבירד



דסנה סלדאן

"הבעל הגשים לי חלום
והעיף אלי את ציפור הרעם"

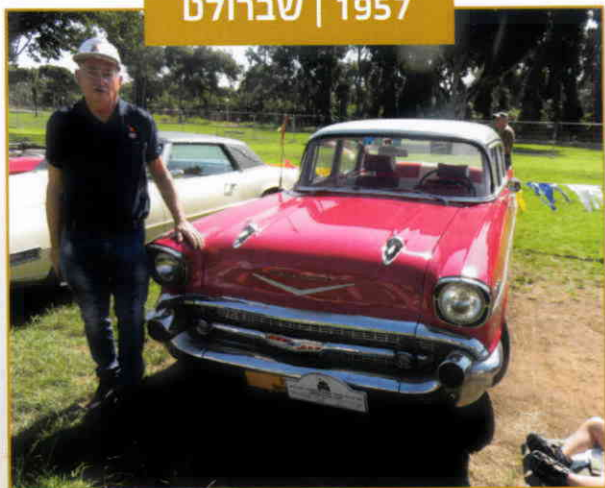
1954 | אוסטין



מורדי אטיאס

"אני איש של נוסטלגיה, זה
חלום שהתגשם והוא יישאר
איתי לתמיד"

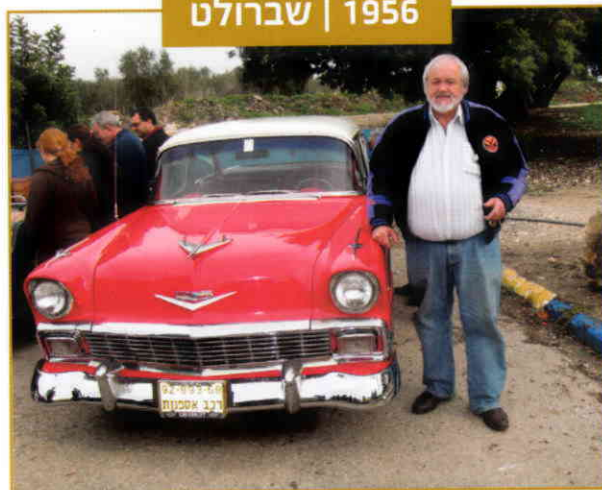
1957 | שברולט



סלמה-דן אדרון

"זוגיות של 30 שנה"

1956 | שברולט



שמאל ציטרון

"היה שווה להביא את היצירה
הזאת מהפיליפינים ולהגשים
חלום"

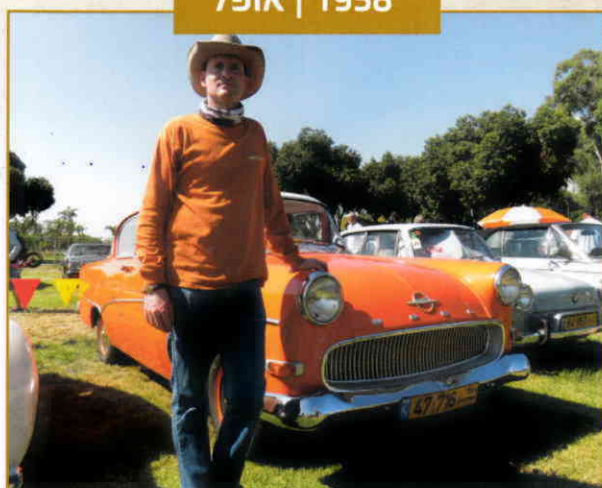
1959 | רנו



אני ואיזוראב

"אהבה משותפת של 26 שנים"

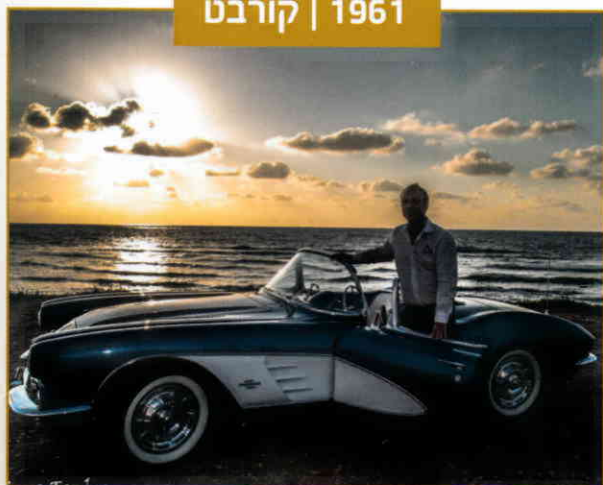
1958 | אופל



אמית סריד

"מכונית ילדותנו שאחרי 30 שנה החזרנו הביתה"

1961 | קורבט



דני צופר

"בילדות היה דגם ליד המיטה והגשמתו"

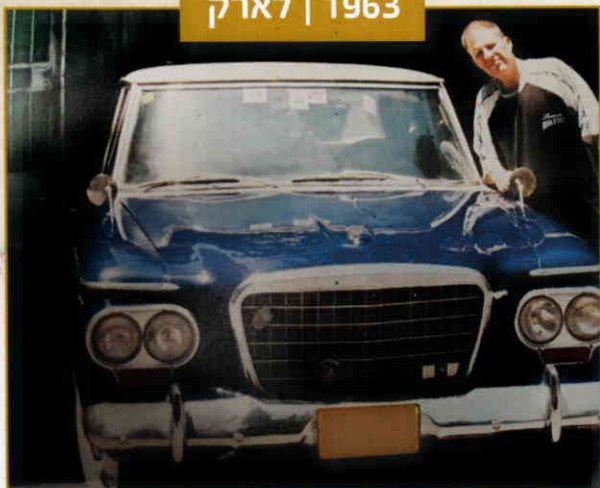
1960 | סוסיתא



אבי ארוסברג

"זכיתי בפיסת הסטוריה של תעשיית הרכב בישראל"

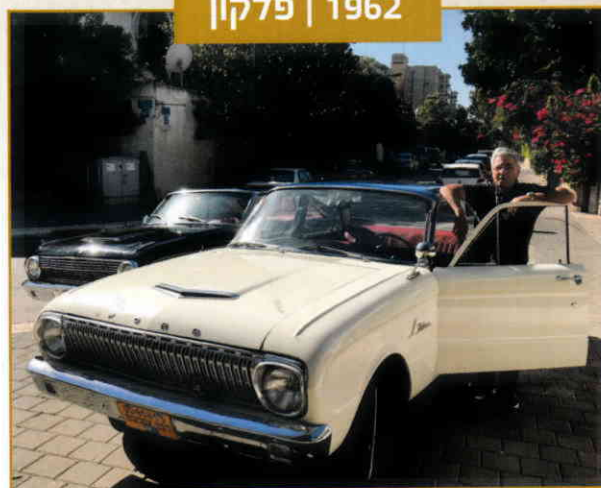
1963 | לארק



יוסף בן צבי

"מזכרת אהובה מאבא שקנה
את הלארק ב 1964"

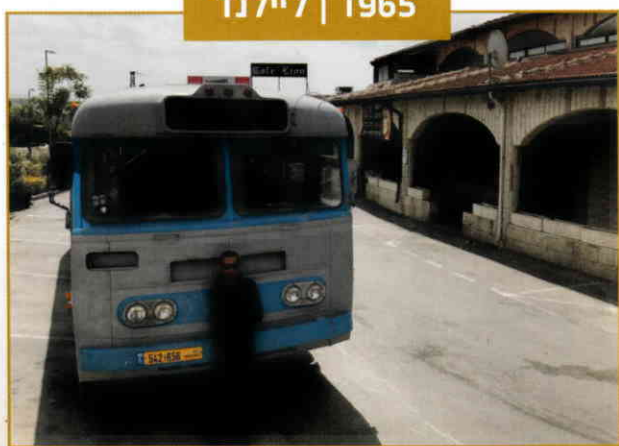
1962 | פלקון



יעקב ציפאון

"בגיל 16 נהגתי בה ומאז
השריטה לא עברה"

1965 | ליילנד



אי דאח

"הגשמת חלום לשימור הטייגר
והפיכתו לרכב אספנות"

1964 | סברה



איל ברנשטיין

"זכרון ילדות מהאוטו של
השכן"

1967 | וולוו



דנואל ברוך

"בגיל 21 קניתי את הוולוו
הראשונה וכמו שאומרים
"Volvo for life"

1966 | מוסטנג



אריאל צ'יסי

"כשהייתי צעיר ראיתי
מוסטנג ועמדתי דום, שאלתי
מתי תהיה לי, והגשמתה"

1969 | פיג'ו



מוחמד אגריב

"זכרון ילדות וצורה שמדברת
אלי"

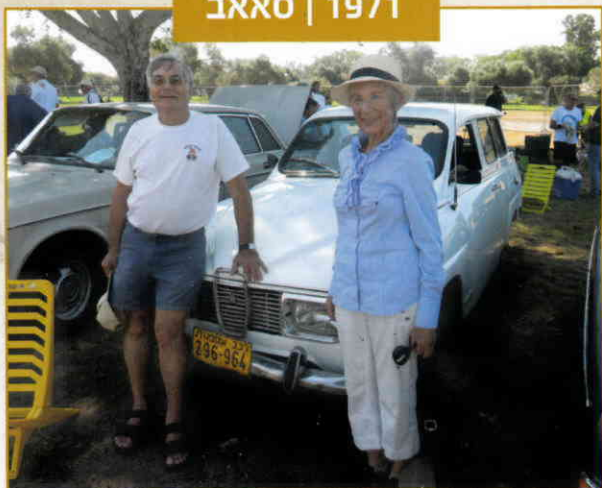
1968 | סיטרואן



משה איל

"התאהבתי בה כשהייתי ילד
ומאז היא לי כמו יין צרפתי"

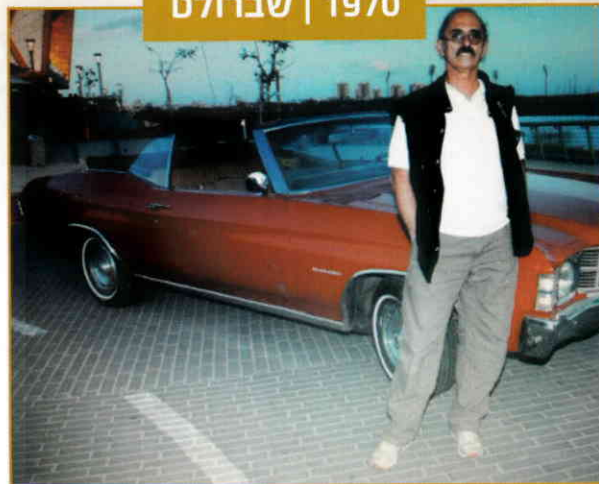
1971 | סאב



מלסחת טריקל

"Rusty but I still love"
"both of them"

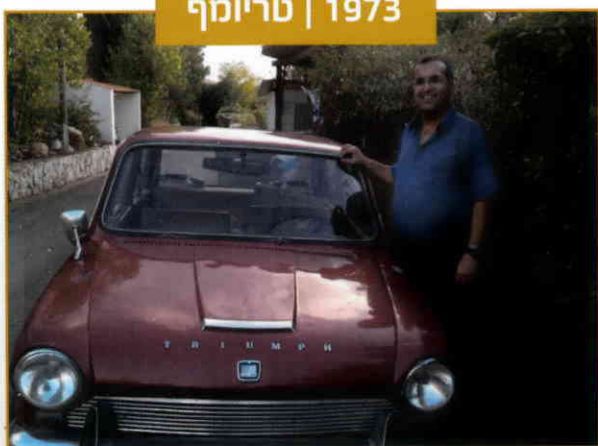
1970 | שברולט



אריק אלסיץ

"אני נוהג בה ומקבל אדרנלין
והתרגשות של נער שפוגש
נערה"

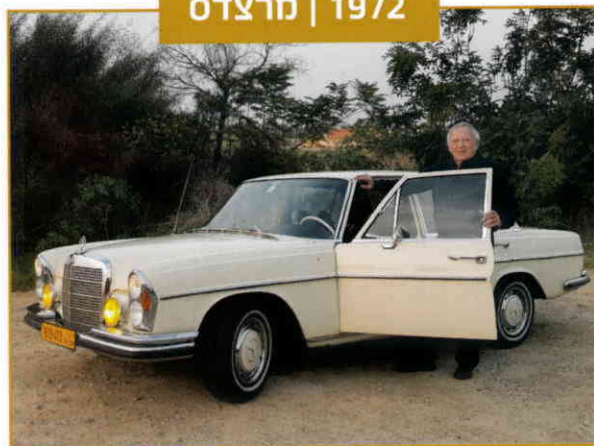
1973 | טריומף



איל זוכדים

"בגיל 16 נהגתי בטריומף של
הורי וגדלתי איתה"

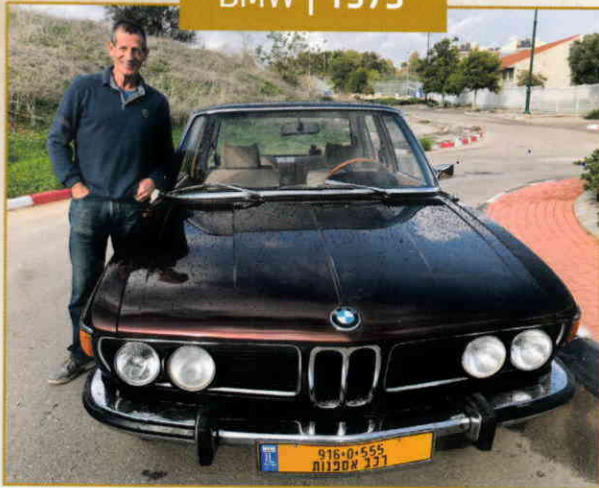
1972 | מרצדס



אריה צינב

"עונג שבת שלי"

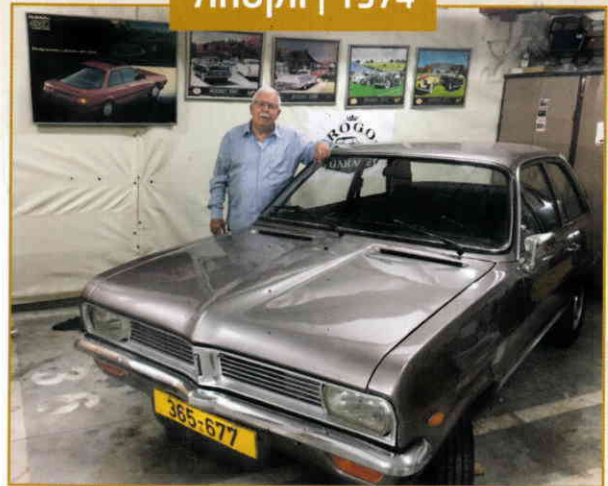
BMW | 1975



יוני אדלשטיין

"לפני 27 שנים היה לי רכב
דומה ואהוב והייתי חייב
שיהיה לי אחד כזה לתמיד"

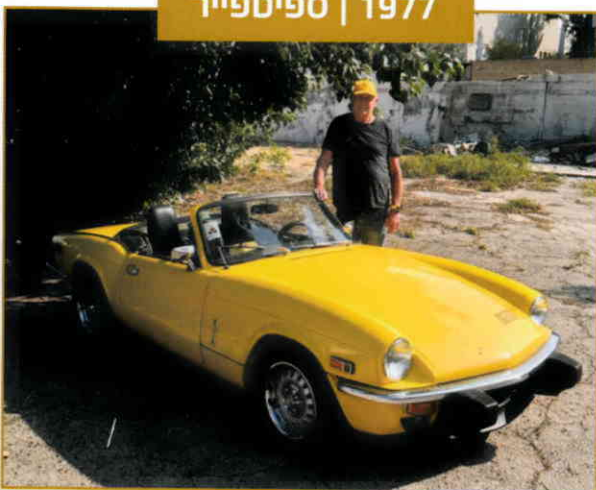
1974 | ווקסהול



כ"א

"פשטות, מקוריות ועממיות,
זה מה שאני אוהב בה"

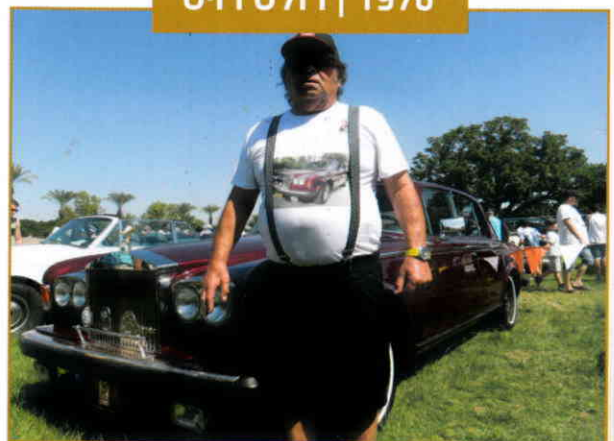
1977 | ספיטפייר



אד ספירסון

"לשכנה היתה כזאת והיא
(המכונית!) הדליקה אותי"

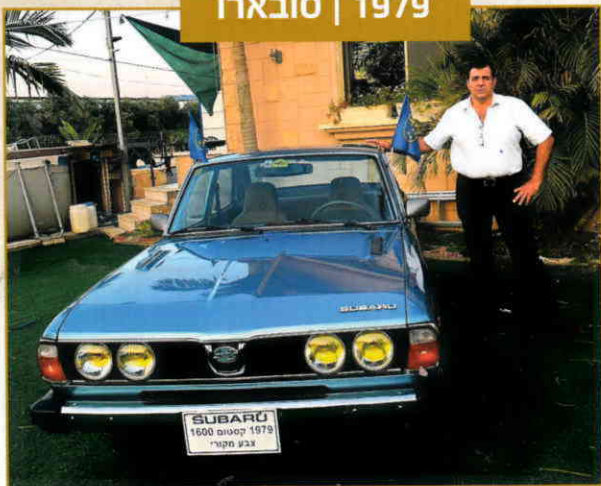
1976 | רולס רויס



בני און

"הגשמתי חלום ילדות"

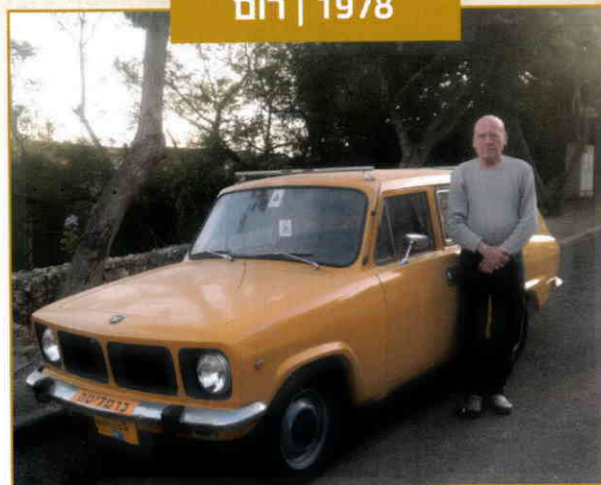
1979 | סובארו



דודי מורל

"האהבה התחילה אצלי בגיל
14 ומגיל 17 יש לי ואני "דודי
סובארו"

1978 | רום



ניצן דרורי

"שריטת ילדות של ילד שגדל
סמוך למפעל וחווה בתדהמה
את תהליך הייצור"

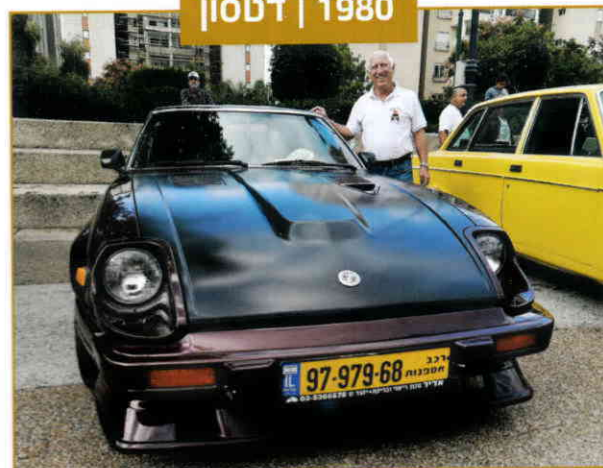
1981 | אלפא רומיאו



ראובן צמחי

"תמיד ידעתי שיום אחד
תהיה לי מפלצת כזאת"

1980 | דטסון



אריה 103

"מעוצבת בצורה ספורטיבית
שמתאימה לאופי שלי"

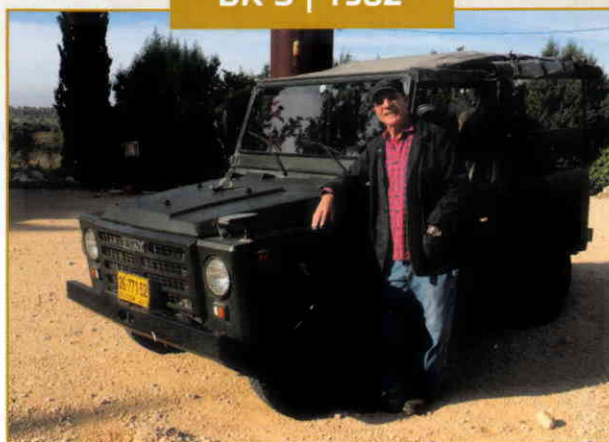
1983 | אוטוביאנקי



אויבאל

"אל תתנו לגודל להטעות
אתכם, חווית נהיגה מטורפת
ומהנה"

1982 | פיאט



אויבאל

"זה אוטו מיוחד ויש רק אחד"

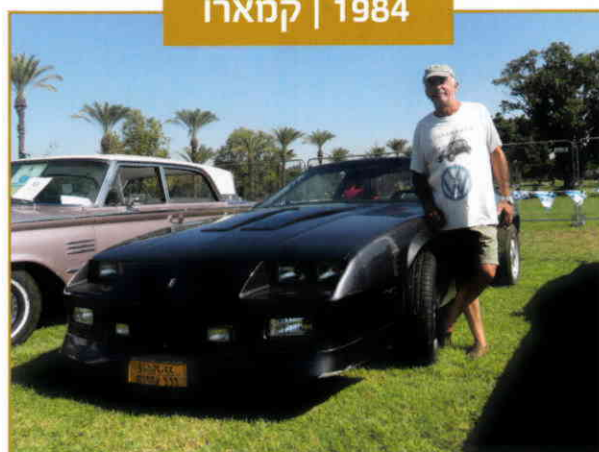
1985 | פאנטיק



שיפצתי

"מרגיש כמו בן 16"

1984 | קמארו



אויבאל

"שיפצתי במו ידיי, סיפוק ענק"

1987 | סוזוקי



קנינו ברוץ

"קנינו לפני 15 שנה,
התאהבנו ונשארנו יחד"

1986 | BMW



איזו חמדו

"הקופה היתה חלום ילדות
שהתגשם"

1988 | סובארו



אבי ברוך

"עשרים ושתיים שנים של
אהבה בלתי פוסקת"

ערן איש ערב

(בעקבותיו של לורנס)

כתב וצילם: ערן אייזיק

למי ערן ויש לי לריטב.

פרק ראשון - ההרפתקה

לפני כשנתיים הידיים החלו לגרד (התמכרות או לא?). הרכבים הקיימים מיוצבים ואין כמעט תקלות. סיימתי פרויקט הכנסת מזגן ליגואר (לחצות את ים סוף לשתיים, משחק ילדים לעומתו) והתחלתי להרים ראש מהמחסה ולתצפת.

החלטתי על מכונית נוסעים וכאנגלופיל הבחירה לא הייתה קשה. החלטתי לקנות "הרבה אוטו".

רולס רויס סילבר קלאוד עונה על ההגדרה של "הרבה אוטו". עם אורך של 5.39 מטרים ומשקל של מעל 2 טון זו בהחלט אונייה שהתחפשה לרכב.

כמה נתונים על הרכב: הסילבר קלאוד, הידוע בכינויו בייבי פנטום או The last of the Rolls Royce ויסלחו לי בעלי RR חדשים יותר, יוצר ב-3 סדרות החל משנת 1955 עד 1966. סה"כ יוצרו כ-7,372 מכוניות מכל הדגמים.

הרכב הספציפי שלי הוא מסדרה 1, נבנה (ידינית כמובן) מינואר עד אפריל 1958 ונמסר למר James B. Bell בפאלם ביץ' פלורידה ב-18.6.58.

מודעה ב-EBAY בפברואר 2017 צדה את עיני - RR סילבר קלאוד כסופה משנת 1958. מכיוון שאני יליד 58 ובאותו זמן חגגתי 58 אביבים, החלטתי שזו המכונית הבאה שלי, למרות שנראתה בפנים מרופטת ולמרות שבילתה חלק גדול מחייה באוהיו (מלח, אתם יודעים).

הדילר הקליפורני שיחק משחק קשוח ולא ירד מספיק לטעמי במחיר כך שנפרדנו בהודנה. באפריל, טלפון לדילר שעדיין לא הצליח למכור את הרכב. אצלו כנראה שיחק המשפט Time is money. הוא ירד הרבה ואני עליתי קצת וסגרנו.

מהתמונות ידעתי כי מצב הריפוד אנוש ושיש בעיה במתלה הקדמי, אבל יותר מהכל חששתי מהגיר - לסילבר קלאוד יש גיר אוטומטי בן 4 הילוכים ואין לי כלל ניסיון בשכזה.

שלחתי חברה שמתמחה בבדיקת רכבי אספנות והדו"ח אישר לי כמה נקודות זכות: שהרכב נקי מחלודה למעט שתי נקודות

מאחורי הגלגלים הקדמיים, הגיר בסדר וכן שהרכב לא עבר תאונה מעולם, אפילו לא מכה קלה בכנף כמאמר הטייס. כמון כן, אושר שהרכב הוא Matching Numbers ואורגינלי בשאר הדברים ברמה של 100%.

המשימה הבאה - השגת רישיון יבוא. טלפון לקובי מילוא הידען, קישור לאתר משרד התחבורה, איסוף המסמכים ואז שיא ארצי - העלתי את המסמכים לאתר משרד התחבורה במוצאי שבת וביום ראשון בשעה 16:00 היה לי רישיון יבוא. כפיים ליעילות ממשלתית.

משלח לא היה בעיה. מרכז קצר באינטרנט, הובלה דרך תעלת פנמה בקונטיינר כרכב יחיד והמתנה של חודשיים. הרכב הגיע לכבוד ראש השנה בספטמבר 2017. ההפתעה היתה נעימה, המצב של הרכב יותר טוב משציפיתי.

שרלטנות מסתבר זו מחלה עולמית. כנראה שבשנים האחרונות הבעלים הקודמים של הרולס לא הלך לבעלי מקצוע. נמצאו הרבה טעויות כמו הרכבת כנפי המאוורר המכאני הפוך, או הרכבת גומיות בצורה הפוכה במשאבת הבלם כך שלא נבנה לחץ, מילוי שמן גיר 80-90 בבולמים במקום שמן הידראולי ושאר סימנים לחוסר מקצועיות מופלג.

הרכב עצמו מורכב מאוד מכאנית ויש המון מערכות



יתירות (Redundancy), שהרי צריך להצדיק את האימרה שרולס רויס לא מתקלקל. יש לדוגמה 2 זוגות פלטינות, זוג לכל 3 צילינדרים, שני קבלים, מערכת בלמים כפולה ועוד. כמות ההנדסה והחשיבה שהושקעה ברכב מדהימה. ברור שהמחיר לא היה שיקול, כי הרי הלקוח ישלם כמה שיבקש.

מיד אחרי ראש השנה 2017 ולאחר יישור קו זריז (שמנים ושאר אבות המזון) הוכנסה ללו"ז נסיעת מבחן ואיסוף ליקויים בטיול בן יומיים לצפון. הנסיעה כמובן עם חברים ומשפחה ולינה באוהלים בשטח. הדיסוננס של חניון אוהלים בשום מקום ורולס רויס הוא נפלא בעיני. כרגיל, אחרי כמה דקות נשרפה תאורת המחנה ומכיוון שלבושתי הרבה לאף אחד לא הייתה נורה רזרבית, הפנס הקדמי של הרולס נעקר ממקומו בכל גינוני הכבוד, למילוי התפקיד הנכבד.

לאחר סיכום רשימת התקלות הראשונית החל השיפוץ מהכבד לקל והמערכת הראשונה הייתה המתלה הקדמי. רובו משומן על ידי שמן ולא גריז. לנהג יש דוושה קטנה בתא הנוסעים שמחוברת למיכל שמן 80-90 ואותה הוא צריך ללחוץ 4 פעמים כל 200 מייל. עקב אחזקה לקויה וסתימות לא הגיע שמן לכל הצירים כך שנוצרו חכוך ושחיקת צירים. אחד המשולשים התחתונים החל להיפתח. החלקים המשופצים הוסבו ברובם לגריז ונאספו כמובן בסלון הבית.

המערכת הבאה הייתה הבלימה. מכונית במשקל 2.1 טון היא לא צעצוע ביחוד כשהברקסים הם תופים (דרמים). שתי משאבות מרכזיות, 2 משאבות בכל גלגל ושתי מערכות צנרת. הכל מופעל על ידי מנופים (שטנגות) בכמות שלא תבייש אתר בניה. סיפור מעניין הוא שהמהנדסים "הגאונים" של RR. פיתחו מערכת הגברה של הבילום שיושבת על הגיר. אם הרכב אינו בתנועה, כלומר הגיר לא מסתובב, אין ברקסים קדמיים. פשוט אין קשר בין דוושת הבלם לברקסים. תחשבו רק כיצד מוציאים אוויר מהמערכת כשאי אפשר לפמפם (בין הפותרים תוגרל סוכריה). מעניין לדעת מה אותם מהנדסים לקחו, כנראה חומר טוב. נוזל הבילום הוחלף לנוזל סיליקוני. הסיליקון אינרטי לחלוטין, לא תוקף צבע ולא סופח מים ויש לי ניסיון טוב מאוד אתו. נגמר הסיפור של חלודה בקליפרים או במשאבות כשהרכב עומד והכי חשוב - לא צריך להחליף אותו לעולם.

הסלון של הרולס היה במצב גרוע. שבע פרות תרמו את עורן לפרויקט. נרכש עור שיוצר לפי המפרט המקורי של רולס רויס, כלומר עבר טיפול מותאם לרכב, במרקם חלק בלי טקסטורה ובצבע מתאים. כאן נכנס בעל מקצוע לתפירה שעשה עבודה טובה. המחיר - התקפת לב קלה, אבל התגברנו.

תקצר היריעה מלפרט את המערכות: קירור, בולמים, הצתה (פרטרוניקס 40,000 וולט), הגה כוח, התקנת מזגן, הסבה לאלטרנטור ועוד. המזל הגדול שהרכב מקורי,



מזייף ולא נעליים. כנראה משאבת השמן גוססת. עוד שניה המנוע יינזק בצורה חמורה וזהו סרט מז'אנר הסרטים הלא נעימים. סיבוב מידי של הרכב, כיבוי מנוע וגלישה לכוון מרכז מסחרי קטן שזה עתה חלפנו על פניו.

נכנסתי לחנות הכי "מפוארת". שני מוכרים ומיליון זבובים. קונים. אין - בשלש שעות שביליתי שם קצה-קצהו של קונה לא הגיע. לך תבין ממה הם מתפרנסים. אין תקשורת לחלוטין, הם לא מבינים אף שפה מלבד ערבית. שתי מילים הבנתי שהתגלגלו בנעימות על הלשון ולמרות המצב הבעייתי העלו חיוך על פני - "סיירה חרבנה". המכונית מקולקלת. נסו להגיד זאת בקול וגם אתם תחייכו.

בקשתי מהם להתקשר לסוכן הנסיעות הירדני שטיפל בנו ודרכו תואם גרר שהחזיר אותנו אחר כבוד לעקבה. הגענו למלון בערב ומכיוון שהייתי מוטרד ממצב הרכב ובפטרה כבר הינו בעבר, ביטלתי את הסיור המתוכנן למחרת בפטרה.

בלילה הגלגלים במוח מסתובבים. הרכב אצלי יחסית מעט זמן ואני לא מכיר לעומק את כל המערכות ויחסי הגומלין ביניהן. עולות שאלות כיצד נעבור גבול עם רכב לא נוסע. ביטוח גרירה ישראלי (באדיבות מועדון החמש) - יש, גרר ירדני - אין בעיה, אבל רוחב הגבול הוא כמה מאות מטרים טובים והרכב שוקל מעל 2 טון, להזכירכם. לא נראה לי



ממש כפי שיצא מבית החרושת (מעל 3 חודשי הרכבה על פי התייעוד מארכיון RR). השתדלתי לעשות את המינימום הנדרש לשנות למודרני ולא יותר.

פרק שני - "סיירה חרבנה" (מכונית מקולקלת)

עם סיום השלב והמסיבי בשיפוץ, בשילוב חגיגות ראש השנה 2018, חגיגת יומולדת שנה לרכב בישראל ולכבוד יום ההולדת של אשתי (2.10) הזמנתי את הצדקת שתחייה לפינוק במלון פלצני במצפה רמון.

עם הדלי מגיע החבל. אם נוסעים למצפה רמון מדוע לא להמשיך לאילת וכעת לך תמצא באילת מקום בסוכות. מפה לשם הגברת שוכנעה בלחץ פיזי מתון להסכים להוסיף עוד 3 ימים בירדן על בסיס החג השני של סוכות (היא הרי צדקת, אתם יודעים).

התארגנות לנסיעה בת 3 ימים בירדן כולל נסיעה לפטרה ולצלילות בחוף הדרומי זה לא משחק. אני מכין רשימה בסיסית של חלפים כשברור כשמש שעל פי אדון מרפי יתקלקל בדיוק החלק שלא הבאתי...

בוקר הנסיעה בשעה 07:00 אני יורד לרכב למלא דלק ואויר, כשהתזוזה מתוכננת בשעה 08:00.

סיבוב נונשלנטי של הסוויץ' ו...יוק. אין סטרטר, בעיה לצוער. הלך הסולנואיד של הסטרטר. בעיה כזו פתרנו כשהיו לי שערות על הראש ומעט שכל. עוקפים באלגנטיות ומניעים על ידי מברג.

לכאורה התחלה ברגל שמאל, אבל הרי ידוע לכול שאחרי רגל שמאל באה רגל ימין ואני בכלל שמאלי...

הרכב מזמרר כל הדרך לאילת. צריכת הדלק מפתיעה לטובה. חצי מיכל עד אילת, כ-9 קמ' לליטר.

מעבר הגבול לירדן גם הוא בלי בעיות. עושים ביטוח ירדני, החלפת מספרים והרכבת סמל דגל ירדן שקניתי לכבוד הנסיעה והמלך ירום הודו. בצד הירדני בכל תחנה בגבול השבאב מצטלמים עם הרכב, כולם עם חיוך רחב. הפחדים של אשתי על "ניקור עינים" ועוונות מתפוגגים לאיטם.

השעה 15:00 ויוצאים מעקבה לכוון פטרה, דגלים מתנופפים, מוזיקה טובה ושיר בלב. אחרי כמה ק"מ אופס - דגל אדום - מד לחץ שמן מתחיל לזוז ממקומו הקבוע. יורד מעט, עולה בחזרה, יורד לאפס עולה למקסימום וכל זאת בתנועה איטית. אני משחק עם הסל"ד - אין קשר. בודק קשר לחום מנוע - הרכב חם אבל בגבול הנורמה. בדרך מתחילה עליה קלה ואז נוחת עלי פטיש 5 ק"ג - אני מרגיש שהרכב לא סוחב.

מסקנה ברורה - בעיה אמיתית בלחץ השמן, לא שעון

שהשוטרים הירדנים או הישראלים ידחפו את הרכב אפילו אם ירד שלג. במקביל נשקלות דרכי פעולה אחרות.

אני בינתיים מתחיל לפרק את משדר (יוניט) לחץ השמן ומנקה אותו. יוצא שמן קרוש, דבר שמעודד אותי. אולי זו לא המשאבה אלא סתם יוניט מזייף. מרכיב בחזרה ובודק אם המנוע לא תפוס. מכיוון שהמנוע חופשי אני מחליט לנסות להניע. ההנעה קשה והמנוע מיטלטל. מבט מהיר על לחץ השמן -יש!!! לחץ מצוין. מדלגים לתורכי הבא. אני מתיז מים על סעפות האגוזים ורואה שחלקם קרים יחסית, כלומר בעיה בהצתה ולא כל הבוכנות עובדות.

בסילבר קלאוד אמרנו שההנדסה כמו במטוסים. יש שתי זוגות פלטינות (מגעים), לא אחת כמו ברכב מן השורה. בבדיקה מהירה עולה שבאחת מהן נוצרה בליטה שמקצרת אותה. אני משייף את הבליטה ומרחיב טיפה את המרווח. מניע - והרולס מזמר. מבסוט מהחיים אני מוחא לעצמי כפיים. יחד איתי מוחאת כפיים להקת המעודדות המקומית - צוות עובדי המטבח של המלון שיצאו לעשן סיגריה וצפו בי בעניין רב מזיע בשמש.

נו שויין, האבן ירדה מהלב. שוב מרפי ביצע את זממו - כל מערכת ההצתה הוחלפה, אולם מודול ההצתה האלקטרונית שקניתי הגיע לבית החבר שהביא את החלקים מארה"ב באיחור של יום, כך שהפלטינות המקוריות נשארו מורכבות וכמובן הן התקלקלו...

עושים סיבוב בעיר לראות שהרכב תקין וכעת ההחלטה הגורלית וכבדת המשקל - האם להפציץ את הכור בבושהר או האם לבטל את המלון בישראל? האם הרכב ייצר עוד עיזים בדרך או שזו שירת הברבור של הבעיות? ההחלטה פה אחד - ממשיכים בהרפתקה. צריך לחגוג יום הולדת לצדקת, אין קדוש מזה.

למחרת נסענו לגבול הסעודי לצלילות. הרבה חוף זמין, שלא כמו באילת ולהפתעתי כמעט אפס תיירים. גם כמות הדגים פחותה בהרבה. מצד שני, יש הרבה אתרי צלילה מעשי ידי אדם. הרולס נוסע נפלא כאילו הוא נמצא באנגליה מכורתו ולא מזיע ב-40 מעלות חום.

הנסיעה חזרה למצפה רמון עברה ללא תקלות למעט יוניט לחץ השמן שהשיב את נשמתו לבורא במכתש רמון.

במלון משתלטים כמובן על החניה של מנהל המלון מתחת למצלמת האבטחה, דואגים שיש קשר עין עם השומר בכניסה ומקבלים בקבוק יין לחדר לשטוף את האבק מהגרן.

יום ההולדת נחגג ברוב עם והדר בפאב החבית במצפה רמון עם אוכל טוב ובעלים מקסימים. אפילו קינחנו בגלידה עם קצפת וזיקוק מעל.

עייפים אך מרוצים חזרנו הביתה. אחרי 24 שעות הגיעה הדודא. הרעב רק התגבר. מכורים או לא? התחזית - חם ומגניב, טיול ארוך באירופה עם הרכב... (ונא לא לספר לצדקת).



ג'יפ ויליס 1948 מול ג'יפ רנגלר 2018

מבחן דורות

נהג, התרשם וצילם: רון אקרמן



הרכב קיבל את פרסומו הרב גם בזכות "פניו" האייקוניים שכללו 9 חרכי איוורור מוארכים בגריל הקדמי (שהפכו בהמשך ל-7 חרכים), שני פנסים עגולים גדולים משני צידי הגריל וכנפיים רחבות מעל הגלגלים הקדמיים.

עקב הצורך לייצר במהירות כמות גדולה של ג'יפים כאלה ומאחר וחברת ויליס לא יכלה לעמוד לבדה בכמויות הייצור, נמסר הייצור גם לחברת פורד. כך יצא שעל כבישי העולם נעו ג'יפים של ויליס מתוצרת ויליס וג'יפים של ויליס מתוצרת פורד. ההבדלים היו בשם הדגם, כדי להבדיל בין היצרנים: MB עבור ג'יפים שיוצרו ע"י ויליס ו-GPW עבור אלו שיוצרו ע"י פורד.

על מקור השם JEEP ישנן כמה תיאוריות, כאשר השתיים הנפוצות ביותר הן שהרכב קרוי על שמה של דמות

יש מעט מאד שמות של מוצרים שהפכו למילה גנרית לכל הקטגוריה. "ג'יפ - JEEP" הוא אחד הבולטים שבהם, כששם המותג הפך בעצם לתיאור של קטגוריה שלמה של רכבי שטח. גם מי שיש לו מיצובישי פאג'רו, טויוטה לנד-קרואזר, או אפילו סוזוקי ויטארה, נוהג לומר "יש לי ג'יפ", כשהוא מתכוון לומר שיש לו רכב שטח של אותה חברה.

הג'יפ נולד בשנת 1941 כיוזמה של ממשלת ארה"ב, שבמלחמת העולם השנייה הייתה זקוקה לרכב שטח קל-משקל, קטן ובעל עבירות גבוהה, בעל יכולת להסיע עד 4 חיילים או לשאת מקלע. המשימה הוטלה על חברת ויליס שהציעה לממשל את מה שהפך לאייקון מוטורי - רכב השטח בעל העבירות המדהימה, עם הנעה 4X4, שנקרא JEEP WILLYS.

ג'יפ וויליס מודל 1948 השייך לאחים מתניה ואמיר הלוי ומן הצד השני, בהפרש "קל" של 70 שנים, התייצב ג'יפ רנגלר JK צעיר ואתלטי מודל 2018 השייך ליבואנית ג'יפ לישראל - סמל"ת.

הדבר הראשון שקופץ לעין במפגש הדורות הזה הוא שבמשך 70 שנה לא השתנה כלום - אבל המון השתנה.

כאשר מעמידים את ג'יפ 1948 ליד ג'יפ 2018 קל מאד לזהות ששניהם שייכים לאותו משפחה ולאותו בית. בעוד שבמכוניות אחרות המיוצרות

כבר שנים רבות (טויוטה קורולה לדוגמא), שם הדגם הוא הדבר היחיד עליו שומרת החברה ואין באמת שום

קשר עיצובי בין דורות הרכב, הרי שהמותג ג'יפ ממשיך לשמור בקנאות על אלמנטים עיצוביים חיצוניים (וגם כמה פנימיים), העוברים כחוט השני לאורך השנים: שבכת הגריל הקדמי, הכנפיים של הגלגלים הקדמיים, רצועות נעילת מכסה המנוע ואפילו רצועת

הברזנט האוחזת את הדלתות בעת פתיחתן.

ההבדל הראשון שכן קופץ לעין, עוד בטרם עולים לסיפון של ה-48', הוא הבדלי הגודל. פתאום מבינים כמה קטן וקומפקטי הוא האב המייסד של השושלת המפוארת הזאת.

כשהתיישבתי לראשונה במושב הנהג של הקשיש בן 70 השנים, המושג היחיד שעלה לי לראש היה "ספרטניות



מהסרטים המצויירים של פופאיי - יוג'ין הג'יפ שהיה יוצר בעל כוחות על-טבעיים. הגרסה השנייה היא שהרכב קרוי אחרי שמו של טרקטור בעל עבירות מצויינת שיוצר בשנת



1937 עבור הצבא האמריקאי ע"י "מיניאפוליס - מוליין" והיה בעל עבירות גבוהה. לא משנה מה מקור השם, העיקר שהוא הפך לשם גנרי והקנה לג'יפ המקורי תהילת עולם.

עם השנים עבר הג'יפ המקורי אבולוציה טכנולוגית ועיצובית, אבל תמיד שמר על קווי העיצוב

הבסיסיים שלו. מכלי של מלחמת העולם שכיניו היה MB, הוא הפך לשתי וואריאציות שנקראו MJ - ג'יפ צבאי ו-CJ - ג'יפ אזרחי. כך זכינו לראות דורות ממוספרים של CJ, כגון CJ6 או CJ7. כך עד 1985 כשהדור האחרון נקרא CJ10. בשנת 1987 נוסף לרכב גם הכינוי Wrangler - רנגלר, וכך מוכר הדגם הזה עד היום. יש ממנו גרסאות שונות

החל מדגם ה-Sport המיועד יותר לנסיעה עירונית, עבור דרך דגם ה-Rubicon המיועד יותר לשטח וכלה ב"דגם העל" לשטח המכונה "Call Of Duty". משנת 1987 ועד היום מכונים הדורות השונים בצמדי אותיות TJ, YJ, או JK והדגם החדש ביותר שעלה לכבישים השנה הוא ה-JL. לא משנה מה תבחרו, העיצוב החיצוני כמעט ולא השתנה משנת 1942 ועד היום. ככה שומרים על מוניטין ומסורת.

למבחן הדורות שלנו התייצב



למפתח של תיבת דואר, לחיצה על הקלאצ' עם רגל שמאל, לחיצה קלה על דוושת הגז עם רגל ימין, אחיזת ההגה בשתי ידיים, שחרור עדין של הקלאצ' עם רגל שמאל, תוך הגברת הלחיצה על הגז עם רגל ימין, הרכב רועד קלות ומתחיל לנסוע. עכשיו צריך להפעיל היטב את שתי הידיים ולסובב את ההגה בכוח לשמאל או ימין, תוך לחיצה נוספת על הקלאצ', הרמת הרגל מהגז והעברת הילוך ביד מהילוך ראשון לשני..... וחוזר חלילה.

(מתוך השיר של חיים חפר "היי הג'יפ": "זה הסטרט, זה המפתח, זה הקלץ", זה הבנזין, הרורס נמצא, הביטי, פה מלמעלה, לא מימין. הי הג'יפ, אני נוהגת! מהלך ראשון, שני - קלץ, בנזין, עכשיו בסדר! הנהגת, זו אני!")

המעבר לג'יפ החדש ממודל 2018 הזכיר לי את המעבר ממגורים באוהל על חוף הים למגורים בחדר מלון. אתה עדיין בחופשה, אבל עכשיו אתה נהנה ולא עובד. מנוע V6 בנפח 3,600 סמ"ק, הגה כוח, תיבת הילוכים אוטומטית בעלת



מפוארת". מאחר ומדובר בגרסת כביש אזרחית לרכב שמקורו צבאי, הרי שהרכב המקורי של ג'יפ חף מכל אביזר נוחות או מותרות כל שהוא. אם להודות על האמת, אווירת הספרטניות ממשיכה גם ב"צוציק" בן החצי-שנה. נכון, כאן אין ברזנט גס לסגירת הרכב, אלא קוביית פלסטיק עתירת חלונות זכוכית (בעצם, יש משהו... חכו לסוף) ונכון שבצעיר הזה יש חלונות חשמל ואפילו, רחמנא ליצלן, סוג של מערכת מולטימדיה דלת-אופציות ועדיין, אנשים שאינם מצויים בתחום הרכב חשו שהג'יפ החדש הוא "פשוט" ובלי תוספות ולא הבינו ממה אני מתלהב.

אז הריני אומר לכם - ייחודו של כלי הרכב הזו הוא בספרטניות שלו ובכך שנראה פחות או יותר כמו סב-סבו ומעביר את אותן התחושות, עם העידכונים הקלים המתבקשים לשנת 2018. בעיני, אין יותר מקסים ומאיץ דופק מלנהוג ביושר עצר אמיתי לשושלת שהחלה בשנת 1941 ונמשכת בגאווה עד היום.

אז אם דיברתי על "לנהוג", בוא נתעכב על זה רגע. הדבר הראשון שניתן לראות בו הבדל בין הדורות, גם בלי לשבת ליד ההגה, הוא... ההגה.

בדור השני לג'יפ של וויליס, ה-CJ2 שהתייצב למבחן, ההגה כמעט מאוזן ומזכיר תנוחת הגה של אוטובוס או משאית. בהיותו מחוסר תגבור כוח כל שהוא, הוא גם מרגיש כך. כשהתחלתי בנהיגת הקשיש, הרגשתי שבאתי לעבוד, לא לבלות. הג'יפ בעל 3 הילוכים ידניים קדמיים בלבד ודורש עבודה של סבל בנמל יחד עם קואורדינציה של טייס פנטום. הנה סדר הפעולות: התנעה עם מפתח שדומה



6 מהירויות, מזגן אוויר, רדיו ועוד כמה אביזרים שמאפשרים לחיים שלנו להיראות ולהרגיש יותר טוב בג'יפ 1948, כל גרגיר תצף על הכביש גורם לרכב לקפץ וכל סדק באספלט יגרם לסתימות השיניים שלך לצאת ממקומן, בעוד שבסנייח הצעיר, הנסיעה רכה מאד יחסית לאבי-אבותיו ונעימה מאד.



את תא הנוסעים של הג'יפ החדש. את זה עושים עם ערכת כלים ייעודית הניתנת עם הרכב והארובה במארז נאה הנושא את לוגו ג'יפ. לאחר פירוק קוביית הפלסטיק (כל הלבן שתראו בצילומים) ואכסונה במחסן הבית

או בחנייה הפרטית שלכם, כל שנותר לעשות הוא לגשת לבגאז' ופשוט לפרוס את גג הברזנט, להביא אותו לקדמת הרכב, לחבר אותו למסגרת הקדמית ו...הופ, אתם ההיפיז' של שנות ה-70' בדרככם לחוף הים. כל מה שנותר לכם הוא לשים במערכת הסאונד החדשה שיר של להקת ה"ביץ' בויז" המיתולוגית ואתם חוזרים לנעורים ולימים יפים ותמימים יותר וכל זאת ברכב מודל 2018. מבחינתי אין יותר טוב מזה.

ועם כל הנוחיות היחסית הזו, הרנגלר JK מזכיר לך כל העת את מוצאו. על מסגרת החלון הקדמי יש מדבקה של אותו אייקון מוטורי משנות ה-40' כשהוא מטפס במעלה. כשנהג ה"צוציק" מביט על הכביש דרך החלון הקדמי הישר לחלוטין (בדיוק כמו זה שב-48), אי אפשר שלא לראות את מכסה המנוע הבולט שבחלקו הקדמי מחוזק באמצעות 2 רצועות נמי למקומו ומשני צדדיו בולטות להן הכנפיים הקדמיות.



מתניה, שעשה סיבוב קצר על ה"ילד", לא הבין ממה אני מתלהב. מבחינתו הג'יפ וויליס מודל 1948 הוא הדבר האמיתי, אבל אני כבר הבנתי את העיקרון - אספן רכב אמיתי לעולם יעדיף את רכב האספנות שלו המקורי, על-פני הגרסה המודרנית והחדשה של אותו רכב בדיוק, כי מה שהכי מזכיר לאספן מכוניות את שנות ה-50 או ה-60 זה לא רכב חדש בתחפושת רטרו. נשמת האספן שבכל אחד תעדיף תמיד את הדבר האמיתי האחד והיחיד.

כתוספת נאה, צוייד דגם ה-JK שקיבלתי במדבקות שחורות מגניבות של צללית הג'יפ המיתולוגי על כל אחד מחישוקי הגלגלים של הרכב, כדי שבשום פנים ואופן לא נשכח את מוצאו של הג'יפ הזה. אני מאד מאד אהבתי שת שלל ה"תזכורות" הללו למוצאו של הג'יפ.

אביזר נאה מאד ובהחלט יוצא דופן הוא גג הברזנט שהיה מובנה ברכב ומוכן לפריסה מהירה, יחד עם זרועות המתכת המתקפלות. כל מה שצריך לעשות הוא להשקיע 20 דקות עבודה לא קשות במיוחד בפירוק מבנה הפלסטיק המהווה



ה-YT של איקה



white) ואחרי דיונים ארוכים החלטנו לשמור את המכונית בצבע המקורי שלה. על עיקרון אחד הסכמנו מייד - השיפוץ יהיה רק בחלקים מקוריים ובמפרט המקורי! עם השלמת השיקום, יגאל הצטרף עם הרכב למועדון החמש וגם חגג עם חברי המועדון את סיום השיפוץ בהשקה חגיגית. יגאל השתתף עם הרכב בתצוגות, במפגשים ובטיולים רבים של המועדון והיה אהוב על כל החברים בזכות חוש ההומור שלו ושמחת החיים שהפגין תמיד.

יגאל נפטר ביולי 2017, לאחר מלחמה אמיצה בת שלוש שנים במחלה סופנית. בחודשים האחרונים לפני מותו יגאל כבר לא היה מסוגל לנהוג במכונית והיינו נוסעים בה יחד כאשר הייתי מגיע לבקרו מידי כמה חודשים. גם בין הביקורים שלי הגיע יגאל עם המכונית למפגשי מועדון החמש, כאשר חברים טובים מהמועדון מסיעים אותו ב-YT שכה אהב. בזמן מחלתו שאל אותי יגאל מה יקרה למכונית, לתינוקת שלו, אחרי פטירתו. הוא היה מודאג שהיא תימכר. הבטחתי לו שהיא תישאר במשפחה לנצח ואני

אחי המנוח יגאל (איגור-איקה) בריקמן היה חבר מועדון החמש. נולדנו שנינו במוסקבה ולאחר עלייתו של יגאל ארצה התגורר ברמת-גן. יגאל התעניין תמיד במכוניות בכלל - ובמכוניות עתיקות בפרט. ה-MG-YT מודל 1950 היתה "אהבה ממבט ראשון" והוא קנה אותה בפברואר 2009 כמתנה ליום הולדתו. זהו דגם נדיר מאד של MG - יוצרו רק 877 מכוניות. ה-YT הוא דגם Tourer פתוח בן 4 מושבים המבוסס על מכונית הסלון הקטנה של החברה, ה-YA. המכונית יובאה מארצות הברית בחלקים, שכן לא נשאר ממנה הרבה. יגאל בדק את ההיסטוריה של המכונית, ווידא שהיא Matching Numbers והחל בשחזור מלא בעזרת סדנת שיפוץ מקצועית. רוב

החלקים היו חסרים או תקולים ולקח לנו חמש שנים לאתר את כל הדרוש. חיפשנו חלקים בכל רחבי העולם ומכיון שאני מתגורר בארה"ב, הייתי אחראי על איתור החלקים שם וגם על ההובלה לארץ במזוודות שלי בביקורי התכופים בישראל. היו לנו כמובן דיונים רבים וויכוחים כמעט על כל דבר - צבע המרכב, צבע הריפודים, הגלגלים וכו'. הצבע המקורי של המכונית היה "לבן אנגלי ישן" (Old English)



איקה נוהג ב-YT בארץ | צילום: אלי שאקו

המקומי והיא הפכה מייד ל"סלבריטי" - הדגם הזה כל-כך נדיר, שחובבי MG רבים מעולם לא ראו אחת. למרות ששנינו, המכונית ואני, לא מתגוררים בישראל, אני מקפיד להמשיך את דרכו של יגאל גם במועדון החמש ונרשמתי כחבר. אני גם מגיע למפגשי המועדון בכל הזדמנות בה

אני מבקר בישראל, בד"כ כ"טרמפיסט" ב-MG של אחד החברים. בהזדמנות זו, אני מבקש להודות לחובבי MG ברחבי העולם, ובמיוחד לחברים במועדון החמש, שעזרו לנו ועדיין עוזרים בכל דבר!

יורי בריקמן



אביא אותה לארה"ב, מקום מגורי, כדי שאוכל לטפל בה ולנסוע בה. כפי שתראו בתמונות, קיימתי את הבטחתי ליגאל. כל הסידורים הדרושים נעשו וה-YT הגיעה בנובמבר 2017 לביתה החדש בלוס אנג'לס.

בזמן הוצאת לוחיות הרישוי האמריקאיות למכונית, הבחירה היתה קלה -

כשהייתי ילד קטן לא יכולתי לבטא את שמו של יגאל ברוסית, איגור, וקראתי לו "איקה". ככל שהתבגרנו זה הפך להיות הכינוי שלו, והיה לי ברור שלוחיות הרישוי יראו לכולם שזו תמיד תישאר ה-YT של איקה - "YKA'S". דאגתי להשאיר מתחת ללוחיות האמריקאיות גם את לוחיות הרישוי הישראליות, לכבוד התקופה שהמכונית היתה בארץ, אצל יגאל. כשהגיעה ה-YT לקליפורניה הצטרפנו למועדון MG



מפגשים

צילומים: רוני בראונר וחברים



קבלת פנים ל MGB GT במפגש השבועי בנס ציונה



המפגש המרכזי : ה"ר "מרביץ תורה" בחברים



במפגש הצפוני נערכה השקה מרגשת לשתי מכוניות פורד מודל A



מפגש השרון זכה למקלחת שלא הרתיעה את החברים

מפגש אשדוד במיטבו



**במפגש אשדוד
הקטנוע של רוני
בראונר הושק
והחברים באו
לבקר**

**צילם: צביקה מרגלית
צילום אוויר: אנדריי נצר**