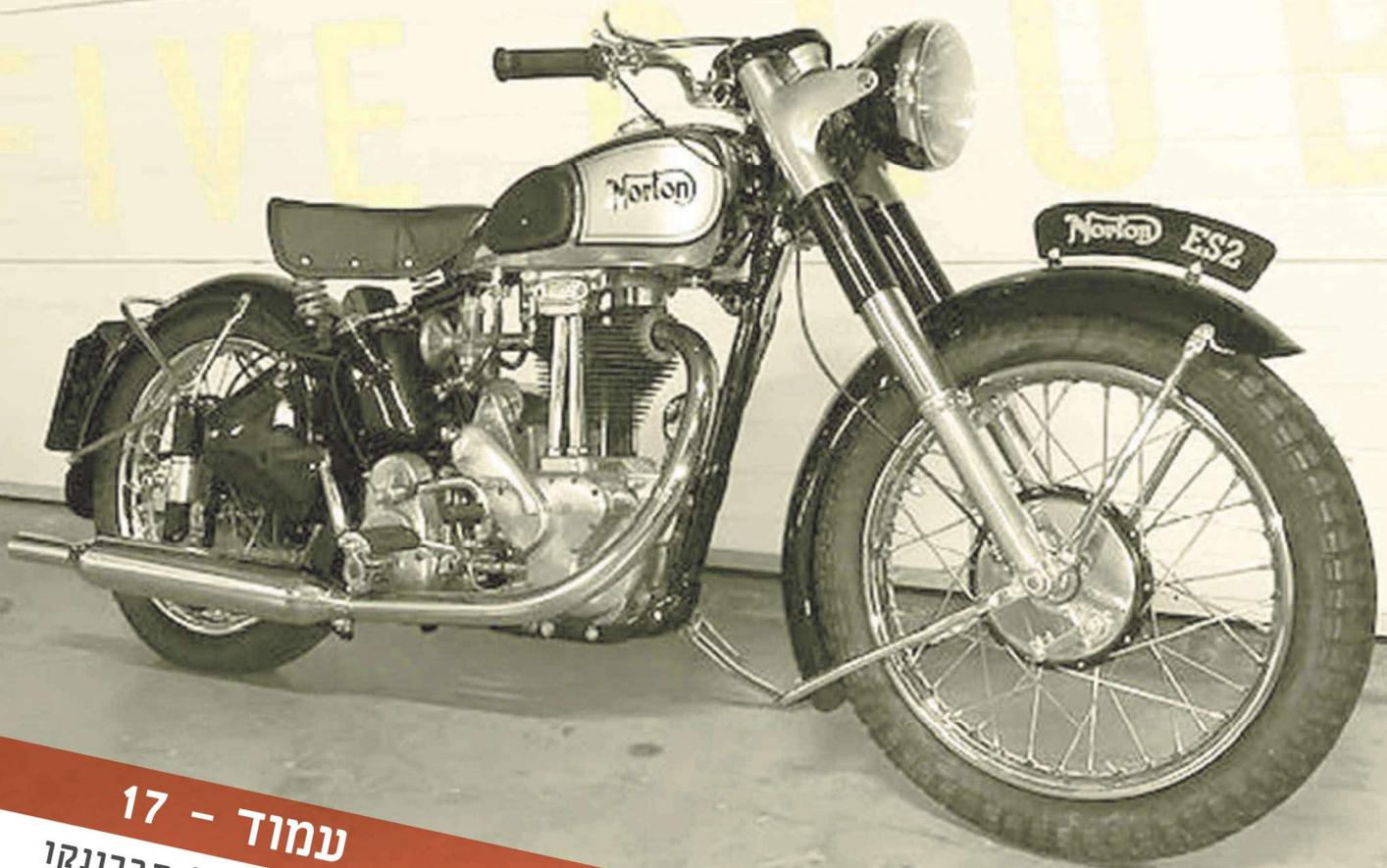


האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גיליון מס' 98 | ספטמבר 2020



עמוד - 17

שובו של הברונקו
חזרה למקורות

עמוד - 14

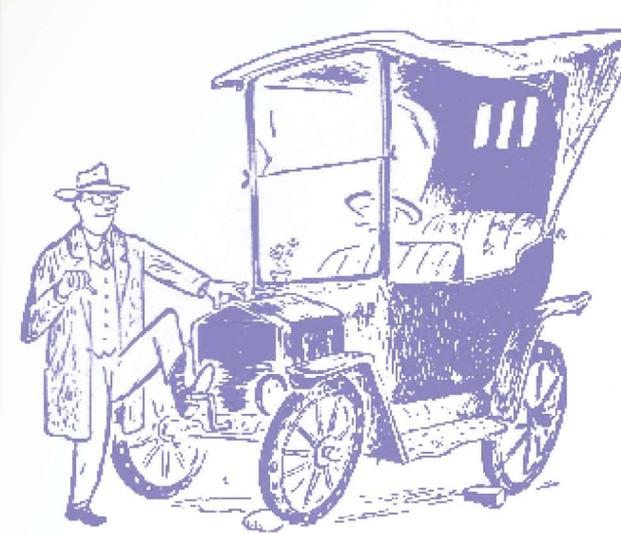
כשהעתיד שקע למצולות
סיפורה של הקרייזלר נורסמן

עמוד - 5

מפגשים מהסוג השלישי
שלושה דורות של ה-TR

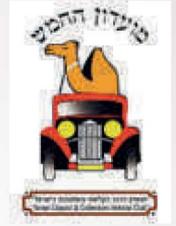
מנואלה

בני הספל



אנחנו נמצאים בתקופה משוגעת שהיא גם שעת מבחן למועדון החמש ולחברי המועדון כפרטים. ביטול המפגשים והאירועים במתכונת שהכרנו אילצו את המועדון להמציא את עצמו מחדש. כך נולדו ותוגב־רו הערוצים הדיגיטלים (האתר, הניוזלטר, דף וקבוצת הפייסבוק והיוטיוב) והנה נוצר מצב שגם האבטומוביל הישן והטוב נתגלה ככלי חשוב שמגיע לחברים. כתוצאה מכך אנו משנים את הקצב ליותר חוברות בשנה ואני מקווה שנעמוד במשימה, אך זה תלוי גם בכס. שילחו מאמרים, תמונות, כיתבו על המכונית שלכם, על מסע מעניין, תירחו את היכולת הטכנית כמאמר לתועלת כלל החברים. כך נוכל לעמוד במשימה. אל תחששו לכתוב - יש עורך ויש צוות (קובי מילוא ואנוכי), שלא מהססים לשפר ולתקן.

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש
עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב ועריכה גרפית: רועי אבן-בר
הדפסה: דפוס מנולוביץ בע"מ



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

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

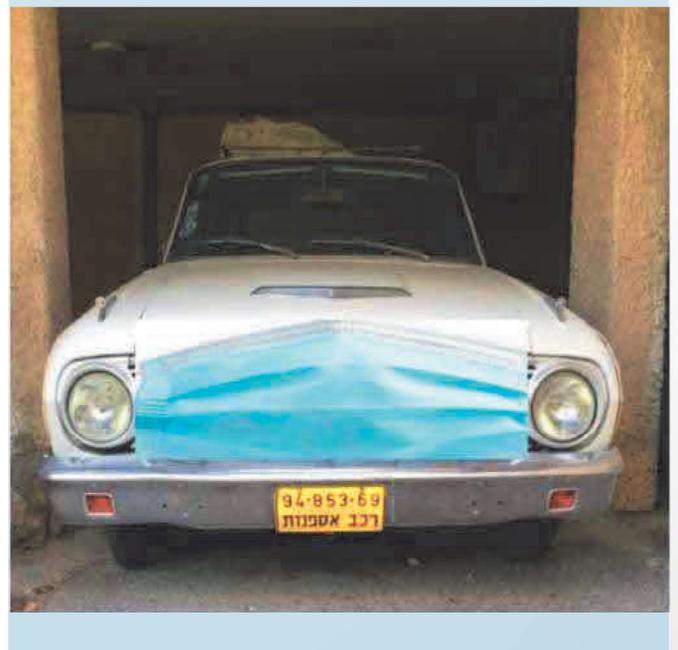
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתיאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל, דרור בריל.

ועד המועדון: רון אקרמן, קובי בן ניסן, אלי גידור, שי גלעד, עמית זק"ש, דודי חורש, איל חשביה, דוד כרמל, נחום קדמיאל.

יושב ראש המועדון: נחום קדמיאל
מבקר העמותה: זמי לוין
אב בית דין חברים: שלמה דן גדרון

משרדי המועדון:

מזכירת המועדון: אנסטסיה מדלסי
כתובת משרד המועדון: רח' ארלוזורוב 27 רמת גן
מען למכתבים: ת.ד. 10873 רמת גן 54247122
טלפון: 03-7318818
ווטסאפ: 058-4731881
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net
פקס: 03-7319059



© כל הזכויות שמורות



דבר הנייר

חברים יקרים,

אנחנו נמצאים בימי הקורונה כבר כמעט חצי שנה, ועדיין לא ברור עד מתי.

הקורונה משפיעה על כל תחומי חיינו, ובין היתר, גם על כל הקשור לתחביב היקר שלנו של רכבי האספנות ועל העובדה שאין כמעט מפגשים חברתיים של חברי מועדון ה-5.

גם כמה מפגשים קטנים שיזמו חברים באופן פרטי, לא הצליחו למלא את החלל.

וועד המועדון החליט להתמודד עם האתגר באופן יצירתי, ולכן התחלנו בביצוע מספר פעילויות שמתאימות לתקופה:

1. עריכת השקות בשידור ישיר דרך קבוצת הפייסבוק של המועדון. לאחר השידור חברים יכולים לצפות בהשקה באמצעות הקישור באתר המועדון.
 2. הגברת קצב הכתיבה, הפרסום והמשלוח של "האבטומוביל", ביטאון מועדון ה-5.
 3. צילומים בשידור ישיר של אוספי מכוניות של חברים.
 4. העשרת אתר המועדון בכתבות חדשות ובהסטוריה של רכבי אספנות, באמצעות פירסומות החל משנות ה-30. אנו קרבים עתה לחגי תשרי, וגם עליהם תרחף עננת הקורונה. יחד עם זאת, אין בכוונתנו לזוטר על אירוע הרונדו המסורתי שבימים רגילים מהווה את שיאו של האירוע השנתי בפארק הלאומי ברמת-גן. אנו נסריט אותו קודם לכן, ונשדר אותו לחברים במועד שיסובכם עליו. כמו כן, אנו מתכננים ראלי בקפסולות למספר אתרים בארץ. במסגרת זו נצא בקבוצות קטנות לטיול של מספר שעות לנקודות מפגש נבחרות ונעצור למפגש חברתי מצומצם, כולל כיבוד קל מתקציב המועדון. פרטים על כך יועברו בהקדם. יודגש כי האירועים הנ"ל הינם לחברי מועדון בלבד. האסיפה הכללית התקיימה השנה ב-ZOOM והשתתפו בה מספר רב של חברים. נבחר וועד מועדון חדש וכן שאר בעלי תפקידים במוסדות העמותה (רשימה מפורטת ניתן לראות באתר המועדון).
- במהלך האסיפה הכללית נסקרה פעילות הוועד בשנה הקודמת, אושר התקציב והוצגו יעדים לשנה הבאה. זו ההזדמנות להודות ולאחל הצלחה לחברי הוועד ולכל בעלי התפקידים והמתנדבים, ובפרט בתקופה המתאגרת המונחת לפיתחנו. תודה מיוחדת לחברי וועד המועדון אשר סיימו את תפקידיהם לאחרונה, ואשר פעלו במשך תקופה ארוכה במסירות וללא ליאות למימוש מטרות המועדון.

אני פונה ומבקש מכל החברים לעשות כמיטב יכולתם בתחומים הבאים:

1. כתיבת מאמרים, סיפורי מכוניות, שיפוצים, וגם חוויות מימי הקורונה.
 2. הכתבות נחוצות גם עבור אתר המועדון וגם עבור אבטומוביל.
 3. העברת צילומים וסרטים מכל הזמנים לטובת פירסום באתר המועדון.
 4. אני מזמין את החברים להסריט את עצמם ולשלוח הסברים, הדגמות, תיאור שיפוצים, וכיו"ב.
 5. ליזום ולהציע הצעות ברוח התקופה לטובת פעילויות לחברי המועדון, למשל: הדרכות על תחזוקת כלי רכב, שיפוצים, קניית חלפים וכו'. ניתן לעשות זאת ב-ZOOM.
 6. להשתתף יותר ולהיות פעילים באתרי המדיה של המועדון: אתר המועדון הכולל גם פורום, קבוצת הפייסבוק והאינסטגרם.
 7. הסופ"ש שתוכנן ולא התקיים, כמו גם כל אירועי המועדון, ממתינים ליום שבו הם יתאפשרו.
 8. אנו מציינים כמובן לכל הנחיות משרד הבריאות, בודקים בכל יום מה ההנחיות המעודכנות, ופועלים לפיהן.
 9. עלינו לשמור על בריאותנו ובריאות חברי המועדון כולם.
 10. מבחני פיב"א מחשיכים להתקיים בניהול של אייל חשביה, הבוחנים יגאל קרפול ועודד פירסט ובאירוח מכל הלב במוסך של אריק אשפיז. תודה לכל הצוות. אנו מתכננים לשנה הבאה מסע מטרה לבעלי רכבים שקיבלו תעודת פיב"א מהארץ ומחו"ל.
 11. אני מאחל לכולם שנה טובה ומבורכת, לכם ולבני משפחותיכם.
 12. שנזכה בהקדם לנהוג יחדיו עוד אלפי קילומטרים במכוניות האספנות שלנו, להריח את אדי הדלק ולנקות את הידיים מהשמן המטפטף, והכל בבריאות ובאהבה.
- שלכם,

נחמק

TV-FIVE ערוץ היוטיוב של מועדון החמש

ערוץ מועדון החמש TV-FIVE סרטונים, מפגשים, מבחנים וראיונות למקומות, היכון, צא!!!

אתר מועדון החמש

YOUTUBE STUDIO התאמה אישית של הערוץ

TV-Five
52 מנויים



העלאות | הפעלת כל הסרטונים | בית | סרטונים | פלייליסטים | ערוצים | דיון | מידע על הערוץ



בסרט ההשקה שבערוץ היוטיוב יש המון הפתעות ודברים שלא היו בשידור החי זה מה שמייחד את הערוץ שלנו.

כדי להפוך את השידורים החיים לאיכותיים יותר ועם סאונד איכותי של שידור טלוויזיה (ובכך גם שיפור ניכר בסאונד של הסרטון ביוטיוב), רכש ועד המועדון ערכה מיוחדת של מיקרופון אלחוטי עם מגבר, המחובר ישירות למצלמת וידאו באיכות שידור 4K. השידור הראשון שנערך בעזרת הציוד החדש היה שידור מבחני פיב"א למכוניות של חברי מועדון החמש. השידור נערך בתחילת אוגוסט והסרטון המלא כבר נמצא בערוץ היוטיוב של המועדון.

כבר בקרוב נשדר כמעט בכל יום שישי שידור חי מאירוע/מפגש/השקה שיתקיימו. כך, למרות משבר הקורונה והחובה לשמור על ריחוק חברתי, נצליח לשמור על נוכחות מלאה ברשתות החברתיות.

כחלק משידורי הערוץ, אני מזמין כל אחד מכם שיש לו קליפ שקשור לאספנות, לרכב שלו, לתהליך שיפוץ, לביקור בתערוכה, כנס, מפגש שתועד בוידאו, לשלוח אלי את הקליפ ל: ron.mwg@gmail.com, או להעביר אלי דיסק-און קי עם הסרטון ו/או לשלוח אלי קישור לסרטון שהעליתם ליוטיוב שלכם. אני מבטיח להפוך אותו לסרטון של המועדון ולהעלות בערוץ הטלוויזיה הפרטי שלנו.

אתם נמצאים בשיאו של תהליך שיפוץ ושיחזור רכב אספנות? אתם מזמנים גם ליצור קשר, להזמין אותי לשידור חי לכל חברי המועדון ולצלם וידאו קליפ הישר מהמוסקר/סדנה שלכם. כל שנותר לכם לעשות, הוא, להיכנס לערוץ היוטיוב של מועדון החמש ולשתף משם סרטונים בוואצאפ שלכם, בפייסבוק שלכם ובכל דרך שתסייע להרחיב את החשיפה למועדון ופעילותו.

רון אקרמן

חבר ועד ודובר מועדון החמש

חאת רון אקרמן

העולם מתקדם ומאד חשוב שגם מועדון בן 35, למרות היותו מועדון אספנות, יתקדם אף הוא.

ועד מועדון החמש חושב כל העת על חידושים והתפתחויות וכך נוסדו להם הדף והקבוצה הרשמית של מועדון החמש בפייסבוק, הניוזלטר הדיגיטלי שמגיע אליכם פעמיים-שלוש בחודש ולאחרונה גם דף אינסטגרם פעיל מאד, אותו תוכלו למצוא תחת השם the.five.club.

אחד מהחידושים הדיגיטליים אותם הכניס הועד הוא ערוץ יוטיוב, שהוא סוג של "טלוויזיה של מועדון החמש".

אפשר למצוא את ערוץ היוטיוב של המועדון בקישור המקוצר הבא: <https://bit.ly/3aqUNLm>.

כמו כן יש קישור באתר המועדון (עמוד הבית, למעלה משמאל). את ערוץ היוטיוב הקמנו במטרה שישמש כמעין ערוץ טלוויזיה של מועדון החמש, אליו ניתן יהיה להיכנס ולצפות בסרטונים וקליפים מהעבר.

ערוץ יוטיוב אמור לשמש כחלון הראווה של מי שפתח את הערוץ. כל מה שנצלם ונשדר בערוץ יהיה ממותג בסמלי מועדון החמש, אבל הקליפים יהיו פתוחים לשידור לכולם. פתיחות זו מאד תעזור לנו במיתוג שם המועדון והרחבת החשיפה שלו לקהלים חדשים.

בעקבות משבר הקורונה, חשבנו כיצד לתגבר את שידורי הערוץ ובחרנו לפצוח גם בשידורים חיים, המבוצעים בקבוצת מועדון החמש בפייסבוק, ויועלו בהמשך לערוץ היוטיוב.

שידור הבכורה החי של מועדון החמש התבצע בסוף חודש יולי בהשקה של סיטוראן DS משנת 1973, השקה שזכתה לצפיות רבות מאד בשידור חי. מייד לאחר השידור החי לקחתי את הסרטון, ערכתי אותו, הוספתי לו כמה פנינים והוא עלה לערוץ היוטיוב של המועדון בסרטון ערוץ הכולל הפתעות ומוסיקה.

מפגשים מהסוג השלישי

מאת אנדריי נצר

רעיון ישן, עידן חדש

אל העבר, אל ההיסטוריה, אנשים שרוצים לשמור ובעיקר לשמר. הרעיון היה לאחד שלושה אנשים כאלה, מתוך אלפים הקיימים היום בארץ. עידן חדש? לעידן הקורונה יש לו גם פן חיובי לפעמים. אפשר למצוא ללא מאמץ גדול, אנשים בבית או בטלפון, מבלי לקבל תשובה "אני בחו"ל".

מה הרעיון? לאחד שלושה דורות של טריומף TR ולנסות לעקוב אחר ההתפתחות. בשביל זה צריך להפגיש בין אנשים שהמכנה המשותף ביניהם הוא אהבה לרכבים ישנים, רכבים שבנו היסטוריה, רכבים שסובבו ראשים ברחוב, גרמו ללב לפעום בחוזקה והחדירו תחושה של חופש לכל מי שנהג בהם. אלו רכבים הנחשקים ע"י אנשים שליבם

TRIUMPH

הדמויות הראשיות

המקורי עם 1991 סמ"ק שימש חלק מהרכבים בתחרויות בקטגורייה שמתחת לנפח 2 ליטר. ההספק הסטנדרטי היה 105 כ"ס. חלק מה-TR4 שיועדו למרוצים, צוידו במנועי 2.2 ל' ומגדש, שהעלה את ההספק ל-200 כ"ס. כל המנועים היו בתצורת 4 בוכנות בטור. רוחב הגלגלים מקדימה ומאחור גדול יחסית ל-TR3 וכל ההילוכים הקידמיים מסונברנים. אלו היו רק חלק מהשינויים לעומת ה-TR3. משנת 1961 עד 1965 ירדו מפס היצור 40,253 דגמי TR4 מכל הגרסאות.

האח הצעיר, TR6, דומה חיצונית בעיצובו ל-TR4. הקווים הריבועיים, הקו ישר מהדלת עד הכנף האחורית והקידמית, נשמרו גם כאן. בחזית, הפכו הפנסים לחלק מהכנף כמו בדגמים הקודמים. מאחור גופי התאורה שינו זווית ב-90 מעלות וכעת הורכבו רוחבית במקום אנכית. העיצוב החדשני הזה, שבוצע ע"י סדנת Karmann הגרמנית, התבסס מצד אחד על ה-TR4, אבל הפך אותו למודרני הרבה יותר. במחלקת ההנעה שוכן מנוע 2.5 ליטר בעל 6 בוכנות שכבר הופיע בדגם ה-TR5, עם מערכת הזרקת דלק מכנית והספק של 150 כ"ס לשוק האנגלי והאירופאי, ועם קרבורטורים והספק של 125 כ"ס לשוק האמריקאי. מאפיינים נוספים ל-TR6 הם תיבת ההילוכים הידנית בעלת 4 יחסי העברה עם אופציה לאוברדרייב להילוכים שני, שלישי ורביעי. המשמעות היא שבשיוט במהירות קבועה, מקבלים סיבובי מנוע נמוכים יותר המאפשרים חיסכון בדלק והנמכת רעשים. אחיזת הכביש השתפרה משמעותית בזכות צמיגי מישלין אסימטריים. גג קשיח היה אופציונלי ולוח השעונים היה עשוי מציפוי דמוי עץ אגוז.

שלושה דורות מבית Triumph Motor Company. **המבוגר** מבין השלושה שיוצר הוא TR3, בין השנים 1955 עד 1962, והיה הדגם שהחליף את ה-TR2. זהו רכב רואדסטר דו-מושבי המונע ע"י מנוע 4 בוכנות בנפח 1991 סמ"ק והספק של 95 כ"ס, שמאוחר יותר הוגדל ל-100 כ"ס. הגלגלים האחוריים מצוידים בבלמי תוף וקפיצי עלה. הגלגלים הקדמיים היו בעלי בלמי תוף עד שנת 1956, אז הוחלפו לבלמי דיסק, ומתלי עצמות-עצה כפולות עם קפיצים ספיראליים. בשנת 1957 בוצעה "הרמת פנים" שזכתה לשם הלא-רשמי TR3A. הדגם אופייני בעיקר בשינויים קוסמטיים יחסית ל-TR3, כמו גריל שהתפרס לכל רוחב החזית ובידיות חיצוניות לדלתות. בשנת 1962 יצאה הגרסה האחרונה שנקראה TR3B, ובה קיבל הרכב את המנוע הגדול-יותר של ה-TR4, ששיווקה כבר החל בארה"ב, בנפח 2138 סמ"ק והספק של 105 כ"ס. סה"כ יוצרו 74,800 יחידות מכל גרסאות ה-TR3, כאשר רוב היצור הלך ליצוא לשוק האמריקאי. דגם TR3 הוא מוערך יותר מבין שאר דגמי TR והיה רב מכר אחרי ה-TR7 וה-TR6.

האח האמצעי, דגם ה-TR4, קיבל עיצוב צעיר, רענן ומודרני יותר. הדלתות בקו רציף עם החלק האחורי והקידמי, וכך אפשר לאכלס חלון צד עולה ויורד במקום יריעות צד בדגם הקודם. עיצוב האחוריים איפשר הגדלה ניכרת של נפח תא המטען יחסית לרכב ספורט. הרכב ניתן היה להזמנה בדגם גג פתוח מלא, או בדגם עם גג קשיח שנבנה מפנל שנשען על השמשה הקידמית והשמשה האחורית. המבנה נקרא Surrey Top, היה הראשון מסוגו והקדים בחמש שנים את פורשה עם מבנה המארגה. מנוע ה-TR3 הוגדל לנפח של 2138 סמ"ק, כאשר המנוע

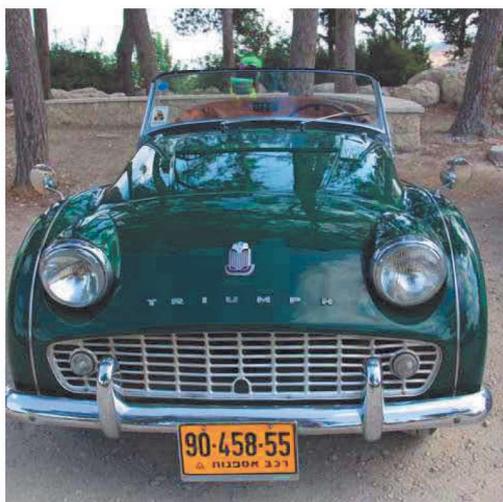


יוסי והמכונה

האיש שלפנינו הוא יוסי לוגסי, אוהב רכבי אספנות מושבע ולצידו עומדת נוצצת ובגאווה ה-TR3A מודל 1959 עם מנוע מקורי בנפח 1991 סמ"ק, 100 כ"ס.

תוך כדי שיחת התיאום הטלפונית, אני מקבל מיוסי תמונות של ה-TR3A מלפני כ-10 שנים, כשרק הביא אותה לארץ ביבוא אישי כמובן. היא נראתה קמסטרופה!!! יכולתי לדמיין עד כמה קשה היתה ההפרדה בין השלדה למרכב, כמו גם פרוק שאר הרכב, עד לרמת הבורג. כל חלקי הרכב עברו תקופה "קשה" עד שנכנסו למשטר שיפוץ רציני ומסודר. בזמן שהשלדה עברה ניקוי חול וצביעות ובזמן שהמרכב קיבל את צבעו בגוון המקורי, יוסי שלח את המושבים לרפדיה ורכש את כל הגומיות וידידות לדלתות יחד עם כל חלקי הניקל, חדשים במקום הישנים.

תחילה המנוע עבד טוב, אך במהלך השיפוץ כנראה משהו השתבש והמסכן החל לפתח חום. במקרה זה הרדיאטור הוא החלק הראשון שצריך לבדוק. על הדרך הוא נוקה ושופץ, אבל לא הרדיאטור היה אשם בעליית החום. בני, חברו של יוסי, בדק ביתר תשומת לב את הקרבורטורים, אבל ברכבי אספנות יש הפתעות בשפע. פותחים בורג אחד ואתה לא יודע למה אתה נחשף הלאה, תיבת פנדורה. כך גם בקרבו־רטורים - לעיתים לא די בניקוי וכיוון. בני, ממרום ניסיונו, קובע שהמנוע חייב לעבור שיפוץ כללי (אובראול). מיד נרכש סט אובראול והמנוע הורכב מחדש. עוד סיפר יוסי שהרכב התקבל עם סט נוסף של כנפיים קידמיות, שאיפשרו את שיקומה של אחת הכנפיים הקידמיות המקוריות ובנייתה מחדש משני חלקים. עבודות הריתוך, הליטוש והצביעה שבוצעו, לא השאירו שום עדות לכך.





יהודה והמכונה

והרכבה מחדש. המתלים הקידמיים הם מסוג עצמות-עצה כפולות ומאחור מתלים נפרדים לכל גלגל. משמע שיש לנו עסק לא עם TR4, אלא עם דגם TR4A IRS שיוצר בין השנים 1965 ועד 1967, ורשם לזכותו לא מעט ניצחונות בתחרויות. כל חלקי המרכב, הכנפיים, הדלתות, מסגרות החלונות הקידמית והאחורית ומכסה מנוע, עברו ניקוי, ליטוש וצביעה בנפרד ולא כגוף אחד. בזכות הפיקוח הקפדני של יהודה, עבודת הצביעה הייתה טובה ועד היום הצבע מבריק כמו חדש.

אחרון חביב, הגיר עבר שיפוץ כולל והורכב מחדש למקומו. יהודה מספר שהבעלים הקודמים פירק את הילוך היתר (אוברדרייב) שאמור לתת יחס העברה מהיר, להוריד את מספר סיבובי המנוע ולשקט אותו. בקרוב יהודה ירכיב גיר חדש עם חמישה הילוכים, עליו הוא עובד בימים אלה. המרכב הושלם לאחר שהורכבו גם ניקלים חדשים. בידי של יהודה, ה-TR4 נראית טוב יותר מאשר כשירדה מפס היצור בשנת 1967. לא פלא שהיא מהווה אטרקציה בכל מפגש אליו היא מגיעה.

"למה דווקא האוטו הזה?" שאלתי את יהודה, המחזיק ב-TR4 הכי מפורסמת בארץ. "היה זה חלום נעוריי" הוא ענה. "בגללה מכרתי מיני קופר שגם אותה בניתי מחדש". כך הבנתי שאני הולך לפגוש "זוג" שלעולם לא יפרדו, יהודה וה-TR4, שנמצאים ביחד מאז שנת 2008. יהודה רכש אותה מתושב רעננה לשעבר שגר בחו"ל. ראשית, הוא בדק האם המנוע פועל ואכן הוא פעל. הרכב עמד בחניה סגורה כ-10 שנים שלא היטיבו עימו. אומנם הכל היה שלם, אבל כמו בן ללא אוויר בצמיגים, חלק מהגלגלים היו תפוסים, והצבע לא צבע. לאחר טיפול ראשוני, ניפוח אוויר ושיחרור הגלגל התפוס, יהודה בדק את האוטו בנסיעה במטרה להרגיש את ההילוכים ולשמע האם יש רעשים מכיוון הדיפרנציאל. הכל נשמע בסדר ואז נפלה ההחלטה להתחיל את תהליך השיפוץ שכלל הפרדה בין השילדה והמרכב, פרוק המנוע לגורמים, פרוק הדיפרנציאל והמתלים הקידמיים.

המנוע, 4 בוכנות בנפח כולל של 2138 סמ"ק, עבר שיפוץ כללי, ניקוי חול וצביעה. גם השילדה קיבלה פינוק ספא שכלל ניקוי חול וצביעה מחדש. המתלים הקידמיים והאחורים עברו אף הם פרוק, טיפול כולל



גדי והמכונה

אי שם בשנות השבעים והשמונים עסק גדי בתחום שיפוץ רכבי אספנות. לאחר הפסקה ארוכה חזר גדי לעיסוק האהוב עליו. לאחר חיפושים רבים החליט לחזור לתחום עם מכוניות פשוטות, ללא הרבה תחכומים, אבל ייחודיות שאין הרבה כמותן בארץ ודורשות עבודה רבה בזמן הניהוג.

את ה-TR6 קנה גדי לפני כשש שנים מאספן אחר ששיפץ אותו ברמה גבוהה. כיום גדי מתחזק ומשמר אותו ויחד הם מבלים כעשרת אלפים קילומטרים בשנה על הכבישים. למרות גילו- שנת יצור 1971 - הרכב נראה מצוין כאילו השיפוץ נגמר רק אתמול. גדי מדגיש ומציין את חווית הנהיגה המיוחדת על TR6.

שידרוג יחודי שבוצע ברכב הזה הוא החלפת מערכת הזרקת הדלק המכנית והלא-אמינה מתוצרת לוקס לשלושה קרבורטורים כפולים של וובר. המנוע הוא בעל 6 בוכנות שנפחן הכולל 2.5 ליטר.

גדי לא מפספס שום הזדמנות לבלות עם כל אחת ממכוניות האספנות שבבעלותו. בנוסף ל-TR6 גדי מחזיק גם בטריומף ספיטפייר, טריומף TR8 (עם מנוע V8 בנפח 3.5 ליטר) ואפילו בלוטוס אלפן+2 משנת 1971 שעוברת בימים אלו שיפוץ כללי.





על הדרך

בה נמוכה כיאה לרכב ספורט דו-מושבי. הנוף הירוק בא ונעלם, החרטום עוקב אחר המסלול וברקע נשמע גרגור ששת הבוכנות של המנוע הגדול. כח יש למנוע הזה, ואין שום בעיה להעלות קצת את סיבובי המנוע ולהגיע ל-70 או 80 קמ"ש, גם בעליה. תא הנוסעים צפוף כצפוי. בסך הכל יש תחושה של פעילות מתמדת, החלפת הילוכים, סיבובי הגה ולחיצות על הגז וכל זה קרוב אליך, זה שיושב על מושב הנוסע, מאוד קרוב לקרקע. דיפון הפנים עשוי עור בצבע שחור, התואם את צבע לוח השעונים העשוי עץ. נהיית'.

לאחר שיחות טלפוניות אישיות עם כל אחד, הגיע זמן לעבור למעשים ולהזמין את שלושת האספנים יחד עם רכביהם למפגש משולב של טריזומף TR לדורותיו. כולם הגיעו בשמחה וללא היסוס, יוסי, גדי, יהודה וגדעון אותו הזמנתי במטרה לעזור לנו בצילומי רחפן. כבר כאן אני חייב להודות לכל אחד מבעלי הרכבים על שיתוף הפעולה המלא, ללא תלונות, למרות הטירטורים שהתבקש לעבור... זהו לא עניין של מה בכך להיענות לבקשת הצלמים ולהזיז את הרכב שוב-ושוב בדיוק לאן שהם רוצים.

מטרת המפגש הייתה להרגיש את המכוניות בתנועה ועל הדרך להתבונן בעיצוב הכה מיוחד ויחודי של מכוניות דו מושביות משנות השישים ותחילת שנות השבעים.

כדי להשיג את המטרה אני נפרד מהרכב המודרני איתו הגעתי לנקודת המפגש ומתיישב ליד גדי ב-TR6 האדומה והבוהקת שלו. עד לתחנה הראשונה אני מתרכז בתחושת הנסיעה ומתבונן בתנועות הידיים של גדי. כעת הבנתי למה הוא התכוון בשאמר שהוא מעדיף מכוניות פשוטות, כאלה שדורשות עבודה בזמן נהיגה. ידית ההילוכים לא תמיד קולעת למטרה ולפעמים נדרש ללחוץ פעמים על המצמד. גדי מוביל את השיירה אל הכבישים הצרים והמפותלים שבהרי ירושלים. ההגה נענה לפקודות סיבוב אחר סיבוב בצייטנות. ממושב הנוסע המתלים מרגישים קשיחים והישי-





קל יותר לשלב את ההילוכים. לחגיגה הצטרפה גם דווש המצמד עם מהלך קצר יחסית שלא דרשה כוח לחיצה מיוחד. שלושתינו, אני, יהודה וה-TR4, צולחים את פיתולי הדרך די מהר בזכות תגובה מהירה של דווש הגז. בזכות אותו כוח שיהודה מתגאה בו, אפשר להיכנס לסיבוב ולצאת ממנו בהילוך שלישי, בהנחה שהנהג לא חושב עצמו בתחרות, כמוני. אהבתי את הרגישות שבליבו של יהודה, שראה את החיוך הרחב על פניי למרות עמיית המסכה. למרות שתא הנוסעים זהה בגודלו לזה של ה-TR6, התחושה הכללית בקוקפיט נינוחה יותר. אולי גם השמשה האחורית תורמת לכך. גירגור המנוע נוכח באותה מידה כמו בדור הצעיר יותר, למרות מספר הבוכנות שהוא קטן בשניים. חווית הנהיגה מרגשת יותר מאשר ב-TR6 שמרגישה מודרנית בהרבה.



אחרי מקבץ צילומים, השיירה ממשיכה ליעד הבא והפעם אני מתיישב על מושב הנוסע ב-TR4 של יהודה. מיד הרגשתי כמו בבית. תא הנוסעים כמעט זהה לזה של ה-TR6. אותו לוח שעונים ואותם מושבים קרובים מאוד לקרקע. חיצונית, הדלת זהה לזאת שב-TR6, עם גבשושית קטנה בקצה. בנוסף, העיצוב החיצוני מרובע יותר מאשר באח הבוגר, אבל עם יותר קימורים מאשר באח הצעיר. הפנסים הקידמיים בולטים מעל מכסה המנוע וממוקמים כאילו בין שתי הכנפיים, אבל הפרט הבולט ביותר בעיצוב הדגם הזה הוא הגג בסגנון טארגה, שלא קיים בדורות הקודמים וגם לא בדורות שאחרי ה-TR4. שמשה קידמית, שמשה אחורית ומעליהן פנל שמתפרק לפי רצון הנהג.

ליד יהודה תחושת הנהיגה נינוחה יותר ופחות דרמטית. אותו גג טארגה תורם לא מעט לתחושה זאת. יהודה משבח את המנוע בכל לחיצה על הגז ומציין עד כמה שהוא חזק, בעליות ובישורת. באמצע הדרך עושים עצירה קצרה, אני ויהודה מתחלפים ואני מוצא עצמי מאחורי ההגה. בעת אני יכול לספר בגוף ראשון איך מרגישים כאן. ההתרגשות של הדקות הראשונות ליד הגה של רכב מסוג זה היתה כנראה הסיבה בגללה לא הצלחתי בהעברת ההילוכים, ואני מקווה שיהודה התייחס בסובלנות לעניין הזה. להגה התרגלתי מהר יותר וההנאה ממנו הגיעה כבר בסיבובים הראשונים. התגובות מהירות ומדויקות יחסית לגיל הרכב. גודלו של ההגה, שכנראה לא מקורי, תורם לתחושה הספורטיבית ולתפעול המהיר והנוח. ידית ההילוכים מותאמת לאורך הזרוע שלי ואחרי קילומטרים ספורים של התאקלמות, היה

H



מרגיש בטוח יותר ומשלב לרביעי ללא בעיות. הטורים עולים לשלושת אלפים וקצת, מד האוץ מצביע על 90 קמ"ש. הרוח עושה לי בלגן בראש, משקפי השמש מגנות על עיניי ויד שמאל נשענת על שפת דלת נמוכה מאוד. מה קיבלתי? את התחושה הכי קרובה לג'יימס דין שהייתה לי אי פעם. ההגה שיתף פעולה באופן מלא וציית בדיוקנות מפתיעה לפקודותי. יוסי מספר ששיפוף הרכב כלל גם את תיבת ההגה. התוצאה מורגשת ושואפת למצוינת. רוממות הרוח הופסקה לשניות ספורות כשבשול הדרך עמד שומר שביוון את לייזר המהירות אלי, בתקווה שיעלה משהו בחכתו. מקווה שלא ראה את החיוך השטני שמאחורי המסכה. מצב הרוח עלה שוב כשמכונית מודרנית יותר בכ-30 שנה אילצה אותי לבצע עקיפה.

בסיום הנסיעה, לפני שאני נפרד מיוסי, אני מעיף מבט אחד נוסף על פיסת האמנות בה נהגתי לפני רגע. העיצוב הכי יפה בו התבוננתי אי פעם. הכנף הקידמית המשתפלת אחורנית עד מתחת המושב, ומיד לאחר מכן עולה הכנף האחורית ששיאה ממש מאחורי המושב ומשתפלת אף היא, בדיוק באותה זווית עד הקצה. עיצוב מדהים ומהפנט, כמו גלי ים, שגם הוא ירוק לפעמים.

סיימנו מקבץ נוסף של צילומים ועוזבים את התחנה השנייה והאחרונה ליום זה בשאני יושב על מושב הנהג של ה-TR3A של יוסי, המבוגרת מבין השלוש. האדרנלין עולה לראש והלב פועם בחוזקה. קשה להסתיר את הברקים בעיניי והלשון הופכת לכבדה, אבל אני מצליח להוציא כמה מילים, משהו כמו "אני מרגיש כמו בסרט משנות ה-60".

יוסי מגלה רגישות ומבין לליבי. מדריך אותי ברוגע איך לשלב להילוך ראשון. קלאצ' עד הסוף כשרגל שמאל החלה את דרכה הארוכה, עמוק לכיוון החרטום. היד מתרחקת אף היא כמעט מתחת ללוח המכוונים ומשלבת בהצלחה להילוך ראשון. נקודת שילוב המצמד גבוהה, אבל אני מצליח לתזמן עם לחיצה על הגז. זהו, יוצאים לדרך עם אחת המכוניות הכי מלהיבות בעיניי. יוסי מכוון אל כביש מספר 1, אבל עד שנגיע אליו, הקימורים הירוקים של הכנפיים משתלבים יפה עם הנוף הירוק שסביבנו. ההגה, הגדול והמקורי מבין השלושה, דורש פחות כוח ככל שצוברים תאוצה. גם כאן, תגובת דוושת הגז מהירה בהתחשב לגיל המנוע. למרות תחושת הצפיפות הגדולה יותר מאשר בצעירות, תפעול הרכב נוח למדי, מבלי להרגיש את הקירבה של הנוסע שלידי. על כביש מספר 1 אני כבר



לסיכום

פגשתי היום שלושה אנשים מיוחדים שאפשרו לי לחזור בזמן ולגעת באותם רכבים שבהיותי ילד לא חלמתי שאנהג בהם. שלושה דורות של מכוניות הספורט טריומף TR. שלושת הרכבים ברמת גימור גבוהה עד גבוהה מאוד, וזו הסיבה בזכותה יכולתי להבין מהי מכונית ספורט מודרנית מתחילת שנות ה-70, מהי מכונית ספורט אמיתית משנות ה-60 וגם מה זו הנאה מנהיגה ספורטיבית מסוף שנות ה-50. שלושת הספורטיביות משמיעות היטב את קולן למרות הבדלי הגילאים ואף אחת מהן לא מוותרת על הנאה מנהיגה והנאה מנסיעה על מושב הנוסע.

היום הזה לא נועד לקבוע מי יותר ומי פחות. מטרת היום הזה הייתה ליהנות, לפנק ושוב ליהנות. בזכות יוסי, יהודה, גדי וגדעון שנתן בראש עם הרחפן, המטרה הושגה בהצלחה רבה.

שוב, תודה ענקית לכולם ולהתראות במפגשים הבאים עלינו לטובה.



אני והנורטון שלי

מאת יוסי סופר



לפני הגיוס לצה"ל רכשתי אופנוע נורטון 1947 ES2 OHV, עם יחס דחיסה גבוה וסאונד מדהים. הנורטון היה זקוק לטיפול רציני ומיפלתי בו על פי יכולתי דאז. התגייסתי לצה"ל ואחרי הטירונות הוצבתי במחנה צריפין בחטיבה 10. במשך 3 שנות שירותי בצה"ל הנורטון שירת אותי בנסיעות לבסיס והביתה וכמו כן לטיולים ברחבי הארץ במהלך החופ"ש. מידי פעם האופנוע ניזקק לתיקונים שביצעתי בעצמי ועם הזמן למדתי היטב את הנורטון וידעתי מה נדרש כדי לתחזק אותו.

הנורטון שירת אותי בנאמנות. מאוד נהנתי ממנו ולמדתי לאהוב אותו.

לאחר השירות בצה"ל מכרתי את הנורטון ונפרדתי ממנו בעצב, אבל לא שכחתי אותו.

לפני כ-10 שנים גברו געגועי לנורטון והחלטתי לחפש את אותו הדגם שהיה לי. התברר לי שזהו דגם נדיר ומאוד קשה למצוא אותות בשוק. כמוכן שלא התפשרתי ובמשך 3 שנים חיפשתי אופנוע כזה וגם שיתפתי את חברי היקר בועז דגן ז"ל בחיפושים. בכל מפגש הזכרתי לו את הנורטון. באחד הימים סיפר לי בועז שיש נורטון כזה למכירה בכרמיאל בצפון. התלהבתי והתרגשתי ומייד נסעתי לראות אותו. אברהם שטמלנדר ז"ל, חברי היקר מגיל 16 מרמת גן בה גדלנו, נעתר לבקשתי להצטרף אלי לנסיעה לכרמיאל.

נסענו שנינו עם טנדר, עגלה ובסוף קנינו את הנורטון במחיר מופקע (לא הייתה ברירה) והבאנו אותו הביתה. הנורטון היה בדיוק מאותו הדגם ומאותה השנה, ממש זהה לנורטון שהיה לי, רק שהיה צבוע כולו בכתום לא מקורי כמוכן, והמנוע היה תפוס.

תיקנתי את המנוע ונסעתי על הנורטון תקופה קצרה בידיעה שצריך לשפץ ולצבוע אותו בצבע שחור, בדיוק כמו במקור.

לפני כשנתיים החלטתי לשפץ את הנורטון שיפוץ יסודי לרמת הבורג ולמקוריות ללא פשרות. אספתי את כל החלקים הנדרשים כולל מיכל דלק מקורי שנקנה בהודו, חישוקים ושפיצים חדשים מניקל ומנירוסטה שניקנו באנגליה.

הנורטון פורק עד לבורג האחרון, השילדה נצבעה באפוקסי ומעליו כמוכן בצבע שחור ומיכל הדלק החדש התקשט בניקל משולב פסים שחורים וסמל נורטון, בדיוק כמו שיצא מהמפעל בשנת 1947. כל המכלולים שופצו למשעי.

והרי הוא לפניכם, נורטון 1947 ES2 חדש ואני חזרתי לגיל 18, שמח ומאושר ומצפה להציג אותו בגאווה באירועי המועדון.

כתבה זו מוקדשת לחברי היקרים שעזרו לי באיתור הנורטון ושיפוצו, אברהם שטמלנדר (שטמלה) ובעז דגן ז"ל, שאני מתגעגע אליהם מאד. היו להם כ-70 אופנועים, רובם אנגליים, ששופצו באהבה גדולה. שטמלה היה רוכב אופנוע מעולה ובעז אדם עם נשמה גדולה.

יהי זכרם ברוך.

כשהעתיד שקע במצולות... סיפורה של הקרייזלר נורסמן

מאת בני הספל



הם עשו הכל כדי שהיא תגיע בביטחה ליבשת אחרת והעלו אותה על האניה הכי חדישה, כי רצו לוודא שהמכונת היקרה מפז תחצה את האוקיאנוס ותגיע בשלום לאמריקה. אבל...

זהו הסיפור של הקרייזלר נורסמן (Norseman), הקרייזלר הנורדית או הסקנדינבית, אם נתרגם את שמה מילולית. ודווקא סקנדינבים קטעו את חייה...

בתחילת שנות החמישים הובילה תעשית הרכב האמריקאית את העולם. אמריקה, שלא נפגעה כלכלית במלחמת העולם השנייה, ייצרה מכוניות כמו שהאמריקאים אוהבים: גדולות, מעוצבות במוחצנות וללא תיחכום מכני.

באמצע שנות החמישים נמשך עיצוב הרכב האמריקאי אחרי עיצובים מעולם התעופה והמטוסים, וזאת על מנת להראות חדשנות ו...למכור.

גם קרייזלר רצתה להראות חדשנות והחליטה ליצור את ה"אבטיפוס של האבטיפוסים". מכונת יחידה במינה שבתוכה ישולבו העיצובים והאבזרים של "העתיד על פי קרייזלר".

הכוונה היתה בעצם ליצור מטוס על הכביש. מחש כמו המוסטנג, עשור מאוחר יותר, המיכלולים המיכניים נלקחו מהמחסן של קרייזלר. המנוע, התמסורת האוטומטית ומערכת העברת הכח היו מנוסים ואמינים. אבל כל היתר...

בשביל "כל היתר" הלכו האמריקאים לאיטליה. תעשית הרכב האיטלקית רק החלה להתאושש מהחורבן של המלחמה ועיקרה התרכז בדגמים העממיים בדוגמת הפיאט 500. פרארי ומזרטי כמעט ולא הורגשו ולמבורגני היה בכלל עוד יצרן טרקטורים. מה שכן היה ידוע הוא העיצוב האיטלקי, ה"שיק" המיוחד שהתבטא לא רק בעולם הרכב אלא גם בארכיטקטורה ובאמנות.



קרייזלר פנו לפיאט ובקשו המלצות על בוני מרכבים הידועים באיכותם. פיאט המליצו על שניים, פינינפארנה ובית מלאכה נוסף שהיה אז קטן ופחות ידוע בשם ג'אה. קרייזלר בחרו בג'אה וזו היתה נקודת מפנה במשרד התכנון הזה, שהתפרסם מאוחר יותר בכל העולם. הדרישה היתה לעצב מכונית תצוגה שתהיה "הכי אוטומטית בעולם". האמריקאים שלחו לאיטליה את שילדת המכונית הגדולה שלהם, קרייזלר 300 הספורטיבית שרק הוחל ביצורה. המנוע היה בנפח 5,500 סמ"ק והפיק כ-230 כ"ס, ושודך לתיבה אוטומטית בעלת שני הילוכים שכמקובל אז בקרייזלר, הופעלה על ידי כפתורים שהוצבו בלוח השעור־נים.

הדבר הבולט ביותר בעיצוב הנורסמן היה הגג. לרכב בן שתי הדלתות היה גג משופע שהזכיר את הקופה. הגג היה חסר את התומכות בצידי הרכב והוא נשען רק על חלקו האחורי. מלפנים לא היו חלונות משולשים או עמודים ושם הגג נשען ישירות על השימשה הקדמית. כדי להפחית מהלחץ נבנה הגג ממתכת דקה ולמרות זאת שולב בו חלון שמש ("גג נפתח") שיצר בעיות רבות כי קשה היה לכוון אותו כך שיאטום את הגג כראוי.

פנים הרכב כלל פטנטים שנכנסו רק מאוחר יותר לתעשייה, כמו הפעלה חשמלית של גג השמש, צבע מיוחד מחזיר אור שנצבע בצד האחורי של המושבים הקדמיים כאמצעי נסיוני להאיר את החלק האחורי ועוד. לוח השעונים עוצב בצורה עתידנית וארבעת מושבי העור יכלו להסתובב חשמלית. העיצוב החיצוני היה ספורטיבי ובהתאם למגמה של "ללכת



בביטחה ליעד. אנשי קרייזלר במישיגן, שלא זכו לראות את המכונית עד אז, ציפו לה בכיליון עיניים... אך הם לא זכו וגם לא יזכו...

יום לפני ההגעה לניו יורק, בתאריך 25 ביולי 1956, התנגשה האנדריאה דוריה באנית נוסעים שבדית (סקנדינבית...בן?) בשם שמוקהולם. השבדית הישנה יותר הצליחה להטביע את הדוריה החדשה תוך כמה שעות. רוב הנוסעים ניצלו במבצע הצלה הרואי שבוצע בעיקר על ידי צוות השטור־קהולם למרות שהיא ניזוקה בצורה קשה (השמוקהולם תוקנה והיא שטה עד היום בשם אחר...). אבל, האנדראה דוריה שקעה לקרקעית והנורסמן אבדה לעולמים. הרכב נראה מאז רק פעם אחת בשנות הששים על ידי צוללן, שדיווח על ערימת פחים חלודה. זה מה שנשאר מתקוותה של קרייזלר לעצב מכוניות מתקדמות ו"עתידניות".

על חמוס סילון"...

לקח לסדנת גיאה שנה וחצי לבנות את אב הטיפוס בהשקעה של מאות אלפי דולרים (של אז). ביולי 1956 הרכב היה מוכן לשואו הגדול בארצות הברית (עם מסע פרסום בהתאם). הכוונה היתה להציג את הנורסמן בתערוכת הרכב של 1957 בדטרויט בכוכבת האירוע. ואכן, דבר דומה לא היה בידי פורד או GM.

הרכב נארז בזהירות בארגז עץ גדול והועמס על אנית הפאר האיטלקית "אנדראה דוריה" ששטה בין גנואה וניו יורק. זו היתה הספינה החדשה ביותר בצי הנוסעים האיטל־קי וברור היה שאנית הפאר תיקח את מכונית הפאר

שובו של הברונקו



חאת חיים לויט

במסגרת אופנת ה"חזרה למקורות", ממש בימים אלו חשפה חברת פורד דגם חדש של הברונקו, וזו סיבה מצוינת לנבור בספרי ההיסטוריה.

נחזור לשנת 1963. בשוק האמריקאי התפתחו ניצני ביקושים לרכב "קטן" בעל עבירות גבוהה ויכולות תמרון טובות וגם - שיהיה נוח. ההיצע היה מצומצם מאד: יוצרו שני דגמים של "רכבי שטח" (ואף אחד לא שיער אז שתיווצר בעתיד קטגוריית רכב מצליחה מאד בשם זה): היה לנו את הג'יפ 5-CJ האמיתי והמוכר והיה גם ה"סקאוט" של אינטרנאש (International Harvester). חברת פורד רצתה "רכב כביש" משלה והחליטה לערוך סקר-שוק בקרב בעלי ג'יפים ו"סקאוטים". המשתתפים בסקר התלוננו בעיקר על מנועים חלולים ועל רכבים לא נוחים, קופצניים, שוברי עצמות ומרעישים. האלטרנטיבה היחידה למי שחיפש משהו אחר, הייתה ללכת על מנדריים עם הנעת 4x4, ואלו היו מגושמים ולא התאימו לשילוב המתבקש של "ביזנס ופלזר". בתקופה זו, לי איאקוקה האגדי קודם להיות מנהל בכיר בפורד והביא לנו יחד עם המנכ"ל דונלד פריי את המוסטנג המצליחה. בעקבות הסקרים בקרב ג'יפאים וסקאוטרים הוא זיהה שהשוק מצפה לשחקן נוסף, אשר יציע רכב בעל יכולת עבירות גבוהה לשימוש אנשי עבודה כמו שומרים, ציידים, אנשי שמורות טבע וכו', אך גם לקבוצה גדולה של לקוחות שרצו רכב מתאים לשימושי פנאי. איאקוקה רצה רכב שטח עוצמתי בעל עבירות גבוהה, מרווח גחון נאה, ונוח לנוסעים. בנוסף חשוב היה לו לשמור על עלויות פיתוח ויצור נמוכות ולכן הוחלט בפורד להשתמש במגוון חלקים מפס היצור של מנדר ה-F100.





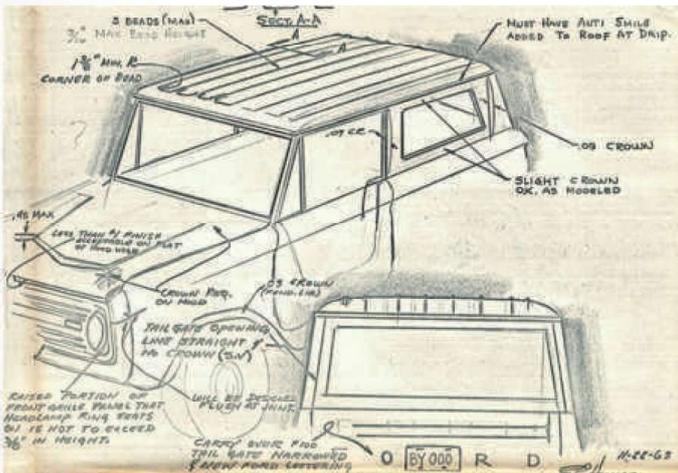
כדוגמת האקספלורר, שהיה בן חמש דלתות ותאם יותר את הביקוש. כאמור בתחילה, חשפה בימים אלו פורד את הדגם החדש של הברונקו, המיועד למכירה החל משנת 2021. הקונספט השיווקי מבוסס על זה המקורי משנת 1966: G.O.A.T - (Go Over Any Terrain) בנוסף לערימת פינוקים מותאמת מחיר, הרכב אמור לטפל בקלות בכל מצבי הדרך כולל חול, בוץ ושלג. הספק המנוע עלה מ-105 כ"ס בשנת 1966 ל-270 כ"ס במנוע הבסיסי של היום, ועד 310 כ"ס למנוע בגרסה היוקר־תית. גם המחיר השתנה "קלות" - לעומת \$2,404 בשנת 1966, המחירים בארה"ב לדגם 2021 יתחילו ב-\$30,000 ויאמירו עד \$60,800 לדגם הבכיר. המפרט החדש כולל מנועי 4 בוכנות עם טורבו ומנועי V6, תיבת הילוכים ידנית בעלת 7 הילוכים או אוטומטית בעלת 10-הילוכים.

בפורד נצבר ניסיון רב בעקבות יצור של כמעט 300,000 רכבי 4X4 עבור הצבא האמריקאי במלחמת העולם השנייה ולכן הצד הטכנולוגי בפיתוח הרכב היה די זמין. לקראת סוף שנת 1963 הוצג דגם חימר של הברונקו ובמהלך 1964 הוחלט על תקציב לפיתוח מהיר של הרכב החדש. בסוף שנת 1965 נחשף לציבור הברונקו הראשון וזכה להצלחה מיידית. בהשקת הברונקו תיאר דונלד פריי, מנכ"ל פורד דאז, את הרכב החדש כ: Neither a car nor a truck, but as a vehicle which combines the best of both ... - זו לא מכונית ולא טנדר, אלא כלי רכב שמשלב את הטוב שבשני העולמות.

הברונקו המקורי היה קצר (במונחים אמריקניים) עם אורך של 152.1 אינצ' (כ-382 ס"מ) ומרווח סרנים של 92 אינצ" (כ-234 ס"מ). הוא הוצע בשלוש תצורות: רכב פתוח (כמו ג'יפ), טנדר וסטיישן. היו לרכב ארבעה סוגי מנועים החל מנפח של 2.8 עד 4.9 ליטר והספק החל מ-82 עד 205 כ"ס, עם ששה או שמונה צילינדרים, שנלקחו ממחסן המנועים של פורד. המחיר התחיל ב-2,400 דולר (דומה למכונית הפלקון הזולה).

עדות לפופולריות של הדגם והקונספט שלו היא העובדה שבסוף שנת 1979 נמסרו 3 מכוניות ברונקו בעיצוב מיוחד לשימוש האפיפיור יוחנן פאולוס השני בעת ביקורו בארה"ב, והן נקראו כראוי בשם Pope-mobiles. בתחילה התחרה הברונקו בג'יפ רנג'ר (ממשיכו של ה-CJ), אולם משנת 1978 שונה הקונצפט בגלל דרישת השוק לרכבים גדולים יותר והוא החל להתבסס על הטנדרים מסדרה F. החלפת הדורות מאז עקבה אחרי התפתחות הטנדרים אולם הקונצפט של רכב שטח עם שלוש דלתות נשא.

בשנת 1996 הברונקו נזנח לטובת רכבי שטח גדולים יותר



שרטוט מוקדם של הברונקו מנובמבר 1963

מתקן לקשירת רכב הצת שינועו אל מכונות לרר

חאת עמיר אלמגור

מי מאיתנו לא "נתקע" מעולם עם רכבו התקול בצד הדרך? מי מאיתנו לא הזמין גרר על מנת לשנע את רכבו התקול לחוסך (או בהעדר רשיון רכב בתוקף)?

המראה העצוב של הצעצוע האהוב עלינו, כשהוא מועלה על רכב הגרר על מנת שיוסע למקומות מרוחקים, לא זו בלבד שאינו מראה מלבב אלא שתמיד כרוך הוא גם בחשש שמא, חלילה, קשירת המכונות שלנו אל רכב הגרר לא נעשתה במקצועיות הנדרשת והרכב עלול חלילה להשתחרר מקשירתו, להתנתק מרכב הגרר ולהינזק באורח אנוש.

תהליך רתימתה של המכונות אל רכב הגרר הינו המרכיב הקריטי בהבטחת הגעתה של המכונות הנגררות ליעד ללא פגע. בחירת נקודת הקשירה - בדרך כלל למחלול כלשהו בגחון המכונות הנגררות - הינה ההחלטה החשובה ביותר בתהליך רתימת המכונות הנגררות לרכב הגרר. בחירת נקודת הקשירה אסור שתיחשב לבחירה אגבית. מחלולים רבים בגחון של רכב אספנות אינם חזקים דיים על מנת לשאת את מהמורות הדרך בעת המסע ולעיתים עלול נהג רכב הגרר לבחור נקודת עיגון בגחון הרכב הנגרר אשר אינה מתאימה כלל לשאת במשקל הרכב. כך למשל, רכיבים מסויימים במערכת ההגה כמו גם חלקים ממערכת הפליטה לא יצליחו לקבע את הרכב הנגרר למקומו בעת שמהמורות הדרך יאיימו לנתק את הקיבועים ממקומם ואם חלילה כך יקרה...הסוף ידוע.

בחירת נקודת עיגון בגחון הרכב הנגרר עשויה לעיתים להיות אתגר של ממש כאשר מדובר ברכב אשר מירווחו הגחון שלו נמוך מאד כפי שקיים ברכבי ספורט רבים - ברכבים בעלי מרווח גחון נמוך לא רק איתור נקודת עיגון בגחון הרכב עשויה להיות אתגר כאמור אלא גם הגישה לנקודת העיגון - אם נמצאה כזו - מהווה אתגר נוסף.

הבעייתיות הנוגעת לקשירת הרכב כאמור וההתלבטות לפתרונה חלפו במוחי בעת ששינעתי רכב אספנות בבעלותי לחו"ל. צפויה היתה למכונות חוויית שייט ארוכה, מטלטלת ומפרכת. רתימה מקצועית של המכונות אל המכולה עליה הועמסה היתה בעיני תנאי ראשון ובסיסי על מנת להבטיח את הגעתה של המכונות ללא פגע ליעדה והכל מבלי לפגוע באיזשהו רכיב מרכיביה... למותר לציין שרתימת מכונות לרכב גרר זהה במהותה לרתימתה לריצפ"תה של מכולה.

חיפשתי איפוא פתרון שיעניק לרכב שלי רתימה אמינה, חזקה ועם זאת קלה ונוחה לביצוע. הפתרון נמצא בדמות רכיב מברזל שדאגתי לעצב ולייצר ואשר מתואר בצילומים המלווים מאמר זה. מדובר באביזר פשוט המתחבר אל כל אחד מארבעה גלגלי המכונות באמצעות הברגים המקוריים של אותם גלגלים. כפי שניתן להיווכח בתצלומים המצור"פים אין צורך להתייטר בחיפוש נקודות עגינה כלשהן בגחון הרכב ואפילו אין כלל צורך להסיר את הגלגלים מהרכב. כל שצריך הוא לשחרר ולהוציא שלושה ברגים מכל גלגל



בתורו ולשוב ולקבע אותם כשהם מהדקים גם את החישוק וגם את אביזר הקשירה.

מלאכת הקשירה אינה אורכת יותר מעשר דקות לכל ארבעה הגלגלים. בעל מקצוע (רתך מיומן) יוכל לייצר את האביזר ב 4 עותקים תוך כשעה.

התצלומים המצורפים מדברים בעד עצמם. מדובר באביזר קטן מימדים, פשוט, לא יקר ועם זאת יעיל וניתן להחסנה בתא המטען. ראוי לציין שאמנם אין מדובר בפריט אוניברסלי, שכן יצרנים שונים (ולעיתים גם דגמים שונים של רכבים) מצריכים אביזר שיתאים בדייקנות למרווחים שבין ברגי הגלגלים. עוד ראוי לציין שעל מנת להימנע מלפגוע בשלמות הצבע או ציפוי הכרום של חישוק הרכב, ניתן "לרפד" את פני האביזר בחומר רך (לבד, גומי, שארית שטיח וכו') כמתואר בצילומים המלווים מאמר זה ואגב-כך למנוע מגע ישיר בין האביזר לגלגל.

בפעם הבאה שרכבכם היקר יעלה על גרר, שיקלו להשתמש באביזר המוצע. שקט נפשי יהיה שרכבכם.

בשולי הדברים - תודה לאיציק כהן שסייע לי במלאכת הייצור.

קשירה מוצלחת.



X פינינאפרינה

זמי לוין



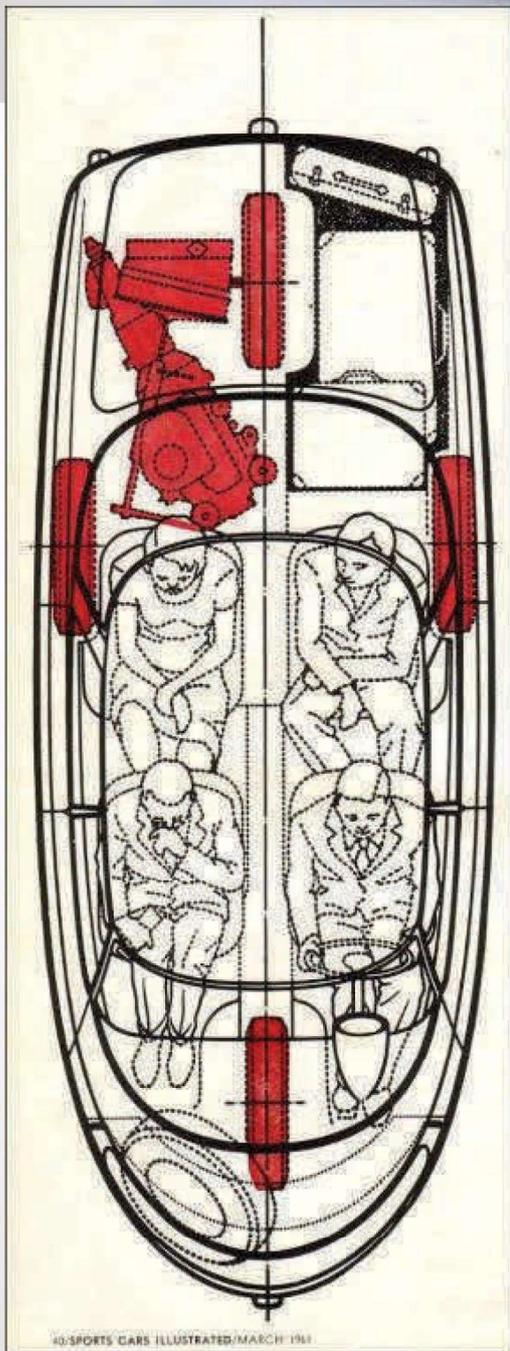
השם פינינאפרינה מתקשר תמיד למכוניות אקזוטיות איטלקיות, כמו אלפא רומיאו ספיידר, מזארטי גרנד טוריס־מו, פרארי ופיאט ספיידר, אבל גם לפזו הצרפתיה ואפילו לקדילאק האמריקאית.

באמיסטה פארינה, שהכינוי "פינין" (קטון) הוצמד אליו בשל היותו העשירי מאחד עשר ילדי המשפחה, החל לעבוד בסדנת הרכב של אחיו לובני בצעירותו והוא בן 11 בלבד.

שם קיבל את הידע בתכנון ועיצוב מכוניות. בשנת 1930, כשהוא בן 37, ייסד את הסדנא שלו במטרה לעצב ולבנות מרכבים למכוניות חדשות. הזינוק העולמי שלו ארע בשנת 1952 כשהוא כבר בן 59, כשהתחיל הקשר שלו עם פרארי. מפאת גילו, מי שעבד בפועל בסדנא היה בנו סרג'יו.

בשנת 1961 שינה את שמו באופן רשמי לבאמיסטה פינינפא־רינה, אולם סיפורנו מתחיל שנה קודם. ב-1960 הציג באמיס־טה דגם מיוחד שנקרא "פינינאפרינה X", שבא להגיד לעולם: "רק אני יכול!!!"

היה זה עיצוב מחוץ לקופסא, עתידני, שנראה ממש כמו רכב חללי. מדובר ברכב בן 4 מושבים, ארבע דלתות וארבעה גלגלים, אבל בחלוקה משונה: גלגל בודד קדמי שימש להיגוי, גלגל בודד מאחור שצמוד אליו מנוע 1,089 סמ"ק (שנלקח מפיאט 1100 האייקונית) המורכב באלכסון עם גיר 4 הילוכים שהיה מחוזק יותר וחסכוני, ובמרכז הרכב עוד 2 גלגלים על סרן קשיח "מת".



העיצוב היה אווירודינמי עם מקדם גרר מצויץ של 0.23. תא מטען מוקם מאחור ומשמאל לתא המנוע, ומבחוץ התנשאו להן שתי כנפיים אחוריות "עומדות" בהשראת מכוניות אמריקאיות מסוף שנות החמישים. אגב, כנפים אלו היו נחוצות גם ליציבות. להשלמת התמונה הבלתי-שגריתית מוקמו בחזית 3 פנסים. גם היום, 60 שנים אחרי, אי אפשר שלא להתפעל מ"היצור" המשונה והמיוחד. באטיס-טה תכנן שהרכב יהיה זול יחסית לשוק, ויצרני הרכב יעוּטו עליו ויעבירו אותו לייצור המוני. להפתעתו היצרנים לא התלהבו בלשון המעטה ולמעשה לא היו מוכנים עדיין לעכל את העיצוב המהפכני.

הרכב הוצג בתערוכת הרכב בטורינו בשנת 1960 ושנה אחר-כך גם בתערוכת הרכב בבריסל. משם חזר הרכב למגינת ליבו של פינינפארנה למוזיאון של החברה. בשנת 1966 נפטר באטיסטה בלוצאן שבשוויץ והוא בן 72. בשנת 2007 נמכרה ה-X לאספן אמריקאי בשם ג'ון רואטי.



אתר מועדון החמש

מאת שי גלעד

בתחילת שנת 2019 הוחלט בועד המועדון על שדרוג אתר המועדון, אשר היה כבר מיושן.

הוקם צוות לטיפול באתר מול חברת הקמת אתרים, ולאחר עבודת הבנה ארוכה בתאריך 1.4.2020 עלה לאוויר האתר החדש.

האתר נועד לתת מענה הולם ליעדים ולמטרות המועדון. האתר נותן אינפורמציה על מפגשים ואירועים ומרכז את החומר הנצבר מהעבר ומההווה על מנת לשמר את הזיכרון הארגוני במאגר אחד ויחיד.

בנוסף, הוקם פורום לחברי המועדון ודף "קח-תן" לפרסום מכירת רכבים וחלפים.

התחדשנו גם בעמוד נוסף בו מפורסמות כתבות של חברי המועדון.

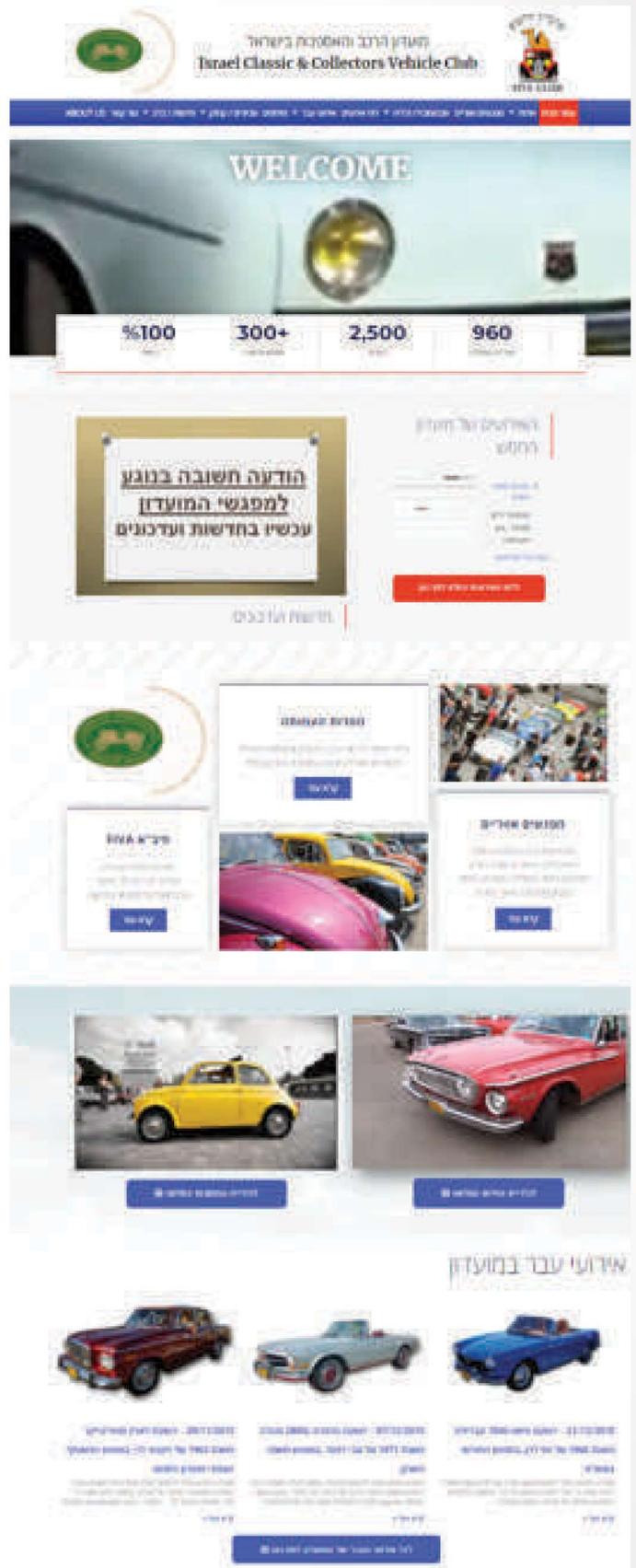
חנות המועדון קיבלה מימד חדש עם תצלומים איכותיים של האביזרים הנמכרים בה.

נתנו דגש למפגשים האזוריים ותגברנו את נושא האבטמו־ביל והגלריה בתמונות רכבי החברים ובמקבץ שבועי של תמונות המפגשים.

גיליונות האבטמו־ביל רוכזו תחת כתבת אחת תוך אפשרות לפתיחה ולקריאה של כל גיליון בצורה דיגיטלית. כחלק משדרוג האתר הקמנו את עמוד הבית אשר מרכז את רוב פעילות המועדון ונותן טעימה מכל חלק באתר. לוח האירועים מופיע כלוח חודשי עם ריכוז כלל האירועים המתקיימים באותו חודש.

באתר מפורסמות הטבות לחברים, כמו ביטוח הגרירה של חברת שגריר המוצע לחברים מזה מספר שנים במחירים חסרי תקדים - 120 ₪ לשנה לרכב הראשון ו-60 ₪ החל מהרכב השני לשנת גרירה. בנוסף, נזכיר גם את חברת צמיגי מוריס הקיימת בפריסה ארצית ומייבאת צמיגים, חישוקים ומצברים למגוון רחב של רכבי אספנות. חברי המועדון יזכו להנחה מירבית בהצגת תעודת חבר.

נשמח לשתף פעולה עם ספקים נוספים הנותנים הטבות לחברים ולפרסמם באתר המועדון.



צמיגי מוריס
M.B. TIRES
מחירים מיוחדים
בית עונד הוד השרון

צמיגי מוריס
להברי מועדון הממש בלבד!
הנהג מוריס במצגת תעודת חבר בחוקף
צמיגי מוריס-כא ושיוק עמימי וזאנסים
בכל המדוד כולל מידת לריכבי אספנות, וכן
נציגי של חברי ולטה,
צב 2062
סקיף בית עונד- 08-6406629
סקיף בוד השרון- 09-7401961
גיר- 052-2391327
אסק- 052-3490006

FIVA Shop

חברים יקרים,
אפשר לגשת לחנות פיב"א באינטרנט ולרכוש מצרים יוקרתיים
שיאפשרו לך להיות חלק מהקהילת פיב"א הבינלאומית.
כל מה שצריך לעשות הוא להיכנס לאתר
<https://fiva.org/en/fiva-shop>
להזמין את המוצר הרצוי לך ולהמתין להגעתו.
המוצרים אמנם לא זולים, אבל איכותיים מאד.
עלות המשלוח גם אינה זולה אבל, אפשרי לרכוש כמה הזמנות יחד
באמצעות איל חשביה- 050-6292884.

5 חברים
במועדון ה-5
לחברי 5 חברים חודש נציגים
חבר נציגים חודש נציגים חודש
בעלות של 120
לשנה
ועל כל רכב מסך בבעלות
של אותו חבר מועדון 50
לרכישת חלקי חילוף אספנות היסטורית
או שילוח חילוף לנציגים
fiva_5club@fiva.org

לתת נפח פעילות רחב יותר לחברים ולציבור. קיימת כמובן גם אפשרות להעלאת תמונות בפורום. זיכרו! פורום בעל נפח פעילות גבוה יישמר כזיכרון הארגוני של כולנו.

חדשות ובלוג - מזכירות המועדון מעדכנת חדשות ועדכוני נים מעת לעת.

כתבו עלינו - ריכוז כתבות על מועדון החמש מכלל אמצעי המדיה.

כתבות - מגוון כתבות ומאמרים שנכתבו ע"י חברי המועדון. דון. במידה ותרצו לפרסם כתבה באתר יש להעביר למשרד המועדון.

בראש האתר מופיע סרגל בו קיימים קישורים לפייסבוק, יוטיוב ואינסטגרם, וכן שורת חיפוש המאפשרת איתור קל של כל נושא ועניין שברצונכם למצוא בכל האתר. ניתן להכניס מילה או מספר מילים על מנת למצוא את המבוקש.

האתר נועד לכם חברים יקרים! מקווים להשתתפות פורה ולהעברת כתבות מצולמות וכתובות, להשתתפות בפורום ולהעלאת תמונות לפרום.

אבטמוביל/גלריה

נוספה לשונית של "אבטמוביל דיגיטלי" על מנת לתת חוויה של קריאת חוברת, כולל כל האפקטים. הוספנו לשונית "גלריית וידאו" המקושרת לערוץ היוטיוב של המועדון הנקרא 5TV, ומרוכזים בו אירועים והשקות. כפתור "לוח האירועים" מציג את סה"כ תוכנית הפעילות במועדון בפריסה חודשית, כולל הרחבה לכל אירוע. אירועי העבר רוכזו על פי שנים. האירועים מוצגים ע"י תמונה מובילה ותמצית האירוע אשר ניתנים להרחבה בפתחת הכתבה.

פורום המועדון

נפתח פורום מתוך כוונה לבצע הפרדה בין נושאים כללים למקצועיים. החשיבה הראשונית הייתה לאפשר כניסה לפורום לחברי המועדון בלבד, אך לאחר בחינת השתתפות החברים בפורומים החלטנו לאחד הכל לפורום אחד ולבטל את ההגבלה לחברים בלבד - הפורום יהיה פתוח לקהל הרחב.

בהזדמנות זו נזכיר את חשיבות השותפות בפורום על מנת

five club

