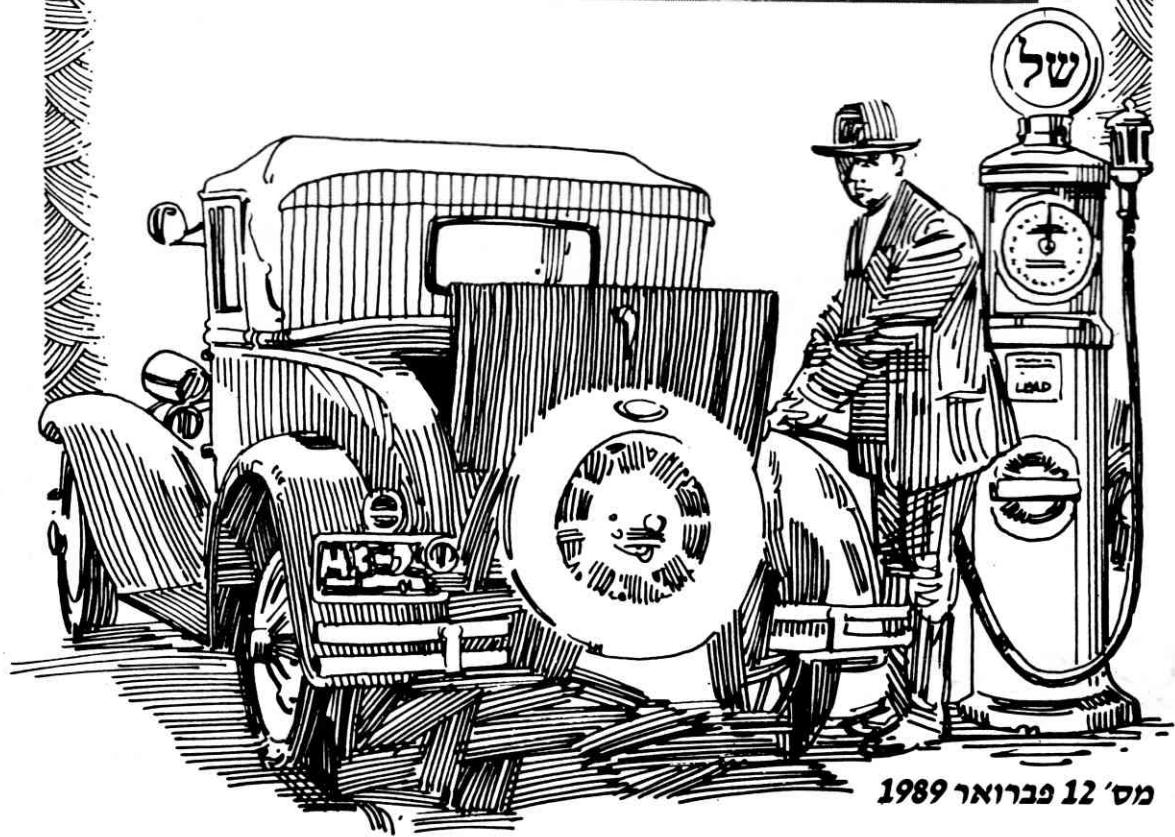


# האַבְטוּמוּבִיל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס' 12 פברואר 1989

# מנואלה

חזרנו לשירה. זה מתבטא גם בחוברת המונחת בעט בידיכם, חוברת במתכונת רגילה, שחו-רלְבָן, 16 עמודים. אולי מוטב כך. איני חסיד הקפיצות הגדולות מדי, וחוץ מזה חייבים לצין בצורה מודגשת את האירוע השנתי שלנו ב"פורץ".

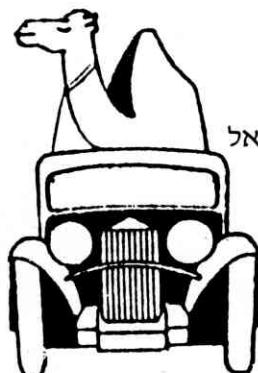
סוף שנת 1988 מוצאת את מועדון החמש עם 300 חברים רשומים ולהם כ-350 מכוניות עתיקות וקלסיות. מידי פעם עוד מתגלות מציגות מלהיבות כמו שתי אמריקאיות משנות ה-40 שני חברים מועדון גילו בירושלים, אחת הייתה שייכת לכנסיה והשנייה לחצר המלוכה הירדני (או מהו זה...). ב��ור, עוד יש הפתעות. כן... "שכחתי".... יש גם "סבירה" במועדון.... נחשו של מי....).

פרט למכוניות נמצא המועדון בתנופה. ימי העיון נמשכים בקצב של אחד לחודשים וכל פגישה באים בין 40-60 חברים. מפגשי מילנו עלולים כפוחים, המחשב עולה על גודתו ממידע על עתיקות בארץ (על דאגה, אנחנו שומרים על "הגנת הפרטיות") ועיקר העיקרים, החברים קשורים ביניהם לבין עצם בצורה לא פורמלית. זה טוב ואנו מקווים שהמועדון ימשיך לשוגג.

ההיענות לחוזר שלח ועד המועדון ובו בקשה למידע מלאה שמעוניינם באירועים, הייתה עצומה. אנו מקווים שנוכל כלנו להפיק תועלת. בסוף החוברת תוכלו גם למצוא הדעות של חברים הנוחות לחברים אחרים. זה חשוב בתנאי שנפיק כך תועלת ושנהנחה תהיה אמיתי. נדוגש כאן שעוד מועדון ה-5 משתמש ככלי להברת אינפרמציה והתקשרויות הינו בין החברים עצם, כולל האחראיות (החברית) לפטור אי הבנות ברוח המועדון. ואחרון אך מאד חביב: המאמר "המכונית המגוista" מועתק מכתב העת "ארץ הייל" היוצא לאור מטעם רשות שמורות הטבע. אנו מודים על הרשות להעתיק וממליצים בכל לב על כתוב העת הזה.

## بني הספל

**תודתנו לחברת הכיטוח יסחד בעמ"י על עזרתה במימון החוברת.**



מועדון החמש, מועדון המכוניות הקלסיות בישראל

ת.ד. 39960 תל אביב 61398

**ISRAEL CLASSIC CAR CLUB**

ועד המועדון:

יור' יוסי בראל

ממונה על המבצעים והפעולות, שי Amir

ממונה על פירסומים, בני הספל

זבר, אודי בלצ'ר

"האבטומוביל", ביתאון מועדון החמש

עורך, בני הספל

צלהות המועדון: טובה סימרטוב

בשער הקדמי: מרכז של צבי רכני (ר' כתבה)

בשער האחורי: חגיגה ביקב

# המכונית שלי מרצדס 170 1949

## מאת: צבי רכני

מרצדס...

בשנת 1951 הציגה מרצדס את הדגם 170S אשר הצטיין במנוע חזק יותר במערכות מתלים מתקדמות יותר ובוגר גודל יותר במקצת, על יסוד גם זה התפתחו הד-180 וה-190 "הкопסאות המרובעות". "הצרה העתיקה" נמוגה אם כך בדגם 170 ולא חירה יותר למרצדס.

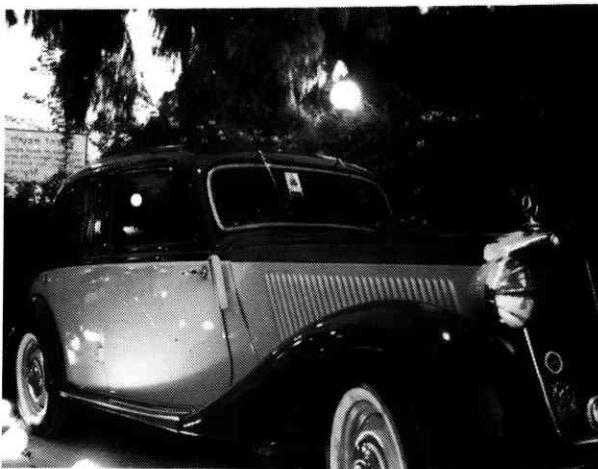
הרכב אותו רכשתי היה למropaה המזל במצב טוב יותר מרוב הרכבים העתיקים הנרכשים ע"י חברים המועוזון, מצב זה נוצר בין היתר ע"י העובדה שהרכי מועדו רבים היו בעלי הרכב הזה והשקיעו בו לבול יhrs, (יהודה אלבוים, איד'ם מבוש ויהלי וותם). במהלך השיפוץ שיקמו חלקים גדולים מהINNERIM וחלקו האחורי של הרכב (חיתוך הפח החלווד והחלפו בכך) מערכת החשמל שוחזרה לפי התכניות המקורית, החלק גימור רבם נרכשו בגרמניה, וכיוון המכונית מושלמת מבחינות המקוריות שבה, (שעונים, מפסקים וכו') ואצין כי מכוניות גרמניות (הין בדרך כלל בעלות "שרידות" גבוהה יותר מרכב בריטי או צרפתי. תורמת לכך העובדה כי החל משנות השישים כל רכב שיוצר בגרמניה היה חייב להוכיח יכולת של נסעה באוטובאניס" ואכן גם במפרט הטכני של הרכב מופיע מהירות באוטובאן – 100 קמ"ש. גם כיוון הרכב מחלק בקלילות במהירות 90-100 קמ"ש בכבישים מהירים (זה בסדר, חברה, המנוú בניי בכך לכך...) והיליך "האוברדוריב" מבטיח נסעה חלקה ושקטה.

לבסוף ברצוני לצין את העוזה הגדולה שקבלתי מי אמר לאחיו אשר שיפצו את הקבריאולט, וכן את עזרתו של בית הח:rightות מרצדס אשר שלח לי ללא תמורה את ספר התחזוקה של הרכב, חוברת פירסום אשר ניתנה ללקוחות פוטנציאליים וכן צילומים של בניית הרכב ובמיוחד את תעוזת המישולות של הרכב ולמי נמכר, חומר זה סייע ביותר להביא את הרכב לרמת מקוריות גבוהה ככל האפשר.

גם כיוון, כמו לפני מה שנה שומרת חברת דיימלר בנץ על דימוי של מכונית עילית. וכן, הלקוח הכספי משוטח הקצויות הוא סמל סטטוס, גם כן. מעות המכוניות העתיקות היכלות להתחדר בהמשכיות צאו וכן, רוב מכוניות הפאר האמריקאיות (דזנברג, קורץ) והארופאיות (אלדר, היספאנו – סוויזה) נעלמו בפרק מלוחמות העולם.

ה"זרומן" שליל עם מרצדס החול לפניו שלוש שנים, עת רכשתי את המכונית שלי. אקדמי ואומר כי רק מעט מקשר בין מכוניתי לבין אותן מפלצות יוקרתיות אשר יוצרו לפני מלחמת העולם ע"י חברת מרצדס. אלו היו לימים נאות ומכוניות ספורט בנצח מנוú מעלה 2 ליטר (בדרך כל 5 ליטר) עם מגדש אויר ומחרר בשמיים. נכיר כאן את ה-DAK 540 ואחרות.

מרצדס החליטה בתחום שנות השלושים להתחזר גם בפלח השוק המועד לעמד הבינוני/עלון. לצורך כך פיתחה מכונית חדשה למגרי. התכנון החיצוני לראונה סטה ממבנה "ה קופסה" של שנות העשורים ונוכח מאמץ להקנות קו זרימה אוירודינמיים, המרכיב ומערכות המתלים היו מודרניים לחלוון, מותלה נפרז לכל גלגל הבטיח היגי קל ובטוח ומנוú מודרני בן 1697 סמ"ק שהפיק 38 כ"ס הייזי די בקצבות את הבהמה בת 1150 הק"ג, הדגם הוצא למכירה החל מ-1936 וחייב כבר כבר פופולריות עצומה. לראשונה יכול המעדן הבינוני לרכוש מכונית מרצדס שלא הייתה קופה אעריה מחד או אביזר מורות יקר מאוד, הדגם נקרא 170 על שם נפח המנוú (1.7 ליטר) ונמכר ב-80,000 ליטר. ייחוזות עד מלחמת העולם. נוסיף ונציין כי בנוסף לדגם הפשט, הלימוזינה 4 דלתות יוצרו גם דגמים פתוחים 4 יוקרטים הקבריאולט A 2 מושבים והקבריאולט B 4 מושבים. לאחר המלחמה בה נטלה הדגם הטרום מכוניות קציניות, חדש שוב הייצור של הדגם הטרום מלחמתי. גם מכונית (מודול 49) כמעט זהה לדגם הטורום מלחמתי.



המאמר מועתק  
מכתב העת  
"ארץ הייל" בהוצאת  
רשות שמורות הטבע  
ובאדיבותה.

גדרון המשמוני

# המכונית המגויסת



לערוך, אורי בגייפ השני רוטן שאני הורס לו את הגייפ. לאחר כשעה של נסיעה, שעה שבאה לא עברנו מרחק רב, עצנו לנו מעתם ליד שדי ישן של רכב טמון כמעט כלו בתחום הסחף בערוכ. רק חלקו העליון של הדידייטו בולט מעל פין הקrukע. העפתי מבט ועיין נתקלו באلمניטים מוחרים: הגה ימני, שلت קטן ועליו שם הרכיב "HUMBER" ופתח נחושת רחב לדידייטו עם סטר כמו של מכסה המים לעוקבי צה"ל, מיתקן לגיירין עם טור נחושת. ככל הידוע לי

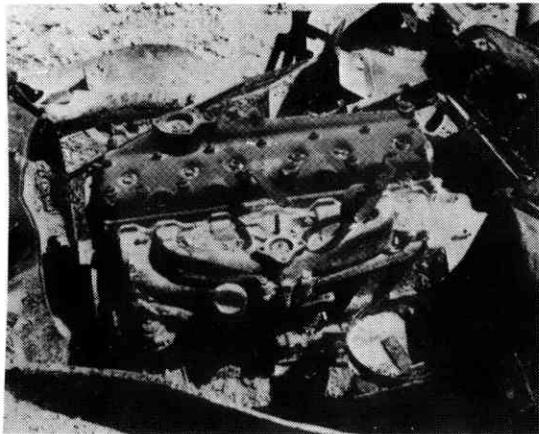
סח 1987. היינו בשני גיבים בחזרה מטיול בנגב הדרומי. בלילה התקדמנו מבאור עדה לתוך נחל ערוד. הנסיעה קשה ולפעמים קשה מאוד. עצנו בשלושה ק"מ מערבה מה"קניון הקטן" של נחל ערוד לחניית לילה, מצק קטן בצדיו הדרומי של הוואדי, היהليلת נעים עם שרויות של יום חם. למחורת בבוקר המשכני, כיוון כלפי – נחל ערוד, אברות עוזד, מעלה ערוד והיבתה. הפעם החלפנו לחפש, סורס סוף גם למצוא, את "סלע טוביה". בוואדי ערוד אין כמעט סימנים למעבר כליז' רכב קודמים, יתכן שהכל נשטף בשיטפון השנה האחורה או השנים הקודומות. חיפשנו מעבר נוח מעורז

**מעשה המכונית מסתורית,  
כוחות ירדניים בהר הנגב  
ומשטרה צבאית**





הופסק ייצורן של מכוניות אלו לפני עשרות שנים! כיצד הגיעו רכבי אנגליים לאזרע? הרכב לא נראה כאילו שימוש בגורוטאות מטוחה. מצב החלודה שלו מראה על שניים הרבה של שהיה במקום. הדמיון ניצת! הייתכן שעליתו על עקבותיו של חוקר נגבי לא ידוע מהתקופה שלפני קום המדינה? במבט ראשון של עין בלתי מיומנת הרכב נראה כישן מאוד, אולי אפילו מימי טרום מלחמת העולם השנייה. אולם קשה לדעת היה שرك קון מאד מנו בולט ונראה מעל פני השיטה. צילמו והמשכנו בניסעה המיגעת בנחל ערדה. לא הייתה כל אפשרות לחפור את הרכב השקען. לא היו בידינו לא כלי החפירה ולא כוח האדם לבנייל המתאים לחפירה... גם הפעם לא מצאנו את "סלע טוביה".



מחשבה נוספת הייתה, שהרכב הישן אולי שייך לתקופת חיפושי הנפט של IPC. בידוע עסוקו הבריטים הרבה בחיפושי נפט בנגב. הייתכן שביום מן הימים קורתה תקלה שחביבה השא רת הרכב? חיפשתי את יומן התנהנה של משטרת המנדט מתנתן כורנווב ( ממשית ), התברר שהאנגלים לקחו עמם לאנגליה את יומיוני תחנות המשטרה. בירורתי במשרד התתבותה, ואמר לו שכט המכמכים של רכב מדינרי הושמדו לפני שנים. במקביל התקשרתי לאנגליה. יומיים לאחר מכן הגיעו לי בידי כתובות של מועודי "המבר" באנגליה. כתבתתי להם ולאחר זמן דיברתי איתם בטלפון. שוחחת עם ג'נורי, מנהל הקולב ההמברים "השנים" ( באנגליה מועודי "המבר" מחולקים למכוניות שנתיות יוצרן עד 1930 ולאלו שנבנו לאחר 1930 ) והנ"ל, לפי תיאור השלט הקטן עם שם המכונית, אמר שמדובר במכונית שיוצרה אחרי 1930! חלום אחד נגה, לא גיליתי חוקר נגבי "עתיק".



התקשרתי לפראנס ברונס מהקלוב של מכוניות המבר, שיוצרו אחרי 1930 – 1930 Vin-Post Humber Club tage. היה בכונתי לצאת לשוטה ולחפור את הרכב ורציתי לדעת היכן לחפש מספר שידלה. פרנס ברונס נתן לי הוראות ויצאנו לשוטה.

הגענו למקום ביום שישי בשבועות הערב. התהנו לחפור, הצעירים התמידו וחפרו במשך הילאי לה. בבוקר נחשף הרכב ואפשר היה להזזה בימה מדובר. ובכן, התגלתה רכב מסיבי בעל הנעה אחוריות וקדמית ( 4x4 ), מוגע בעל ישיה צילינדרים. כל החלק שהוא טמון בקרע – דיזטטו, מתגעגע, משאבת דלק צינורות מים – נשאר שלם. הכנפיים שלמות. כל הגוף ועלם. סימני שרפה. המשבנו לחפור וללקות ונילינו את מספר המנוע, מספר תיבת ההילוכים, אולם לא את מספר השידלה. ברו הינה שלא מספר שידלה אין סיכוי לברור למי הרכב היה שייך. בשעה בוקר מאוחרת נתקלنا בהיותה עופרת קעונה מחוברת בשווי בגדים חלקן האחורי של המנוע. הורדתי וניקתי אותה. הלוחית הכתלה פרטיהם על המדינות החדשות



החדש אוקטובר 1947. הסיכוי שמחפשי הנפט של IPC השאירו הלק וקטן. הסיכוי שהחוקר נגבי מתקופת "טרום המדינה" נשת אהיה, נגא למגרי. של חלקו המנוע העיקריים לאחר שיפוץ כליל וכוכ אריך – 30.9.47. תאריך זה היה משמעותי בתהליכי החיפוש אחר זהות המכונית. פירוש הדבר, שהמכונית לא יכולה לשוטה לפני

קשהים למצוא מי היה הקשור בעניין. מבאי זכאי קיבלתו את שמו של מיכה פרי (פר-סיכון), שהיה הסמג'ד ביחידת צה"ל בתקופה שת הינה לא אינפורמציאית ונספת. התקשרות אליו אך הוא עטן שאים יודע דבר. הוא ירד למכצע, חור אחריו יום וו. הרשות מטור, הייתכן שאני מטר ריד סתם על טוטו? התקשרות ישוב למיכה רקופמן מארכין צה"ל, הוא לא מצא דבר, אבל הבטיח להמשיך לחפש. מישחו הצעיר שאתקשר לענף היסטורייה בצה"ל. אחרי מאਮ' צים עליה בידי להיפגש עם אל"ם בני מילנסון ועם יהונן אורן, לשוחם היה הסיפור על המאן ריב חדש. אל"ם מילנסון העלה שאלה: אול' זה רכב של שחתת' במכצע' עובדה? יהונן אורן אמר של אל' יתכן, שלצ'ה' לאל' היו כל' רכב כאלו. לא היה להם אינפורמציאיה נוספת. הפנו אותו למאיר פועל ולספרית המתכ"ל בקריה. בספרית המתכ"ל אני מצאתי ספר על תולדות הלויין. תחת המכצע' "עובדיה" מצאתי שכותבו על יהודה שעלה 100 ליגנורים שישבה "בбарוד דדה". הייתכן שמייחידה זו יצאה הכהה שהתקיף את כוחותינו? שמה שלילוני, מפקד כוח הסיור המוקדם של הכוח העיקרי של חט"י בת הנגב, עטן שבאר עדיה היהת כל התנדבות. כאשר עברו שם ולא הייתה בת הנגב, השערה שהירדנים שיישבו בברוד עדיה הם מקור הרכב ורואהו בשלב זה בלתי הגיוני. מאיר פועל שיטף פעולה ברצון והיה היחיד שידע על המארב אבל הוא עטן: "היה מארב ירדני, החבירה שללו עלו והשמידו אותו. והזקודה העמuniית בדבריו: "המחלקה שהותקפה יייתה בפיקודו של ניסן לויון, פרופ' לכלכלה באוניברסיטת ירושלים". את ייסן לא הכרתי, אבל העולם קטן והגעתי אליו בנקל. ניסן ספר בקצרה על המארב וזרק פצצת: "המארב לא היה אחרי המכצע' עובדה אלא תוך כדי המכצע' ואנו חוו לאחר שעליינו על שדה המוקדים והיו לנו נפגעים, חזרנו תוך דמתה אלה שוב דרומה והשתפתי בסיום המכצע', בכיבוש אלית". תלולות המארב והזהורה לבאר שבע נפרה. הרשות החקלאה הקלה, לא חשפה התנהנות בלתי סבירה של כוח צה"ל.

מן הרואין לציין כאן שמכצע' "עובדיה" התנהל תוך כדי התחלת שיחות שביתת הנשך עם הירדנים ברודוס. המכצע' התנהל תוך דממה תקשורת וביעילות הישראלית מאותם הימים אפשר לקראן רק העתק הודיעות מעיתון ונות העולם. באוთה תקופה נכח הצבא הבריטי בעקבה עם גדור טיקים ומשחתה. קיימת סברה שהבריטים באוותה תקופה היו מעוניינים שהנגב היה ירדני וכך צע עם כוחותיהם בסואן. יש לומר את מהירות הנסיגה של כוחות ישר אל מסיני בסוף 1948 במכצע' "חובר" על מנת למודע על הריגשות באוותם הימים לתגבורת הבריטים ואחריהם ולבחין את דמתה האלוות שנקפהה.

ברור עכשו שהירדנים, היו מוקמים בהר הנגב תקופה ארוכה, הגיעו ביצור נחל

בתקופה זו או אחרת, אנשים שחוcharati איתם על המכצע' "עובדיה" טענו שלא היו כל' רכב מסווג זה בשימוש צה"ל במלחמה השזור. ואם מדובר בתקופה מהוחרות יותר מודע יוש' או רכב בשיטה? מאמתי כוח צה"ל, שיזא לפטול ומתקלקל לו רכב, משאיר אותו בשיטה?

3. הרכב היה שיר לייחידה של הלגionario, אשר לפני מלחמת השחרור תוך כדי המלחמה או לאחריה חדרה לאזרו ונתקלה בצדאו אונתגלטה וכאשר התקלקל הרכב הוא הוושאר בשיטה!! בסוף נובמבר 1988 נציגתי עם אבי ובאי, אחד מסייריו הפלמ"ח, שהשתתף בסיוור הרגלי בשנות 1946 לאזרו הר הנגב הדרומי ועד לבאר עדיה. אבי ובאי העלה גם הוא השערה שהרכב הוזה על ידי סיור של ה'ש, והושך שוחרקי הנפט לו על ידי ה'כלניות' והוא שוחרק השתרשו ברכב כוה ומסיבות כלשהן השאירו אותו בשיטה. השערה שלא התקבלה כל כך על הזרה עליה לאזרו מיד לאחר כיבושו וכן על מבצע "עובדיה". ראייתי צילומים רק העלתי חיל מדע לנגב. בקרתי צילומים אז פנק ברכס מנהל מוגדן המברים "החדשים", איש קעון ומוצקם כבן 60 שבתו (כול בני משפחתו) הנගם, המתאר היחסות בין כוח צה"ל ובין כוח של הלגionario בנחל ערד באוזו ה'קון' הקטן'.

תאריך הדור"ח – לאחר כיובו אילית. ההתקה לוט הינה כ-7 ק"מ מזרחית מהמקום בו נמצאה המבר. היחידה של חמישה ייפים מגדוד 9 של חטיבת הנגב ירדה בצד' נחל ערד במטרה להצטרכ' לכוח העיקרי שלו בשדה אברם ונטקלה בשדה מוקדים וב动员' ירדני. ההתקה השיבה אש, פגעה בגלויון, נסווה חזרה לבאר שבולוקה עמה פצוצים. הדור"ח שזראתי איינו מציין בדיקות מותי היהת התקritis אולם הוא כתוב ב-19.3.49, כשבועיים לאחר מכן מטבח "עובדיה". ושוב התרבו סימני השאלה. תקרית

בין כוח ישראלי וירדי לאחר סיום מבצע עובי דה!! והרי היחסויה של מלחמת השגורו מלמדת שהמלך عبدالלה נתן פקדת נסיגה לכוחותיו מהר הנגב ומאילת ב-10.3.49 התקשרותי לארכין צה"ל – בשרותם אין דור"ח על התקritis. מיכה קאופמן מארכין צה"ל נכנס לאביבה ומצא מסמך נסף מאותה תקופה המתאר את התקritis. מסמך שנכתב בתאריך מאוחר עוד יותר!! מכל מקום אינטראלי וירדי לאוותה מיהמו. הייתכן שתפקידו קצה של חוט? והרי הלגionario היו חיבים להגעה לשיטה, כיצד הגיעו? כיצד היעשה או את המוקדים? הייתכן שהמכוניות שנמצאה קשורה בעניין?

במרץ 1988 התפניתי שוב לעסוק בעניין והפ' עם חיפשתי בשני כיוונים: כיון אחד – מה באמת קרה לסיוור הנג'ל, מתי הייתה התקritis? מי היו הכוחות שהתקifies? כיון שני – ניסיתי לביר ממקורות ירדניים מה היו כל' הרכב שלהם באוותה תקופה? היכן וכיצד היו ערוכים ומה הסמциדים יכולים לספר על אותה התקritis לוט?

הנתקה שהטרידה במקצת בתהיליך החיפוש

השארנו את המכונית בשיטה, כמו כן מרים החשופה, ויצאנו בדרך אורה דרך נחל ערד לתל אביב. שוב חיפשנו את הכתובת "פלמ"ח" על סלע טוביה ושוב לא מצאנו.

## ב

תל אביב המשכתי במקור, שוחחות עם אנשים שונים שהיו במהלך מלחמת השגורו. מצאתי את ספרו של לבנרג ("הנגב הדר' חוק"), שהוא מן הראשונים ששיסרו באזרו בתקופה טרום מלחמת השגורו, אורי דביר שיפור לי שככל שהוא זכר לבנרגו ושורפה מש' אית' באזרו מצפה רמון. ניגשתי לארכין צה"ל וביקשתי שיראן לי מה קיים על משלחת של חיל מדע לאזרו מיד לאחר כיבושו וכן על מבצע "עובדיה". ראייתי צילומים רק העלתי חיל מדע לנגב. בקרתי צילומים אז פנק ברכס מנהל מוגדן המברים "החדשים", איש קעון ומוצקם כבן 60 שבתו (כול בני משפחתו) מסתובב מסביב למועדון ה'ג'ל'. שוחחנו על מכוניות אמריקאיות, ובת שבע מארכנים צה"ל אמרה שאין לה צילומים על משלחת ה'ג'ל' או מיל' פנק. בקרתי צילומים אז פנק ברכס מנהל מוגדן המברים "החדשים", איש קעון ומוצקם כבן 60 שבתו (כול בני משפחתו) מסתובב מסביב למועדון ה'ג'ל'. שוחחנו על מספר ימים קיבלה ממנה מכתבים וצלומים של סוג הרכב מסוים שמצאתי ולמה שמש. הסתומים שלב, עכשו ברור לגמרי מה מצאנו. מצאנו רכב שכונה על ידי הבריטים עבורי צבא Humber Heavy Utility Vehicle מאותם הימים או בכינוי 9.25 Box Car מוצע 4.08 ליטר, צמיגים 16.5.9.25. הרכב שימש הרבה את הבריטים בקרבות צפון אפריקה. יצאו הופסק בשנות 1946. הרכב היה רב שימושי, מתנדר וуд מכונית פיקוד לקצינים הగובאים.

המשכתי להתכתב עם מוחיאוים בריטיים שונים על מנת לברר אפרשות לגולות כיצד הרכב נמצא וזה אך נתקלתי בקריר אוטום. מוזיאון ה'רכב הצבאי' האנגלי Museum of Army Transport מימי מלחמת העולם השני היה יכול לעוזר לו היתי מספק לו את המספר הצבאי של הרכב... בימיים הצעיו לי מה Imperial War Museum לכתוב לעיתונים של "משחרורי צבא"anganlia, להציג להם את הסיפור ולבקש עוזרת. המוזיאון סיפק רישימת יעתיונים, ואוי כתבתי "Wheels and Tracks" ומספרת את סיפור המעשה. העורך הודיע שיפרסם. בשלב זה האפרושים הצטמכו במידה ניכרת והיו שלושים:

1. הרכב היה שיר לצבא הבריטי ומסיבה זו או אחרת הוא שואר במקומות בתקופה טרום מלחמת השגורו. אפשרות זו היא בעל סבירות קטונה יותר שהרכב לא הגיע לדידי'יה בריטית לפני 30.9.47 והבריטים עזבו את הארץ ב-15.5.48. קשה להניח שדווקא רכב זה ירד מPsi בית המלאכה ונסע לנגב בתקופה שבה לבריטים היו כבר משימות אחרות.

2. הרכב היה שיר לצה"ל והוושאר בשיטה



אתה. לקרהת סיום הפינוי החלטתי שלא ייקלח בברור גם אם יש תוצאות ממכבץ "עובדיה". אולי מישחו צילם את המארב ואקבל אינפורמציה נוספת? שאלתי את מכיה קאיי פמן על תוצאות והוא, לאחר היפוש קצר, חזר עם אלבום דוחו. בעמוד השלישי מצאתי תמונה של המבר "של". המכונית ניצבה לפניה בירודה מאורר הרמן ליד אלה אטלנטית. בהרי כה ישבו שלושה אנשים ועליהם שלט, "משטרה צבאית" – מצאת!

שאלתי את מכיה אם יש גם אינפורמציה נוספת והוא אמר "כן! יש סרטו!" עליינו לעלייה הגג כשאנו מודלים על ציוד וטולמות, הסרט נמצא, מכונת העריכה הוכנה והנה – "המבר" עומד בשירות, אנשים מסתובבים לאנו ולשם. הכל נראה חף. בתמונות שבסוף הסרט באור אליהה "המבר" נעלם. עשה רושם שהמבר היה שייך לכוחותינו! אכן נוצרה דילמה אמיתית! תף הסיפור על מארב וכוח ירדני נשמע טוב בהרבה מסיפור המשטרת הצבאית, אבל אין מה לעשות, יש לברר אם הרכב שלפנינו הוא אכן הרכב שהושאר בשטח.

טפלנותינו לנחים שריג, מפקד החטיבה, והציגו את עצמי ואת מזאי, גדרה לי שנחים קצט הפתעה. מכל מקום שיתף פעולה ונילה עניין. שאלתי מי היה קצין המשטרת הצבאית שהשתתף במבצע "עובדיה". להפתעתו ענה שככל הוכרו לו שם קצין המשטרת הצבאית הוא "ברט". אין לו מושג היכן ניתן למצאו בארץ אבל ידוע לו שהנ"ל היה בו של בוט מבנק "אנגלו-פלשטיינה". החלטתי לטלפון לכל ה"ברטים" בארץ תל אביב, ולא שיטה, שליחתי לכולם גלוויות. בדיון בנסיעה עסקית באמריקה הליטאית התקשרה אשתית וסיפה שהתח

תפה נפרטה. בפגישה עם מנהם שרמן שאלת מהו אותו על "ברט" קצין משטרת צבאית. שרמן חיפש ומצא, ואכן יקם ברט, קצין משטרת צבאית, סופח לחטיבת הנגב לקראת כיבוש באר שבע. לקרהת מבצע עובדה קיבל רכב 4x4 שנלקח שלל (ונראה מבצעו חורב, מההמצאים), העmis אותו בצד שילוט וכו' יצא לדרכם עם כוח החלוץ. בנחל ערד נשבר ציד אחריו, לא היתה אפשרות להמשיך מהשור חלקי חילוף נאלצו לנטוש את הרכב לרוכב זה ציד אחריו "חצץ צפ" כאשר ציר כוח נבחר הגל' גל' יוצא ממקוםו ואין אפשרות להמשיך בהגעה קדמית בלבד).

אפשר להניח שהשתפונו הראשון בוואדי חיסל את חלקו העליון של הרכב, הסחף כסיה אותן, הבודאים שהסתובבו בשטח בחופשיות באור תם הימים בזו כל מה שיתן, והרכב נעלם מתחם לפני השטחה.

ביום חמישי 25.5.58, בסיעו של צה"ל, חולץ הרכב מעוז הוואדי והונח על הגדה הצפונית של העורץ כ-10 מטר מהמקום בו ניטש לפניו כ-40 שנה. התחלנו בסיפור אחד וגמרנו בשניים: סיפור המארב ה"בלתי ידוע" ותקנית האש של חטיי בית הנג'ב במבצע "עובדיה", וסיפור הרכב הנטוש, שהוא השירד הפוי היחיד שנותר מבצעו נועז של חטיבת הנגב בחציית הנגב הבלתי ידוע באותו הימים.

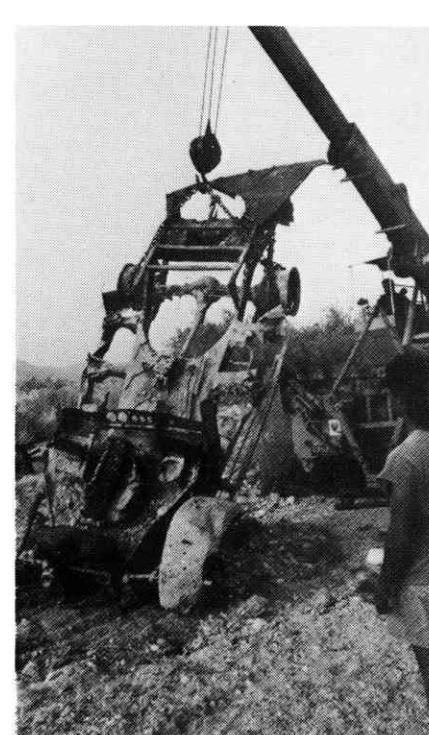


עד מכתש רמון בתקופת מלחמת השחר וו ותקופות קודמות יותר. סביר להניח שהירדנים היו ערים לאפשרות שכוכב יעבור בוואדי זה, ובאשר התחלת המבצע שלו חשי מה.

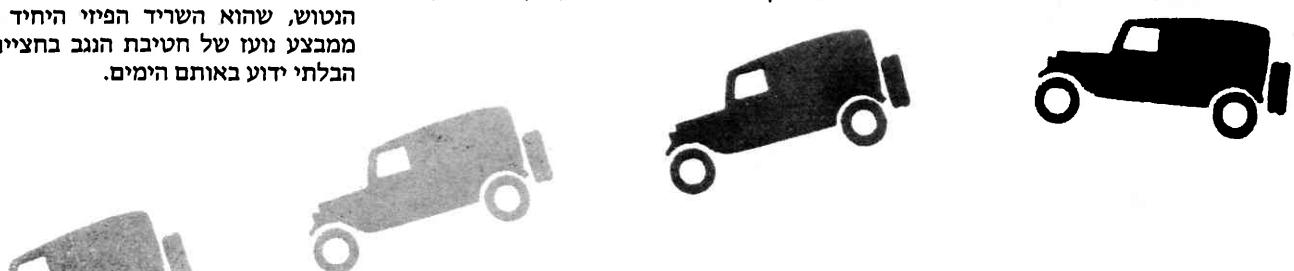
מכל מקום בשל זה נראה היה שההעולה מקלט תאורה נוספת. יחידה ירדנית ישבה במקומם כלשהו בהר הנגב (מייר? נחל קורות?), יחידה זו ראתה כראתה את הכוח העיקרי נע לבוון באדרעה ושדה אברם והחליטה לכב את התקדמות, בחרה קניון קשה למעבר בנחל ערד ומישאה אותו. תוך כדי פעולות המאי קוש והופיעו המשחת הגיבים של יחידה שדה ניסן ליתן שלמעשה הפתיעו את מניהו שדה המוקשים. ואלו הסיבה למארב האש הבלתי מוצלח.

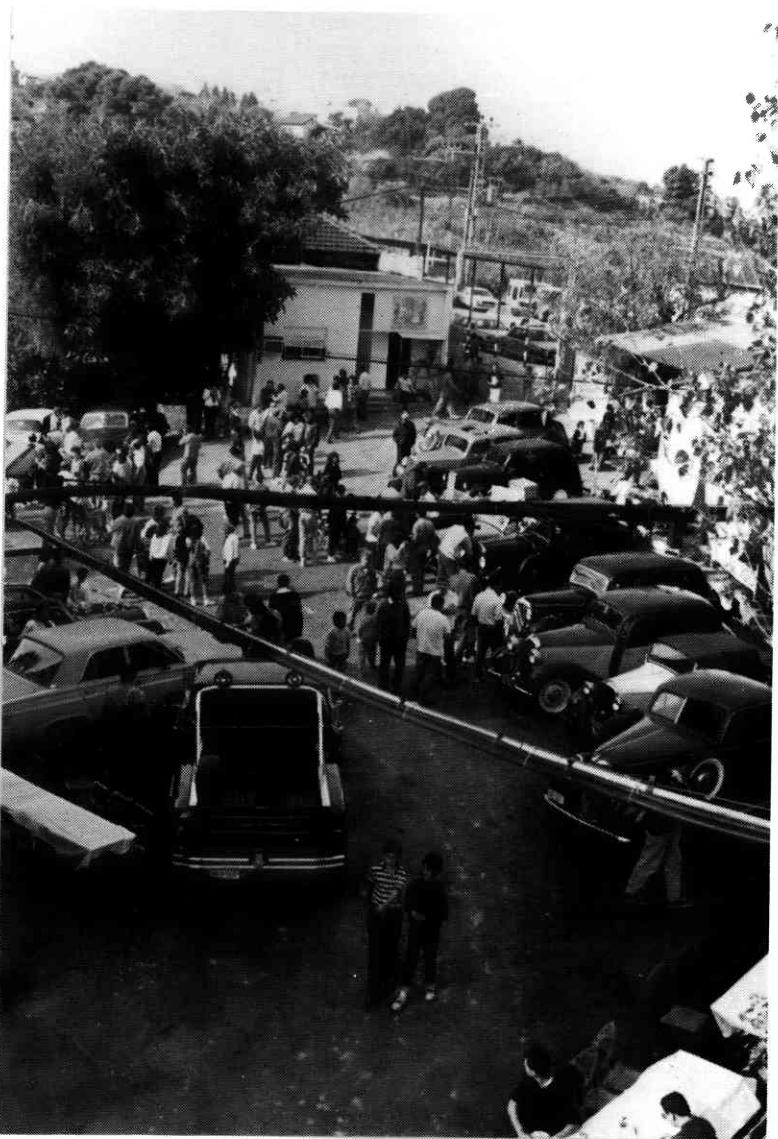
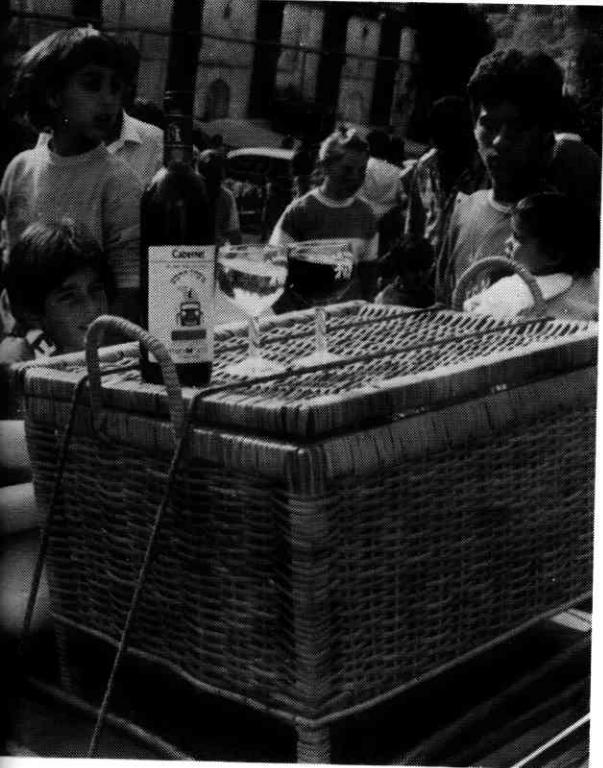
עשינו יותר רק לראיין אנשים שהשתתפו בכוח שהתקף ולבסוף את התושבותם. חיפשתי את מפקד מחלקת הטסרים והגעתי אל יוחנן זיד מגבעת זיד. יוחנן סיפר על ההתקפות ואמר בין השאר: "בשתיו הי' אוכפים למ"lim מסוג האוכפים המשמשים להובלת מטען ולדעת הירדנים הגיעו בגמלים!", הדין וחשבו של קצין המודיעין שהיה בשטח ודיווח שבוע לאחר התקנית אינו מזכיר מואה על אוכפים או על גמלים.

יוחנן זיד אמר גם שהוא כמו "אנחנו היינו המאסף של היחידה שירדה לשדה אברם, והטילו علينا לבדוק גם מכוניות שהושארה בשטח". בשלב זה לא התייחסתי למשפט זה וכמו כל חוקר טוב המשכתי בבנייה התקינה המרכזית שלו.



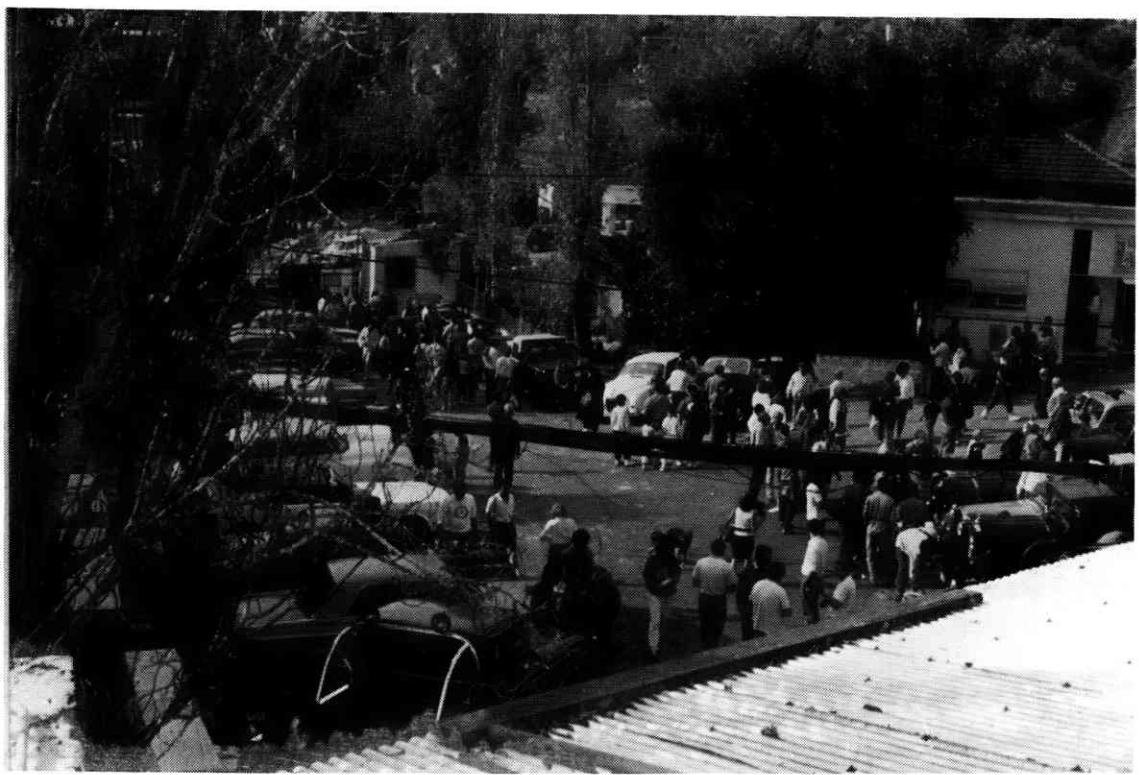
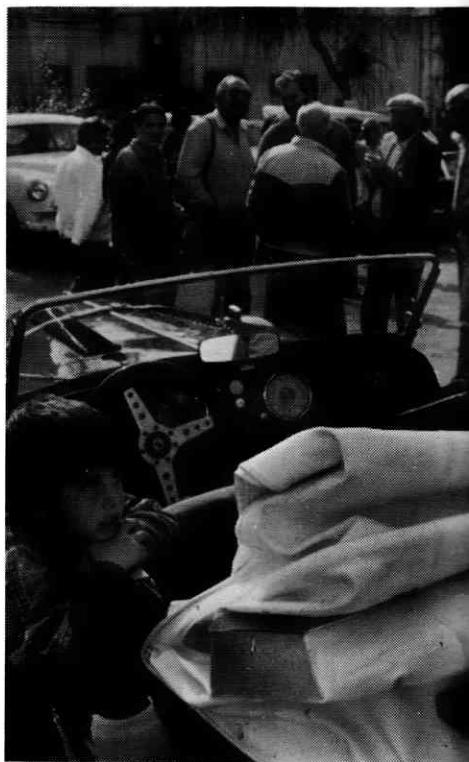
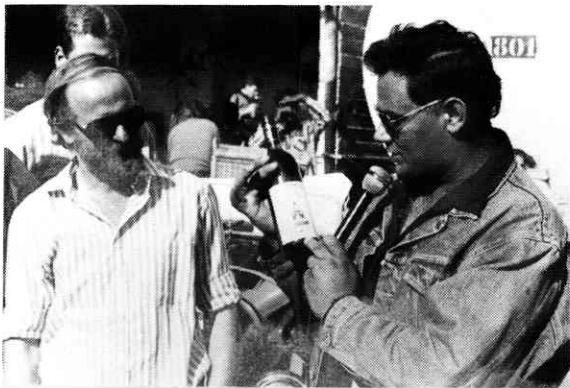
ל מות לסקם את העניין ההחלטה המאסף של היחידה שירדה לשדה אברם, והטילו علينا לבדוק גם מכוניות שהושארה בשטח". בשלב זה לא התייחסתי למשפט זה וכמו כל חוקר טוב המשכתי בבנייה התקינה המרכזית שלו.





**חגיגת ניקב**

בימים שמש חורפי גדרו עשרה מכניות של מונזון החמיש את החצר דענטיקית של היקב ניכרין כארוחי יכבי כרמל מרוחה. האירוע כלל ביקור ניקב פיקניק וכמוון 2' מיליו ליטר יין, חופשי למי שמשתול... "הבקבוק המפורסם" המזכיר אותו הפק ו"מס. 1" שמור בארכיו המודען).



## "סניף" מועדון ה-5 בוינה

מאת בני הספל



"ברשותנו נמצא אוסף העתיקות המכி גדול באוסטריה, המוקן להפעלה מיידית, לצורך סրטים, תערוכות, מציעדים וכו'" אמר האיש המזוקן בעוזו מתמן את "מוריס" 1927 ברחובות וינה. "בהתראת של 24 שעות אני מסוגל להעמיד עשרות מכוניות במקומות הנדרש, כולם נסועות בכוחות עצם". ה"מוריס" העתיקה, לימים אングליית מפוארת, השתלבה לא רע ברחובות וינה. העיר הזאת משמרת עדין את אירחת שנות השלושים, וכשעמדנו ברמזו, ולידנו חשמלית, אפהו אוטו אוירת הנינוחות האופניינית כל כך לבירת האוסטרים.

במושב האחורי, העשווי ריפוד עור יקר, ישבה ציירה אוסטרית החמודה ובזרעותיה כלבלב. שניהם נהנו גם ממראח הרגליים העצום ומהמרבדים היקרים. "מממש ליידי אנגליה", אמרתי. "לא. נסיכה וינאיית" ענתה בחיקן. ליידי או נסיכה, המראה המלבב שלה השתלב בינוות לריפודי הקטיפה והעור ומסגרות העץ המשובח ("הכל מקורי"). רעש המנוע שהרעד את רכב, ריח הבניין שהדר פנימה והנהג המזוקן היו השלמה לתפארה מיוחד במינה.

שם הנהג ובעל האוסף... יעקב ברנע. בן, ישראלי למחדרין החיו כבר שנים רבות בוינה וברשותו מוסד הנקרא: "OLDTIMER TREFF" הכלל לא פחות ממאה עתיקות מכל הסוגים והמינים.

המשתלחות הרחיק קדימה, מעבר למנווע, הקורסאות העמוקות והג' המתקפל, מזcurr עולם שהיה ואניינו עוד... עולם של קיסרים או "סתם" עשירים בסמווקינג, כובע צילינדר, מקל הליכה, שפם שחור דק, השולחים מבט חזיר אה-לה טירון פואאר עבר יפייפה (עם כלב...). הלבושה לבן והשקוועה עמוק במושב האחורי. מיותר לציין את הנהג במדים המוקן להוראות מהמטווזן הנ"ל... נאבק בתיבת הילוכים פרימיטיבית והגה קשה, אך חופשי מפרק תנועה...

המכונית המדירה השניה היא "רוזנרט" 1938, ספורטיבית, יקרה מאד שנבנתה בעבודת יד בצרפת בשנות השושים. באוטן שניים פרח שוק המכוניות היקרות מאד העשוות בעבודת יד בסדרות קטנות ביותר ולמעשה כל אחת מהן בנוייה לפי טumo ושגונותיו של המאמין, בין אם הוא גער זהר או פליובי מזדקן. כיום נותרו מכוניות זאת רק 17IFIPIOT ואחת מהן, כאמור בידיו של יעקב ברנע.

לצדן כאמור עשרות ענטיקות: ראייתי פז' משנות העשרים, סייטרוואנס משנות השושים (בינהו "טרקיסון אבאנט" ששה צילינדרים, נדירה מאד), מרצדיסים מכל הסוגים, המינים ושות הייצור, לינקולן 1948 קופה, כמה חיפושים משנות החמשים (חלון אחורי קטנטן), ועוד ועוד... במחסן אחר, אגב מונחות כמה משאיות ארבעים והחמשים... כל זה הוא כאמור עסק המצליח לא רע... אחת לכמה ימים יוצאות מס' מכוניות לאטרי הסיטה, חתונות, מצעדים, תערוכות ומה לא... וכן נסעה בענטיקה זאת היא חוויה המעוררת תשומתلب. כך חי לו יעקב מחרורה, חבר מועדון ה-5, בונה של האוסטרים, קצת חצוי אבל בעל עסק לא שגרתי המעלה המון חיוצים אפילו בקרב האוסטרים הקפואים.

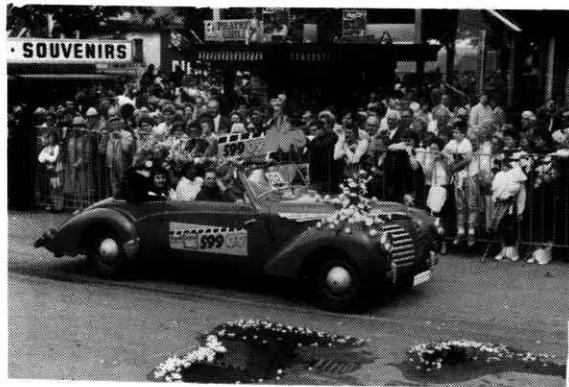
דרך די ארוכה עשה ברנע (42) מלודות במכנסיים קצרים וסנדלים בחדרה עד לבועלות על אוסף הענטיקות המכדו גדול באסטטיקה הקפואה והרשנית. לוינה הוא הגע על מנת ללמד רפואה אלום בדרך הוא נדבק בחידוך הענטיקות ועשה "הסבה מיקצועית". נראה שאינו מתרחט על כך. לפניו כ-15 שנה אפשר היה עוד למצוא מכוניות ישנות זורקות במשקים נדחים בטירול או בקרינטיה. חלק מהמכוניות נסעו בכוחות עצמו ורובן היו גראוטאות. בעבודת נמלים ובסבלנות החל ברנע לשפץ מכוניות אחת ועוד אחת עד שהגיע למאה שרגיע. לאחרונה ריש גם מכוניות בגרמניה ובאירופה בכל מדינות אירופה המערבית ניתן ליבא ענטיקות ולהעניק להן רישיון וرك בארצנו "המטקדמת" המצביע לבלתי אפשרי.

ఈ השגעתו למבנה הצפוף בו מצויים בבגן ישראלי אופייני המשרד והמוסך של ברנע, עםדה בחזית ענטיקה יפייפה מוכנה, ומוקשות בפרחים, להוביל עוד זוג צער בדרכ לכניסה. הנוג השכיר הצער, היה לבוש בסמווקינג של מנץ' תזמורת (או מלצר ברכבות האוסטרית...) והוא מנקה גרגרי אבק אחרים ממושבי העור. לידה עמדה המוריס בה נסעה לאחר מכון ולידן עמד אוטובוס בן 25 שנה, משופץ בקפדנות. "זה רכב הפיקוד" חיזק יעקב, פתח את הדלתות ולעיניו התגללה "סלון" מפואר, מטבח מצויך ודריו טלפון.

ఈ השגענו לאוסף עצמו, המכזי במבנה תת קרקען מאובטח היטב נאחז במפרברי וינה, נעתקה נשימתי. ליה לא צפיתי. עשרות מכוניות עומדות בשורות שורות, כולן נקיות, מצחצחות ומוכנות להפעלה. מה לא היה שם? שני בנטלים משנות ה-50, למעלה מעשר מכוניות יונאר ("האוסף של היגוארס המכדו גדול באוסטריה"), החל מלימוזינה משנות השושים וכלה בשתי E-TYPE, אחת פתוחה ואחת סגורה. וכשיעקב מראה לי בנאורה את המנווע של אחת מהן, אני מתרשם מרמת השיפוץ, מהצבע המבריק של ה"בלוק" ומהnickel המבריק עוד יותר של ה"ראש" הכהול. לא הרחיק ממש עמדו שתי המכוניות הנדירות ביותר באוסף: האחת DELAHAYE 1907, כרכרה ממונעת פתוחה. מראה גלילי העש, הכנפים חזקות



1907 DELAHAYE



"רוזנרט" 1938



# צפו ניקל

## מאת: יונאל קרופול

המומחחים טוענים שאין אשה לא יפה, יש אשה לא מטופחת! הדבר נכון גם לגבי המכוונית, אלא שכן אנו משתמשים באביזרים וחומרים קצט' שונים מאלו שנשותינו משתמשות. (עוד דבר בהקבלה בין האשה והמכונית....)

אחד מהמרכיבים הבולטים אלה הם החלקים המבריקים מציפוי הניקל שעליים. לניקל, שהוא יסוד מתכתתי, תוכנות אופטיות מציניות שמאפשרות לו להציג את קרני האור הפוגעות בו ולתת לנו את תחושת הברק.

בגלל מחירו הגבוה אין מיוצרים את כל החלק מניקל אלא מצפים אותו בשיכבה דקה מאוד של ניקל. בכך לשומר על הbrick הגבוי שלו לאורך עד כדי שקיימות של כרומ, גם הוא יסוד מתכתתי. שני חומרים אלו ביחד נותנים לו עמידות בקוויזיה בתנאי מג אויר קשים. אם תהליך הציפוי בוצע כראוי הציפוי יחזיק מעמד עשרות שנים.

שפץ ווחזoor חלקים מצופים.

כאשר אנו בוחנים חלק מצופה בניקל נשאלת השאלה: לנ��ות? או לצפות? התשובה לדאבורנו היא לא חד משמעית. לא תמיד ניתן לצפות מחדש את החלק או שלא נמצאים בכיסינו המשאבים הרבים לציפוי מחדש. מה עוד שיש סיכון בצד מחדש, אנו יכולים למצא את עצמנו במרקחה הפחות גרעע עם חלק שנראה יותר גרעע ממה שהיה קודם ולפעמים בעלי החלק בכלל, רחמן ליעל! הסיבות והבעיות בהמשך. במקרה שככל לऋת החלטה נבונה יותר לגבי השפץ/ שחזור החלק נסעה להבין את העקרונות של ציפוי הניקל.

תהליך ציפוי ניקל

קימות שתי שיטות בסיסיות לציפוי ניקל:

\* ציפוי אלקטROLיטי

\* ציפוי לא אלקטROLיטי (ELECTROLESS)

השיטה הראשונה היא הנפוצה ביותר لكن נדון בה.

ציפוי אלקטROLיטי

בתוך אמבט המכיל תמיישה של מלחי ניקל מכניםים אנדזה העשויה מניקל נקי ואת החלק המיועד לציפוי שמהווה את הקטודה. (השמות אנדזה וקטודה הם שמות שניתניים לחalk בהתאם לכותב שאליו הוא מחובר האנודה מהחברת+: + וקטודה - - של מקור הזרם). על ידי העברת זרם חשמלי בין האנודה לקטודה דרך תמישת מלחי הניקל שבאמבט, ניקל נקי מצפה את החלק ואילו האנודה שעשויה מניקל נקי נמסה בשער זהה לכמות הnickel שמצפה את החלק. בוצרה ציאת התהליך יכול להמשך כל עוד יזרום הזרם.

כמויות החומר שעוברת מהאנודה לחalk המצופה יחסית לזרים החשמלי ולזמן, יותר ניקל יעבור לחalk.

עובי הציפוי תלוי בצורת החלק, בצורת האנודה ובהסתירות בין האנודה לקטודה. בכך ל(:,:, עובי האיד המרתק בין האנודה לקטודה חייב להיות זהה מכל הכוונים. במידה וצרותו של החלק מורכבת, קימת בעיה לקבל ציפוי בעובי אחד (ראה ציר).

ככל נח בהשпон שהקצוות והבליטות יקבלו ציפוי עבה יותר מהש侃ים והחרורים שהעומוקים בינויהם לא יקבלו ציפוי בכלל, אלא אם ננקוט באמצעותים מיוחדים, דבר שהמצפים המציגים בשוק לא יסכימו לביצועם. עובי וסוג הציפוי נקבע לפי השימוש או השימוש של החלק, על ידי הוספת חומרים אורגניים לתמיישה ניתן לשנות על רמת brick של הציפוי. יש שלוש רמות גימור – 1. מבrik, 2. חצי מבrik, 3. מט (סטין), מט (סטין), נשתמש בציפוי המבריק.

**BEFOR**

**AFTER**

חלקים שימושיים לשימוש בתוך המכונית יקבלו שכבה אחת בעובי של 5 עד 12 מיקרון (1 מיקרון = אחד חלקי מיליון של המטר או אלף המילימטר). החלקים להתקנה חייזונית יקבלו שתי שכבות של ציפוי, שכבה ראשונה של ניקל חצי מבrik בעובי של 20 מיקרון ועליה שכבה שנייה של 7 מיקרון של ניקל מבrik. במקרים שניידרת הגנה מריבית מצופים בשלוש שכבות. שכבה ראשונה של 20 מיקרון – ציפוי חצי מבrik שכבה שנייה של 3 מיקרון – ציפוי מבrik עשיר בגופרית (0.15%) ושכבה שלישית בעובי של 7 מיקרון – ציפוי מבrik רגיל.

בגמר הציפוי בניקל יש לציפוי בשיכבה דקה מאד של כווטס כ-0.4 מיקרון הנoston עמידות בקוויזיה ומביטה ברק לאורך זמן.

הכנה לציפוי רוב העובורה המושקעת בציפוי היא למשה בהכנה לציפוי. יש צורך לנוקות את החלק בצורה מוחלטת מכל שארית של חומר זר כולל ציפויים קורומים. במידה ואסתטטיות חשובה (כמוון) יש צורך שפני השטח יהיו חלקים נוספים.

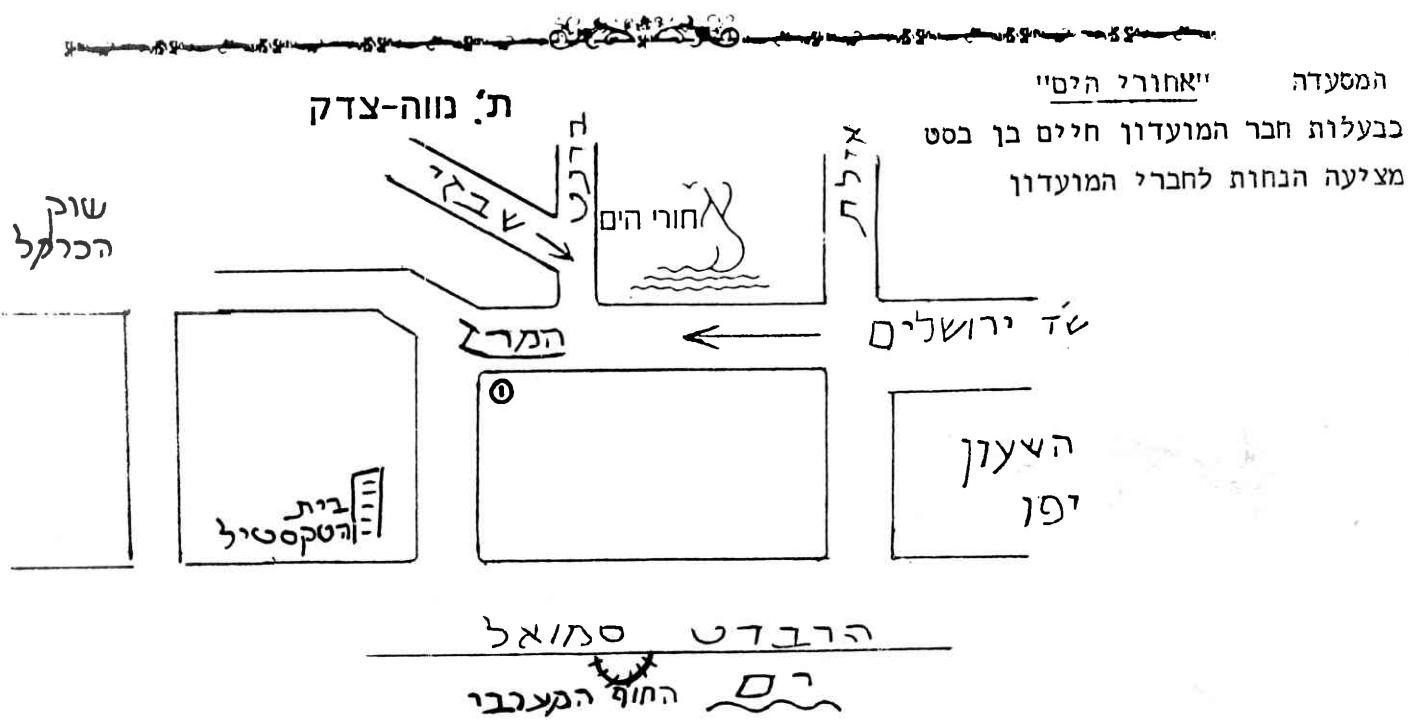
- \* **כיתוש**  
רוב הכסף קבור כאן  
גם כאן כדאי לבדוק עם כמה מლטשים את הנושא  
ולסכם על רמת הליטוש.
- \* **קימיות טכניות ליטוש** רבות ומגוונות ורבים  
מבוססות על חומרים שוחקים וחלקם על שיטות  
כימיות.
- \* **לעתים נדרש לצפות את החלק בנהוחות בכדי**  
לסתום ולמלא את פni השטח וללטש שנית עד  
קבלת התוצאות הרצויות.
- \* **בתהילין ההכנה לציפוי מופיעות נקבוביות אותן**  
יש למלא בחומר מתאים, בדרך כלל בדיל עונה על  
הדרישות. כדאי לסכם עם בעל המזקע שזה  
יתבצע, ציפוי שהוא יטיל זאת עליהם.
- \* **ציפוי**  
בכדי למנוע אי הבנות עם המזפה יש להגדיר  
מראש את:  
    **סוג הציפוי**  
    **עובי**  
    **מספר שכבות**  
    **ציפוי כרום שכבה חיצונית.**
- \* **בקורת איקות**  
לצערנו קשה מאוד לבדוק את טיב העבודה ועלינו  
לסמוך על יושרו של בעלי המזקע.  
מה בכל זאת ניתן לעשות.
- \* **בדיקות ויזואלית לטיב**  
לצף פיסת מתכת שתבדק לאחר הציפוי (פיסת  
ביקורת)
- \* **בדיקה לפיסת ביקורת**  
אחרי השירה בימי ל-5 שעות ודא שאין סימני  
חלודה.
- \* **בערת פטיש הכה על פינה** ודא שאין התקלפות  
הציפוי.
- \* **מדידת עובי ציפוי על ידי המזפה**, אם יש לו את  
הzieוד המתאים.

אם החלק הוא חדש יש הקפדה בעת הייצור שלא  
יקבל ח裏יכים ושריפות ואז עבוזת הליטוש יכולה  
יחסית. ב민ידה והחלק הוא ישן יש להוריד את הציפוי  
הישן בשיטות מתאימות לחalk, ורק אז ניתן ליטוש  
МОומחיות ונסיון רב יותר, ורק אז ניתן ליטוש  
החלק לרמה הנדרשת בהתאם ליעודו שלו.  
במקרים קשים במיוחד הליטוש משולב בצווי של  
נהוחות וליטוש חזר עז קבלת רמת גימור מספקת.  
באחת החברות מצאתי כתבה על חברה המשמצצת  
רולס – רויס המוסרת שرك לטלש את המסרוגת שביב  
הראדיוטור לוקח לאומן 5 שעות.

### "נוה"ל" טיפול בחALKי ניקל

השתמש במים או בתמייסות סבון מכל סוג  
שלולה על דעתך עד קבלת התוצאות הרצויות, אין  
חשש שיגרם לציפוי נזק.  
אל תשתמש בחומרים המשפשפים את הציפוי כמו  
פוליש, ניר ליטוש, סקטושבריט וכו'...  
במקרים קשים במיוחד אני משתמש בחומר  
לשימוש ביתי של חברת AJAX המופיע תחת השם  
SCRATCH CREAM NON. למעשה זה פוליש עדין  
מאוד שהענק שהוא מיינימלי ולפעמים שווה  
לנסות ולגלות שאפשר לחסוך ציפוי מחדש.  
ציפוי ניקל ישנים לאחר הניקוי יקלטו נקודות חלודה  
במשך הזמן בגל נקבוביות בצווי, בכך להקטין  
את התופעה רצוי מדי פעמיים למרוח בוווקס או  
טיליקון ספריי שטוכות את הנקבוביות ומונע  
חלחות לחדר דרכן הנקבוביות שנורמת להחלזה  
של הבROL מתחית לציפוי.

2. **ציפוי מחדש**  
במידה ויש צורך לצפות מחדש יש לוודא ש:  
  - \* **פרק את כל החלקים שאינם שייכים**, החלק  
יושרה בחומצות שעולות לגרום נזקים.
  - \* **לשוחר את החלק לצורתו המקורי, על ידי עבודה,**  
הלחמה, ריתוך וכו'... יש לזכור שלא יהיה ניתן  
לבצע עליו כל עיבוד לאחר הציפוי.
  - \* **הסרת הציפוי הישן**  
בנושא זה כדאי להטייע עם בעלי המזקע. בדרך  
כל עצות הם נותנים בחינם עבודה לא. אפשר  
לעבור אצל כמה ולהתרשם לאיזה כוון כדאי לлечת  
בכדי לקבל תוצאות טובות יותר.



## הלוֹחַ הַיְשָׁן (טל. 052-34030, בני)



★ ווקסהול קורטה 1961. חסרים שני טסתים. דב גרוידמן 052-29017.



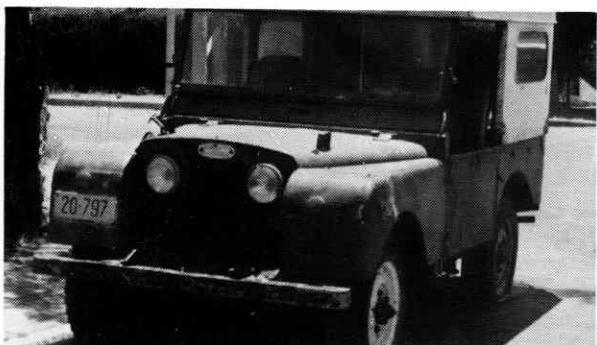
★ טנדרא פורד א.פ. 1952, לפני שיפוץ כולל נירות. יואל בארי, 04-854600.



★ ויליס ג'יפסטאר, 1950, מחיר הייזמנוטי. ישורון או סמדר, 06-973894.



★ נירה, גלבוע 1300 סמ"ק, במצב מצוין, טסט עד סוף 7/89 טל. 04-387372 (בערב).



★ לנדרובר 1951 סגור + חלקים ללא טסט, דרוש שפוץ. כללי. ניר, 052-29345, 03-9328919.



★ אוסטין איי 35, 1958, במצב מכני וחיצוני מעולה. דני, 03-492216.



★ אוסטין איי-35, 1957, טסט לשנה במצב מצוין, יפייפה. \$.3000. טל. 03-9640320.



★ אוסטין איי-35. 03-991290.

## הלוֹח הַיְשָׁן (טל. 052-34030, בני)

- ★ מעוניין במכונית ב.מ.וו. ישנות חלקים ברוך – .052-20725
  - ★ מעוניין ב.מ.וו A2002 74-76 רק במצב מקורי. ברוך – .052-20725
  - ★ חלפים לשברולט חדשים בהזדמנות ברוך – 20725 .052
  - ★ כיסוי חיצוני לפרטיה תוצרת חוץ חדש באירועה 232 ש"ח ברוך – .052-20725
  - ★ מתחם צלחות לב.מ.וו 1800 ברוך – .052-20725
  - ★ צלחות מקוריית אמריקאית למכירה בהזדמנות ברוך – .052-20725
- למכירה**
- ★ חלקים שונים לב.מ.וו. ישנים ברוך – .052-20725
  - ★ מעוניין בקטלוגים ישנים מכל השנים: ב.מ.וו, סטיראו, וצלום, ברוך – .052-20725
  - ★ המעניינים להציגו לחובבי מכוניות ב.מ.וו. במסגרת מועדון ה-5 יתקשרו לברוך – .052-20725

**לכל אלה שעודדו אותו בשעה  
קשה... תודה. בני הספל**

חברנו דב גורודמן מליץ על פחח מעולה ובעל נסיוון בענטיקות: **שוקי, טל. 03-9368047**



★ איזטה ב.מ.וו, 195 + פיאט טופולינו פוקס (בל' רשיונות), יוסי שרם 03-5412557.

★ דריש גיר אוטומטי לשברולט 1962. עופר, טל. 03-353324

★ למכירה דוג' 1954, 2 דלתות, דרישה שיפוץ מהירות וקצת מיכני. רשיונות מופקדים אבל 8 טסטים לא שולמו. 1200 ש"ח. פיני 08-465152

★ ווקסהול וולוקס 1953 אחרי שיפוץ, כולל צבע, טסט עד 11/87 + מורים 10 לחקלים. יואל בארי טל. 04-854600.

★ שברולט קמרו 350 1967 קונברטיבל 8 ציל', גיר ספורט 4 הילוכים, מצב מצוין. \$10,000 (אפשרות החילפה) שי 03-996836.

★ מג' מידגט, 1970, קלאסית, ספורט עם גג נפתח, משופצת ובמצב מצוין. דני או יעקב 03-492216.



★ דרישים זוג פנסים לחיפושית 1951 (חלון אחורי חזוי). הפנסים קטנים מהרגיל (ר' צלום).



אוטטין איי 40 "סמרסט", 1952, רשיונות מופקדים + הרבה חלקים. השקעת שיפוץ לא גדולה. טל. 03-9328919, רפי

