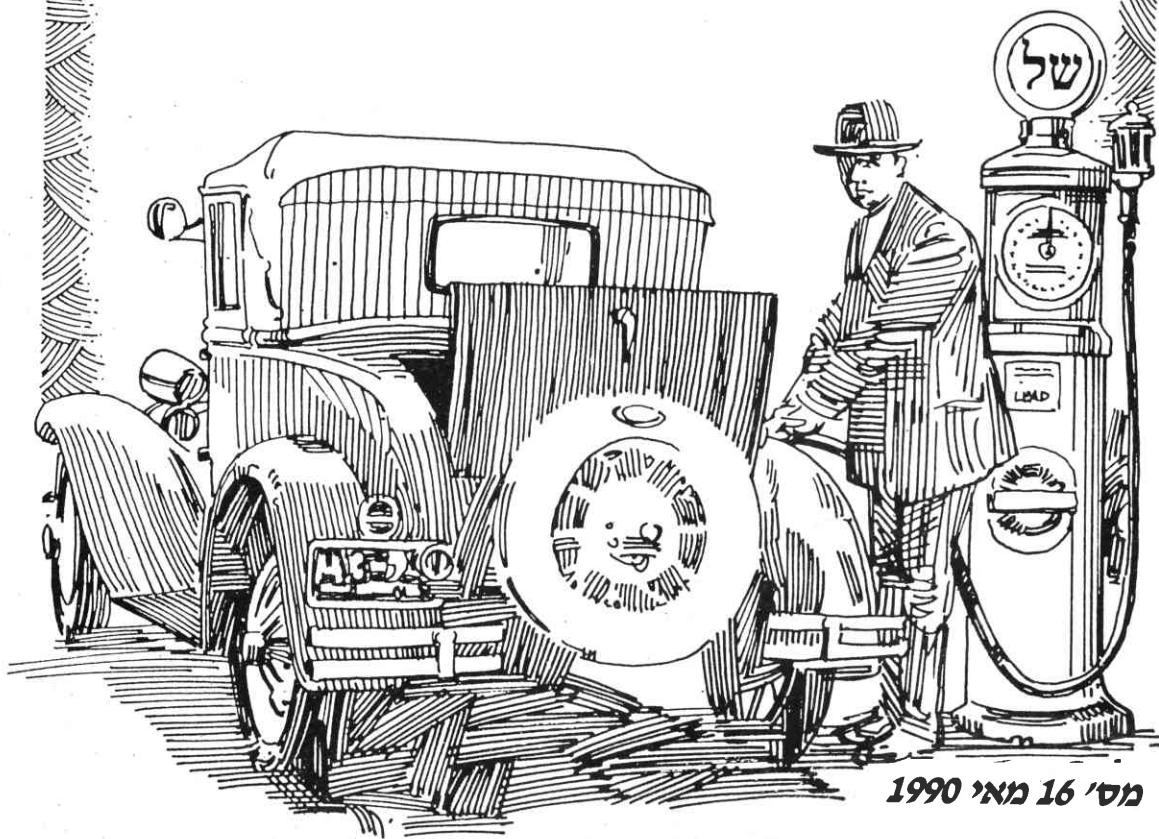


האַבְטוּמוּבִיל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מספר מס' 16 מאי 1990

מנואלה

המערכת בעיצומה. לצד דיוונים שקטים וסולידיים עם אנשי אגף הרישוי במשרד התחרורה אלו מפעלים את דעת הקהל באמצעות התיקורת. לשיא הגעת הדבר ביום רביעי, 9.5.90 כאשר ענינו בא לדי' בטוי בעיתונות, בטלייזיה וברדי'. יש תזוזות ותיאור המצב הנוכחי מובא במאמרו של יוסי בראל. חשוב להזכיר כאן לדוד נמרי, מהנדס הרכב וחבר מועדון סאאב ישראל אשר עזר לנו מאד.

בצד המערכת הזאת היו מספר אירועים ובهم ראל' יפו-ירושלים, שכרגיל נחל הצלחה טכנית וארגונית והairoו המלubb לו זכינו בرمות יש. בעניין זה תודתנו לחברנו איציק מן אשר טרח וארגן את האירוע. ביום העצמאות הופיעו חבריו בעלי מכוניות תוצרת הארץ בערך 2 ובכך החדרו עוד קצת את תודעתה ההובי שלנו לציבור. אנו מקווים שהנושא הבוער והוא עניין הרישוי ייפתר לטובתנו. בנתים אנו נזקקים לכל טיפול סיוע מהחברים, גם בסיוו' שיר וגם בסיוו' עקי', כגון השתתפות באירועים אשר ימחישו לכל את רצינותו ונחישותנו.



מועדון החמש, מועדון המכוניות הקלסיות בישראל

ת.ד. 39960 תל אביב 61398

ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

עד המועדון:

י"ר, יוסי בראל

ועדת מבקעים: שי אמיר, יורם סילבר, שי קדמון

ועדת פירסומים: בני הספל, עמוס דור.

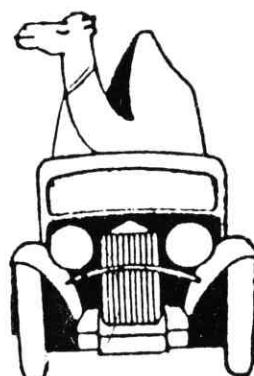
זבר, אודי בלצ'ר.

בעלי תפkidim נוספים:

יעץ טכני: ינאל קרפולד

יחסבי ציבור: צבי רכני

צלמת המועדון: טוביה סימנטוב.



"האבטומוביל", ביטאון מועדון החמש
עורך, בני הספל

בשער: פורץ 1948 של בן עמי רטינסקי (ר' כתבה)
בשער האחורי: ראל' יפו-ירושלים.

סדר: אלוף הוצאה לאור.

הדפסה: דפוס אבירות

המכונית שלי, פורד 1948 בן עמי רטינסקי



המכונית נראית הרבה יותר טוב וגם נסיעה השתפרה. המבטים ברוחבות אחרי המכונית התחלו להיות דבר شبגרה (התחלת להזדקן).

ביןתיים הדלק בארץ התקיר בצורה ניכרת ונוצרה בעיה, כי המכונית שמשה אותה יוסרים. לאחר טויל באירופה במכונית קטנה, ראיתי שהשד לא נראה כל-כך וקניתי בארץ מכונית קטנה (אוטוביאנקי) לניסיונות יומיומיות, כך שהבכורה עברה ל'קטנה' והפורד הותיקה הפכה למכונית מס. 2.

בשנת 1985 ירדו علينا היטלים לא צודקים לדעתינו והחלמתי, כמחאה, להשיב את המכונית. היא עמדה בחצר ביתי ארבע שנים. ברור נשמרה:

המנוע הותגע, והחלפו שמנים והיא חנתה תחת גג. בסוף 1989 נודע לי כי מכוניות מעל 19 שנים שמושבותות לא תוכלנה לעלות חזרה על הכביש. מהרתי, שלמתי את ההיטלים כי לא הייתה לי ברירה, והעברתי אותה מבחן רישוי וכעת היא נוסעת בעבר.

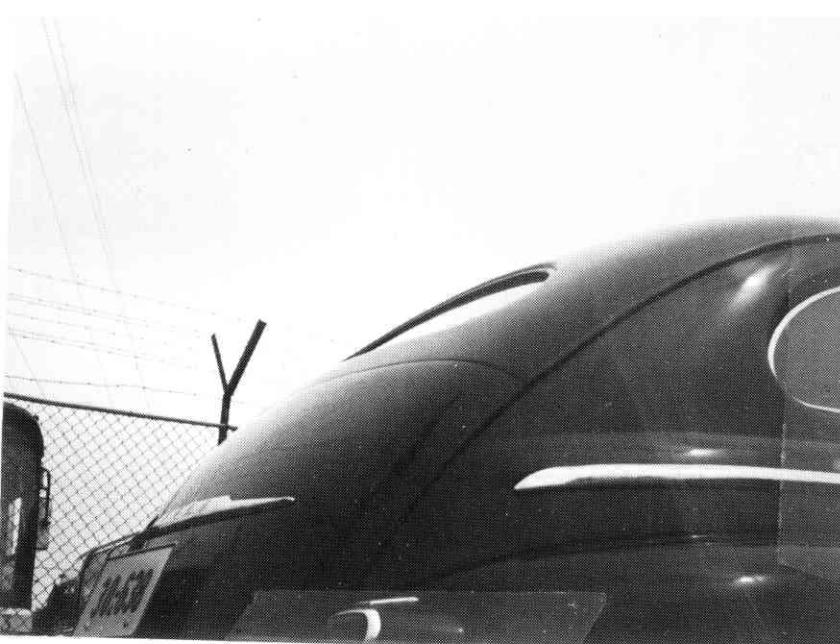
קניתי את המכונית בשנת 1958 מכונית ל'חברה', מכונית אמריקאית פורד 8/7. המכונית לא הייתה במצב טוב. היא עבדה קשה בחיים, שורתה בצה"ל במלחמות השחרור וגם חטפה כדור. צה"ל החרים אז את מלאי המכוניות בארץ (סוכנות פורד הייתה אז בבית-הדר). ב-1955 יצא מהשירות. לאחר שפוץ חלקי עיי' רוכשי רכב מהצבאה היא נמכרה למפעל בטון שהיה אז מול קולנוע רמה ר'ג, מהם אני קנייתי אותה. לאחר כמה חודשים נסעה החלטתי למכור אותה, היא הייתה זוללת דלק, זה לא לך!!!

באוטו זמן נפלה לידי במרקחה חוברת שיפורים מכוניות ישנות באלה"ב. הדבר מאד קסם לי (ב-1959 לא חלמו כאן על שיפורים כניל', ריח הצנע עוד היה באוויר). מאחר והמכונית לא נמכרה, החלטתי לשפץ אותה בכוחות עצמי. התחלתי לפראק, וכן התחללו הביעות:

בעיה אי — ההורים, שראו בזה שגוען ושבעו אותי. בעיה ב' — והרצינית: חלקו חלוף חייזרים (חלקי פח). יש לזכור שבאותן שנים — סוף שנות ה-50, מה שנינו להציג בארץ היו בקושי חלקו מכנים חינוניים כגון: בלמים, הגה, דברי חשמל, מנוע וכו'. אף אחד לא התעניין בדלותות חדשות, לנפחים חדשנות או ניקלים. נהוג היה, לאחר תאונה, לлечת לפחות שהיא מיישר גם משחה לא הייתה אז.

הסתובבתי הרבה במגרשי גראוטאות ואספתי מכל הבא ליד. בשנת 1961 גמרתי שפוץ מס. 1. בהתחשב בתנוניים, לא הייתה התוצאה מי יודע מה. וכך נסעתי עד שנת 1965 ואז החלפתני מנוע (מנוע משומש שהובא הארץ מקנדה ע"י סוחרים לחלקים משומשים). בשנת 1966, לאחר איסוף נוסף של חלקים פח, התחלתי בשפוץ מס. 2. יותר יסודי, עם חלקים פח במצב יותר טוב. הפעם התוצאה נראית טוב יותר וגם שינייתי את צבעה לשחור.

במשך השנים הכרחי בuali חניות ותיקות שעמדו לסגור וקניתי מהם מה שנותר עבור המכונית שלי. עלי לציין במיוחד את בעל סוכנות פורד ביפו, מר גולדיס, ששגר מפהת גילו. אדם מופלא שזכר בע"פ כל חלק עם מספרו הקטלוגי ושמילא אותו חלקו בזיל הזול ובchein, בהדרכה ובעצות וגם נתן לי ספרים מקצועיים.



מעניין לעניין באוטו עניין – כפי שידוע לכלוں המעודון שכר עזרתו של משרד עורך-דין, אשר פועל כל הזמן ביחד עם הוועד.
עוד המעודון החליט (בהתמלצת עורך הדין) לרשותם את "מועדון ה-5" בעמותה, על מנת שנוכל (בשעת הצורך) לעתור לבית המשפט.
אין ספק שעליינו להיות מוכנים שהמועדון בכלל קיים כי באופן פרטני אי אפשר היה להתקדם בעניין.

תעודת בזכור תקינות רכב מישן

רכב מישן
ג'ז'תק

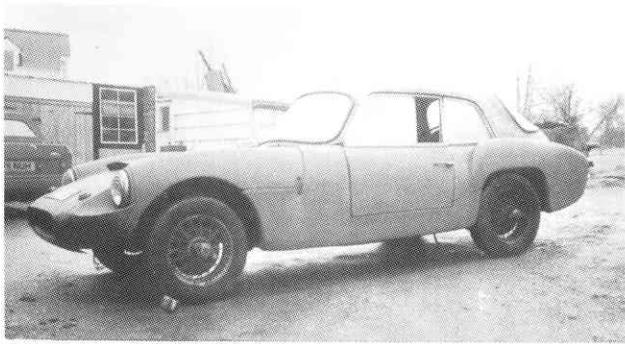
אורה נאה גות

କରୁଣାମୂଳିକ ପଦାର୍ଥ

על התקינות רכב יכול להיות אחראי רק בעליו ולא מוסך שבדק אותו 3 חדשם לפני הטעט. הגעה לאזינו שモעה, כי בשיחות פנימיות שנערכו במשרד התchromורה, נזף שר התchromורה באנשי משרד על כי הוציאו תקנה לא בדוקה די הצורן, המביאה להתנגדות ציבורית כה עצה. כפי שבודאי ראיתם, הופיעו מספר כתבות בעיתונות בענייננו. בעיתון "הארץ" נשאל בין השאר, דובר משרד התchromורה על התקינה הנילול והללו חלק מתשובתו: "אני מסכים כי יש טעם לפגום בכך שלכואורה חטפו מבعلي הרכב את המכוניות" במאמר שני באותו עיתון מסכם הכותב: "לנוח מסקות מהחוקרים הנמצאים בידי המשרד אפשר לדרש, כי הוא בטל את התקינה מתחילה ועד סופה". אני אישית אופטימי בנושא הנדון בעיקר מתוך ראיית ההבנה שרוחשים אנשי משרד הרישוי, ובראשם רפי בןchor, לעניינינו. ועל כך תודתני.

אני מביע הערכתி לצד נMRI ולמועדון "סאאב" שרתתמו לעזר ולהשתתף במאבקנו בתקנה הנילול. אני מקווה שהתקינה בצוותה הונחיתה לבוטל.

111



התפתחות הסבורה: "אשי". אבטיפוס מבית היוצר של אשי.
תכנון מכונית ספורט.



אב טיפוס הסבורה, כיום באנגליה.



סיביר 6, חיה מהירה עם מנוע 2550 סמ"ק דג' בוכנות.

"סבורה - ספורט"

מאט בני הפל

לאחר שהסבירה שלי עשתה את "סיבוב מילנו" הגיע הזמן לספר על יתר הסבורות בארץ ובעולם. אגב, סיבוב מילנו זו חוויה בלתי נשכח. לא אספר על החששות בנסיעת הבכורה, בלבד, עם חשש שככל חיקת פירושה שהגלגול שוב פעם משתחרר והולך לדרךו, עם המבטאים של "שכנים" בכביש, עם הלב שמתחליל לדפק חזק יותר ויוטר במעלה רחוב יהודה המכבי, עם מהיות הכנים ולבסוף הcztopofot המיויחלת ליד הסבורה, חלומו של כל חבר מועדון. אז תודה תודה על הפירוגו, על העוזרה מכל הלב במהלך השיפוץ הקשה והארוך, ובמיוחד עזרתו של צבי מולנر מכרמייאל (בעל פורד קוונסול עם מנוע זהה לשלי).

טוב, אז אני בקשר מתמיד עם משוגע לסבורות בארא"ב בשם הרברט סמיית המחזק בסבורה מעולה במדינת ויסקונסין. הוא מאגד את בעלי הסבורות בארא"ב ובקנדה. מסתבר שיש שם לא פחות מ-26 סבורות ידועות. מתוךן 16 במצב נסעה. שתי סבורות ראויות לציון: האחת היא סבורת הייצור הראשונה אשר לאחר שהוצגה בארא"ב בתערוכת רכב נמכרה, היא כיום רוכשו האהוב Sheldon Mills מליפורניה. הוא גמר לשפץ אותה בימים אלה והוא אחת הטובות הקיימות כיום. הסבורה השנייה נמצאת במוזיאון ולמייטב ידיעתי היחידה בבעלות ציבורת. היא מוגנת ב"אוברון-קורד" דזונברג מזיאון" בעיר אוברון, אינדיינה. גם הסבורה הזאת במצב מעולה.

באירופה, פרט לאנגליה ישן לפחות שלוש סבורות. בבלגיה שתיים, אחת במצב גרוע ואחת במצב מעולה (רי תמונה), שתיהן, אגב שייכות לאותו אדם. בשוויך יש עוד סבורה במצב לא ידוע.

ובארץ ידוע לי על לפחות 7 סבורות במצב טוב וعود שתיים אבודות (גורטות). אגב, איני יודע כמה מה-7 הין חטיפות. במועדון ישן שתי סבורות, שליל ושל משה זילברמן מפ"ת המשלים שיפוץ ופחחות של הרכב.



מכונית הייצור הראשונה, כיום בקליפורניה, ארה"ב.





הרברט סמית והסבירה בויסקו נסיין (ארה"ב)

אם נסכם נראה שמתוך כ-220 סברות שנבנו נותרו כ-35 יזועות ומתקן 24 נסועות. זה שיעור די גבוה של הישרונות. אגב, האבטיפוס לניסוי, ככלומר הסבירה הראשונה שרד באנגליה וושופץ לאחרונה. אבל זה לא הכל, כי יש לנו את ה"סיביר" שזו אחותה התאומה של הסבירה שההבדל היחיד היה בהגה ימני. היא נוצרה באנגליה על ידי מפעל "רלייאנט" שילד את הסבירה ביחד עם אוטוקרס. מתוך 55 סיברים נותרו בידי אספנאים כיום 27 מכוניות כלומר בסה"כ יש לנו 51 סברות. לא רע. וזה לא כולל את הסיביר-6. אלו הן סברות בנות ששה צילינדרים שיוצרו על ידי רליאנט בשנים 64-63. היה להם פורד זפיר בעל נפח של 2500 סמ"ק. הדבר הזה הגיע ל-100 קמ"ש ב-12 דקות. מתוך 77 סיביר 6 שנבנו, רק באנגליה, רק עם ההגה ימני ורק בגירסה הסגורה (קופת) נותרו היום 55 בידי אספנאים באנגליה וב... יפן (הגה ימני.).

למה הגיעו מלאכה לא קלה. אתה מרגיש שאתה יושב במכונית לכיביש ולא מכונית להגה. האוטו יציב בצורה שלא תאמין. לפחות באירוע אחד הייתי מותהף עם מכונית אחרת אבל כאן הוציאה אותי הסבירה מהמצב אליו נקלעת כשהיא על גלגליה. התוצאה גורמת לך להרגיש שהיא בורחת מך. ההגה נראת קשה אבל הגיר החלק (של מכוניות "לוטוס", אגב) מהוות פיצוי ל��שי בנהיגה. וכרגע, כאשר נהג בily גג על הראש, כשההרווח פורעת את השיעור והשמיימם בתוך האוטו, זו חוויה.



אוטובוסים שקע במים על הכביש הראשי ליד גשר מוצדרה.

היה היה...
אפריל 1959. סוכן שיש מארה קומר ברג'ינגר...

יום העצמאות ברמת ישি

מועצת רמת ישי אירחה את חברי מועדוןנו ומועדון סאאב ישראל לפיקניק ביום העצמאות. הבנו את תודעת התחרביב גם לצפון וזכה נאה מרראש המועצה מר דרור פולג.



יגאל קופול מקבל את הנבייע מרראש מועצת רמת ישי, דרור פולג, (מצוקן).
לימים חברינו איציק ממן שארון את האירוע.



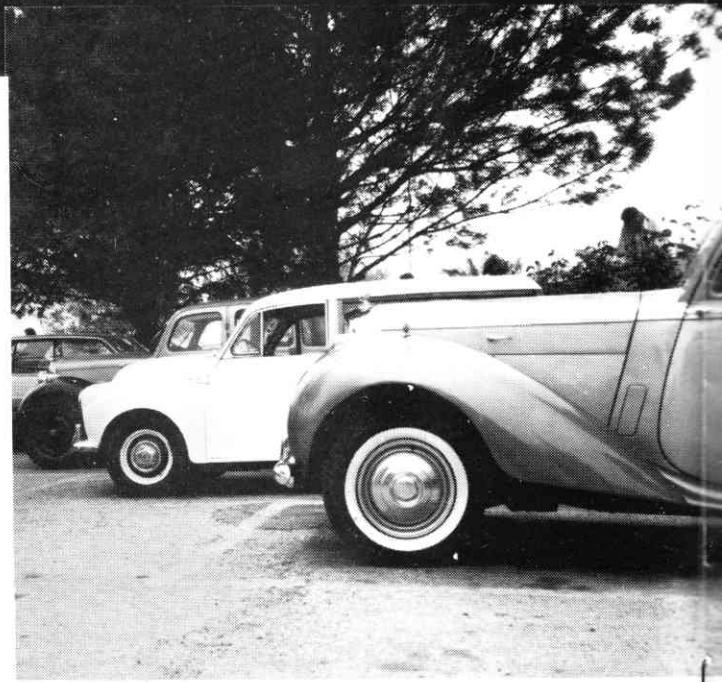
יום העצמאות בערוץ 2.

במסגרת האולפן הפתוח של ערוץ 2 הופיעו מספר חברי המועדון עם מכוניותיהם מותוצרת הארץ. תודתנו לרם קורנוביים (דופין), דני להמן (וויליס), ויקטור לוי (לארק), יורם מקובר (סוסיתא) ובני הספל (סברה) על המאמץ



אלן פ-ר-ירושלים הרביעי

בימים חמישי לחתם ובכיבוש פוקוק על שערת ממכנינית
בנירה. המונעים עמדו בכביד במאץ נחהילת הלהבות
במלון היילטו זיכר לאירוע מלון איתלן יעדן
הכליה במאבקים שלם.



בלימה לא שווה

הסיבה לשחיבת הצדיה של הרכב בזמן בלימה יכולה להיות נועצת בבלימה לא שווה. סיבות נוספות הן מרכזיות מטליים או הנג' לא תקיןות. במידה ואנו חושדים כי הסיבה נועצת בבלמיים נבצע את הבדיקה כפי שמצויר בחלק הראשון.

לאחר שזיהינו את הגלגל שלא עוצר באותה מידה כמו יתר חברי נבדוק אותו.

נסיר את תוף הבילום ונבדוק שהרפидות תקיןות וביחסזה זהירה על דושות הבלם נודא ששתי הböוכנות שבצליינדר נעות ואין תקונות. במידע ונגלה ששתי הböוכנות לא זוotta זה סימן לסתימה בציגור, ואם רק בוכנה אחת לא זהה קרובה לוודאי שבוכנתה המתכת התומכת בגומי החלידה וניתקעה.

בלימה רק לאחר כמה לחיצות מהירות

הסיבה לתקלת זאת יכולה להיות "מהרבה" אויר במערכת הבלימה אותו ננקז בדרך הרגילה או מחוסר מגנון לכון אוטומטי, לפצוי על השחיקת הרפידות והטופים. דבר המציגך תנעה גדולה של הböוכנות בכל גלגל. פתרון לב七八ה זה פשוט מה שקוראים: "רגולז'" או בעברית כוונן במלים. מה שהדבר הזה עשה וזה מצומים הרוח בין הרפידה לתוף. בכל גלגל יש בורג או אמצעי אחר שבעזרתו יש אפשרות לכובן את הרוחות בין התוף לרפידה. את הרוחות ניקבע כך שהרפידה מכעת ותיגע בתופ, מותר אפילו לשם שפושף קל אם לא מרגשים חיכוך בעת סיוב הגלגל ביד.

במידה ויש נושא/בעיה שמטריד אתכם, אני לרשוטכם בימי שיש כרגע במילני להתראות בעתו הבא.

**אייר**

התופה שמעידה על אויר במערכת היא מה שנקרא דושה ספוגית (כאילו לוחצים על ספון). מקור הבעיה באוויר במערכת הבלימה. לכך יכולות להיות שתי סיבות.

1) אויר שנשאר בעת התיקון, אותו ננקז בדרך הרגילה.

2) אויר שהוזר במערכת. הסיבה לכך היא שבדרך כלל נוצר לחץ שלילי (וואקום) במערכת כתוצאה מפעולה לא תקינה של המשאבה המרכזית, ביצורו עם חלקים גומיים שחוקים או פגומים באחד או יותר מהצילינדרים. הסבר קצר על אופן פעולה של המשאבה המרכזית להבנת הבעיה: בעת הלחיצה על הדושה בשלב הראשון של תנועת הböוכנה נאטם הפתח למיכל השמן ואז מתחילה הבנות החלץ יחסית לכך שנפעיל על הדושה.

כאשר אנו מרים את החלץ מהדושה קורה התהיליך הבא:

א) החלץ יורץ לערך נמוך אך עדין חיובי.

ב) הböוכנה פותחת את המעבר למיכל השמן, והשמן נשאב לתוכן המשאבה.

ג) עם הריפוי מוחלטת של הדושה הböוכנה נעה אחוריית ומשחררת את החלץ למגררי.

הבעיה היא בכך כל בשלב ב' המזוכר לעלה כאשר המשאבה יוצרת לחץ שלילי מtooן כוונה לשאוב שמן מן המיכל אך במקומן זאת החלץ השלילי מושך אויר לתוכן הצילינדרים.

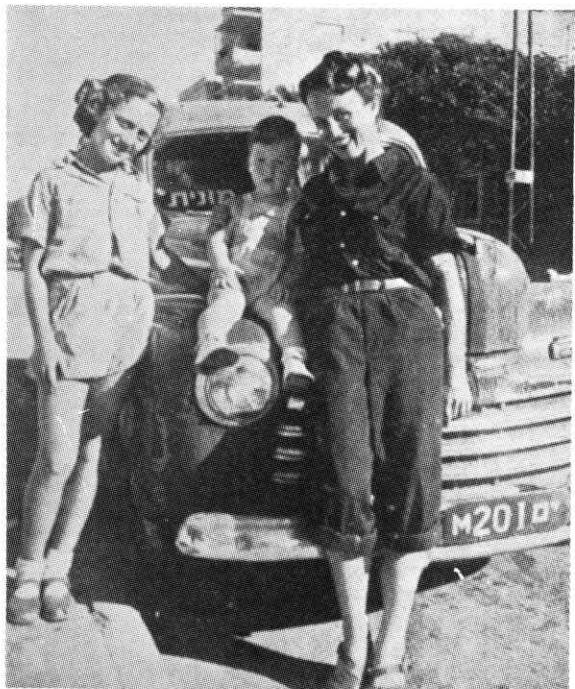
הדרך להתגבר על התקלה היא ע"י שפוץ או לפחות החלפת כל חלקים גומיים לנכונים במשאבה המרכזית ואו הרכבה נכונה שלה.

היה היה...

תחנת דלק בתל אביב בשנת 1948. לא היו מכוניות רבות אך גם דלק לא היה בשפע ותורי מכוניות הסתדרו ליד התחנה. מה גם שהשאייה לא הייתה אוטומטית. הכל עשו ביד, לפחות, אחרי 2000 שנות המותנה לעצמאות.



על לוחיות ומספרים (חלק ב') מאות בני הספל



"מספר ירוק" בתקופת המעבר, תחילת 1949.



"מספר לבן" ועוד דברים טובים... שנות החמישים.

כמה מדינות ישראל וכמו כל עם שהיכה 2000 שנה לעצמאות, דבר ראשון הוא מתחילה להתעסק בסמלים: דגל, הימנו ו... מספרי רישוי.

קודם כל השמיטו את האות האנגלית הנוספת לספרות ולאות ח' ושם במקומה אות עברית למזהרין. כבר ביוני-יולי 1948 אנו רואים מכוניות בעלות לוחיות כמו ת1234. במהלך 1949 נשמטה האות ח' ואז קיבלו הלחויות את הצורה הידועה משנות החמשים: פרטיות קיבלו ספרות שחורות על רקע לבן, משאיות, אוטובוסים ומוניות קיבלו לבן על רקע יירוק ומשטרה וצבא קיבלו לוחיות דומות למאה שאנו רואים כיום. האותיות סימלו איזורים: ת-ת"א; ים-ירושלים; כ-חיפה; ג-גליל. למוכניות ממשלתיות ניתן שלט קטן "רכב משלתי".

הסידור זהה החזיק מעמד עד שנת 1958. אז החליטו לתת את הלוחיות האדומות-כתומות עם מספרים ומקף באמצע. בתחילת היו חמיש ספרות כאשר הספרה הראשונה סימלה איזור, למעט הספרות 0, 1 שסימלו רכב מסחרי ועוד כמה קידומות לרכב מיוחד כמו אוטובוסים, מוניות וכו'. עד שהשיטה התחלקה להשתבש בסוף שנות השבעים הייתה החלקה בערך כהה: 2, 3, 4 — קידומת של ת"א. רוב סידרה 5 גם כן ת"א אבל גם לרכב ייעדי. 6 הייתה של ירושלים ואח"כ נספה לה גם 9. הספרות 7, 8 וחילק מ-9-חיפה. ניתן גם לאפיון שנות ייצור, כינטו את המספרים באופן שוטף. כך שchasמי ספרות היו עד שנת 61' בערך. (ומכאן שם מועדונו). מדובר רק על פרטיות רגילות.

הכל היה טוב ויפה עד סוף שנות השבעים. אגב, בין בין הוכרכנו גם לשנות את הגוון מתנות כהה לצהוב. אז הגה מישחו את הרעיון הגיאוני להוסיף סיפורה נוספת כיפשט נגמר הספרות... ב-1980 הוחל במספרה לפיה שנת ייצור. תוך שנה חל שינוי הם לא חוזרים לעומק, שם במשלה, לא רק בענייני ענטיקות...). ארידור הכנסי המון מכוניות בשנת 82' ואז באו מכוניות החמש המפורסמות (סוף 82 52). נתנו קידומות מיוחדות לרכבים מסוימים שונים, בKİצ'ר בלבד ובעצם בין השנים 80'-89' אפשר לסמוד רק על הספרה الأخيرة כמספרת שנת ייצור. כאן המקום לשאל מודיע במדינות מגירות כמו ארה"ב או אנגליה לא משנים את השיטה, יש שם פי מיליון מכוניות יותר מאשר כאן, ואילו אנו משנים כל עשר שנים את המספר... טוב, אנו חכמים מהם... הצבע נשאר אותו דבר פרט לרכב ממשלי שבחנות הששים קיבל רק ע charol ומספרת לבנות, גם זאת לזמן קצר יחסית.

או זה. כמו שאמרתי בהתחלה, מכונית משנות השלישי החליפה את לוחותיה כבר שבע פעמים ואילו אחותה האנגלית לא עשתה זאת אפילו פעם אחת. בארה"ב ישן יותר ומירוץ צירוף מסוימים והוא לא תפוס מקבל אותו (ר' תמונה הסברה בכתביה על הסברות עם לוחיות אמריקאית "SABRA"). אנו מקווים שהלוחיות ההיסטוריות שמתבשלות במשרד התחבורה יביאו את ענטיקותינו למנוחה ולנהלה בשיטה эта.

היה היה...

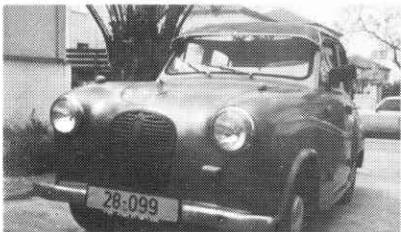
050. תערת מלך ממלכת.

שירות סירס
SERVICES STATION

Mobil oil
MOBIL

למכירה אופנוו ומספר מכוניות (תמונות למטה)
זאב קורשו, טל. 053-28306.

אופנוו הרלי דיזזון 1949 גראוטאה ללא ניירות.



אוסטין 30 איי 4 דלתות עם טسطט בתוקף, צבע חדש,
מנוע טוב + חלפים



מוריס אוקספורד מסחרי, 1963, מנוע ופחחות תקינים



מוריס מיינור סטיישן עם פסי עץ, 1959, מנוע תקין,
טעו תיקון רצפה וחלקי עץ. יש חלקים.



הلوح היישן

- ★ ד.ק.וו, אף 12, שנת 1965, מצב מצוין + טסט.
אפשרות החלפה עם אופנוו. ברוך 952-918237 או 052-555463 נסעת + טסט.
- ★ מורייס 8 נסעת + טסט. אrik.
- ★ שברולט 1950 פליטליין קופה (פאסט בק, 2 דלתות), ייחידה בארץ, מצב מצוין, ניירות מסודרים אמריך, 06-338236.
- ★ הילמן מינקס 1932, יד שנייה, מפורה לשיפוץ, ניירות מופקדים, 04-724736, 703551.
- ★ וולוו 121 1963 ללא טסט וכן טריומף הרולד 1968, טסט בתוקף. אלין, 03-346503, או מכרה מס' 30.

חבר מועדון שהוא מנהל מוסך מיקצועי מוכן לעזרת חברי המועדון לתחזק את מכוניותיהם ולהכין אותן לטסט, כולל מתן האישורים הנדרשים.
abhängig רחימי, מושב צור נתן על יד כפר סבא, דג. השרו התיכון.

- ★ דרושים חלקי מנוע לשיפוץ פיאט 1100 משנת 1961. מוכן לקנות גם מכונית שלמה לחקלים. 03-749370.
- ★ לבלי מכוניות אירופאיות מהשנים 1979-1965, ניתן להציג קטלוג של חלקים חילפיים בין מכוניות של יצרן מסוים. צחי, 03-7527894.
- ★ למירה גומייה לשימושם קדמית של חיפוריתם קברילט. מרקו 06-763398.
- ★ דרישים חלקי פלסטיק של פנס אחורי של סוסיתא בני 052-340300.
- חנות חלפים ברעננה מציעה חלקים לארקים ואינפורמציה לחלקים של מכוניות אחרות. או.קיי 052-914718.

- * מורייס מיינור 58, מצב טוב, טסט בתוקף, לינו, 418084.
- * ווקסהול 59, ויקטור, יד שנייה רשיונות מופקדים, מצב טוב, מבוע לאחר שיפוץ. השופט שימחה, טל 02-630074 או משה שימחה, 02-660417.
- * וולוו 121 1964. טריומף הרולד 1968. 03-346503.
- * שברולט סטיישן 58. מכבי טוב, גוף ככה כקה יוסי, 03-5405551.
- * לאرك 1960, מנוע שברולט, ניירות בסדר. ניסן, 03-827660.

- * הילמן 1962, מכבי תיקון. אמנון, 03-9651495.
- טברולט אפאש, 1961, ארגז SIDE-EJECT ("יטקסט") הכל מקורי, מצב נادر, עבר טסט החודש, לעבודה ולאספנות. לרצינאים בלבד.
- דורון איטלסון, טל (עובדת ורק בצהרים), 03-290546.

נא לפנות לאודי בלצר בת.ד. של המועדון
או בקפה מילנו, כל יום שני אחה"צ.

אבזרי המועדון



חולצות בשלושה גדלים-15 ש"ח ליח'



סמל מתקת 45 ש"ח



מחזיק מפתחות עם סמל מועדון
ה-5-10 ש"ח



כובע-10 ש"ח



זוג מדבקות חלון-5 ש"ח



"האבטומוביל" קודמים-5 ש"ח ליחידה

הבעת תודה

אנו מודים לגב. חנה אייזלר מקיבוץ נחשון על תרומת חלקי החשמל למועדון החמש.

חלקי החשמל ימכרו לחברי המועדון במחיר סמלי ותומרת מכנס לחשבון המועדון.

נא לפנות לחברנו יוחנן פלום בקפה מילנו, כל יום שני.

