

האבטומביל

במאזן מועדון החמש מועדון הטכניות הקלאסיות



עשור למועדון
החמש
10

מחווה היסטורית
לתעשיית הרכב הישראלית

מס. 33 אב"ב 1995

מנואלה

חברי מועדון

השנה גדלנו והפכנו להיות מועדון בעל וותק ככל המועדונים המכובדים בעולם. את העשור הראשון למועדוננו חגגנו ברב עם בקניון התחנה המרכזית החדשה בתל-אביב, בערב מהנה ומבדר.

אורחנו כבוד שר התחבורה חיים את ליבנו בדבריו. וכך גם אביהו בינון נשיא U-M-I. התצוגה המרהיבה והגדולה ביותר שהיתה בישראל מעולם הרשימה במיגון ויופי המכוניות. (ועל כך תודתי למציגים), חסות UMI איפשרה לנו לקיים תצוגה מרשימה אשר לפי דברי המארגנים קניון ת"א צפו בתצוגה כל יום כמאתים אלף איש.

לא היה ארוע מוטורי גדול כל כך במדינת ישראל מאז הקמתה. החשיפה התקשורתית היתה מלאה.

אך פנינו הלאה וכל המרץ מופנה להשלמת אלבום העשור בחסות UMI. אלבום מפורט זה יסקף את ההשקעה העצומה בשימור התרבות המוטורית במדינת ישראל. אשר אנו חברי מועדון המכוניות העתיקות והקלאסיות בישראל מהווים נתח גדול בנושא התרבות המוטורית במדינת ישראל.

בהיזדמנות זו אני רוצה להודות לחברי המועדון אשר פעלו ימים ולילות בהתנדבות ועמלו רבות במשך עשור קיום המועדון ולהביאו עד הלום וכמובן לצוות הפעיל כיום זמי ליון ואמנון אירמאי.

לפנינו מספר ארועי קיץ מתוכננים וגם ארוע לירדן עדין נמצא על הפרק וממתין לאישורים הדרושים לביצועו.

בברכה

אבי כתריאל

יו"ר מועדון החמש

מועדון החמש

מועדון המכוניות הקלאסיות בישראל

ת"ד 39960, תל-אביב 61398

טל': 03-6314479 פקס: 03-397480

עמותה רשומה במשרד הפנים

מס' 58-018-017-2

חברי כבוד:

השר ישראל קיסר
ח"כ משה קצב
מר אמנון ענבר
מר רפי בן-חור

יושבי ראש קודמים:

צבי רכניץ
יוסי בראל
שי אמיר

ועד המועדון:

יו"ר: אבי כתריאל
ממונה על ארועים: זמי ליון
פרסומי המועדון: רוני מוסקוביץ'
גזברית המועדון: שולה לר
מרכז פעילות בצפון: ישראל נאה
חבר ועד: יורם סילבר, יורם מקובר
מבקר העמותה: יוחנן פלום
מזכיר המועדון: אמנון ירמאי

שרותי מחשב:

ק.א.ס. תקשורת
טל' 03-300074
אברון הפקות-
רוני מוסקוביץ'

דפוס:

"האבטומוביל"

רבעון מועדון ה-5

עורך: רוני מוסקוביץ'

מו"ל: מועדון החמש

אין המערכת אחראית על תוכן הכתבות והפרסומים בחוברת
והם מופיעים על דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.



דבר העורך:

מאחר וחוברת זו, ה-33 במספר, יוצאת לאור בסמוך ליום העצמאות, בחרתי להקדיש אותה לסיכום ההישגים, הנסיונות והמפלות אשר עברה תעשיית הרכב הישראלית.

בחוברת זו מופיעות כתבות של חברים אשר ברשותם רכבים ישראליים ושל כאלה הקנאים לנושא.

אני תקווה כי חוברת זו איננה מציינת את סוף הפסוק של תעשיית הרכב בישראל, אלא רק סיכום ביניים המהווה ציפיה להמשך בעתיד.

רוני מוסקוביץ'

תעשיית הרכב הישראלית

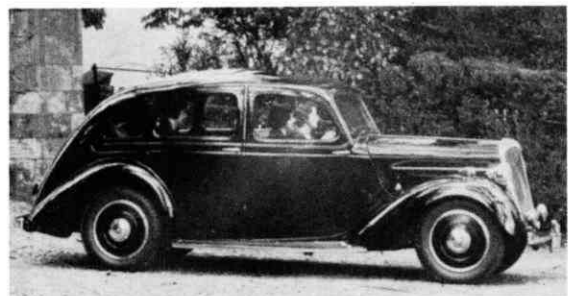
מאת: בני הספל

תעשיית הרכב בארץ מזוהה בדרך כלל עם שני שמות: אילין ושובינסקי. אכן, אפרים אילין ויצחק שובינסקי ניסו, עם הרבה חזון, להפוך אותנו לדטרויט ולהפיץ מכוניות מארץ הקודש לכל העולם. זה לא כל כך הצליח ומה שנותר מהחזון הן מספר מכוניות, די מוזרות, הנוסעות בעזרתם האדיבה של אספנים בארץ וגם בעולם.

ראשית יש להגדיר מה זאת מכונית מתוצרת הארץ. בדרך כלל מפעל רכב לא מייצר את כל המכונית. המפעל מרכיב אותה ולפעמים חלקים חשובים כמו המנוע באים ממקורות אחרים. המפעל גם לא מתכנן את הרכב אלא מסתיע בבתי תכנון כשהידועים בהם הם האיטלקים. בארץ, אם נתעלם מהמשאיות והאוטובוסים, היו שני סוגי מפעלים: המפעל של אילין ומפעל אוטוקרס של שובינסקי. אילין הרכיב בעיקר מכוניות של יצרנים אחרים. הדופין היה של רנו, גם אם הוא יצא מפס ההרכבה בחיפה. הקונטסה היתה יפנית, גם אם יצאה מפס יצור בארץ הקודש וקיבלה הגה שמאלי.

לגבי שובינסקי העסק קצת יותר מסובך. אפשר לאמר שהסוסיתא היתה ישראלית כי היא נולדה כאן, אמנם תוכננה באנגליה אולם היא יוצרה רק בישראל. הגוף, הריפוד ואפילו השילדה נוצרו כאן. המנוע בא מאנגליה, אולם בסדרות קטנות אין ברירה אחרת ומשאית של "מאק" היא של "מאק" גם אם בחרטומה מנוע "קמינס". אפילו ה"סברה" היא ישראלית כי היא נולדה במוחו של שובינסקי ויוצרה כאן והמפעל האנגלי שייצר אותה במקביל נתן לה שם דומה ("סייבר").

אז נתחיל מ...קמפר ושפרלינג. היו אלה שני אחים יהודים, אלכסנדר וצבי שפרלינג אשר הביאו מגרמניה של שנות השלושים קצת הון וחברו לגיוזף קמפר, יהודי מאנגליה, לשעבר מפקד טייסת במלחמת העולם הראשונה ובמסיבה בלונדון בין הויסקי והסיגרים הם החליטו שמה שצריך לייצר בארץ הגמלים, החמורים והקודש זו מכונית...



הם התקשרו עם חברת "סטנדרד" האנגלית וקיבלו ממנה זיכיון להרכיב את ה"ליין" החדש אשר נקרא "FLYING STANDARD" בגדלים שונים כאשר הגדול ביותר, "סטנדרד 20" היה בעל נפח מנוע של 2664 סמ"ק והספק של 64 כ"ס.

הם ביקשו ממשלת המנדט רשיון להקים מפעל וכן הקלה במס כך שהמחיר ירד מ-240 ל-220 לירות. לאחר מכן הם בנו מפעל, ליד גשר "פז" בחיפה, שכרו 10 פועלים והקימו חברה בשם "החברה הארץ ישראלית למובילים" אשר בגלגולה היום "החברה הישראלית למובילים" מיבאת טרקטורי "פרגוסון". המכוניות הראשונות (וגם האחרונות) הגיעו מפורקות מאנגליה כאשר התרומה המקומית היתה בעיקר בעצם ההרכבה וקצת בריפוד, נגרות וחשמל.



אלה היו 6 מכוניות מדגם "סטנדרד 10", שתיים מדגם "12" ושתיים גדולות מדגם "20" (כולן מודל 1936). המכוניות הורכבו, קיבלו שם עברי "כרמל" (שימו לב איך ההסטוריה חוזרת על עצמה...) ו...נמכרו כולן. בנוסף לכך הורכבו שתי משאיות תלת גלגליות של "סקמל" וכנראה עוד משאית 4 גלגלית שהאגדות מספרות שלאחר שהיא נכשלה בעליה לטבעון הוחלט לא להרכיב ממנה יותר. אבל בעצם לא הרכיבו מאף אחת יותר כי פרצו מאורעות '36 והמפעל ננטש. שלטונות המנדט לא התלהבו והבעלבתיים הבינו מה שהבין כל יום שיותר זול להביא מכוניות מאשר להרכיב.

ב-1948 קמה המדינה ועימה מופיע על הבמה אפרים אילין. הוא היה טייקון אמיתי. איש עסקים בינלאומי פיקח שידע היטב ללכת על החבל הדק של עסקים

החליפו את הקייזרים והתאימו הרבה יותר לתנאי הארץ. לאחר הפסקת ההתקשרות עם רנו, בשנת 1959, נוצר קשר עם "סטודבייקר", חברה אמריקאית קטנה, בעלת מסורת ארוכה של איכות וכך הופיע ה"לארק", ביחד עם טנדר ה"צימפ" ומשאית קלה בהווי החיים שלנו. במקביל באה הקונטסה היפנית, נסיון ראשון ומוצלח למדי לשווק כאן מכונית יפנית, רק כדי שבשנים 1966-7 יופסק יצורן של כל המכוניות הנ"ל בארה"ב וביפן. סטודבייקר נסגר ואילו "הינו", מפעל האם של ה"קונטסה", זנח את יצור הפרטיות.



1964

עמוד השידרה היו מכוניות הוויליס והגיפים שנקנו על ידי מערכת הביטחון. המכירה לשוק האזרחי נהנתה מהחממה של הבלעדיות עד סוף שנות החמישים ואז הותר לייבא מכוניות, אולם עם הטלת מס מפלה. כל זה לא עזר לאילין שבנוסף לצרותיו מבית, התקשרויות לא מוצלחות (כאילו שענקי התחבורה עמדו אצלו בתור...) קם לו מתחרה שידע לנצל היטב את תקנות המס ויצר מכונית מתאימה לתנאי הארץ, פשוטה וזולה. אותו מתחרה, יצחק שובינסקי קנה בסוף את מפעלו של אילין, בשנת 1968 וזאת לאחר שנוצרו 50,000 כלי רכב: קייזר דה לוקס, הנרי גיין, ויליס סטיישן, מסחרי וטנדר 4X2 ו-4X4, ארו ויליס, ויליס טנדר עם מנוע בתוך הקבינה, רנו דופין, קטר-שוו, פריגאט, 4CV מסחרית וסטיישן; סטודבייקר לארק 6, לארק 8, קרוזר, לארק-לימוזין (מונית בעלת שילדה ארוכה), טנדר צימפ, משאית קלה: הינו קונטסה 900, קונטסה 1300, טנדר

הרפתקה. הדבר הועיל מאד למדינה שבדרך, כאשר הוא כישף יש-מאין כלי נשק וכלי שייט שעזרו לנו מאד במלחמת השחרור. נהנתן לא קטן וחובב אמנות, התחיל אילין לחשוב על הקמת מפעל למכוניות בארץ וכדרכו חשב בגדול. בארצות הברית היה קיים, משנת 1946 מפעל "קייזר-פרייזר", שותפות של שני אנשים מיוחדים. הנרי קייזר היה איל הון שקנה את עולמו במלחמת העולם השנייה כשארגן ייצור אניות משא בשיטת הסרט הנע ובכך איזן את הקצב הרצחני של הצוללות הגרמניות, ואילו חבר ג'ו פרייזר, יצרן רכב, גאון בתחום, הנחשב לאבי הגיפ. שניהם קראו תגר על שלושת הגדולים וניצלו היטב את הרעב למכוניות לאחר המלחמה. בשנת 1951 הוציאו לאור דגם חדש, יפהפה ואווירודינמי ולצידו דגם קטן בן 4 צילינדרים, יחודי, הלא הוא ה"הנרי גיין". הם פתחו מפעלי הרכבה בארצות שונות, למשל ביפן, כאשר אחד הבולטים שבהם היה בהולנד. כשרצו לפתוח מפעל נוסף, ביוון, שכנע אותם אילין להקימו בארץ. זה היה הימור גדול כי אילין חשב בגדול, על מפעל סטייל אמריקה עם פסי יצור משוכללים, הכל חשמלי, שלוחת רכבת לחצר ועוד דברים שלא נודע כמותם בארץ, שרק התאוששה ממלחמת השחרור וחסרה לחם להאכיל את היהודים שבאו מכל מקום, לא כל שכן מערכת חשמל מסודרת ומסורת תעשיתית. אז לך למד את סעדיה הצורף, יענקל החייט וזיאקו הסוחר לייצר מכוניות. אילין עמד באתגר וביוני 1951 היה טכס פתיחה גרנדיוזי בהשתתפות בן גוריון כאשר המכוניות עמדו בשורה כמו במפעלים אמיתיים, רק שאף אחד לא סיפר שהן עדיין הגיעו שלמות מארה"ב.

מכאן ואילך נאלץ אילין להלחם עם כל העולם. עם ממשלה מפאיניקית ש"מכונית" היא לכל שר אבל לא לעמך כי זה "לא יפה", עם תקנות מוזרות שאילצו אותו לייצא סחורה לפני שנצבר נסיון, ועם הפסד על כל מכונית, כי כפי שאמרתי, לא כדאי באופן בסיסי להרכיב כאן מכוניות. הקייזרים היו יפים אבל איך אמר לי בעל קייזר? "הכל דפק, נקש, רעד וחלקים היו נופלים מהאוטו תוך כדי נסיעה..."

סך הכל יוצרו בשנים 1951-52 2991 מכוניות והן יוצאו לפינלנד, שוודיה, צרפת, ושתיים מצאו דרכן אפילו לקניה. בשנת 1953 הצטרפו הגיפ ויתר מוצרי "ויליס" לפס היצור והמפעל שקק חיים אולם רק במחצית התפוקה המתוכננת. בשנת 1954 "קייזר פרייזר" נסגר ובכך נפתחה שורה של בישי-מזל כאשר מפעל אחר מפעל שאילין נקשר אליהם "שמו לו ברז" אם על ידי סגירתם או כניעה לחרם הערבי. עשרות סוגי מכוניות נוצרו בידי אילין כאשר המוצלחים שבהם היו ה"רנו קטר-שוו" ו"רנו דופין". אלה



המלאכה. הוא לא רצה להסתפק בתלת-גלגליים וחלם על תעשיית רכב של ממש, עם מאות פועלים. שובינסקי רצה להתקשר עם מפעל רכב קיים אולם כפי שראינו אצל אילין, לא היו מתנדבים לכך בתעשיה העולמית ולכן הוא ניצל את קשריו עם רליאנט והם תיכננו עבורו כלי רכב מפיברגלס, מבוסס על דגם תלת-גלגלי קיים שלהם. אב-הטיפוס נבנה באנגליה והגיע הנה בשנת 1958. שובינסקי נאלץ לעבוד קשה עד שמצא ספקים לכל המערכות כי היה ידוע שההספקה תהיה בסדרות קטנות ושום יצרן לא רצה להסתבך עם הערבים בגלל 100 אלטרנטורים או רדיאטורים. הוא השיג, בדרכי עקיפין כ-100 מנועי פורד, 995 סמ"ק (המנוע המקורי של רליאנט לא היה מתאים) וניגש לארגן את המפעל. היה ברור שבית המלאכה של שנלר לא התאים וחיש קל הוא אירגן מפעל חדש, עדיין במפרץ, שגר 17 פועלים ומצא עצמו, חסר נסיון ברכב, מדריך, ממריץ, מעודד, מבקר איכות...

שתי בעיות עיקריות עמדו לפני שובינסקי: האחת הקשורה במבנה הרכב. כאמור הוא היה עשוי מפיברגלס, סיבי זכוכית המחזקים בדבק פוליסטר. זה חומר המעובד ביד ולכן מתאים לסדרות קטנות (משתמשים בו הרבה בתעשיית האוטובוסים). הדבר התאים לשובינסקי. אולם היתה בעיה של חיבור לוחות הפיברגלס למסגרת העץ של תא הנוסעים ולשילדה. זה לא כל כך הלך והמכוניות הראשונות פשוט התפרקו. וכאן אנו עוברים לבעיה השניה, והיא שממשלתנו עדיין אסרה לשווק את המכוניות כאן ושובינסקי נאלץ לשלוח את הסחורה המתפרקת שלו לתורכיה, שם היו לו כאמור קשרים, ו...לארה"ב. בגלל האמריקאים נקראו המכוניות "סברה" וניקנו בעיקר על ידי יהודים טובים. מהר מאוד מצאו המכוניות דרכן חזרה לחיפה כשהן במצב זה או אחר של התפוררות. אחת אגב, נשארה בארה"ב ומצוייה בידי אספן. שובינסקי לא היה רגיל להרים ידיים וגם עכשיו הוא לא התכוון לוותר. הוא אירגן הכל מחדש וייצר סדרה נוספת טובה יותר אשר שווקה כולה כאן. בשנת 1959 אישרה הממשלה לשווק מכוניות בצורה חופשית ושובינסקי ואילין קיבלו סבסוד בצורת מס מופחת.

המכונית, עדיין עם גריל עגול, נמכרה לא רע ונוספה לה גירסת סטיישן ומאוחר יותר גם טנדר. בשנת 1961 הוא בנה גירסה חדשה של המכונית, שכבר נקראה "סוסיתא". היא קיבלה גריל מרובע, מנוע פורד חדש 997 סמ"ק והיתה בנויה היטב, כולל השילדה שנבנתה כאן. ה"קוביה", כפי שכונתה, היתה אחת המוצלחות שיצאו מאוטוקרס ואחת מהן נשלחה על ידי שובינסקי למסע הרפתקאות לאורכה של אפריקה. הצורה בה התמודדה המכונית עם תנאי

וכן, היתה "המכונית העממית". כל הארץ חיכתה לבואה בשנת 1961. אילין הכריז על הגשמת חזון הדורות, היא משלנו...משלנו. ומה שהגיע נראה בתמונה... זה הכל? שאלנו ביאוש... הכוונה היתה טובה, לבנות אוטו בעל קירות ישרים שימנעו צורך במכבשים יקרים, מנוע 2 פעימות אוסטרי, חלונות הזזה וכיסאות של דה-שוו. הנסיון נפל לאחר שהאוסטרים נכנעו לחרם הערבי ואולי בכך הצילו את המצב. אילין המשיך בענייני רכב, בייבוא "אלפא רומיאו" בידי חברת "קפריש" (ראשי תיבות של "קייזר-פרייזר ישראל") עד פשיטת הרגל ב-1988. כיום הוא יושב בפריז ומשקיף, מבין יצירות האמנות, לאחר על קריירה מרתקת שבאמת אין כמותה.

יצחק שובינסקי ז"ל נולד בפולין ועלה ארצה בשנות השלושים. חינוכו בשיבה והסביבה בה גדל עיצבו אותו בצורה שההגדרה "יהודי עסיסי, חם במזג וחם בלב" הלמה אותו מאד מאד.

שובינסקי מוכר, אולם מעטים יודעים שאת מפעל אוטוקרס הקים בתחילת שנות החמישים לדיסלב שנלר, איש עסקים חיפאי. גם אצלו שיחקה התקנה שאסור לייבא מכוניות ארצה וניתן למכור כאן רק תוצרת הארץ. אז שנלר התקשר עם מפעל "רליאנט" (RELIANT) האנגלי, אלה התמחו בכלי רכב תלת-גלגליים ששימשו לחלוקת חלב וכיו"ב. משנת 1952 הוא הרכיב תאי נהג פרימיטיביים מפח על שלדות הרליאנטים בבית מלאכה קטן, שנקרא "מוסכים ומכוניות" במפרץ חיפה. בשנת 1957 ולאחר כמה עשרות כלי רכב כאלה, הצטלבו דרכיו עם יצחק שובינסקי, אז סוחר גדול שהתמחה בייבוא משקאות ודגים, בעיקר מתורכיה. שובינסקי רצה לגוון לעצמו את החיים ונכנס כשותף בבית

הידועים בעולם. ה"סברה" הוצגה ב-1961 בניו יורק והיתה להצלחה היסטורית. ההזמנות יצרו כזה לחץ שאת 100 ה"סברות" הראשונות יצרו באנגליה תחת שמה של אוטוקרס... רק אח"כ התארגן המפעל בחיפה והחל לייצר את הסברות, שרובן נשלחו לארה"ב. הסברות החלו גם להתחרות ואחת מהן השתתפה בצורה מתוקשרת היטב בראלי "אקרופוליס" ביוון. רליאנט ראו כי טוב והם החלו לייצר את הרכב במקביל, עם הגה ימני ותחת השם "סייבר". לסברה היה מנוע של 1700 סמ"ק, תוצרת פורד. רליאנט עברו חיש מהר למנוע של 6 צילינדרים, 2500 סמ"ק.

כמה סברות נוצרו, בין השנים 61-66? קשה לדעת. כנראה משהו בין 200 ו-300, כולל הסייברים. הענין נכשל כי היה קשה להקים מערך שירות בארה"ב. רליאנט החלה, בשנת 1965 לייצר רכב חדש לגמרי, "סימיטר" ולשובינסקי היה נוח יותר לייצר כרמלים לצבא ובכך הוא שקע לאפרוריות ולתלות בלקוח אחד גדול.

הכרמלים, אגב, יוצרו החל משנת 1965 בגירסה חזקה יותר (מנוע 1200 סמ"ק) והסוסייתא החל מאותה שנה קיבלה צורה דומה. כמו כן נולדה מוטציה נוספת, גלבו, בעלת 4 דלתות

בשנת 1967 פרשה פורד מהשותפות ובמקומה נכנסה לילנד והחברה המרכזית. הייצור עבר למפעל חדש ומודרני בטירת הכרמל ועל רקע הכשלונות של אילין, העתיד נראה מבטיח. שובינסקי מצא עצמו בראש קונצרן שכלל את מפעלי לילנד אשדוד וטירת הכרמל. הוא נהנה ממס מופחת על מכוניות הפיברגלס ומבלעדיות בשיווק אוטובוסים ומשאיות. הוא חדל להלחם על סחורה טובה יותר והמצב, בעיקר בתחום הרכב הכבד, דרש תיקון. הוקמו ועדות לבדיקת מצב יצור הרכב בארץ כאשר אילין ושובינסקי טוענים שמכוניותם היא-היא הישראלית האמיתית. בינתיים, די בצנעה, החלו סוכני פורד וקרייזלר בארץ להקים מפעל חדש בנצרת שהחל לייצר החל משנת 1967 מכונית טובה באמת, האסקורט החדשה. זו, לעומת הסוסיות והקונטסות, היתה ליגה אחרת. שובינסקי ניסה לענות לאתגר של האסקורט על ידי יצור הטריומף 1300 שבגלל ממשלתנו המונופוליסטית, אצלה לקבל מנוע מאולתר של



אקלים קשים, דרכים משובשות, חיות טרף ותופי "טם טם" הוכיחה שהמוצר היה טוב וחזק. מאות סוסיות נמכרו רק לשוק האזרחי. לצידן החל לייצר שובינסקי רכב חדש, מכונית נוסעים בשם כרמל, בעלת מנוע 997 סמ"ק וצורה שטוחה ומודרנית יותר, גם היא תוכננה ב"רליאנט" על בסיס רכב שהיה מיוצר אצלם (תלת-גלגלי...). הקשר עם פורד לא הצטמצם בקניית מנועים אלא גם בשותפות בבעלות על אוטוקרס, שהתחלקה עכשיו בין שובינסקי והחברה הישראלית לאוטומובילים, סוכני פורד בישראל. זה איפשר גם את העברת המפעל לאתר חדש, ליד סוכנות פורד בחיפה.



תלת - אופן להובלה

החסכוני ביותר בעולם

נותרו רק מעטים באלא



- מנוע בעל 4 צילינדרים, מקורר במים
- צריכת בנזין 6 ליטר לכל 100 ק"מ
- 500 ק"ג מטען רשאי להוביל

יעיל ביותר לחלוקת חלב בבקבוקים,
ק"בולו 400 בקבוק לעדר

מוסכים ומכוניות

ל ש נ ל ר

ח'פ.ה. רח' תל-אביב 14 טר 2369

1956

שם גם נוצר היהלום שבכתר. זו היתה יציאה קפריזית של שובינסקי מהשיגרה של מכוניות מסחריות וטנדרים. הוא רצה לכבוש את העולם במכונית ספורט. בהיותו באנגליה הוא פגש את לס בלמי שתכנן שילדה למכונית ספורט, ואדם נוסף בשם אשלי שתכנן מרכב אווירודינמי. מהנדסי רליאנט חיברו את שניהם וכך יצרו עבור שובינסקי את ה"סברה-ספורט" ועלו הם עצמם על דרך חדשה שהפכה את מפעלם לאחד מיצרני מכוניות הספורט

1500 סמ"ק שלא עשה לה טוב. מנועי הטריומף הושתלו גם בתוך הסוסיות והכרמלים וגם ברכב שטח בשם "דרגון" שהיה כשלון גדול ונוצרו ממנו רק 25 יחידות.

המיתון של 1966, האסקורט, בעיות ניהול והיחסים בין בעלי אוטוקרס גרמו למשבר באוטוקרס בסוף שנות השישים. היה ברור שצריך לתכנן סוסיתא חדשה כי זה היה רכב שלא נקנה על ידי הצבא. הדגם "סוסיתא 13/60" היה הראשון שתוכנן כאן, לא על ידי רליאנט, והיה נאה לעין ומוצלח. המיגבלה של ה-1500 הוסרה ומנועים של טריומף בנפח 1300 סמ"ק שירתו היטב את בעלי הסוסיות, הכרמלים (שצורתם השתנתה במעט) ואת הטריומפים מפח. בשנת 1969 נחצה קו ה-4,000 מכוניות בשנה, ושובינסקי הוסיף עוד מפעל לממלכה, את מפעלו של אילין שפרש מר נפש מייצור מכוניות. עכשיו היה שובינסקי המלך הבלתי מעורער של תעשיית הרכב בארץ. באשדוד הוא ייצר משאיות ואוטובוסי לילנד, בטירת הכרמל את מכוניות הפיברגלס ובמפעלו לשעבר של אילין את הטריומפים והגייפים.

זה היה כאמור גדול מדי והיחסים עם יתר השותפים, ובעיקר עם "כור", הגיעו לשפל כזה עד שבשנת 1971 פורקה השותפות ושובינסקי חזר לטירת הכרמל. החלו להשמע טענות על ליקויים בייצור שהגיעו מהר מאוד להאשמות בשחיתות. המכירות צנחו, המלאי גדל והבנקים, שהחלו לחשוש, סירבו לתת אשראי. באוגוסט 1971 פשט המפעל את הרגל וכוונסי נכסים השתלטו עליו. שובינסקי לא רק מצא עצמו בחוץ אלא גם נאלץ להתמודד בבית המשפט על שמו הטוב. הוא יצא זכאי אך המחיר האישי היה כבד מדי. אמנם עסקי המזון שלו היו סבירים וחברה בבעלות בתו וחתנו "רכב ישראלי" המשיכה לייבא מכוניות רליאנט, אך התקף לב קטל אותו בשנת 1981.

המפעל של אילין לשעבר נסגר וייצור הגייפים עבר לנצרת. מפעל אוטוקרס נמכר על ידי כונס הנכסים לחברת "כלל". הוא הוסב ל"רום כרמלי" ובשנת 1977 יצאו מכוניות חדשות מפברגלס, עם מנוע פורד: "רום 1300" בתצורות פרטית, סטיישן, מסחרית וטנדר. בשנת 1980 השתנה במקצת הרכב וקיבל מנוע קרייזלר אנגלי, אולם שנה אח"כ, ב-1981, הבינו בהנהלת "כלל" שאין טעם להמשיך ובכך נסתם הגולל על עוד הרפתקאה יקרה בנסיון שלנו להפוך לדטרויט. אז מה היה לנו:

סוסיתא קוביה גריל עגול, קוביה גריל מרובע, 1000 ו-1200 (מנועי פורד); 12/50, 13/60 (מנועי טריומף) כולם בתצורות סטיישן, מסחרי וטנדר.

כרמל 1000 סמ"ק, 1200 (פורד) ו-13/60 (טריומף).

גלבו 4 דלתות 1200 (פורד) ו-13/60 (טריומף).

מיני מפברגלס (רכב נסיוני בתצורות פרטית שתי דלתות וסטיישן - נוצרו כ-5 כלי רכב כאלה).

סברה-ספורט 1700 סמ"ק בתצורות פתוחה עם גג נתיק ו/או ברזנט, וכן "קופה" עם גג אחוד.

דרגון רכב שטח מנוע טריומף 1500 סמ"ק.

טריומף 4 דלתות 1300 ו-1500.

רום 1300 פורד ו-1500 קרייזלר בתצורות טנדר, מסחרי, סטיישן ופרטי 4 דלתות.

האסקורט האחרונה שיצאה ממפעל נצרת סימנה סוף תקופה (הן יוצרו בשני דגמים, 2 דלתות וארבע דלתות ובנפחי מנוע של 1100 ו-1300). המפעל הוקם בשנת 1966 בגיבוי של חברת פורד, והנרי פורד השני אף ביקר בו. האסקורט נמכרה די יפה, בעיקר לצבא ולמשטרה, אולם עם התחלפות הדגם בסוף שנות השמונים התמקד המפעל במה שלצערנו אנחנו חזקים: כלי רכב ביטחוניים יעודיים פשוטים, המיוצרים בכמויות קטנות. האביר, גיפ הסופה ואוטובוס המטאור (של "מרכבים") מראים שוב ושוב את הכיוון.

היכנונו למכוניות סטודיבייקר!



סטודיבייקר - המדויק



סטודיבייקר - המדויק



קייזר-פרייזר
לישראל בע"מ

חלוצים
רענן שלושית המלה 18
רענן צד 3

חלוצים
רענן טיבירי ישראלי

סוסיתא



המכונית הבנויה לצרכי הארץ

היא מותאמת לתנאי הארץ
היא מותאמת לתנאי הארץ
היא מותאמת לתנאי הארץ

אוטוקרס

ח"ס ה - רחוב יפו 145, מלון 68961 • דרך הצפון 90, טלפון 2963
תל אביב - רחוב המסגר 43, טל. 3322/5 • דרך פתח תקוה 13, טל. 66306
ירושלים - רחוב דוד המלך 14, טל. 4334.

מארועי החודש



מארועי פסח



ארוע הכרזת יגואר בישראל



בתחנה המרכזית



חברים כותבים

שיפוץ (כמו) בחו"ל

בבעלותי מרצדס 200 (6 צילינדר) 4 דלתות משנת 1933, והרכב ברשותי ונוסע אצלי משנת 1960.

לפני יותר משנה יצרתי קשר עם חברה בהולנד בשם Bart Holland, העוסקת בשיפוץ מכוניות קלאסיות ישנות באופן הכי מקצועי שאפשר. הבאתי לארץ על חשבוני את בעל החברה והוא ערך "שמאות" כללית לרכב שלי ומסר לי הערכת מחיר לשיפוץ כללי למצב אורגינלי חדש, לרבות השלמה וייצור כל החלפים החסרים או הלא מקוריים.

במהלך שנת 1993 נסעתי למפעל וראיתי עבודה מדהימה. מייצרים שם הכל!!

שלחתי בדואר אוויר את המצנן המקורי של המרצדס (רדיאטור כוורת המהווה גם את ה"גריל" של הרכב) שלא ניתן לייצרו בארץ, ומקץ חודשיים קיבלתי מצנן כמו חדש ואורגינלי. ממש לא להאמין!! חברים המעוניינים ליצור קשר עם מפעל זה יכולים לפנות אלי או למועדון ה-5 ויוכלו לקבל טלפונים ופרטים נוספים.

בברכה

אבנר פריד, חיפה

תערוכות בחו"ל

ברצוני לספר לכם על ארוע מיוחד, בו ביקרתי בזמן שהותי בקיץ שעבר בהולנד. בעיר אוטרקט Utrecht, בתוך אולמות קונגרסים ענקיים, מתקיימת פעמיים בשנה תצוגת ענק של מכוניות ואופנועים Old Timers. כמו כן מציגים בתערוכה ספקים של חלקי חילוף למכוניות עתיקות, חלפים חדשים ומשומשים, כך שכל בעל מכונית או אופנוע כזה יכול לקנות חלקים לענתיקה שלו. הסוחרים (גם אנשים פרטיים) מציגים את סחורתם פיזית או מעל גבי קטלוגים, מחירונים או פרסומים אחרים.

ביליתי שם כחצי יום והעיין לא שבעה. לקח לי כשבוע ימים לעכל את מה שראיתי. עלי לציין כי גם המציגים, כמו גם המבקרים, באים מכל ארצות אירופה.

דורון בירגר, נס-ציונה

אספן כפייתי

הייתי מעדיף לכתוב כתבה במדור "המכונית שלי", אך לצערי הרב אין ברשותי מכונית עתיקת ימים או מכונית מעניינת במקצת. אין לי הידע הטכני לתחזק מכונית כזו ובנוסף יש לי גם זוג ידיים שמאליות. לרוץ כל פעם למוסד, אפילו לתיקון הקטן ביותר, דבר שאני עושה עם המכונית החדשה שלי, יעלה הון כשמדובר במכונית ישנה. לכן החלטתי לפני מספר שנים לחפש דרכים אחרות לבטא את אהבתי למכונית העתיקה והקלאסית.

לפני הכל היה צורך ללמוד את הנושא וקניתי ספר, לאחר מכן עוד ספר וכן הלאה. גם הוצאתי מנוי על ירחון מכוניות קלאסיות ולאחר מכן מנוי נוסף על ירחון אחר, וכך גדל צעד-צעד האוסף של ספרים וכתבי-עת שלי. כיום, אני סבור שמצויה ברשותי הספרייה (הפרטית) הגדולה בארץ על הנושא האהוב עלינו: מאות ספרים, הרבה מאות ירחונים וכתבי-עת אחרים, ואלפי תמונות ותצלומים.

נמצא ברשותי גליון מס' 1 של "Special Interest Auto" השווה היום למעלה מ-\$ 40. אני מנוי על החוברת המפוארת "Collectible Automobile" מאז היום הראשון בו יצא לאור ויש לי כל הגליונות שיצאו. בחוברת זו כותבים בעיקר על מכוניות אמריקניות (עם תצלומים מלהיבים), אך מידי פעם יש גם כתבה על מכונית אירופית זו או אחרת, בדרך-כלל מכוניות יוקרתיות כמו יגואר או מרצדס. בוודאי לא חסרים אצלי "Classic Sportscar" הבריטי ו"Fanauto" הצרפתי וכן ירחונים שונים ומשונים מכל מיני ארצות אחרות. למזלי אני מדבר וקורא מספר שפות מערב-אירופיות וזה עוזר הרבה באיסוף החומר.

לאחרונה נדבקתי גם בנגיף הנפוץ מאד בארה"ב והוא איסוף ספרות פרסומת (פרוספקטים) של מכוניות. בין העתיקים והמעניינים שברשותי יש פרוספקט משנת 1930 של אמריקן-אוסטין (האוסטין 7 שייצרו בארה"ב), וכן פרוספקט של ה"טאקר" משנת 1947 ושל ה"פלייבוי" 1948 שהיתה נסיון לייצר מכונית קטנה בארה"ב. גם פרוספקט של מכונית D.K.W. גרמנית משנת 1936 ומספר קטן של פרסומים שהם עבורינו הישראלים מלאי נוסטלגיה כמו 1951/1952 קייזר ויגייניאן, 1962 סטודבייקר צ'אמפ (היתה בין היתר בשרות צה"ל) או לדוגמה האיירו-וויליס משנת 1953. סך הכל אוסף קטן ומעניין שהולך ותופח מידי חודש בעזרת ידידים בארץ ובחו"ל.

התאסף אצלי חומר רב מאד בקשר למכוניות עתיקות וקרוב לוודאי יש לי אי-שם גם תצלום של המכונית שלך, כמו שהיתה כשיצאה מהמפעל שיצר אותה. תרצה לראות? אתה מוזמן להתקשר.

Dear friends.

First of all I will thank you for the nice books and card of our club. It's a pity I can't read the text but when I speak to my friend Doron Birger he will translate it for me. I had made a photo of my Tatra. As you can see it is one week before Christmas and very bad weather. In the summer I will make some nice photos from my old Fords, Tatra and Trabant and will send them.

Many greetings,
Joep Kooijman



דרך אגב: אני מחפש כל פרוספקט שהוא הקשור לרכב בישראל: קונטסה, סוסיתא, כרמל דוכס וגם פורד אסקורט נצרת. אני קורא לכל אחד שיש ברשותו פרוספקט כלשהוא של מכוניות "ישראליות" - אנא תתקשר אלי.

בכבוד רב
מרדכי דסאור, ראשל"צ

"היו זמנים" או "מה זה אוטומוביל?"

באפריל 1929 נסעו תלמידי כיתות י"א-י"ב בגמנסיה העברית הרצליה בתל-אביב לטיול שנתי לעבר-הירדן המזרחי, לסלע אדום (פטרה) ולעקבה. הנסיעה נערכה באוטובוסים גבוהים (מתוצרת לא מזוהה) של קואופרטיב האוטובוסים התל-אביבי. בדרך לירושלים אירעו שני תקרים שתוקנו במקום. בוואדי נימר בעבר הירדן נשבר אחד הצירים אך המשכנו לנסוע. בדרך לעקבה לא היה כביש והאוטובוס שקע בחול. היתה סכנת התנפלות שודדים, ולכן התלמידים עם המורים דחפו את האוטובוס. הם התלוצצו: מדוע שמו "אוטומוביל"? כי צריך להוביל אותו.

פרופ' שרגא אירמאי, חיפה.



קריאה להצלת רכב ישראלי

מאת נמרדכי דסאור

זמן קצר לאחר קום המדינה הוקמה בה תעשית רכב. הראשונה שהעזה להכנס לשטח זה היתה חברת קאיזר-אילין בחיפה שהחלה עם הרכבת מכוניות מתוצרת החברה האמריקאית קאיזר-פרייזר, הן לשוק המקומי והן לייצוא. בעקבות מכוניות קאיזר באו רבות אחרות: הנרי גיי, אייר-וויליס, רנו דופין, טריומפ 1300, פורד אסקורט סימן 1, קונטסה 900 ו 1300, סטודבייקר לארק ועוד.

חברת אוטוקארס בטירת הכרמל העניקה לנו מכונית ישראלית של ממש עם מרכב עשוי פיבר-גלס ועם עיצוב משלה, הרי היא הסוסיתא. חברה זו גם ייצרה מכונית ספורט-סברה ומאוחר יותר את הכרמל דוכס ואת הרוס כרמל.

השאלה שאני שואל את עצמי ואתכם, חברי המועדון היא: מה נשאר מכל זה? מי ראה לאחרונה קונטסה? ומי ראה בשנה שחלפה סוסיתא "קוביה"? כמה מכוניות עם קשר ישראלי נמצאות בין חברי המועדון? לדעתי מעט מאד. ולכן אני קורא לפעולות הצלה.

ראשית כל יש להקים קרן שתפקידה הראשון יהיה

יהיה "שנור", איסוף כספים מבין חברי המועדון ומחוצה לו. אני בטוח שחברה כמו "בני משה קרסון" תתרום סכום להצלת רנו דופין ולתיקונה וכו'. אחרי הקמת הקרן אני פונה לכל חבר במועדון לפקוח עין ולהודיע מיד למוקד אם וכאשר הוא רואה מכונית כזו. ואז הקרן תיכנס לפעולה, תרכוש את הרכב ותביא אותו למצב מקורי עד כמה שזה מתאפשר. כמוכן שכאשר העסק מתחיל להתגלגל אנחנו נהיה זקוקים לעזרה של חברים עם ידע טכני, אבל לזה נדאג מאוחר יותר.

ראשית כל עלינו להציל כמה שיותר רכבים כאלה ממוות בטוח.

גם "אגד" וגם משטרת ישראל מצטערים עתה שלא התחילו לאסוף רכבים מן העבר מוקדם יותר ועכשיו הם מחפשים בנרות.

בעוד שנה שנתיים יהיה מאוחר מידי ולא נמצא אף סוסיתא או קונטסה. אני ארחיק לכת: גם יש לאסוף משאיות ישראליות, כמו שאז היו בשרות של צה"ל: לילנד עם תא נהג מתוצרת ישראלית, דודג' עם קבינה תוצרת נצרת ואפילו קומנדקאר עם מרכב ישראלי. כל אלה ראויים להצלה, כי הם שייכים להיסטוריה של מדינת ישראל.

עכשיו הוא הזמן לפעול - מחר יכול להיות מאוחר מידי. קומו חברים - תתרמו מכספכם, מזמנכם, מכשרון הארגון שלכם - אנא!

נמרדכי דסאור

למה להעדיף מכוניות זרות?

לפניך מבחר הדגמים של המכוניות הישראליות!
הן טובות יותר, זולות יותר וחשכוניות יותר!



סוסיתא-סטיין



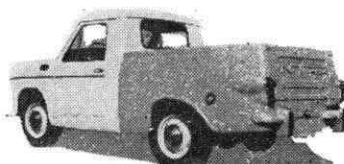
כרמל-נוסעים



סברה ספורט



סוסיתא-משחורית



סוסיתא-טנדר

אוטו-קורס חברה בע"מ

חלום שהתנפץ

מאת: גאי אדלסבורג

היה לי חלום, החלום היה קטן, חזק, אדום ובעל אופי מאד מיוחד. לחלום שלי קראו **אלפא רומיאו ג'וניור**.

אבי מתעניין במכוניות מיוחדות וקלאסיות, ומאז שאני זוכר את עצמי, תמיד היו לנו רכבים מיוחדים, ספורטיבים וקרביולטים. מכל מבחר המכוניות שהיו ברשותינו במרוצת השנים, הרכב שבלט במיוחד בסיפורי אבי היה דווקא **אלפא רומיאו ג'וניור** משנת יצור 1972 שנרכשה על ידו באותה השנה. האלפא היתה רכב קטן בעל מנוע של 1300 סמ"ק עם 103 כוחות סוס עצבניים. לאחר סיפורים רבים על עליות לירושלים ב-170 קמ"ש וסיפורים רבים על תחרויות וחוויות מוטוריות רבות, הפכה האלפא עבורי לשאיפה וחלום.

אבי נוהג כבר יותר מ-12 שנים באותו הרכב - מרצדס ספורט קברילוט "פגודה" משנת ייצור 1970. רכב זה הוא רכב מאד מיוחד ונדיר ונחשב לרכב אספנות עוד לפני שהגיע לגיל 25. הרכב חבר במועדון ה-5.

לפני כשנתיים אבי החליט שחבל לו לנסוע כל יום במרצדס ולשחוק אותו, כמו כן גם נמאס לו קצת והוא רצה שינוי. היה ברור לנו שלא נקנה רכב חדש ועממי אלא "צעצוע" חדש (על פי הגדרות אימי), החלטנו לקנות "צעצוע" אשר ימצא חן גם בעיני וכך, שנתיים לאחר, עם קבלת רשיון הנהיגה יעבור הרכב לרשותי, ואבי ירכוש "צעצוע" חדש לעצמו. בפה אחד החלטנו על **אלפא רומיאו ג'וניור**. בשבילי היוותה האלפא חלום שעמד להתגשם ובשביל אבי שינוי חדש ומרענן לאחר המרצדס הכבדה, הרצינית, אוטומטית, הגה כח, הזרקת דלק וכל הנוחות שאפשר לקבל.

החלנו בחיפושים בימי שבת בבוקר ולאחר כחצי שנה של נסיעות בכל רחבי הארץ, בדיקת רכבים רבים ומו"מ עם בעלי רכבים שונים, מצאנו את אשר חיפשנו. היתה זו אלפא מוזנחת במצב מחפיר, בעלת מנוע 2000 סמ"ק שסיפק 150 כ"ס משנת 1969. הרכב היה מלא חלודה, הריפוד בג קרוע ונופל, כסאות מתפרקים, וחוסר איזון וכיוון מוחלט במנוע, אבל בעלת שילדה יציבה וללא חלודה.

כשבוע לאחר הרכישה החלה ההרפתקה האמיתית - שיפוץ הרכב מא' ועד ת'. השיפוץ עצמו ארך כחמישה חודשים מפרכים של חיפוש אחר בעלי מקצוע מתאימים, פיקוח על עבודתם וחיפוש בלתי פוסק אחר חלקים מתאימים.

האלפא הופשטה מכל חלקיה החיצוניים והפנימיים, עבר פחחות כללית, צבע, הכיסאות ניבנו ורופדו

מחדש, הוחלף הריפוד בפנים הרכב כולל התיקרה, רופד מחדש לוח השעונים, נוספו שטיחים, הגה עץ וג'נטים ועוד ועוד.... לאחר סיום עבודות הקוסמטיקה החלטנו שאנו לא מסתפקים בביצועי הרכב ויש לערוך שיפורים גם במנוע. יחסי ההעברה של הגיר שונו, ראש המנוע קוצר, הוחלפו מתלים ובולמי זעזועים וכל מערכת ההיגוי שופצה מחדש וכו'.



לאחר כשנה מתאריך רכישתה יצאה האלפא לדרך. התוצאה היתה מהממת, הרכב היה יפיפה ומושלם, התאוצה היתה מ-0 ל-100 בסביבות ה-8 שניות וכל לחיצה קטנה על דוושת הבנזין הצמידה והדביקה את הנוסעים לגב הכסא בצורה אגרסיבית, פראית ותקיפה, זהו הרכב היה מושלם והחלום התגשם, כל אשר נותר היה להמתין ליום ההולדת, ללמוד נהיגה, לקבל רשיון ולקבל את הרכב.

ואז... לפני כ-6 חודשים נסענו לבקר את אחותי בבסיס חיל האוויר במרכז הארץ. עם תום הביקור, חזר אבי לבדו באלפא למשרדו ואילו אני המשכתי עם אמי ואחותי לביקור הסבתא אשר גרה בקרבת מקום. כשעה לאחר ששבתי הביתה נתקבל טלפון מבית החולים אסף הרופא, והודיעו לי שאבי נמצא אצלם לאחר תאונת דרכים ושהוא נשאר לניתוח דחוף. מיד נסענו אמי, אחותי ואני לבית החולים ושם נתברר שכנראה נותק המחבר בין דוושת הבנזין לקרבורטור ואבי ירד לשוליים בכביש המהיר י"ם ת"א במטרה לתקן את התקלה, נהג אשר כנראה לא שם לב לדרך ולשוליה, התנגש בו מאחור בעוצמה רבה וכי אבי צריך לעבור עוד באותו הלילה ניתוח דחוף בידו השמאלית ובירכו בשל שבר מרוסק באמת ידו.

בזמן ההמתנה לניתוח נסעתי עם אחותי לראשלי"צ, לשם גררו את האלפא לאחר התאונה וכשראיתי את הרכב חשכו עיני. במגרש הגרוטאות היה מונח רק חצי מחלומי. החלק הקדמי היה שלם לגמרי עד

שנתיים וחצי עברו מתחילת השיפוץ, שעיקר העבודה היתה פחחות, המכוננית פורקה, כל חלקי הפח הרקובים והחסרים השגתי מקונטסות שמצאתי בכל מיני מקומות משונים, מבחינה מכנית מצבה לפני השיפוץ היה עם תקוה, אבל כל מערכת החשמל הוחלפה, גיר, מנוע וכל המיכללים שופצו או הוחלפו והתוצאה **לפניכם**.



אחרי

קצת היסטוריה באוקטובר 1965 ניקנתה המכוננית במבצע אצל סוכן בכפר-סבא שנקרא אוטו-רץ. מחירה היה 7.200 לירות. מי שקנה אצלו קונטסה קיבל מגן שמש. רדיו תדירן, מראות על הכנפיים, ופנסי צד קדימה ואחורה. והרישוי שלה נעשה משום מה בחיפה

גיורא



הקונטסה 900

היא תוצרת חברת הינו יפן הורכבה במפעלי א. אילין, תעשיות בע"מ חיפה

למושב הנהג וזהו !!! אין המשך לרכב !
אומרים שאין לבכות על חלב שנשפך ולי כעת נותר רק לאמר תודה לאל שאבי לא נפגע יותר ממה שנפגע וכמובן, אולי להתחיל הכל מהתחלה, לחפש שוב גיוניור ישנה ובלויה, לשפץ ואולי לעשות קומבינציה מבין שני הרכבים השלמה והחצויה.
דבר אחד בטוח - אלפא כזו מושלמת ומיוחדת כבר לא תהיה לי, וכך למעשה התנפץ או יותר נכון התרסק לי החלום.



"הקונטסה שלי"

מאת נג'ורא פישטיין

אז סוף כל סוף יש תוספת **כחול-לבן** למועדון החמש קונטסה 900 1965. הרבה אין מה לכתוב התמונות מדברות בעד עצמן.
המכוננית עמדה 8 שנים ועברה התעללויות קשות שברו הרסו, והשמש והגשם חגגו.



לפני

נוסטלגיה



בשערי המפעל



גאוות יחידה



סוסיתא בלונדון



סברה ספורט

מבצע ענק קיץ תשנ"ה 1995 לחברי מועדון החמש

Lenco®



Lenco®



מתנה!!!

טבעת זהב 14
קארט משובצת
יהלומים בשווי
כ- 400 ש"ח
(כולל הערכה לביטוח)
עם קניית
מוצרי לנקו

לנקו - השרות שלנו היתרון שלכם

28" Lenco טלויזיה LTV 70708	25" Lenco טלויזיה LTV 64707	21" Lenco טלויזיה LTV 54560	20" Lenco טלויזיה LTV 2015	Lenco מערכת סטריאו מיני LMC 7950 XX
★ 90 תחנות קבועות	★ 90 תחנות קבועות	★ 90 תחנות קבועות	★ 50 תחנות קבועות	★ שני חלקים
★ היפרבנד מלא	★ היפרבנד מלא	★ היפרבנד מלא	★ היפרבנד מלא	★ תצוגה דיגיטלית
★ מסך שטוח סופר כהה / NOKIA BLACK MATRIX	★ מסך שטוח סופר כהה / NOKIA BLACK MATRIX	★ מסך שטוח סופר כהה	★ פאנל מיוחד -	★ טייפ דאבל
★ F.S.T. ת. גרמניה	★ F.S.T. ת. גרמניה	★ F.S.T. ת. גרמניה	★ לחדרי מגורים וילדים	★ עם ראש מתהפך
★ טלטקס עברי / FAST TEXT	★ טלטקס עברי / FAST TEXT	★ זוג רמקולים בצדי המכשיר	★ שעון זמן דיגטלי	★ קומפקט דיסק
★ חיבור 21 פינים / EURO SCART ...	★ חיבור 21 פינים / EURO SCART ...	★ חיבור 21 פינים / EURO SCART ...	★ כיבוי והדלקה אוטומטית...	★ שלט רחוק...
6 x 699 ש"ח (סה"כ 4194 ש"ח)	6 x 566 ש"ח (סה"כ 3396 ש"ח)	6 x 399 ש"ח (סה"כ 2394 ש"ח)	6 x 316 ש"ח (סה"כ 1896 ש"ח)	6 x 299 ש"ח (סה"כ 1794 ש"ח)

אפשרות טרייד אין - זיכוי עבור מכשירי טלויזיה צבעוניים ישנים/תקינים עם שלט
מכל סוג/אזור - 300 ש"ח (ללא שלט זיכוי 250 ש"ח)

להזמנה טלפונית עם כרטיסי אשראי 07-370715, 03-5569494, 03-5569577, 03-6130967 תצוגות ורכישת המוצרים - במחסן החברה רח' בר כוכבא 12 חולון טל. 03-5569494
"סטריאו דיסק" חולון רח' חנקין 71 טל. 03-5569577 "סטריאו דיסק" אילת - מרכז שלום החדש בכניסה למלון פלאזה שלום טל. 07-370715
אפשרות הובלה והדרכה לבית הלקוחות תוך 14 יום בתוספת 50 ש"ח שישלמו ישירות לטכנאי/מוביל / מחירי המבצע לאחר כל ההנחות.
אספקת המוצרים במחסן וחנויות החברה מיידית !!!

מיה אלקטרוניק בע"מ
יבואני Lenco בישראל

מיה אלקטרוניק בע"מ רח' בר-כוכבא 12 חולון 58827 טל: 03-5569494 (10 קווים) פקס: 03-5569570