

האבטומוביל

מספר 35

מאי-יוני 1996

אה בגדים?



שברולט מאסטר דה-לוקס 1939

דני סטוצ'ינר

- האוטו שלי - שברולט 1939
- בחורה לימי הבריגדה - 42' BSA
- מוטוצ'יקל - מדור אופנוניים חדש
- לא רצויים בכיכר (בهرצליה)
- אלבום העשור - הטקס
- הידעת כי...? - פינות חדשות
- מונדון החמש באינטרנט
- פורד Z 1926 בתצוגה
- מארוני המודען
- קלאסיות בחו"ל
- רשיומים מקובה
- ארכיאולוגיה של רכבות
- מכירות פומביות
- ועוד מדורים קבועים



מועדון המכוניות הקלאסיות
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



אופנווא M20 1942

ניר עוזדור



האבטומוביל

מספר 35 - מאי-יוני 1996

עורך: אמן אירמאן

ארוע פסח בצומת בילוי היה הצלחה מרשימה ועל כך תודותיו לעקב בכור, זמי לון ואמן אירמאן אשר אירגנו גם תצוגה בתחנה המרכזית החדשה וזאת בהצלחה גדולה.

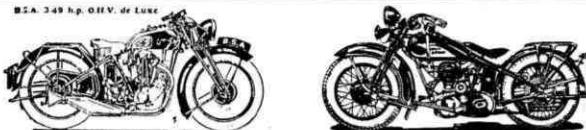
ראשונה פתח המועדון קורס להכרת הרכב המנועי ולשייטוך וככ' ישן. מספר הנושאים הגדול מעל למצופה והמטרה המקצוען בוצי פטהולט מביאים אותו לידי מחשבה על הצורך בפתיחת קורס נוסף.

על מנת זאת, מיעוט המשתתפים בטטיולי המועדון מצריך מחשבה נוספת לנגי אירואים כללה וכדיות המאמץ באירגון פעילות זו לחברים מעטים.

אני תקווה כי השקט שהזמין נושא לגובל הצפון יאפשר לנו להתרנן באחת השבתנות לנשיאה ולהציגו גם לתושבי הצפון שיכאו מהמקלטים.

אבי כתריאל

יור' מועדון ה-5



את קומו של מועדון האופנועים הקלאסיים היהודי ייקר בשם יהודה ברנד. האיש הניל היה חולה אופנאים עוד משנות הששים בתל אביב ורמת גן הקטנות, נהה מוסך אופנאים אצל המלך عبدالאללה, סבו של דידגון חוסין (ולגון הערבי), וכפף עם נורטון SIDE VALVE צבאי מעל חפירות הבריטים במדבר ליד קהיר במהלך המלחמה העולמית השנייה. לאחר קום המדינה הכיר נברת תושבת העיר בירמינגהאם שבאנגליה הרוחקה ובקבתו נשא אותו לעיר הולדתת של הפלימה היהודית. מה עשה יהודה יקר חובב אופנאים בעיר האופנאים? כמובן יעבד ב-B.S.A., שהיתה אימפריה אדירה שיירה מכוניות יוהה, רוגבים, אופניים, מחרוזות, ועוד לא! אופנאים מכל הדלים והסוגים. מדי פעם שלח אצתה חבורות אופנאיםanes מהפן כתוב שורות אלו לחולה אופנאים בירטימס מגיל 8 (1956).

כאן מתחרבים העניינים: יהודה הוא דודי ובקבות החובבות של שלוח החלטי לדחויה להקמת המועדון 20 שנה מאוחר יותר. פריסטמי מודעה בעיתון: ראשון ענה זאב טנדט שהיה אז זן של הרציל כיה לאיש חיל הים (מיל'), ובעל הארי לפפה - לא בריטי אבל סופר קלסי. אחריו הctrar' יוסי שווץ, או' חיל צעיר עם "מצ'יל'", שנזכר נס הוא ביהידק ואופנאים הקלאסיים. נס' לא היה וכל אחד מהם סכים קטן למועדון קטנותנות במדור מכרת האופנאים "בדיעות אחרונות".

כמובן, נערך הכנס הראשון ברכבת הרכינה לנגי התערוכה. ההיענות הייתה מפתיעה - פתואם כמו עכברים מהחרום, הגיעו כל מיני מהונמים מכל הארץ עם ענתיקות יפהיפות שאפילו לא ידעו זה על זה. עד אז הופיעו "הטרויפקס", ה-B.S.A., ה-B.M.W., ה"נירוטונים" - אףיה היו היחסים עד עכשו? זאב, יוסי ואנוכי עבדם האנם, המשכו בעילויות. כל כמה חודשים נערך כינוסים, תחרויות "טריאלא", מערבי מכסלים בירעון-شمון, טוילם ועוד. היה הפסוקות בעילום, פעמים קצחות, פעמים ארכנות יהוד אבל החלת תמיד בערעת.

עברנו התהיפות בחרים, המדינה השתנתה: קוואסקין, הונדota, שואוקים מהירים שועטים בכבישי הארץ. לנו אין זה מזוי - אין לנו רוש אגוזו של "הארלי דיוידסון" 1957 או "נורטון" 1951. את המזיקה הזאת עדין לא הצליחו היפגנס להמציא או להקוט.

אנו, חובבי האופנאים הקלאסיים, מקרים ומאמנים שהחיבור בין חובי המכניות ייבר פירות ויוזה לתועלת לנו ולכל אחד בעתיד.

צביקה שטטלנדר



מנואלה

שכתבתי שורות אלו, ביום העצמאות ה-48 למדינת ישראל, הופיעו 15 מכוניות של חברי המועדון בראיili "כחול-לבן" מבינה לירושלים בשידורי חי בערוץ הראשון של הטלוויזיה הישראלית. לפני זמן קצר נתן גם הערוץ השני במאה לפאר התעשייה הישראלית: הסוציאט נדר 1960 (של יורם מקובר).

אני תקווה כי חשיפה גדולה זו ונוכנותה של התקשורות לחשיפה כזו היא מפנה בתפיסה ובחשיבות לנבי אספנות וככ' בארץ. יותר מכך לא יכולו לצפות. מדינה בת 48 שנה בוגרת דידה לחשיפה שכזו.

הפגש השבועי בהרצליה נוחל הצלחה רבה ועשורת חברים מגיעים כל שבוע וחכיר מלאה. אך בעיות כשרות בבית הקפה מאלצות את עמוס בעל המקום לסגור את החזנות בשעה 18:00. אנו מניסים למצוא פתרון, או לחליפין נקדים את המפגש לשעה 16:00 עד 18:30.

מוני ציינקל

מייסדי של המועדון הישראלי לאופנאים קלאסיים

לאחר משא ומתן ארוך ולפעמים גם מייגע, הודיעו לוועדת מועדון החמש על כוונתנו להשתלב במועדון החמש.

עד זה נחש כדי לחדש פעילותות מכל הסוגים כולל: תצוגות, טוילים ואירועים אחרים שמעודון החמש מציע לחברים בשפע.

ה"מוטוציקל" שהברינו הותקים זוכרים משנות ה-80, יתפרסם מחדש בתוך האבטומוביל. יופיעו בו כתבות בנושא רולוונטים וחברים מזומנים לכתוב ולשלוח מאמרי אישים או כתבות מותרגמות. כל חומר הרואי לדפוס יפורסם. המדור יקרא כאמור: "מוטוציקל" (מייסדו של המועדון הישראלי לאופנאים קלאסיים)".

פעילותו של המועדון הישראלי לאופנאים קלאסיים תתקיים מעתה ורק במסגרת מועדון החמש. קשרינו עם מועדונים וגודפים אחרים בעולם ימשכו כמו עד עתה ונשלח תשובה מתאימה לכל הפונים אלינו. אני קורא לכל בעלי האופנאים חברי המועדון להצטרף למועדון החמש כדי להמשיך בתחביבנו המשותף ולהנות מפגון הפעילות שמצוין המועדון.

לסיום, רוצה אני להודות שם כולנו לחברים שליוו את המועדון הישראלי לאופנאים קלאסיים במשך שנים רבות.

למייסד המועדון - צבי שטטלנדר, שבשנים הראשונות הפעיל את הכנסים מול הקופות של גני התערוכה ובעיר בן-שמן כמעט לבדו;

לייסי שוץ מאכרי המועדון ווועץ ה"מוטוציקל"; לשМОאל ברגמן, למשה גריינשטיין, לאופיר שמואלי, לגרפיקאי אבנור לבונה ולרבינ-רבינס אחרים אשר טרחו ועמלו והביאו להצלחת האירועים, כמו התצוגה בבית פרוד, בתחנה הדלק אביב בכביש החוף ואירועים רבים אחרים.

כלום תודה ובה והנה מה הפעולות בעtid.

בברכה

צ'אב טנדט

המועדון הישראלי לאופנאים קלאסיים



מימין לשמאל: אבי כתריאל, צמי לוי, רוני מוסקוביץ,
אמנון אורטאיו וצבי יונט מאגף הרכב במשרד התמכבות.

אברהם: יוסי, רני, אמנון, אסף,

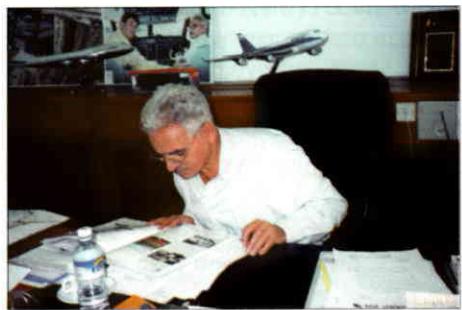


השר ישראל קיסר מקבל תעוזת הוקהה מייחדת ואלבום
מד' אב' כתריאל על פועלו לקודם המועדן.



מרדי דסאו, שכותב את מרבית ההקדמות ליצרים,
מקבל תעוזת הוקהה מייחדת מאב' כתריאל.

**טקס חלוקת
אלבום העשור
חנוכה - 21.12.95**



ישראל קיסר קורא בעין על "המכונית העממית"
שיצרה בישראל ב-1961, ושם עלייה לראשונה.



بني הספל, שטרם לתוךן וסייע את מקורות הארכון.



זיהן פלום, מבקר המועדון, הפעם
בתפקיד רשמי יותר: מדליק את החנוכה.



והיו גם מכוניות בתצוגה, כדי להוכיח לכולם איך זה
נואה במציאות.

תצוגת "פורד" - והפעם פורד T תייר 1926

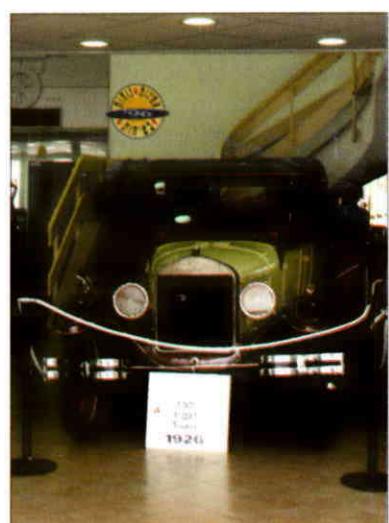


למרות ביטול ראיי "פורד" בפסח השנה, התקיימה תצוגה קטנה בבית פורד ביד-אליהו בהשתתפות מוכניות של חברי המועדון:Tinyard, הרדטוף 1960 של יוחנן פלום ופורד אנגליה 1962 של גלעד ואסף פרסי. גולת הכותרת בתצוגה הייתה הפורד מושטגה החדשה לצד שאור דגמי פורד החדשים אבל מי שנבנה את ההצעה הייתה דוקואק הפורד מודל T תייר 4 דלתות משנת 1926 של חבר מועדון החמש, שהוכנה לתצוגה ע"י אמנון אירמן בייעזרתו של רפי זלוטניק מחברת גלונומטה ציפוי מתכות.

עשה את הניקלים ועזר לחדר את חלקי המটכת.



החברה הישראלית למכוניות פורד בישראל, נתנה את רשותה למועדון במימון מעטפות הדואר שלנו ובסיוע בהדפסת "האבטומוביל". החברה מזמין את כל בעלי המכוניות מתוצרת "פורד" שימצאו מותאמות לתצוגה, להשתתף בהזמנות מיוחדת ונדרה ולהציג אותן לקהל הרחב בתוך מזיאון הארץ ישראלי (ברמת-אביב) במסירת תצוגת הקיז (בחודשים يول-אוגוסט). כל מכונית תוצג לשמשך שבוע (או יותר) במזיאון ובבעל הרכב יתוגמל בהתאם. פרטים במועדון.



קודם כל ברצוני להודות לוועד היוצא על פעוליו השונים והמכורכים, ולקוחת שהנכנס עשה לפחות באוטו היקף. ברצוני לחזור ולבקש מועד המועדון להתייחס ולעוזר לקודם את נושא רישיון רכב אספנות גם לרכבים מעל 4 טון.

כפי שבודאי ידוע לרבים, אני עושה הרבה (וככל שביכולתי) לשימור משאיות קלאסיות. כדי לקדם משמעותית את הנושא, חשוב להרחיב את מעגל האנשים שפועלים בתחום, אלא שربים נרתעים כשם שומעים שאין אפשרות להעלות משאית קלאסית בחזרה לכannis' כרכב אספנות. יש לדבר משמעויות מסוימות על הרצון להעלות את הרכב לכannis'. משאיות מוגדרות כרכב מסחרי, ולכן הרשות וחברות הביטוח מתייחסות אליו ככוה וגבות סכומי עתק על מיסוי וביטוח (מתוך הנהה שהוא גם מכnis' הנסות ונouse' קילומטרים רבים בשנה).

בעבר פניתי באופן עצמאי למשרד התאחדות בבקשת לשנות את המצב הנוכחי (מצ"ב העתק פניתי זהה של התשובה שקיבלת), אך התשובה אינה מספקת כלל.

נדרש כאן טיפול יותר מאשר מטובי של המועדון כגורם מייצג אנשים רבים (בגינן) לפניה אישית של אזרח בוודז'), ולפי הרקורס של המועדון בהזאת הרום בראשיות, אני מוקוה שאכן אפשר יהיה לשנות משהו גם בתחום שלי.

בעת הטיפול בנושא כדי להזכיר מחדש מה היה מותר להוביל על משאית שהוגדרה כרכב אספנות, שכן המחשה הראשונה, ואולי גם דרישת משרד התאחדות היה לא שימוש להובלה בכלל.

כדי בכל זאת לחושם גם על הנזודות הבאות:

א. רצון להשתמש במשאיות אספנות לרשותם עסק, אולי אפילו תוך כדי עבודה איתיה

ב. רצון לשים וכוב קלאסי אחר על משאית כזו ולהוביל בעת השתפות באירועים של המועדון, או כל אלמנט אחר שיכל להויס' אותן אונטניות לרווחה של הרוכב.

ג. רצון להפעיל משאית קלאסית בעבודה שוטפת בהיקף מוגבל - עדין לצורך מישכת תשומת לב לעסק המפעיל.

בתודה,
دب קרדו

הצעה לפינת ביזור

לוועד שלום:
אני מציע להקים פינה קטנה בעיתון האבטומוביל, שתיהיה מוקדשת להומר מוטורי של חברים המיעודן על תחבורה ומכוון. אם תסכימו לפתיחה פינה כזאת, ברצוני להגיש בדיחה שתוכל להעלות חיק' על הפנים.

דוד בן גוריון ורעייתו פולה הולכים "לקייר אילין תעשיות" לביקור במפעל, אՓאים אילין שמה מאוד ומציע לבן גוריון לחתום "קונסחה" ללא תמורה.

בן גוריון עונה לו שאסור למכובד לקבל מכונית חינוך. אՓאים אילין לא מתבלבל ואומר להם: "בсадור או תיקון קונסחה בתשלום סמלי של 5 ל"י". פולה מגישה שטר של 10 ל"י אך לאילין אין שטר של 5 ל"י כדי להחזיר לה עדיף מתאים. פולה לא מותרת ואומרת לבן גוריון: "בוא ניקח עוד אוטו".

בברכה,

תומ' הרוצוג

הידעת כי... מכונית ראשונה מפלסטיק יוצרה כאבטיפוס על ידי הנרי פורד ב-1941. הפלסטיק אז הופק לא ממשני האדמה כי אם מתוצרת לוואי של גרעיני סוויה. ב-1955 יצא לשוק המכונית הסדרתית הראשונה העשויה סיבי-זכוכית (פיברגלאס) מתוצרת חברת "שברולט".

חברים כתבים

אלבום העשו

אמנון שלום,

ברצוני להודות לך על קבלת אלבום העשו המדהים ביופיו ובתוכנו יש לך כל מי שעסוק ונגע ידו באלבום, בעריכה, בתרגום וכו'. זה גאווה למועדון בכלל וכל החברים שלו את צלומי מכוניותיהם היפהפיות, כל הכבוד.

בברכת חברים (כלשונך),
לייאור מן, שדה יעקב

ארוע פסח תשנ"ו ב"אוטו-דיפ"

ראשית ברצוני להביע את שמחתי על החלטת המועדון לכלול מעתה גם אופנועים קלאסיים ולשפות בכל פעילות המועדון. כך יכולתי הפעם להופיע עם אופנועי "בז'ות ולא בהסדר". שמחתי לראות גם חברים נוספים שהbievo אופנועים ומכובן גם מכוניות יפות ומשמעותיות.

הצערתי על מיעוט המשתתפים ביחס לתוצאות שניים שעבורו ובירח לעובד כי המועדון גדול מאד בעת האחרון. נאמר לי כי הסיבה היא "שחצ'י המדיינה" בחו"ל. לדעתם החברים פשטות התעניינו ויש צורך לחושב על דרכם לעשות את המפגש יותר אטרקטיבי לחבריכם.

הARIOU לשעצצמו היה מוצלח מאד וההפטעה בסיום למשתתפים הייתה גדולה. כדי שכלי מילא היה באירוע יידע שלא רק שהפסיד ארוע מוצלח, אלא גם חבילת אבורי רכב ובנוסף זכות קנייה בסך 250 ש"ח. מנתה שזכה מונוטן החסות הייתה מעלה ומעבר לציפיות. אני אומר כי יש לצפות לכך תמיד. כוונתי רק לرمז לחבריכם שכדי להתאים ולהגיע לאירועים, זה עשוי להשתלם.

ואיאפשר בלי מספר הערות. חסירה במקום כרזה שהיתה מסעית לארון; מושיקת רקע הייתה יכולה לתרום קצת לאווירה, והסדרנים, מרוחות שהשתדלו להרחק את הקהל מעבר לחבלים התקשו להבחן בין לבין בעלי הרכבים וחבריהם.

בהקשר לנוכח האחרונה ברצוני להציג פתרון מועיל. כדי להנפיק לכל החברים (ובנוי משפחותיהם) תגיות של המועדון מהסוג הנוכחי במעטפת פלסטיק אותו הוא מגז. בצד שמאל של הבנד בעורת אטב. על התגית היה רשום שם האיש והרכב אותו הוא מגז. בצד שמאל של הסדרן גם לחזק את יציבות הקשר בין החברים. אולי תגיות חד פעמיות עם הלוגו של נוון החסות וסיכת בטחון יהיו טובות.

אודה אם תפרסם מכתב זו באבטומוביל הקרוב.

בכבוד רב,
ניר עוזדור

ענטיקות מקצת העולם



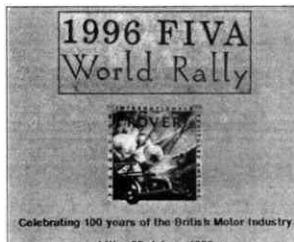
משה ליכטניאיר, גיסו של אבי כתריאל, חזר לאחרונה מזמניה באפריקה. בקשר לעסקה צילם רכב אספנות זה, אותו ניתן לרכוש תמורת כיכר לחם מערבי המקום.

לאחר הקמת האתר דאגתי לפרסם את קיומו בכמה מוקדי חיפוש באינטרנט (בזומה לדפי-זהב) וכך כל מי שמחפש מידע בנושא רכב קלסי "CLASSIC CARS" ימצא גם את מועדון החמש, לפי הכתובת: "The Israeli Classic Car Club".

כתובתנו: dror@netvision.net.il

מאז הקמת האתר הספרתי קיבל לתא הדואר האלקטרוני של המועדון מספר פניות מעניינות מוגרים שונים ברוחבי העולם והווער למידע המעודן. בין הפניות נתקבל מכתב ובו מידע על חברה שיש ברשותה חלפים לכלי רכב ישנים מותוצרת וולוו בין השנים 1947-1973 מתקבלת פניה נוספת של גור' המשיג את עצמו כmemberof הקברטוריוםanganile. נתקבל גם מכתב מחבר ותיק במועדון מס' 5, עמוס דור (סאאב 96, 1964), הנמצא בבלגיה כבר מספר שנים שצין כי האתר שלנו נאה ומעניין וברך על כן.

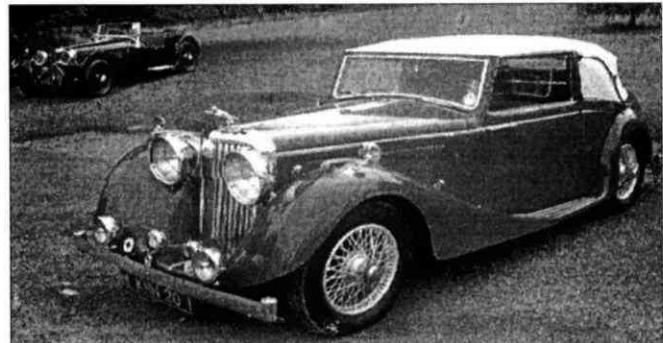
כמו כן התקבלו כמה מכתבים מאנשים בארץ ובחו"ל "שביקו" באתר שלנו ומצביעו אותו מעניין וקיים בו ברכה את מטורתו.



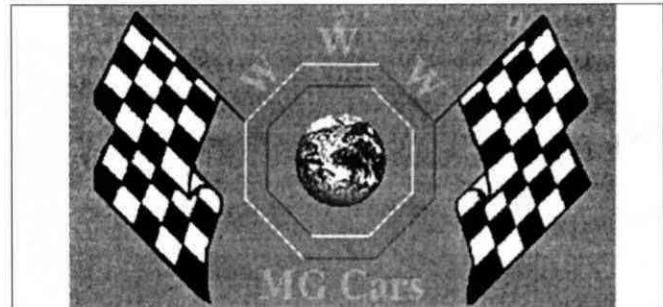
להלן תמונות מתוך אתרים נוספים בהם נתקלתי:
אתר HOME-PAGE של רולס-רויס



אתר HOME-PAGE של רולס-רויס



אתר HOME-PAGE של מועדון MG



עוד ועוד ...
כמובן שהמידע בכל האתר הוא רב מאוד ובינטרנט נמצאים אתרים רבים לכלי רכב שונים ואף חברות וlothori רכב עתיק, הן למכירת רכב עתיק והן לאספנת חלפים, וכן מועדוני רכב עתיק וקלסי נספחים לשכירה הירעה מלzechcir כאן את כולן. כל מידע מעניין שיגיע לתא הדואר של המועדון יועבר לידיית החברים. (המשך בעמוד 5)

הקמת האתר האלקטרוני באינטרנט

(HOME - PAGE)

מאת וسرטיין דרור

בעקבות היוזם עובד חברת NetManage וקייבת לאינטרנט שהוא ענין יומיומי, עליה במוחי רעיון להקים באמצעות חברת נתוויזון NetVision (שהיא חברת-בת של NetManage) וספקת קישוריות לאינטרנט) אתר אלקטרוני למועדון החמש באינטרנט - זה רשות מחשבים בינלאומית המקשרת מילויי מחשבים ברחבי העולם ומילויי משתמשים במוסדות מחקר אקדמיים, בחברות תעשייה ומשתמשים אישיים המקיימים באמצעות מודם המחבר למחשב האישי בדירות.

ברשות האינטרנט קיימים מנגרי מידע בנושאים שונים עליהם ניתן לגשת ושלוף מהם נתונים, תוכנות מקצועיות, משחקים וכו'. כמו כן ככל משתמש ברשות קיימת תיבת דואר אלקטרוני ממנה ניתן לשולח מכתב (באטען מהמחשב האישי או אישיותו) לכל תיבת דואר אלקטרוני ברחבי תבל במדינות, תוך דקוטה ספורות לכל יותר.

"הטיול" במאהרי המידע בזרה הפופולרית מתבצע באמצעות תוכנה מתאימה המאפשרת להציג מצגות רפואיות צבעוניות וטקטט, זאת במסגרת העולם המופלא של ה-WORLD WIDE WEB".

"עולם" זה קיים אף אחרים, "HOME-PAGES", המתרבים מדי יום, המציגים אירוגנים שונים, חברות מסחריות, מוקדי תיירות ובירור, מאמראים בנושאי מדע, רפואי, ספורט וככללה, יצירני רכב מהמובילים בעולם, מועדוני רכב (גם עתיק וקלסי) ועוד ועוד ...

והנה, מחודש ספטמבר 1995, יש גם למועדון החמש אתר "HOME-PAGE" באינטרנט שהוקם בידי חברת "נתוויזון", המספקת שירות קישור לאינטרנט. וכותבנו: dror@netvision.net.il

הקמת האתר זה חושפת את מועדון החמש וחבריו לשורם עם העולם כולו ועם אירוגנים רבים אשר להם עניין מסוון רכב עתיק כגון: איסוף, שיפוץ, מרכז חלפים, היסטוריה של דגמי-רכב מסוימים ועוד, הקשורים כולם לרשות האינטרנט.

כידוע, קיימים כיום מועדוני רכב עתיק וקלסי רבים בכל העולם והגידול בפופולריות של רשות האינטרנט בקשר גובים לא-אקדמיים ומחקרים, וביניהם מAIROGNIS ALSO מקימים אתר "HOME-PAGE" המציג אותם. אחר זה משמש כמו דף פרוסום צבעוני בעיתון הכלול בתמונות, המתאר (במקרה שלנו) את פעילות המועדון, מטרותיו, מספר החברים וכלי הרכב ומידע על אירועים שיש בהם עניין מסוון רכב עתיק כגון: אירוע, שיפוץ, מרכז חלפים, היסטוריה של דגמי-רכב מסוימים ועוד, הקשורים כולם לרשות האינטרנט.

כך נראה עמודי הפתחה של מועדון ה-5 באינטרנט (כאן בהקטנה רבה):

Welcome to the Five Club
the Israeli Classic Car Club.

What is the "Five Club"?
The "Five Club" is a club for Israeli collectors of Classic cars. We currently have 1000 members who have more than 1400 classic car models. They range from 1928 to the 1960's. Contact us at: dror@netvision.net.il

Our goals are the following:

- To help people enjoy collecting classic cars.
- To raise the public awareness of the value of classic cars.
- Help collectors find accessible replacement parts.
- Help collectors with various licensing and insurance related problems.
- ◆ **new!** For sale a new ornate album of the Classic Cars 5-Club !

עמוד פרסום מיוחד לkratetaron פסח

הכלבו הכתוב ...
ארוח טוועון ה-5 וטונש חביבים של
סוכניות ואופטילס קלאסיס ותיקים
שקיים במתה בל"ו סדרום לרוחות
בזהרים פסח ים שבת 6/4/96 - 10:30: הקה מלחמן.
בק השעות: 16:00 - 10:30: הקה מלחמן.

חגונת סוכניות עתיקות מתיקים במתה
הסוכנית תא גן החביבים:
6/4/96 - 10/4/96 במשק כל שעת היום.
טפחים לדאותכם.



סמל מסחרי של אחד
sites הרכב
הקלסי באינטרנט

טיול החודש: והפעם לעכו

ארוע פסח - אוטו דיפו - צומת בילו



חברי המועדון ביצפון הפגינו נוכחות מרשים והציגו את מכוניותיהם מול חומות עכו בזמן שטילו בעתקות העיר.



זמי ליאן מנצח על התצוגה שנערכה הפעם בצומת בילו. גם השנה נתנה חברת אוטו דיפו – רשת הכל לרכב – את חסותה לארוע לרגל חנוכת הסניף החדש שלם באחור המרכז.



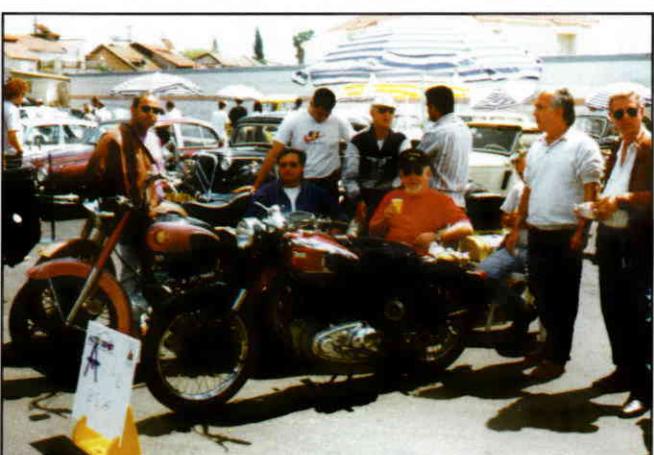
מכוניות ואופנועים יישנים נראים כמעט לשיכים למקום, מול מסעדת הדגים הותיקה "אבי כריסטן". רק השלטים החדשניים מזכירים שמדובר עתיקים וריכים שיפוץ.



מכוניות בתערוכה: משנות ה-30' ועד שנות ה-60', בimbus תצוגה כמו שוצרן.



מכוניות מול מפרץ חיפה, על המזח העתיק של עכו.



גם האופנועים הוצגו לראווה, והפעם לראשונה במעמד שווה – זכויות במוסגרת מועדון ה-5.



לא רצויים בכלכליה

מאת אבי כתריאל

(המאמר התפרסם בעיתון "צומת השורון" בתגובה לכתבה שהופיעה שם)

ברצוננו להגיד על כתבתה של דנית כהן-ニצן מיום 8.12.95. הכתבה "כircular הגיאנטים" גורמה עוגמת נש רבה לחובבי התרבות המוטורית בארץ, חברי מועדון החמש.

מדוברון ה-5 הוא מועדון המכוניות העתיקות והקלאסיות בישראל. חברים בו יותר מ-650 איש והוא קיים יותר מעשר שנים. מדוברון מוכבך, שפועל בתחום התרבות המוטורית ואספנות הרכב במדינתה, ומהמשש פה למאות אספני רכב בפני רשותו השלטוני. הרבה התקנות תעבורו שמקלות על פעילותם של חברי המועדון, ודי אם אזכיר את התקנה שגדירה רכב אספנות רכב שגילו יותר מ-30 שנה, או את התקנה המאפשרת ייבוא רכב אספנות להעשתר התרבות המוטורית בארץ.

בעשר השנים האחרונות נפגשו חברי מועדון ה-5 בכל יום שישי אחר הצהרים בכיכר מליאנו בתל-אביב. אלא שבינתיים גדל המועדון, וכייר מליאנו לא הספיקה לכל החברים שרצו הגיעו עם מכוניותיהם המיוחדות והנדירות. בנוסף, רדפה אותנו המשטרת, והרבה פעמים קיבלו דוחות חניה. אבל כל אלה היו הוצאות הקטנות. הסיבה האמיתית שבגללה עברנו בסוף של דבר לכיכר ט裏אן בהרצליה פיתוח הייתה קבוצה גדולה מאוד של צעירים חובבי כוחות סוס וקופהסאות מירוץ.

אوتם צעירים, אלה שהתראיינו לעיתונם בשבועו שעבר, לא שייכים למועדון שלנו, אם כי לצערנו הם מלאוים אותנו כבר שנים. זה התחיל עוד בכיכר מליאנו, שאליה הגיעו ביום ישישי אחר הצהרים עם כמה עשרה מכוניות עתיקות למפגש של קפה וועגה. מהר מאוד באו אלינו כמה קבוצות מבוחץ שגרמו לתלונות מצד דيري האיזור, ובצד. גם המשטרת פנו אליו

מיkeyz תמנות מהווים המפגש השבועי בהרצליה



צלומים: שלומית לרר



נופש מוטורי בהולנד

מאת אבי כתריאל

הכל החל בנסיעת נופש ל-6 ימים להולנד.

הגענו אישתי ואני לטרמינל החדש לטיסות צירורו בלבד וכי מופע! מרדכי דסאו, חבר מועדון החמש, העובד במקומן, והוא צייד אוטוננו בכתובות של 2 מוזיאונים בהולנד וכי שכלו יודעים, והוא צייד אוטוננו בכתובות של 2 מוזיאונים בהולנד ובמושב מרוחה במוטוס.

הגענו לאמסטולון, פרבך של אמסטרדם, לצימר קטן וחומיים השיך למיק ושולח קטרוביץ, ישראלי המשכירים חדרים בעיקר לישראלים במחירות מציה (7 גולדן לוגו + ארוחת בוקר מלכותית, טל' 6476569-31-20:00). מומלץ.

כבר בשיחת הראשונה התברר לי כי מיק "חוללה" מכוניות עתיקות, וכשмарשתי לו את כתובות המוזיאונים ליד העיר אוטרכט הוא בדק מסלול נסעה, ימים ושבועותפתיחה. סיכנו עם מיק כי במקומות לשכור רכב ולהתברב בעצמוני, הוא יקח אוטוננו במזיאנותו במחירות של 120 גולדן ליום, כולל דלק והדריכה מ-10:00 בכווק עד 18:00.

יצאנו בדרך למוזיאון BERGEYK 4,000 מטר רבעו וייתר מ-200 מכוניות אמריקניות ואירופיות במגוון נבואה ביותר. כל המכוניות מוצעות למכירה במחירים "לא עלינו".

חויה מרשים במיוחד: תינדרבירד 57' בבעוד ורוד כמו האיזבלה שלו. משם המשכנו ל"אוטotron" AUTOTRON: מוזיאון ופארק מכוניות בעירה שנקראת רוזמאלן ROSMALEN. במקום היו מאות מכוניות עתיקות וקלסיות מתקופת המאה, מסודרות ומצוגות כזרה מרשימה ביותר. בתצוגה היו גם מטוסים ונונדולה של צפלין. ראיינו שם גם מכוניות מסוג טרבה כמו של יגאל קרפל ועוד הרבה רולס-רויסים מתקופת המאה. מסביב למוזיאון נמצא פארק משחקים וכן חוות לפעלויות משפחתיות של יום שלם. תצוגה מיוחדת של דגמי מכוניות (מיניאטוריות כגובה) פתוחה לקהל וגם מתאפשרת רכישת דוגמים מכל הסוגים.

במשך הנענו לעיר האג למוזיאון "פנורמה", ובו תצוגת מסע על קיר היקפי - 360 מעלות - מומלץ. בסיכוןו של יום עברנו 350 קילומטר ושלשה מוזיאונים.

சשאנו, ראיינו ליד הצימר שלנו וולסלי 36' בעל לוחית רישוי אנגלית וברולט קווריר קוונוריטיב מוזחת.

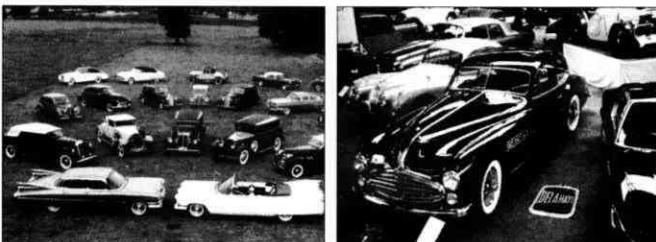
בסיכוןו של דבר, מלבד פרחים צבעוניים, שווקים נרחבים ואנשים נחמדים, יש בהולנד גם מוזיאונים יפים ומעניינים. לחשכה כללית, למי שמתעתד להגעה לאזרע, בבריסל (מרחיק נסעה של כשעה וחצי דרומה) יש מוזיאון מכוניות עתיקות "אוטו וולד", מוזיאון ליד ארmeno.

ב"אוטotron" יתקיים ב-1.9.96-31.8.96 יריד קיץ בינלאומי לבינלאומי למכוניות ואופניים עתיקים ושנים כולל יריד חלקים ספורות טכנית. בתום היריד תירוץ גם מכירה פומבית של יותר מ-80 מכוניות ואופניים קלאסים (ב-1.9.96).

פרטים נוספים וטלפונים ניתנים לקבל במויצירות המודען.



מראה פרוספקט של מוזיאון ברגייק



נתיב אלף החוויות

מאת עודד מרום

אהובי מכוניות קלסיות המבקרים בגרמניה, נשפכים לאתגר חדש ומעניין, הנקרה - "נתיב אלף החוויות". זה מסלול טויל ותייר מומלץ ע"י אגודות חובבי המכוניות הקלסיות, המונה בגרמניה 12 אספינים פרטיים ומשתרע מהאמברג בצרפת ועד לאגם קוונטאנץ בדרום, מרחק של 850 ק"מ, וצורך כרכי בני שניים, שלושה וארבעה גברים.

משפחת הילרס (Hillers) הייתה זו שפתחה בשנת 1966 מוזיאון פרטי ראשון בגרמניה המערבית, בעיר טרומסבוטל (Tremsbottel) שילד האمبرג.

אחריו נפתח מוזיאון רואל (Raule) בעיר אפסטיין. במוזיאונים אלה ניתן לראות אוסף מוצגים מרהיבים של חלקי מכוניות ומכוניות עתיקות לאורן כמאה שנות היסטוריה של כל הרכב, מכוניות פורשה ספיידטר, דורך פרדי טסטארוסה ועוד מכוניות מירוץ צפטיות משנת 1900. הנתיב עבר דרך מוזיאון המכוניות הגרמני באובנבקן, מוזיאון רוסו-פיאנקו בעיר אשפנבורג, מוזיאון הוקנהיים בעיר סיינשיים (Sinsheim) (Sinsheim) ומוסיאון נסן בוואלפן שבדרום. אך הפניה בכתר היא מוזיאון בש הממוקם בטירה עתיקה בת 500 שנה הנמצאת בולדברג-וואלפן.

אין ספק שטיול עמוס ועשיר זה יהיה נחלתם של מטוריים לנושא שלנו - מכוניות קלסיות.



בסק הכל סופקו לצבא במהלך שנות המלחמה 126,334 אופנועים מדגם WD-M20 WD. ואשי התיבות WD מציינים War Department או בבריטיות: "משרד הביטחון". עם סיום המלחמה נותרו אףו אופנועים פזורים בשטחי הארץ והשנות. אופנועים נוספים נמכרו לשוחרים ועשו דרכם (לאחר ריסוס שכבת צבע שחור ומעט ציפוי ניקל) לשוק האזרחי. אחרים המשיכו לשרת עוד כ-20 שנה בצבא הבריטי או שכבו בהם במחסני. במקביל המשיכה חברת BSA בייצור הדגם תוך שיפורים ושינויים מזעריים כמו למשל טלסקופים במולג הקדמי (M-1948).



**בתמונה מעלה: שואה מקורה וסרג'נט שמעון קלמנוביץ
(מאחור), חיל'ן הבריגדה היהודית בשורתם
בעפומ איטליה בשנת 1945**

בתחילת שנות ה-60 ייבאו סוחרים יהודים אלי אופניים ממחסני הצבע הבריטי שהחל להיפטר מהם בתור גורוואות ברזיל, מסיבה שאיני יודע מהו החלטת של האופניים רשום בשנת ייצור 1942 למרות שבסיור להנחייה כי יוציאו במשך כל תקופת המלחמה. זהה הסבה שהם מוכרים לוובנו כ-42% BSA. בארכ צרפו להם "סירות" מתוצרת מקומית ואך הפכו אותם ל"תלתלים" בין אם בעלי עגלה אחרית ובן אם קדמית לשימוש לעבודות סבלות בഗל המחוור ברכב מסחרי. נודדים מהם ניתן לראותות עובדים בדורות תל-אביב.

קיים רשותם בארץ כ-200 BSA-ים משנות ה-40' ועד רביעים מצויים לארשינו.

רכישה ושיפוץ ראשון

את האופנו של רכשתי בסוף שנות ה-80', בתקופה שאופנו מוגדר כ'הוּא' והופיע מיידי שבוע בלבד והמודעות שבעיתונאים. לעומת כן, עברה אופנה שיפוי קוסמטי שככל צבע וניקלים וזהת "מרתוון" שנמשך במשך עשרה ימי חופשה מן הכבא. בהזמנת זאת גם החלפת את מחצית השלה האחורייה בכזו מודול מאוחר יותר יותר הקוללת פפיצים. כמו כן נספחו במשך הזמן תוספות שונות כגון מגן רוח שהוכחתי עמי מיטיוואן. באותה תקופה ישLOC שזכר עוד ההייתה צער מאד ובתיה מודע לרעיון שהיצור יוכל לאיסי. במשך שלוש שנים שימש אותו האופנו בריכבה מהנה בכל רחבי הארץ כאשר אני מרכיב ומפרק חילופת את הסירה שנרכשה אליו. האופנו פרש מפעילתו בשיאו לאחר שהכנסיס אותו ואת אשתי לחופה.

במהלכה של תקופה זו הכרתי את אב טנדט - ממייסדי "המועדון הישראלי לאופנו קלסיים". יום אחד הגיע צאב לבית ההורוי עם ההארלי המשופץ שלו ומספר על תחביבו - שיפוי אופנו קלסיים. אני חשב שישכח זו הייתה ההחלטה הניצוצה שהביא להחלטה כי יום יבוא ואשחרור את אופנו בצוותה מונעולם.

בבמישר מספר שנים אחיך היה עסוק בעבודה ותלמידים והופיע עמד זנון ומחליד. אולם כבר אז התחיל לארס חומר אודוטו שיעזר לי בשיפוץ.

шиוף שני - המאבק למקורות מושלמת

בקיץ 1911 החלו הנטיעות הלאומניות בבריטניה. מטרת הנטיעות הייתה לסייע למדינת בריטניה במלחמה בזיהום האוויר. האופנונו פורק לרכיביו ואלו נשלחו לנקיון חול שהושאר בשכבות עבות מען פילר אפור). בעת הפרוק התגלה כי חלקו הפנימי של מכמה תוך הנבלם הקדמי נמצאת שכבת צבע אורגניל שלא דהה או נפצע. על פי צבע זה ובאזורת האדיבכה של סוכנות מקומית למיפוי צבעי רכס הותאם גוון הירוק-זית וצבע "ברק-ישיר" של Du-Pont עורבך להשגת גוון זה. אולם בשלב הצבעה לא הגיע כל בד מבחן.

שלב הצביעה לא הגיע כל כך מהר ← המשך מעבר לדף

בחזקה לימי ה"בריגאדה"

סיפורו של ה"42' BSA" שלו

במאת: ניר עוזדור

פרק היסטורי

חברת BSA הבריטית או בשמה המלא - British Small Arms – החלה את פעילותה עוד במאה הקודמת כחברה לייצור קל-נשק. זהה הסיבה לשם "שלשות הרובים" המוטבע על מכסה השסתומים של מנוע האופנוע. החברה

BSA M-20 - תעוזת זהות

- 1938-1961 (כללי), 1939-1945 (דגם צבאי)
- סמן 496
- סלאט 4200-ב-בלימה כ"ס
- ליבורון 370 (ק"ג)
- לשעה מיל מייל 63 (ק"מ)
- ליבורון ק"מ 80-ב-ללייטר ק"מ 20
- לשעה מיל מייל 50-ב-ללייטר ק"מ 29

סידרת מנווי-ה-M תוכנה בשנות ה-30 בידי Vale Page מהמוהנדס הראשי של החברה ששימש קודם לכן בתפקיד זה בה"א. הופעה הראשונה של המודלים M-20 ו-M-21 הייתה בתערוכת לונדון ב-1937 והם יוצרו עד ראשית שנות ה-60 עם שינויים מסוימים במשך השנים. מודלים אלו היו בעלי מעוים של 1,500-6,000 סמי"ק, שסתומים צדדים, אגן שמן ישן וצילינדר וראש עשוויים ברזל יציקה. ביצועי המנוועים לא היו "מוריהיבים" אולם מנגד הם היו בעלי עקרונות מומנט שטוחה ביותר דבר שנתן גמישות עצומה למגוון ויכולת אספקת כוח בתחום מהירותים רחבים.

קהל העיד של סידרת H-M היה רוכלים ואנשי שירותים למינים שהשתמשו ב"סירה" ואנשי-עלם שהה היה רכבם המשפחתי. גם חברות ה-"AAA" (הממסי"ר הבריטית) היווהו עיקרי כל השנים. עברו כל אלה יתרכזות העיקריות של האפנוו הין: "כוכ הסחיבת" שלן, מחירו הזול ופשטותו אחזוותנו, גם אמינוונו הפקיד לשם דבר במשפט השני

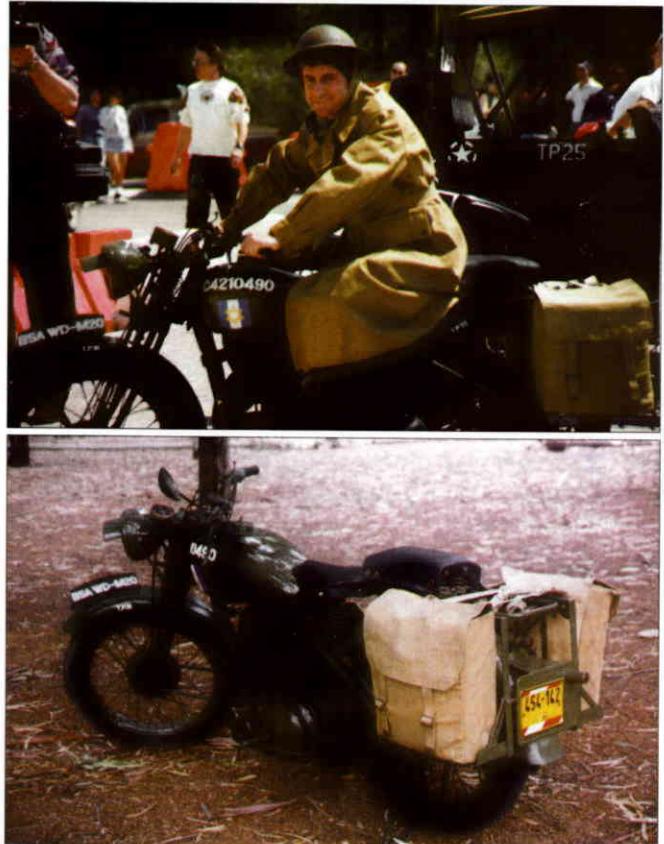
בשנת 1938, בעצת הממשלה הבריטית התחילה החברה לייצר אופניים מלאי, בהנחה כי יוכשו על ידי הצבא אס פרווז מלכמתה (שעפמיה כבר החלו להישמע). עוד לפני פריצת מלחמת העולם השנייה - ב ספטמבר 1939, כבר מדיניות שנות להתקון לקרהתה ולהזמין אופניים. עם תחילת המלחמה החל הצבא בהזמנת אופניים חדשים כאשר מבן דגמי-ה BSA היה ה- M20 הדגם הנבחר. למרות שאופנו זה לא היה אידיאלי למטרות צבאיות



(כבד ובגעל גחון נמוך) אמיןותו ופשתותו גרמו לו להיות המועדף. פשטוטו אישפהה להוציא את מהירותו ומה שחשבו היה עוד יותר - להציג את קצב יצירוף. לאחר נפילת צraft והנסיגה בדנקייק היה צורך עצום בחידוש מלאי האופנים וקצב יצורו של האופנו הוגבר ל- 1000 יחידות בשבוע. גם אופנים אחרים מהמלאי העומדים או אל הקיבר והטסוקו וחראי

הצבע לא היה השוני היחיד שהבדיל מן הדגם המקורי. על מנת להסוך בחומר נגולם לא נעשה שימוש בגומיות להרגליות, וידיות הcadlon נעשו מבזונט. נוספו תיקי ברזנט על מנשאים מיוחדים בצדדי האופנהן ורגלית צד ארוכה (גיק). למטרות האפליה הורכב כיסוי מיוחד לפנס ולזרק הלחימה במדבר המערבי ההורכב לאופנהן מסנן-אוורור ענק שישב על מיכל הדלק. זה היה גם הסיבה ל"זגב הימני" הקוץ' במכיל - במקומו עבר צינור גומי שחיבר בין המסתן למאייד. מפרט החלקים לא היה תקין אחד והוא היה תלוי במכוז הספציפי ובוימות החלקים. גם הצבע היירוק-חאקי היה תלוי בעיקר באדם שערכב אותו.

ענין חשוב נוסף היה הסמלים והכיתובים השונים על גוף האופנוע. דוגמאות לכך מצאתי לרוב בתמונות ישנות. על קדמת מכל הדלק הופיע תמיד סמל היחידה. רציתי בסמל מיוחד הקשו לאיי. נזכרתי כי דודי שרת בבריגדה היהודית סיפר לי כי היו ברשות הגදוד גם אופניים. במקביל לקבלת תמורה יונה מאותם ימים (ראה תמונה בעמוד קודם). במקביל לקבלה התמורה נתקלתי במרקם בספרינו של בן-הדוד בחוברת "טורבו" ישנה (גיליון 50) ובها כתבה מלאה בתמונות על אופנו מצלש של הבריגדה



שנמצא ושובזר באיטליה. כך קיבלתי את הדוגמאות הדרושים לציר סמל הבוגדה וכן עבר האופנוו "ג'יר נלהכה".

הועל, התורמל והתרגול

בזאת تم אך לא נשלם סיור האופנוו. באחד מפגשי המועדון הראשוניים הגיע אחד המשתתפים לא רק במכוניתו השולשיות אלא גם לבוש בסינון אותו שנים. הרעיון מצא חן בעיני מאד. בנסיעה נוספת נספה לתונדוון תרתי את שוקי הפשפשים והתיקות. ב- "New Calendonian Market" (ימי'A מוקדם בוקר ליד גשר לונדון) נמצא כסוי-ראש מעור לרוכבי אופניים מקורי לחלוטין. למרות שם משקפי מגן מקוריים נמצאו שם החלהטי לעומן הבתיוחות להעדייף "רפליקה" שלהם שנמכרת בכל חנות אופניים באיטליה. כדי להוסיף כי בשוק זה מצאתי גם ספרי-רכב מקוריים ופנסים מכוניות של גז מראשת המאה. בשוק הפשפשים של Belo-Porto (שבת וראשון) נמצא כובע פלדה ממלחמות העולם השנייה ובשוק Camden Town, המקדש בימי ראשון לעתיקות צבאיות, נמצא בין שלל המדיות והחרבות מעיל רוכבים ותרמיילים צד עשוים ברזנט במצב חדש עם חותמת השנה - 1945. עתה ה"תחפושת" הייתה מושלמת.

כל הרואה את האופנוו ביום יכול להיווכח כי הוא שוחרר בדיקנות והתוכזה הסופית משבייה רצון. אלום רק אני עדין לא שקט. עדין נותר להשיג את ידויות היכidon העשויה ברונט (אםן לא יהיו נוחות אך המקרוית מהHIGH) ואת מסנן-האויר שעיל המכבל. כל היכול לעוזר בכך ישייט את נשפי ויבורך.

מוסכים בארץ (מקור לחלקים):

- האחים סימנטוב ("יביזו"), מסילת ישראלים 12, תל-אביב, טל 375452-03.
- ויקטור גואטה, היקישון 54, תל-אביב.
- יהודה, שטולמים 63, ת"א, טל 03-6380530.

בעמוד 15 ניתן למצוא רשימת חניות באיטליה וספרות בנושא ה-BSA.

מתוך חוברת ארגינילית של הצבע הבריטי על דום זה של אופנוו ומונע תמונות צולמו במוזיאון בריטניה למדתי כי ישם חלקים רבים שעלי להשלים לאופנוו. מבצע החיפוש אחר החלקים כלל את כל המוסכים באלה שיתעסקים או התעסקו עם דום זה. הסתבר כי חלקים רבים, בעיקר כחלקם מה会见ם, מושו היגי הצדדי הארוך, מנשיי התתרמיילים, מנשא המציג ואט-אט הושו היגי הצדדי הארוך, מנשיי התתרמיילים, מנשא המציג, מסכת האפליה לפנס, כסא אחורי ועוד פריטים. הרדיפה אורי המקוריות הרכה לאובסיביה וכן DAGNI שאליל רפלקטור הפנס הקדרמי יהיה ארגיניל וחיווטי החשמל לא ייקשו לגוף בחבקני פלסטיק אלא בכאלו ממתכת (הפלסטי הרוי עדיין לא היה קיים בתקופת האופנוו).

בניסעה לאנגליה באביב 1992 הקדשתי מספר ימים לשוטות בין חניות האופנווים הקלאסיים שבביבת לונדון וכן נסעה לבירמינגהאם (שם יוצר ה-BSA) לחיפוש בחניותיה ולביבור במוזיאון האופנווים הלאומי. מנסיעה זו



אופנוו BSA WD-M20 כפי שמוצג במוזיאון האופנווים הלאומי בבריטניה

חוותי עמוס בציינור ובבודד מפלט, גומיות שונות, מדבקות, אפרטטור ועוד. ראו לציין כי המחיריהם באנגליה זולים מאלו שבארץ. אמנים לא כשמכללים בהם את הוצאות הנסעה והשיהיה אוולם הווין להזמין כל דבר באיכות פקס ומספר כרטיס אשראי.

את הסבל המקורי שאילו מוחברים המנסאים לא הצלחתי להשיג בשום מקום וכך לחתמי בהשלה מהחבר סבל שכזה ועל ידי כיפוף וריטוק של צינורות הידראוליים בקורס מסתבר נזק על ידי במשך שנים מושם שהיה לגבי הפנס האחורי. המקורי יצרתי על פי דוגמה מתפוררת שמצאתαι אצל קטע ולא נורת בלם. את בסיסו יצרתי על פי דוגמה מטופורה שמצאתי אצל אותו חבר ואת מכסהו על פי תמונה "קלוז-אפ" שצילמתי במוזיאון אנגלי. באחד ממוסכי האופנווים בארץ רכשתי מצרב ישן מהסוג שהוא לפני שנים, עשוי בקליט וופת. בבר-שבע מעצתי בעל עסוק ותיק שידע את מלאכת שיפוי המכרים ובנה לי את תוכנו הפנימי של המצרב מחדש. כך אפילו המצרב הגלי לא יכול היה לקלקל את מואהו הוטני של האופנוו.



לאחר שנאספו כל החלקים הגיע עניין הצבעה. בעיית הגוון אמנים נפתרה אלום עדין היו נקודות להתלבטות. האם לעשות את הצבע מביך ויפה או מאט כמו במקור? האם יש לצבוע גם את גוף המנווע והగיר כפי שנitin ביום מצואו אותם? התשובה לשלה הראשה הייתה פשרה: חצי מביך. לשלה השניה נמצאה המענה בספרות הרבהה שאספה על האופנוו. מהמפעל יצא האופנוו ללא צבע על המנווע והגיר. רק בשיפוצים בסדנתות הצבע הוא רוסס כלו. החלטתי להיצמד למצב בעת ייצור האופנוו.



רשומים מקובה -

גַּן הָעֵדָן לְחֻכְבֵּי הַרְכֶּב הָעִתִּיק

כתב וצלם: ישראל נאה, חיפה

ניתן לראות אוסף מרשים כזה של קאדילקים משנות הארבעים ותחילת החמשים נסיעים ומשמשים ביום-יום את בעלייה (חלקים אפלו כמוניות להשלמת הכנסתה צדדי). שברולט, דודג', קאדילק, ביואיק, פלימות', רמבללה, סטודיבייקר, דה-סוטו ומה לא: הכל נמצא בהוואנה.

באחד הימים נסעתי אחרי דה-סוטו בשנת 1946 בצעב מוקרי ובמצב יוצא מהכלל, יד ראנונה. לדברי בעל הרכב הוא עבר אצל המשפחה והם מודיעים לשומר עליו. בודאי תשאלו ומה עם חלקיים, אחזקה, חלקי חילוף וכו'?

ובכן, בברור שעררתי להלן כמה עבדות:

רוב הרכבים הנוסעים אינם במצב מוחהיר, החלקם עם הזמן והשימוש השוטף התוספו חלקיקי מזון מאולתרים ולא מוקוריים. חלק מהרכבים המוגעים כבר לא מוקורים אבל העיקר: הרכב נושא: השברולטים למיניהם שהיוربים מודרניזמו והשתמשו בהם לחלפים ואת רובם תיקנו ותיקנו, אילתרו והעיקר שישעו. אולםפגשתי אנשים שברשותם וככבים מוקוריים שאינם משמשים



לנסיעיה يوم יומית ומצבם פנטסטי.

למשל אותו רופא שהכרתי, שרש מאביו פרדר מודג' "אדסל" משנות החמשים. איך אומרים? "הניילונים" על הכסאות במצב נdry וקילומטראי נמוך. בעל המכונית מודע היטב הערך, וטען באזוני שרכב זה, או יותר נכון התמורה שיקבל עבורה בכוא העת. ישמש כפנסיה.

הסתקרונייתי מאמין אם ניתן לקנות ולhabיא רכב מקובה ופה איש בשורות אני. כן, ניתן, אולם התהליך ארוך ומייגע. לאחר תיוסים פגישה עם מנכ"ל משרד

הכותב (חבר ועד מועדון החמש) חוזר לאחרונה מסייר בקובבה ולהלן רשמי.

אין, אין עוד מקום כזה בעולם. תאורו לכם מדינה, שהזמן עמד בה מלכת.

אתם יורדים מהמטוס וצעדים ישר לתוך שנות הארבעים והחמישים. כל

עבך, لأن שסטכלים, מכוניות עתיקות וישנות בערך דגמים אמריקניים.

חלון במצב רעוע, מקרטע, אבל עדין נושא. חלון במצב טוב ויש ככל במצב

יוצאה מהכלל. הרושם הראשון שמתќבל, כי בטעות נכנסתו לצילום "סטט" של

סרט בהוליווד. תורמים לתפארה לא רק המכוניות והדגמים השווים בכל

צבי הקשת, אלא גם בתים והרחובות. בתים מודרניים ביופיים משנות

העשרים והשלושים של תחילת המאה, רחובות וחצרים, הכל כל

כך צירוי ומלא הود. רוב הבתים והאבניים שפעם שימוש שוויי

עולם, ירדו מגדלתם, חלום במצב מזונה זוקקים לנאותו לשיפסו. אבל עדין ניכר היפוי של

פעם, הפיתוחים והקימוריים וסגולות הבניה השווים, יש איזה

קסם ואוירה במקום!

עוד לא הזכרתי את הנשים בקובבה, יופי המם, שמחת חיים

בכל הצבעים... אבל זה כתבה אחרת.

במכוניות עסקין ופה ישLOCOR שקובבה לא תמיד הייתה ארץ

קומוניסטית ועד למפנהה שהעלתה את פידל קסטרו

לשלטון בשנת 1959 הייתה הואהנה הבירה - גן העדן של הקרים.

קרבתה לאלה (בבלבד) חופה המשגעים, תושביה המקסימים, אורח החיים, מגוון

האויר - כל אלה משכו המוניים לקובבה: תיירים, הרפטנים,

מהמרמים. למאפייה האמריקנית הייתה נציגות נכבדה במקומות

שנולדה בדיי אחד "משלנו": מאיר לנסקי המנוח, שהגה את הרעיון להסיט את מרכז ההימורים

בשנות הארבעים והחמישים

במשך הדורות. וудין לא להוואנה של בטיסחה. וудין לא

זוכרתי את המיליאדר האמריקני "דה פונט" (שנכדו

ביב לארונה חדשות) שהקים

בשנות השלושים טירה מדהימה במקומות, ומפרוסט מוכלם

ארנסט המינגווי שחי בהוואנה באשור ועוור, ובין הספרים

שכתב והנשימים שאהב עסק בדיג. ביתו משמש כיום מוזיאון

למבקרים הרבים.

הארכתי קצר בתאור הרקע הכללי והאוירה על מנת להמחיש איך היו פעם החיים בקובבה ובעיר בהוואנה על מנת להבין את הרקע לכל אותם רכבים מופלאים שנמצאים שם הימים. מבון כל אותם בליניים, מהגורים, מאפיינרים, והעשירים למייניהם הביאו להוואנה את הרכבים החדשניים, המשוכלים והיפים ביותר במשך שנים ונאלצו להימלט ולהשאיר הכל מאחור בשנת 1959, כשהcommaוניסטים עלו לשלטון.

ניתן בקל להבחין בשנת המפנהה דרך הרכבים. קיימים מספר כל רכב משנת 1959 (השברולטים עם כנפי הפרסר הגדולות). אין עוד עיר בעולם בה

ארכיאולוגיה של רכבות

מאת בני הספר

مسئولות הברזל בארץ סובלות מזה שנותם מהזונחה המתבטאת גם בנטישת קווים של לומים והפרקטים לעורף השמיים או לגנבי הגראוטאות. אטם נתבונן במפתח הפסים שהונחו כאן מאז סוף המאה ה-19 נוכל רק לKNOWN את אותם עמים שמטפחים ושותרים על הרכבות שלהם. היינו יקרים למשל ללחות וכבת בעופולה ולהגיע בנחת לקיבוץ משאבי-שדה...

אבל לא זה מה שיש ובמקומם הרכבות החיות והנושמות מפוזרים בארץ. שרידים למסורת תחבורתית ומוכנית הרואהיה לכאן. הרבה מקומות שאנו לא מעלים על דעתנו מכילים שרידים של פסים או סוללות ורכבות ומידי פעם אכך אתכם לモוצרת כואת מן העבר. ונפתחה ברכבת של ... יהוד ושל סבון. כן סבון מזרחה של תל-אביב הייתה יכולה להתברך בתהנה וברכבות אם משורה היה זואג לשומר את הקו שעבר סמוך מאד למקום בו היא שכונת.

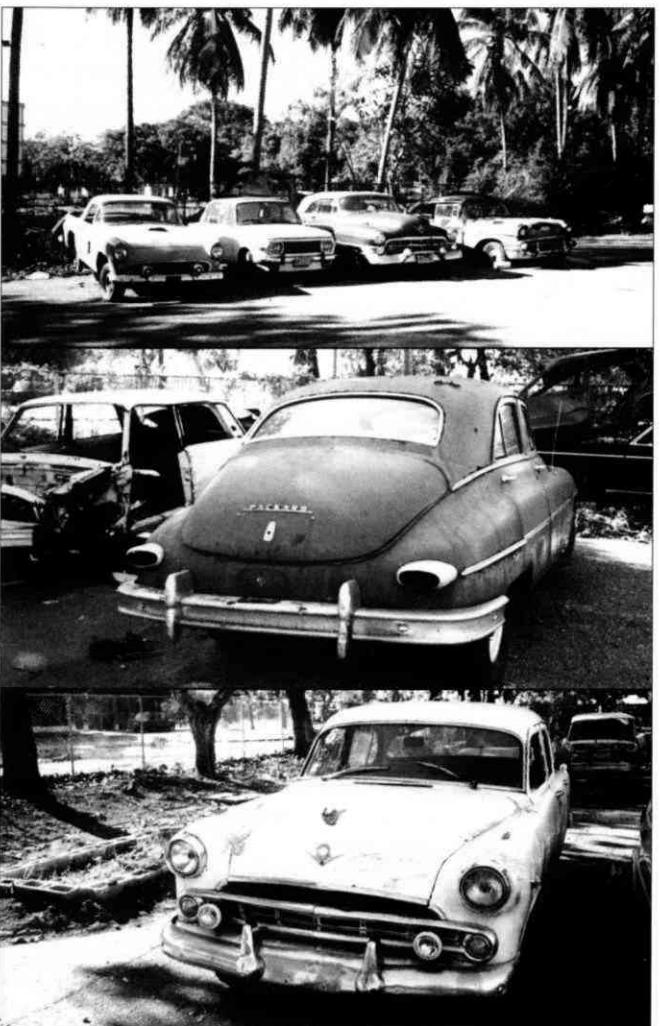
זמן מלחתת העולם השנייה הנתנה הארץ ישראל משולוה יחסית. היא הייתה בעצם בסיס הספקה גדול למאות בנות הברית שנלחזו בין שתי חיותות סמוכות: המדובר המערבי וסורייה, אשר הייתה בשילוט צרפת העיונית. צבא רב זרם לארץ ישראל ובבסיס הספקה רבים נבנו כאן, בינויהם אחד אשר שימש את האמריקנים ואך נבנה על ידם, הוא מחנה תל-השומר. על מנת ליעל את זרימת הספקה מטל השומר וכן מהיו התאומים צריפין, אשר שרת השולוחה לתל-השומר החל מנקודה הנמצאת מזרחית לתעשייה האוירית של היום ויצאה מהמסילה הראשית קנטרה - לוד - חיפה - ביירות - טריפולי.

באותה נקודה נמצאים שרידייה של תחנה אשר פיקהה על התנועה מטל-השומר והשתלבתה בקו הראשי. ממש עברה הסוללה את החלק המזרחי של התעשייה האוירית של היום וכן בשדה פתוח הנמצא דרוםית לבני עורות. באותו שדה נמצאים עד היום שרידים של גשר אשר בנו האמריקנים. הגשר עצמו היה עשוי מתקת וועלם, אלום שני בסיסים גדולים מייציקת בטון עדין קיימים ונitin אפילו לראות את צורתה שקי המלטי אשר החילים האמריקנים זוקו זה על גבי זה על מנת לחזק את הבסיסים. היום כמובן נראה הבסיסים האלה כדבר מואר המוליך לשומוקם באמצע השדה. שם פנתה המסילה בכפון צפון-מזרחה ליהוד (או יהודיה) ובערבה צפונית לככיש הראשי הקיים עד היום: מסובים - בני עטרות. בקטע הוה התוואי נעלם כי יהוד הדישה ננתנה עלי, אלום עיון במפות מראה של לפחות רחוב אחד בניו לפי תוואי המסילה. ממערב ליהוד המשיך התוואי לאורך הכביש, בשדות המושב גני יהוד וקצת לפני תחנת הדלק של סבון פנתה המסילה בעיקול חד צפונה והמשיכה סמוך מאד, ממוריה במקביל לככיש מצומת סבון. כאן ניתן לראות, עד היום, בשדה הפתוח את הסוללה לאורך כקילומטר אחד עד לנקודה הנמצאת כ-50 מטר מהכינסה לסבון, שם חצתה המסילה את הכביש ונכנסה למונת תל-השומר.

כנגי מועדון החמש (צריך היה לראות את ההתלהבות והשמהה בה קיבל את סיכת המועדון והmdbקה שלו רכבבו), סיפר הנ"ל כי אין אפשרות לנחות התחילה רכב מתושב מקומי על אף שהמאורח במדיה ומעוניין למכור והמשלה מוכרת את הרכב לפונה הפונציאלי. אחרי התשלומים הנקוב הקונה, נשאר בוגר שגור בבעל המשלה עד לשילוחו לחיל על חשבון הקונה, וזאת לאחר כל התשלומים וסידור הנירות. לשאלתי אם יש להם כרגע מכניות למכירה הזמין אותו למושג חניה והציגו בפני את הרכביםrolbeniyim.



לדברי המנכ"ל כל הרכבים שהוצגופני היו עם מנעים מקוריים ובמצב נסעה (אני לא בדكتני) אינם ניתן לבדוק את הרכבים לפני הקניה. לסתום: לחובבי רכבים עתיקים, סיגרים, ועודים או בכל סדר אחר, מומלץ עם כל הלב על אף המרחק של כ-15 שעות טישה דרך ספרד.



mobachat le-tiyyir ha-yisraeli kiblat panim chama v-lbbati, gam mesharit ha-kahila ha-yehudit ha-monha ciyom c-1600 nafsh v-barasha umod dir miler asher sifor ci ha-kahila mantha pum c-30,000 nafsh shorobim ha-yiguro la-ara'a b'v v-meshes domagim le-ura'a v-ltmiyaha b-midat ha-zoruk. v-lsivim, alala mevin ha-kurorim ha-nimnim gam ul-chovavi ha-sigirim ha-kobanim camoni, zpohia chowia cpola v-mocofla.

כאמור, והסוללה בקטע זהה נשתמרה ומצatoi אפילו פס אחד שרד. בצללים שנעשה מכיוון דרום, רואים מימין את סוללת הרכבת, מצד שמאל את הכביש מצומת סבון לתוכו של צדדי העצים והגדר של מונת תל-השומר.

באפק נראים הבתים הגבוהים של רימון.

הקו יכול היה כאמור בתוךם בימי מלחמת העולם השנייה ועם סיומה פסקה בו התנועה. הפסים מדורם לגני יהוד נשארו לפחות עד שנות הששים ואהם פורקו על מנת לאפשר עיבוד חקלאי.

[המשך מעמוד 12]
חניות באנגליה

- RUSSEL MOTORS, 125,127, Falcon Rd., Chapham Jun.,
Battersea, London, SW11 2PE. Tel.: 071-2281714,
Fax: 071-9244273.
- Blays of Twickenham, 32-38 The green, Twickenham, London.
- Motor Cycle Shop, 214-218 High Rd., Leytonestone, London E11 3HU. Tel.: 081-5342711, Fax: 081-5345802.
- C. & D. AUTOS, 1193/9 Warwick Rd., Acocks Green, Birmingham B27 6BY. Tel.: 021-7062902. (מומלץ)
- Vale-Onslow, 98/116 Startford Rd., Birmingham B11 1AW. Tel.: 021-7722577

ספרות מקצועית

- BAS Pre-Unit Singles, Haynes Publishing Group, 1977,1981.
- BSA M20 & M21 Super Profile by Owen Wright, Haynes Publishing Group, 1985.
- The First Military Machine Scene, Brouse Main-Smith Publications, 1978.

הידעת כי... ההיסטוריה הדו-גלאלית החלה ב-1818 בגרמניה עת הברון Karl Drais von Sauerbronn יצר את "draisiene" או "סוס-תרכיב". היה זה כלי-רכב דמי-אוניברי ששונו על ידי דחיפה הקרןע רגליים. רק ב-1840 הופיעו לראשונה אופניים שככלו דושות, אך יוצר מ沙חר של אופניים עם דושות בגלגל הקדמי החל רק ב-1862 בצרפת. כינויים של האוחרנים היה "Velocipede".

באנגליה של סוף המאה ה-19 כבר היו יותר מדי יצירנים קטנים של אופניים ביחס לגודל השוק. חלקים נאלץ לחפש מקורות פרנסיה ומצאו אותם בענין חדש שהחל להשתתפות: "רכבה ללא סוסים". עברו חלק מהם וטבוננו זה היה מיננה חשוב, והם מוכרים לנו עד עצם היום הזה. בינויהם "רובר", "הילמן", האמבר" ו-"סינגר".

(המשך מעמוד 7)

אתור נוסף איתנו אנחנו בקשר שוטף הוא מועדון מכוניות הסלון הבריטיות (הקלאסיות) של קנדה. להלן העמוד הפותח שלהם ופרטים על המועדון שלהם. כפי שתוכלו לראות, אין לנו במה להתחמי לעומת קנדה.

The British Saloon Car Club of Canada



Jump directly to:

- The Picture Gallery
- Newsletter: The Only Reg.
- On-Liners
- How to Join



Welcome to the British Saloon Car Club of Canada!

This club was formed in November 1994 to serve the needs of owners of the less-common British car.

When we met for the first time, we had no idea just how many people would be interested in our club, but they have certainly come out of the woodwork as we have grown to over 100 members in one short year! As of December 1st, 1995 we have 115 members with close to 200 assorted cars! Our members stretch across Canada from coast to coast, and there are 5 in the US of A. and 2 in the Yukon!

Our cars include:

Austin Somerset, Mini & Marina, Morris Minor, Hillman Minx, Riley, Vanguard, Ford Zodiac, Anglia, Rover, Triumph Mayflower, Elva, Jaguar, Armstrong Siddeley, Singer Van, Marcos Sports, Healey Sprites, Brabham Vauxhall Viva, Victor, Sunbeam, Cambridge, Wolseley, Westminster, Devon, Vanden Plas, and on and on!

We also have a few members who haven't found their dream car yet, and are actively searching for just the right vehicle.

All of our members are very enthusiastic about our club, and are willing to share knowledge and offer advice to those who need it and want it!



בית המכירות הפומביות כריסטיס

בית המכירות כריסטיס סאות' קנסינגטון קיים מכירה פומבית ב-29.2.96, של יום "רומשייט" פולקסוון, אשר יוציא על-ידי בית-ספר למתלמידים של "פורשה" בשוטנטגרט בשנת 1938.

דגם מכונית ה"חיפושית", אשר הוצע לממכר בכריסטיס, נמסר במתנה לשנת 1941 לד"ר רוברט בוש, שזכה לתואר "חלוץ העבודה" מידי אдолף היטלר, לבבוד יום הולדתו ה-80. הדגם היה אחד מתוך חמישה דגמים, אשר ייצורו על-ידי בית-הספר, והוא צפוי היה להציג סכום של 40 אלף ליש"ט במכירה.



אחד מריעונוטיו של אдолף היטלר היה, ככל אזכור גרמני היה בעל מכונית. לשם כך, מינה בשנת 1932 את ג'קוב ווילין, ראש מחלקת ייצור המכוניות בשלטונות הנאציז, לדאוג לתכנון מכונית יעילה בעלות ייצור נמוכה. היטלר

היעץ "לחוזר לטבע" ולהשתמש בחיפושית כזרה אידיאלית למכונית. בקיץ 1932 נעתשה טווח צור המכונית ובשנת 1936 הוקם מפעל הק.ד.פ., לבניית הדגם וייצורו. עד שנת 1938 הסתדרימה בניית מבחן הראשונה וארבע מכוניות נוספות (5 דגמים בקנה מידה של 1:12.5) בבה"ס של פורשה בשוטנטגרט.

דגמי המכוניות נמסרו אחר-כך לאנשים שהיו מעורבים בבנייתם: אдолף היטלר, ד"ר פרידיננד פורשה, ד"ר רוברט בוש, מוזיאון במינכן ואוסף פרטיז בגרמניה.

הדגם המוצע למכירה נמדד לד"ר רוברט בוש, מהנדס האלקטרוניקה, ביום הולדתו ה-80. תאריך יום הולדת מופיע על לוחית הרישוי וראשי התיבות של שמו מופיעים על אבזם שונים במכונית. באותו מועד, הוועק לד"ר בוש תואר כבוד בתחום המשחר והתעשייה בגרמניה.

עוד על מכירות פומביות

בית המכירות כריסטיס ניו-יורק קיים מכירה פומבית של פריטים נוספים פרנק וברברה סיינטראה ב-1 בדצמבר 1995. תוכאות המכירה הסתכמו ב-2,072,813 דולר, כאשר הערכה שלפני המכירה הגיעה לכ-1.5 מיליון דולר. כ-96% מן הפריטים נמכרו במכירה.

בין הפריטים שעמדו עניין רב במכירה, בלטה מכונית הוגואר מודל ZX של מר סיינטרא משנת 1976. מכונית זו הייתה מתנת ים הנישואין של גברת סיינטרא לבעלתה בשנת 1976. לאחר תחרות עיקשת בין מתחרה בטפלון לבן מתחירה באולם המכירה, נמכרה המכונית (טלפון) לג'ין וענדנה מיי מרתה, ידידים ותיקים של משפט סיינטרא, תמורת 79,500 דולר, הרבה מעל להערכתה המקדמת, שעמדה על 10,000-12,000 דולר.

[נספח ע"י רני ברלב, ידית מודען החמש]

הידעת כי... הרדיו הראשון לרכב נוסעים תוכנן על ידי חברת מוטורולה והוצג כבר ב-1930-1955 כבר הציגה "מוטורולה" את הרדיומוביל המבוסס כולם על טרנזיסטורים.

טרייסר 2000

הדור החדש שהאמריקאים מעדיפים



טמשו ▶ פטנטשין



��שיין בישראל ובארצות הברית דגם '97

טרייסר 2000 היא האמריקאית שמקדימה את כל האחרות בעיצוב, בטיחות, בנווהות ובהרגשות הנסעה. עובדה. טרייסר 2000 המכונית הנמכרת ביותר מסוגה באמריקה.

טרייסר 2000, אוטומטית 4 הילוכים עם פיקוד אלקטוריון, עם מנוע SPI חדשני 2.0 סמ"ק,

110 כ"ס בעל ספק עיטה מופעלת לכח מירבי וצריכת דלק אופטימלית.

טרייסר 2000 הדור החדש בטיחות אמריקאי: 2 כריות אויר ● מערכת ABS ●

- שילדה מוחזקת ● קורות רוחב בדלתות ● מרכיב סופג אנרגיה ● חגורות בטיחות אקטיביות ● מושבים מונען החלקה.

טרייסר 2000 הדור החדש בנווהות אמריקאית: מחלים רכים ● מגן מקורי ● מערכת בקרת

- שיטוט (Cruise Control) ● מערכת בקרה מושלבת להפעלת המיזוג ומערכת השמע ● הגה כהה מתקוון ● 4 חלונות חשמליים ● געילה מרכזית ● מראות חשמליות ● דיזי טיפ מקורי + ● רמקולים ● תא מטען גדול במיוחד ● מושב אחורי מופוץ 40/60. ● מושבים מוחדרים 4

טרייסר 2000 הדור החדש בטיחות אמריקאי: לארהונה בישראל, דגם '97 לאספקה כבר מחושב יוי' 96%.

טרייסר 2000 הדור החדש באחריות אמריקאית: 3 שנות אחריות מלאה ללא הגבלת ק"מ.



91,458
ש"ח בלבד!



יש חדש בפורד. רואים.

המחיר כולל מע"מ ואביזרי דרישוי ולא כולל אגרת רישוי ומס בוליים, עפ"י מתיירzon 0 2 0 0 9
• סניף ת"א: יגאל אלון, 59, תל' 03-5375252 • סניף חיפה: יפו 145, תל' 04-8555999 • סניף ירושלים: דוד בליך 144, תל' 02-722111 • נסרך: פרדי דאהה, אהאות, תל' 04-462201/1 • סניף יבנין: רח' אילת' 1/3, חיפה • חופה: לבנת ציק, פסגת מלכיה, 2, תל' 04-8727272 • חופה: מס' 10, תל' 04-8722695 • דוד: מוסך ברק, תל' 04-324393 • נתניה: סע-ת, הרצל 54, תל' 04-823852 • תל' 04-324393 • נסרך: רח' המdad, תל' 11, קרית-נתן: סולבר, המלאכה 7, תל' 03-5624142 • רח' ירושה, נחלת יהודה, תל' 03-9613271 • אשדוד: אדי אייל בע"מ לתחתי' צפוני, רח' המdad, תל' 08-8569779 • קרית-נתן: אגרות, שדי ישראל מלך, אוויה, תל' 07-378073 • אילת: שדרה, הנגרים 1, תל' 05/04-281884 • ב"ש: שדרה, אזור התעשייה תל' 07-811601

