

האבטומוביל

מספר 36

נובמבר-דצמבר 1996

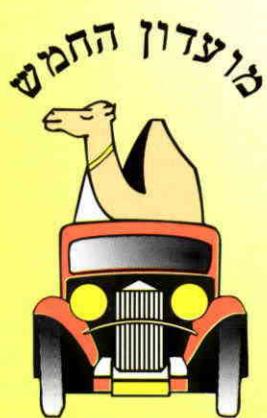
ההבעיה?



- האוטו שלי - קרייזלר 1964
- האופנו שלי - BSA 42 + סירה
- מוטוצייקל - מדור האופנווועס
- ניצוחות בענינים - מע' ההצעה
- מיזמוני של שיפוצניק - פרק 1
- שיפוץ טרקטורים עתיקים
- הידעת כי...? - פינות ונוספות
- ענתיקות ומונדונים באינטרנט
- אופנוו האינדיין
- שוקעתייך - מסורת חדשה
- מאירועי המונדאן
- קלאסיות בחו"ל
- ועוד מדורים קבומים

קרייזלר ניו-יורק 1964

אריה נ글ר



אופנוו BSA 1942 עם סירה

יצחק איידלמן

מועדון המכוניות הקלאסיות
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

הצתה מאוחרת

טור העורך

עוד חצי שנה עברה ויש לנו חוברת. זה לא הקצב שצפתי וחקל מהאש תלו
גם כי. המאמצים שהושקעו בהכנת הגליון הקודם והנוכחי היו ניכרים ואני
מקווה שלפהות התוצאה מספקת אתכם, הקוראים.
מועדון 5- מראה סימני בוגרות. החברים מתויהשים יותר ברצינות לפעלויות
ולתցוגות, מושקע יותר זמן בהכנת המכניות וה"שוקעתיק" מושך קהל
כניםים ולא רק סקרנים. רכבים רבים מוחלפים ידים אך יותר חברים
משמעותיים בשיפוץ רכבים לishiומם-הם. המועדון עצמו פרץ לתוכניות
טליזיוז רבות ומחייב באמצעות מכניות ואופנווי החברים ביצוע הולם גם
בתעשיות הקולנוע, הטלוויזיה והפרסום.
כנאה שאנו עשווים משחו נכו, בכל זאת.

בעיה בולטת שמקשה עלינו את המלאכה היא העדר חמוץ של מפרסמים
שהיו יכולים לסייע לנו להוציא לאור חוברת גדולה יותר. החומר המקורי
נורם כתה במערכת ואפיילו כתבות טובות נאלצות לחכות לגליונות הבאים.
אני שב ופונה לכל החברים לסייע לנו בניסוס המשאבים הנדרשים להרים את
הפרויקט הזה כדי שנוכל להוציא לאור חוברת יפה באופן קבוע, אפיילו כל
חודשיים אם יהיה מימון מתאים.

KANAKI

הה בגד� ?

עמוד

- 2 הצתה מאוחרת - טור העורך
- 2 הידעת כי...? - פינוי מעניינות על מכניות ואופנוויים (בכל הגליון)
- 3 מנואלה - דבר יוויר המועדון
- 3 מוטוציקל - מדור האופנוויים
- 4 לשערכו מיסודה של המועדון הישראלי לאופנוויים קלאסיים)
- 4 הפתעה באטלה - מאות בני גדורו
- 4 מזיאון הרכב של טרזה בציגה - מאות אלון בלוש
- 5 האוטו שלילי - קרייזלר ניו יורקר 1964 - אוריה נגלה
- 6 מימונו של שייפוצני - פרק ראשון - מאות ד"ר סיימון
- 7 חברי כותבים - פינה פתוחה לחברים ולקרואים
- 8 מאירועי המועדון: חזזה'ם סוכות בתנניה
- 9 "שוקעתיק" - מסורת חדשה של המועדון - יריד פתוח לציבור
- 9 בזאר רכב קלנסי ברוסיה - מאות איצ'יק כספי
- 10 מועדוני רכב וענטיקות באינטראט - מאות דרוור וסרטשטיין
- 11 סיירפו של האינדיאנן - מאות אטב טנדט
- 12 על 3 גלגלים: "אוסקר" - 42 BSA - עם סירה - מאות יצחק איידמן
- 12 אספנות בחקלאות - שייפץ טורקטורים וחילילים - מאות אמנון יוגב
- 13 חלון אל העבר - מאות אמנון יוגב
- 14 ניצוצות בעיניים - מערכת ההצתה (באופנווי) - מאות ניר עוזדו

הידעת כי...?

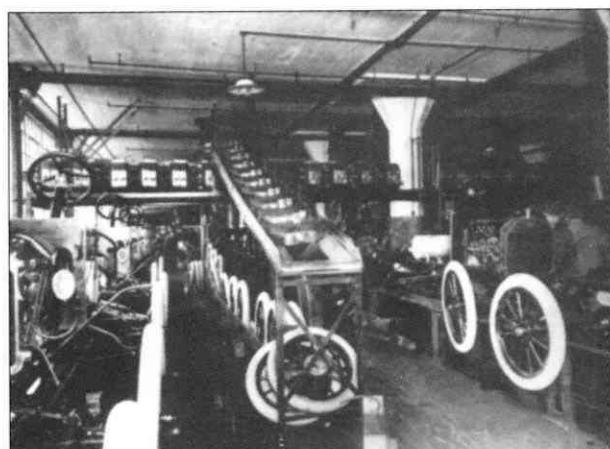
פיסות מידע מעניינות בנושא מכניות ואופנוויים קלאסיים

מלוקט וערוך על ידי ניר עוזדו

מודור זה ישmach לקבל כל עזרה שתושיט בכתיבת
קטע- מידע כגון אל. אם יש לך מקורות מעניינים, אנא
פונה אלינו למרכז באמצעות מזכירות המועדון או בכתב,
רצוי עם איורים או תמונות.

הידעת כי... עד שנת 1913, בה חברת "פורד" נהייתה החלוצה בייצור המוני
בשיטות הרטס הנע חלק ממילולי ה"מודול Z" - היא כבר ייצרה פי 5.5 יותר
מן היצור השני בגודל, בינוואר 1914 הושלמה הרכבת פס הייצור והשיטה
עבדה באופן כה מוצלח עד שמר הנרי פורד הצלח למוכר 100,000 מכניות
ויתר מברשתה הקודמת, להויריד מחירים ולהעלות את שכר עובדיו ל-5 \$ ליום
עבדה בן 8 שעות - כמעט פי 2 מהשכר המקבול אז בתעשייה הרחבה!!!
עד שנת 1923 עלה קצב הייצור ל-1.8 מיליון מכניות בשנה ומהירה של
ה"מודול Z" צנחה ל-\$.260.

בתמונה להלן: קווי הרכבת מיידיים וגולגים במפעל "פורד" בשנת 1914.



הידעת כי... עד 1910 האוטומובילים בעלי מנוע שריפה הפנימית כבר היו
פופולריים הרבה יותר מאשר בעלי מנוע הקיטור. בכל זאת מספר בעיות
העיבו על עתידם. אלו היו חסימות אמינותן של מערכות ההצתה והצרוך
להניע מנועים גדולים ויחסית באופן ידני באמצעות ה"מנואלה". בעיתות אלו
נפתחו בין 1910 ל-1912 על ידי צ'ארלס קרטרינג מחברת "דליך". צ'ארלס
הצליח לאחד בצוורה אופטימלית מערכת חשמלית לרכב שכלה: מצבר,
מערכת הצתה בעלת סליל ("קוקיל") יחיד, מטען/גנרטטור חשמלי ותאורה
חשמלית. "דקילק" של 1912 כבר הוצאה מערכת זו כציוד סטנדרטי.
סידור זה הפך את המכונית לפרטיה יותר עבור מלויינים קונים פוטנציאליים.
הוא גם שימשaban היסוד לכל מערכות החשמל שפותחו בעשורים הבאים.

חברי כבוד: מר רפי בן-חו
מר אמנון ענבר
השר לשעבר ישראל קיסר
ח"כ משה קצב

© תשנ"ז 1996

כל הזכיות שמורות למו"ל ולמפיקים.
אין לשכפל, לצלם או להעתיק קטיעים,
מאמרם או כל חומר אחר מהחוברת זו ולא
אישור בכתב מהמו"ל.

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים
אינם אחראים בכלל צורה שהיא לתוכן ולמייע
הכלול בפרסומים, במאמרים ובמודעות
המתפרסים באוטומובייל" והם מופיעים על
דעתם כתוביהם ועל אחוריותם בלבד.

עוד המועדון:

יור": אבי כתריאל

יעקב בכיר

שוליה לרר

דורו ורסטשטיין

זמי לוי

ירום מקובר

ישראל נאה

יוחנן פלום

אמנון ארמאן

ירושבי-ראש קודמיים: צבי רכניין
יוסי בראל
שי אמריך

בטאון מועדון החמש
מערכת: רח' תבור 37, ת"ד 1487, שוהם
דו-א/or: ת"ד 39960, תל-אביב 61398

טלפון: 03-979 3773
פקס: 03-979 3774

עריכה והפקה:

מו"ל: מועדון החמש
עורך: אמנון ארמאן
הפקה: איל הפקות, שוהם

פרסום ומודעות: ק.א.ס. תקשורת
טל' 5 3773 979-03 052-683281

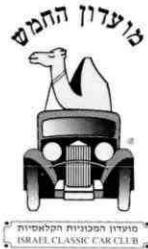
סדר מחשב: א.ג. שרותי מחשב
טל' 5 6483035-03

מועדון ה-5

ת"ד 39960, תל אביב 61398

עמותה רשומה במשרד הפנים
מספר 2-017-58-018

טלפון חדש: 03-979 3773
טלפון חדש: 03-979 3774
E mail: dror@netvision.net.il
Home-Page: http://www.netvision.net.il/~dror



האַבְטּוּמוֹבִיל

מספר 36 - נובמבר-דצמבר 1996

עורך: אמנון אירמאן

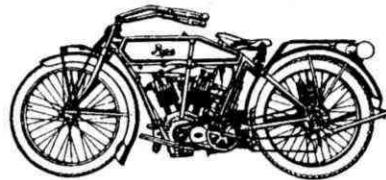
הסובארו שלהם...) ולפגוש חברים אחרים. החל מדצמבר 1996 יוקדש יומ ששי הראשון בכל חודש גם למפגש נשות חברי המועדון וכן אחים מוזמנים להביא את בנות הזוג ללוות אתם למפגש זה.

נושא הביטוח המזול לחברים בעלי רכב אספנות מכל הסוגים עדין נמצא בטיפול ובדיוונים. באמצעות סוכנות הביטוח לוצקי-להב אנו פועלים לשגור את ביטוח החובה גם לאופניים עתיקים וגם לטנדרים אספנות. כויס מקבלים חברי המועדון 75% הנחה בביטוח החובה לרכב אספנות פרטי בלבד ואצל לוצקי-להב ניתן לקבל גם הנחה בלעדית של יותר מ-50% על ביטוח צד ג' למזכוניים מעל 25 שנה (גם לא אספנות). לנו חשוב ריכזו הכו בסוכנות אחת אשר שאר פעולת שנים רבות מען המועדון, ואולי בדרך זו נצליח גם עם ביטוח החובה לרכבי האספנות האחרים.

אמנון אירמאן מפרסם בכל "קלאסיקון" ו"אַבְטּוּמוֹבִיל" בקשה לחברים לארון מממים ("ספונסרים") למודעות בפרסומים. מכיוון שהחברים אינם עוזרים מספיק וקשה במצב נתון-חוות קבוע, אין מימון לחוברות אלו ואנו מתאמצים להפיקן בעבורם ב"קלאסיקון" גם מחברים. אחת הדרכים תהיה גיבית תשלום עבור פרסום ב"קלאסיקון" גם מחברים. אין לנו ברירה אחרת, ובמידה ולא תהייה גביה לא נוכל לעמוד בהזאתה "הלויחישן" באופן סדר. لكن התהשכות החברים תעוזר הרבה לנו. גם קצת יוזמה בארגון מפרסמים לא תזיק.

אבי כתריאל

יור' מועדון ה-5



הפעם מתרפסת כתבה שנייה בנושא ההיסטוריה של יצורי אופנועים שנחשבים היום קלסיים. זאב טנדט, מותיק האספנים, כותב על האופנוע האמריקני "איינדיין", המוצג גם במועדונו בכבוד עם מספר כלים משופצים ועוד כמה בדרכן.

במדור "האופנוע שללי" מציג בפניו איציק אידלמן את אופנוע ה-BSA 42' עם הסירה שלו בליווי תמונות מתהיליך השיפוץ. לאלה בעלי הדדים המלוככים וגם למי שרוצה לפחות לדעת מה לא בסדר באופנוע שלו...) נותר לנו ניר עוזדור הסבר מקטוע ומלא על כל נושא מערכת ההצתה.

ארוע אופנועים ראשון תחת חסות מועדון החמש נערך לאחרונה בפארך אפק בששתפות אופנוענים רבים, ואך זכינו ליזוג קטן של מכוניות קלסיות. מיד לאחר תום תקופת הגשימים נשתדל לארגון נסח' עס דש על בעלי האופנועים הקלסיים, אבל שוב או חזירים ומגדירים: כל האירועים פתוחים גם בפני בעלי המכוניות הקלסיות במועדון ונשכח שלב את כול בתוצאות.

איפלו ב"שוקעתיק" של המועדון זוכים האופנועים לחשיפה וליזוג כבד וגף נושא כמהUISקוט קנייה, מכירה והחלפה.

מנואלה

לאחר שנים רבות של חלום ותקווה, הולך רעיון מזיאון מכוניות עתיקות בישראל לכל כורום עור וגידים. דובי גרוודמן קשור בין לבן בנצי עציון, חבר חדש במועדון ובעל נסיכון וקשרים בנוגע מזיאונים. קשריו הטובים של בנצי הביאו לו לשכת ראש עיריית נתניה מר צבי פולג, אשר הנושא קרוב ללבבו.

הרעין הוא "בית חם" למועדון החמש ע"י הקמת מזיאון מכוניות עתיקות בנתניה, אשר יוכל גם את כל נושא התפתחות הרכב בארץ ובעולם והוא לעמשה בית לחברי המועדון ומורכו לתרבות המוטורית בישראל. אנו רק בתחילת דרכנו והמלאה רבה מאוד מאד.

פעילה זו של עיריית נתניה והעמד בראשה, מר צבי פולג, הביאה אותנו לקימים את ארוע סוכות החברים בנתניה ולא במוזיאון חיל-האוויר בחצריהם כפי שתוכנן בתחילת. הנוכחות המאסיבית של חברי מועדון בארוע סוכות עם מכוניותיהם ואופנייהם הישנים מהוווה את ההזדמנות ליכלתו להעמיד תצוגה מורשית ומקובדת. כל הרכב הגיע במלוא תפארתם וויפיים, מוצחכים וمبرיקים ואך העמדנו מכונית פורד דגם טי משנת 1926 במרכו התצוגה. חברים רבים הגיעו מהצפון ומהדרום והשתתפות היהת מרשימה. תצוגה זו חשובה לנו מאוד לקידום נושא המזיאון והחברים עמדו במשימה שעיקראו לדגל.

החברים המתמידים להגעה למפגשי יום שיימי בהרצליה נוכחו לדעת כי מגרש החנייה המוסדר עודם יכול לרשותנו, זאת לאחר שיווומו של זמי לין הביאה להצבת שומר בכנסה מדיי יום שיימי בחודשי הקיץ, מוקם בתשלום על חשבון המועדון. החנייה נוחה והאוירה נעימה כך שאין מניעה מהחברים רבים נוספים להגיע למקום ולהציג את כל-רכיבם היפים (או אפילו את

מולטי-ריצייל

מיסודה של



סיבוב שני.

עלכשו כבר אנחנו חייבים לשמר על רמת המדור כי האופנועים הוכחו את יכולתם הטובה בתצוגות ובמאורות המקצועים (ולעתית אף עלים על-מעשי-על-ארבע...).

בillionו הנוכחי תוכלו למצוא כתבות מקצועית על אופנווניות קלסי, על היסטוריה ועל שיפוץ. אנחנו מוכחים ביליאון עיניים כתבות נוספות, הקוראים, גם כאשר "האַבְטּוּמוֹבִיל" לא יוצא בדואר, כי אנחנו כבר שוקדים על גלגולן 37 וגלגולן 38 הקרובים.

ניר עוזדור הוא איש המקצוע שלו וכי שרך עיצה טוביה בנושא האופנוע הקלסי שלו יכול לפניות אל מדור "מוטוציקיל" ונשכח לתוך אן תשובה מקצועית. מבון שם אופנוונים חברי מועדון אחרים מוזמנים לתורם לכולנו מן הנסיוון שלהם ומן הידע שצברו במשך שנים איסוף וSHIPוץ ורבות ואנו ניתן להם מטה דפי החוברת.

בנושא התצוגות. האופנוונים שהגיעו מוכחים לא כל ספק שגם בישראל יודעים לשפצ' ולשמר אופנוונים עתיקים, יותר מכך: גם המיגון שהצלחו לחברינו לאסוף מכל מי "חורים" הוא מפתיע ביותר. בקרוב תוכלם לקרוא גם על מזיאונים בחו"ל ולתיכן את ביקוריכם לקץ בהתאם.



הപתעות באיטליה

ביקור בצפון איטליה

מאי 1996

מאת בני גדורמר

אילן: ב. גדורמר



לאחר שנים ארוכות בהן הקדשו את כל הזמן והמשאבים הפנוים לפרויקט שיפוץ היגואר של, ובכללם נסיעות לאנגליה לרכישת חלקיים, החלנוו, אסתה אשתי ואני, נסענו לטioxו לאיטליה. טioxו זה היה אמרו להות פיזיו לאסטר על "שנות הסבל", טioxו שהיה מבסוס על סייר בארץ של לאונרדו ועקרבו בשואה האמנויות הפלسطיניות. איילך לא הוכנו תוכניות הקשרות בשואה רכב, בלבד מביקור במוזיאון אחד בטורינו. "ורשנוי" במכונית הבראה השכורה את צפון איטליה החל מגיעה דרכ הריוויריה האיטלקית לכיוון קררה, לокаה, פיזה, פירנצה, סיינה והלאה.

בצומת דרכים בכפר צ'יריו, עמדה כובוצה של מקומיים עם דוגניים ביד ובמרכזו שטור איטלקי אשר כיון את התנועה. לפטע נשמע רעש חזק ומול עין הנדרמות החלפה בוגאטי 35 מודל 1927.



מרגע זה ובמשך שלוש שעות עמדתי וצלמתי 4 סרטים של מכוניות, אותן קשה למגנו נס במוזיאון מכובד. במקורה (באמתן, אסתה) הצעתי למירוץ Mille Miglia, שהוא ללא ספק המירוץ היקומי של מכוניות קלאסיות. למירוץ זה הגיעו ממכוניות מכל העולם, שהשתתפו במירוצים המקוריים של Mille Miglia (אלף המילאים). אשר נערכו בשנות השבעים.

החויה לראות, לשמעו ולהריח את המכוניות כאשר הן עוברות בשנה בתוך סטמאות הכהר הצירוי, והיתה חוות בלתי נשכח. בין המכוניות היו אף רומייאו קצת יותר, כמו פרארי, מאראטי ולמברוגני וכ-30 מכוניות מרצדס SL. סה"כ המירוץ כלל 340 מכוניות!



המירוץ נתמך ברובו ע"י חברת מרצדס. תחילת המסלול - בעיר Brescia במסלול סיבובי דרך פררה, רונה, אורבינוי, פרוזיה, איסיסי, רומה, סיינה, בולוניה, מודונה וחזרה ל-Brescia. המכוניות והנהגים הגיעו מ-26 מדינות שונות. היו גם מכוניות אשר לא הגיעו להשלים את מסלול האלפיים, כמו אותה פיאט 1100 S MM 1948. מכונית זו נבנתה מאלומיניום במיוחד למירוצים. בשיחה עם הנהג התברר שלו הפעם השנייה שהוא משתתף עם המכונית הזוא במירוץ הדגול, ו"נטקע" עם אותה התקלה באותו המkos!

בתמונה מימי מלמעללה למטה: אלפא רומייאו MONZA 8c 2600 1932, נהגים: ליידאו ומיליאו מימון; אלפא רומייאו 8c 2300 LE MANS 1933, נהגים: אוטרמן וסטרמן מהלך; אלפא רומייאו 8c 2300, נהג: אורלני מיטליה.

בתמונה משמאל מלמעללה למטה: לגונדה M45 RAPIDE 1936, נהגים: כהן ופטרון מאנגליה; גיאור 90 SS 1936, נהגים: הטצר ואובג מגאנינה; גיאור 90 1938 SS 90, נהגים: וילנד ווילקה מגאנינה.

מוזיאון הרכב של טטרה

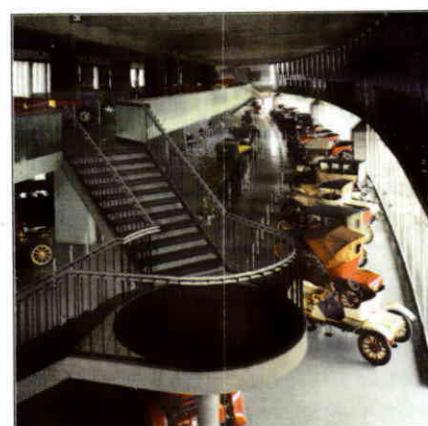
מאת אלון בלוש, חיפה

ברצוני להפנות את תשומת לב החברים המתעניינים ביצירתו למוזיאון של מכוניות לא שגרתיות (או יותר נכון שכך). הכוונה למוזיאון של מפעל המכוניות הנמצא TATRA בעיר KOPRIVNICE (דרכומית מזרחיית OSTRAVA-ל-OSTRAVA). המזיאון שוכן במבנה דו קומתי ענק בעל קירות כוכיתicas (בשתח של כ-1200 מ"ר) לצד פארק נהדר. ניתן לראות במזיאון עשרות דגמים של מכוניות TATRA המשקפים ייצור של כ-100(ו) שנה. התצוגה כוללת מכוניות פרטיות, מירוץ, מסחריות ומשאיות. בקומה השנייה של המבנה ערכו ביצורה אסתטית עשרות סוגים של מנועים, חלקים וחלפים שונים ומשונים - בקיצור חגיון.

ליד אולם התצוגה בלב הפארק שוכנת טירה נחודה בה ניתן לרכוש מזכרות וב AOLמות הטירה, לנשימים המעווניינות, ישנה תצוגה נוספת של כלי פרוצלן אומנותיים, אשר חבל אורך זה משתבח בהם.

התענגן כולל כניסה + 1/2 ליטר בירה וסנדוויץ' בקיוסק שם יעלה פחות מ-5 ש"ח. כדי!

ארוע נוסף הקשור ברכב קלאסי היה ביקור במוזיאון הרכב ע"ש Carlo Biscaretti בטורינו. המזיאון מכיל למעלה מ-400 מוצגים בתצוגה מרשימה של כלי רכב מהמאה שעברה ועד שנות השבעים, כולל כלי רכב ייחודיים מסווגים. המכוניות ברובן משופצות למצבן המקורי ובחלקו כפי שהרוודו המכבייש. כמו כן יש בתצוגה מנועים, שרוטטים ואבזרים השיכים לעולם הרכב. בקומות הכניסה קיימת חנות המכונית ספרי רכב (רובם באיטלקית) וכן מזכורות בוסף רכב.

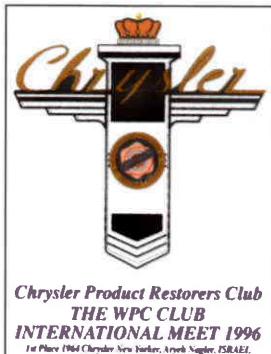


לאהבי רכב כדי להתאמץ ולהגיע לטורינו ולו רק עבר מזיאון זה.

כתובת המזיאון:
Corso Unita d'Italia
No. 40, Torino

האוטו של - קרייזלר ניו-יורקר 1964

של אריה נגлер



Chrysler Product Restorers Club
THE WPC CLUB
INTERNATIONAL MEET 1996
1st Place 1964 Chrysler New Yorker; Aryeh Nagler, ISRAEL



רמת השיפוץ וההשכעה ניכרים מרהיב
המכונית, גם מבחוץ וגם מבפנים.



הכל משוחזר למקבוקן עד הפרט
האחרון (עם ניקל הרבה יותר מר畢יק...)



Chrysler Product Restorers Club

קרית אונו על מפת אספנות הרכב העולמית

מאת עטרה מוסקוביץ'
(מתוך המוקומון "גלא-גפן")

אריה נגLER מקרית אונו זכה במקומות הראשון בתחרות על שיפוץ מכוניות קרייזלר מן השנים 60-'64', בתחרות מטעם מועדון משפחתי ומשוחררי מכוניות קרייזלר. המכונית הזוכה, קרייזלר ניו-יורקר 64', משמשת אותו עד היום כרכב הפרט.

בשנת 64' רכשה הסוכנות היהודית מכוניות קרייזלר ניו-יורקר עבר נשיא הפדרציה היהודית דיר נחום גולדמן זל. משות 73' עד שנת 82', היתה המכונית בchnion הסוכנות היהודית בירושלים, ובשנת 82' רכש אותה תמרות 4,000 דולר אריה נגLER מקרית אונו, שנע עם יום-יום לעובדה כקצין בטיחות ורכב ארכי של חברת "מקורוות", עד שיצא לפנסיה.

בשלב מסוים, הסתבר לנגLER כי המכונית שבידו מיועדת בינה, ורק 2405 כמותה יוצרו. כיסים ידוע רק על 33 מכוניות כללה שעדיין נסועות בכבישים העולמים. הוא הצרף למועדון החמש' ולמועדון משוחרי מוצרי קרייזלר, ומדי פעם קיבל לבתו טפסי השתתפות בתחרות. נגLER החליט להשתתף, שלח את המכונית לשיפוץ יסודי במוסך "ירלקס" באשדוד. במהלך השיפוץ, שמנשך כמעט חצי שנה, השיג חלקים מקוריים, צבע מכורי. אין פה פרט אחד שאינו אורגני" מכך. הוא אמר, ובתום השיפוץ הזמין את הצלם יוסי דנה, שצילם עפ"י חוקי התחרות את המנוע המצוחץ, את הריפור ואת כל חלקי הרכב.

"אמרתי לבני - אם הגיע למקום 10-15, אומור תודה רבה", מסר נגLER "וכאשר קיבלתי את החוברת, ראייתי שלידי התמונה כתוב 9, class 9, השבתי לתומי שזה מקום 9. הלכתי להchein לי כס קופה והתישבתי לkersoa, והנה התברר לי שמדובר במקום הראשון בקטגוריה 9, ככלומר, מכוניות מן השנים 60-'64'."

"זהطبع שליל" - אומר נגLER על שיפוצה הקפדי של המכונית המבוהיקה והמצווחצת, "יאו שאני עשה כמו שרציך, או בכלל לא". "שאיפתי היא שהמכונית תשרת אותי לנצח" - כתוב נגLER בבטאון המועדון האמריקני, "וואין לי כוונה להחליף אותה بعد שום הוו".



אלה
וירט
הגה



בתמונה למטה ובשער:
קרייזלר ניו-יורקר 1964 כמ"ז בפרסום
שלא מביש מכוונות משנות ה-90'.



בתמונה למעלה מימין:
תילין השפוץ משלב הפירוק, דרכו
תיקוני החלהה, השלמות פח' כוכן.

בתמונה מלמעלה מימין:
התראה הסופית כפי שהיא נראה
בפניהם - אפלוי הריפורים משוחרים
למקו.

מתוך ירחון מועדון קרייזלר
המספרם את הוצאות



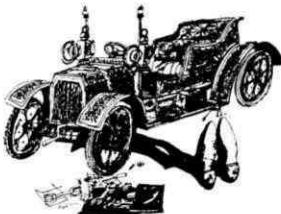
Class #9 1960-1964 Full Size
1st Place 1964 Chrysler New Yorker
Aryeh Nagler, Kiryat-Ono, Israel

This car serial number 8343229838 purchased April 30, 1964, at Chrysler Motor Corporation, 1763 Broadway, New York 19, NY as an official car (1964-1973). From 1973 up to 1982 car had been stored in a warehouse. I bought it in 1982 having 31,250 miles only in excellent condition. I used it as it was, without any more investment. In 1995, during 6 months I modified the body including general paint, radio, and upholstery originals. As I drive my Chrysler I enjoy the powerful engine, large field of vision, comfortable driving, and the stability on the road. My wish is that my Chrysler will serve me for good. I am not intending to replace it whatsoever.

ברקס, ברקס". זינקטי מהכסא והתחלתי להסתובב סביב החדר, חומי עלה והדורך קפץ והגע לשאים אולימפיים. זהו נתקמתי בהתקף הראשון של המלחלה.נו טוב, פרק אני את הרגלים של הראש עם השיביות המיוחדות שלהם ועוד כמה אבזרים שפכו את עיני, ואני באוטובוס בדרך לת"א עם הקיטbag של הימולא באלטן זakan. שואל פה, שואל שם ואמורו לי לך לרחוב הרצל. הגעתiy לרחוב הרצל מסתכל מימה ושם אלה ופתחום נפתחו לפני עיני השמים ואלהים בצדות שلت צחוב קורא לי: "צפוי ניקל וכי כי".

נכנשתי לאיזה פרוזדור צר, עוכב איזו חצר מלוככת והנה הדלת
לא הכהול.

ازהרה לקורא הנכבד! תאמיינו לי אני לא טיפש, לא עייר, לא
CORDI ועדי לא עובדים בקהלות אבל כשהאים ווצים הם עוטים
עליך רשות קסמים החופחת אותך לעיוור וטיפש.



נוקש בדלת, שומע "קן" ונכנס וראה בית מלאכה קטן, פרימיטיבי ומלוכך. בקיצור, באלאן שלם. שום דבר לא במקומו. סליחה, סליה בעל המקום מתאים לתפארה... תגידו מה שאתם רוצחים - אתם צודקים. במקום לעשות אחותה פנה ולרוץ להיכן שהשען גומל את ילדיו מהנקה, מנהל אני שיחה קטנה עם היצור.

- החליקים האלה לצפוי ניקל?

- כן, כמה זה עולה?

- 300 שקל.

- זה לא יקר?

- אפשר גם ב-100 שקל. אבל זה לא אותו דבר.

הרשות שמשמים אוטי - כמו שאמורים - עם הגב לקיר. בטוח שככל רוצה את העבודה הטובה, וудין היה זמן לkus ולבנת. אתם חושבים שאין הלכתין מה פתאום! אמרתי: טוב, אני מנתניה. תן לי את מספר הטלפון שלך, השarterי את הדברים והלכתין.

בקיצור, אני שוב בפרוזדור בחצר המלוככת פותח את דלת בית המלאכה. היצור הצעיבו אבעבעו עבר כיוון כלשהו ועל הרצפה גילתי את החלקים שלי זורוקים. כמו נוקמן הרעב לסם אני מותכוון, לוקח את החלקים ביד, בום! בום! אני מרגיש שאני משתגע. לבי מפטיק לפמם. העיניים מתמלאות דמעות, האוזניים מצצלות - העולם מתנדנד. הירושימה, הירושימה. הינקלזה לא ניקל, משחו לבן-אפור מותקף, המכסה של הפילטר שמן עם דפיקה.

- ואיפה השיבות של הרשות?

- איזה שיבות? זה כל מה שהבאת. לא היו יותר דברים.

מסתכל אני מסביב וראה את המנווע עם השלייף ובריצה ערים לבלוך. נורם אני באכבעותי בערים הצלב וכן, הנה השיבות של: לא 10 אלא רק 8 שיבות. אבל תודו: גם זה משחו.

ונפל אני על כסא ביל רג'את וחושב מה עלי ליל לעשות? "תציית לו את החורה הזה" לחוש השען באזוני ומשכני עלי קבל את רעינו. ובאותו השניה לחוש לי אלהים: זה הרעגע-געלט שלמדת לך. בחוץ הגשם יורד ומכרסם שבילים בחלונות המוחהים. האיש ממשיך בעבודתו כאילו אין לא שם, לא מדבר אליו, לא מסתכל לעברי. אני יושב כמטומטם ומחשבות מתרוצצות בראשי האומל: משטרת? בית משפט? שטויות, שטויות! שטויות!

לבסוף הנחתי 100 שקלים על הכסא. لكחתי את מה שהיא יצאת בily להוציא מילה. הבנתי שנפלתי בפח. אבל בכל רע יש מהו טוב, אמרתי לעצמי: מה שהיצור הזה יודע לעשות, גם אני יודע.

בקיצור לקחתי ספרים, קניתי סככה לחצר, קניתי חומרים כימיים, מנווע של מכונת כביסה עשוית שליף ולא תאמינו - אחורי שלושה חדשים, מילאי את הגיליה שליל עם ציפוי ניקל וקורום מהבוגר הקטן בגיללים ועד הגג.

נו טוב, לאו היה רק הקטע הזה - אפשר היה להמשיך לחווית, אבל המלחלה הלהקה וגברה - ועל כך בסיפור הבא.



אנו פותחים מדור חדש, בסידרת כתבות של חבר מועדון שהצרכנו אלינו לאחרונה (רופא במקצתנו). אבל שיפוצניק בנסיבותיו. הסגנון שלנו יסחוף גם אתכם לתוך עולם הרכב הישן, המוכר כל-כך לכולנו. שוב ושוב תמצאו עצמכם אומרים: "אי שהוא קולע בול. גם לי זה קרה!"

מיומנו של שיפוצניק

פרק ראשון

מאת ד"ר סיימון

בהתחלת היתי נורמלי. קניתי רכב, מכרתי רכב. קניתי אופני, מכרתי אופני. כמו כל עם ישראל. אך זה התגלה במשך שנים, עד שיש אחד נקנשתי ל"קפיריש" וקניתי גוילה ספר, מבון בעקב אדום, וזה אז הימי נורמלי.

נסעי אליה בכל הארץ. השarterי אותה בכל רחוב, בשמש, בגשם - בלי לחוש ובלתי חשש. נכון, שהרבה פעמים מעתאי אותה עם שרירות, עם דפיקות וחרשות סמלים - אבל בשבייל מה יש מוסכים לפחחות ובעב?

אני זכר, יום אחד הוציאי אותה מהמושך לאחר צבע ונעצה אותה מהמושך לת"א. מול קניון איילון עקר עקי או עקי אחד מימין וטשטט... מצלק אותו לכל הארץ. העקי היה מפוחד והתחנן עם דמעות בעיניהם שرك לא אספר לאבוי. מסתכל אני על השritten ועשה חשבון שאם אני חזר מהר עכשו למוסך -

הצבע יהיה עדיין במוסך - ועד הערב העניין סגור.

חוור אני לרכב, מוסוב מפתח, עושה פרסה ומשאיר את הצער פעור פה שלא מאמין למראה עינויו. אז עוד הימי נורמלי.

זה היה ב- 1973. במרוצת השנים החים התגלו באופן טבעי עד שיום אחד נדבקתי. החידק זהה לא עבר בדרך מיינית, אפילו לא עיי נשיקות או לחיצת יד, גם לא בשימוש באסלות ציבוריות. הנגיף גם לא עבר דרך שתייה או כתזואה מעישון סמים. הוא נמצא בכל הזמן בעולם, ופוגע פה ושם ללא אבחנה. אני, אישית, מאמין שהידבקות באה כתוצאה מחלם רע.

בקיצור, מיום ליום אני מתחילה להטעין מנזילות מן (האופניית לאפוא רומייאו). העצבנות הולכת וגוברת, הולכת וגוברת עד שיום אחד מצאתי את עצמי בחנות מנופים ברחוב צילוב קונה מנוף. המוכר התבונן بي בעינים חצי סגורות ושאל:

- למה אתה זוקק למונע של חצי טון?

- להוריד את מנוע הרכב שלי - מшиб אני משפטות.

- אתה מכונאי? ממשיך המוכר לחזור אותי.

- לא, אני רופא מנתה.

- אז לא יותר פשוט להיכנס למוסך כלשהו ולהוריד את המנווע? - ממשיך המוכר וסגור את עיניו עוד קצת.

- לא חשבתי על זה, מшиб אני.

- אהההה - משן המוכר - לא חשבת על זה. ואתה רופא? שומר האל על החולים. תבייא 500 לירות.

הרגשתי שאני אבוד בעיניו הסגורות של האיש. שילמתי מהר וסחרתי את המנווע עד הרכב שchnerה בקרבת מקומס.

לא, את הבור בחר בחר בניתי כמה שנים טובות אחר כך. אבל זה כבר סייר אחר. בזמן המנווע השתמשתי בגיקים ורגלים. אבל לא על זהysi. איכשהו הוציאי את המנווע משקלו 150 ק"ג, ושמתי אותו על השולחן. אבל גם זה לאysi.

כפי שאתה בודאי מבינים - החידק התבוגר, התהנן והתחליל במצבות "פרו ורבו" לפי המסורת. החידק הרגינש טוב בתוכיו ואני התרגלתי אליו - והסימבולה עלה יפה. כל אחד מאושר בחלקו.

להלן הסיפור: ישב אני שבת אחת ומתבונן במנוע המלוכך. ולפתע מלמל באזוני היצור הרע. "קצת ניקוי, קצת סגירה הרטנית וגם קצת ניקל... ברקס,

אוטו דיפו - רשות הכל לרכב הגודלה בישראל

חברת אוטו דיפו נוסדה בחודש יולי 1994, כרשות קמעונאית המתמחה בתחום אבורי הרכב. המודל הבסיסי להקמת הרשות בישראל הוא PEP BOYS, אך מבחן החברות הגדולות בארה"ב בתחום אבורי הרכב. ישראל של שנות ה-90 עברה לケーוןת ושוק באמצעות חברות גודלות, תוך הקמתם של מרכז ענק בתחוםים שונים כמו: עשה זאת בעCMD, עצועים, ספורט, ציוד משרדי, מזון וכו'.

אוטו דיפו מונתה מענה שיוקרי לצורך לקוחות ולמסד את תחום אבורי הרכב בארץ - כרשות קמעונאית גודלה, הפופולרית ברחבי הארץ.

אוטו דיפו היא החברה היחידה בארץ שלא רשות קמעונאית המתמחה במכירת מוצרים ושירותים השיכים לתוךם המוטורי. בשנתיים הראשונות מיסודו אוטו דיפו 10 סניפים ברחבי הארץ, כולל של כ-2 מיליון דולר לכל טניף. כל הסניפים מוקמים באטרים מסחריים, יהיו זמינים להלטוטן שם, בצע, בשילוט, בגודל, בחלוקת ובסיור הפנים, במגוון המוצרים ובמהירות.

כל טניף ברשות אוטו דיפו ישתרע על שטח של 1,500 מ"ר ובו לעמלה מ-12,000 פריטים. במסגרת החלוקה הפניתית של כל מוצרים למקרה, ו-500 המ"ר הנדרים יהיו את מרכז התיקנות, שבו 11 יחידות שירות שונות כגון: עדמה להתקנת מוציאריALKTRONIKHA וועוד.

החותן ומרכז ההתקנות פועלם כל ימות השבוע:

אי - ה'	22:00 - 07:00
ו'	15:00 - 07:00
שבת	עד 23:00

מחירים המוצרים באוטו דיפו הם הנמוכים ביותר בשוק וזאת ללא התפשטות על איקות.

עבור כל המוצרים והאבוריים שokane הלוקה ניתן לקבל שירות התקנה במקום, ולצורך כך גם הוקצה מקום בחנות לפינת ישיבה עבור הלוקחות המתמחים לסיום שירותיה התקנה. פינת הישיבה הממושגת מצוידת בדוכן אוכל ושולחן, טלוייזיה, ובטלפון לדוחות הלוקחות.

החותן של אוטו דיפו ימוקמו באטרים קמעונאים. הראשון שנבחר נמצא בחוות המפרץ שבצפת ולן, ובו נפתחה החנות הראשונה של הרשות לפני שנים. אחר זה מALLERY בתוכו מגון רשותות גדולות בתחוםים שונים. הסניף השני של אוטו דיפו נפתח השנה בימי' במתמח העסיקים והקניות הענק בו ממוקמות רשותות גודלות נוספות כמו "משביר מחסני אופנה", "הנדימון" ועוד. לאחרונה החל לפעול גם הסניף הגדול ליד קניון איילון ברמת גן וסניף נוסף של אוטו דיפו יפתח בקרבו אליו המרכז. ארבעת הרויניות המרכזיות המנהימות את רשות אוטו דיפו הם: מיגון, אמינות, שירות, מחיר.



אוטו דיפו - רשות הכל לרכב הראשתונה בישראל

רשות אוטו דיפו מעניקה לכל חברי מועדון ה-5 הנחה עד 5% בעת קניותיהם בכל חנות הרשות, בעוד החנות של חברי מועדון הקונים של אוטו דיפו. הרשות גם נתנה חסות למועדון באירועי הגדול בטוכות בשנה הקודמת (בחוץ המפרץ) ועם פתיחת סניף צומת בילוי בחול-המועד פסח האחרון. שני אירועים אלה נחלו הצלחה גדולה בקרב חברי המועדון וקהל המבקרים שבאו לראות את הצוגנויות.

הידעת כי... הגה הכח נכנס לראשונה לשימוש בששיות ב-1948 וכבר ב-1951 יושם במכונית נסיעים. הוא היה תרומה משמעותית לבטיחות וליכולת השליטה ברכב אך בעקבות תום יכולת החניה. היצור בולט בעיקר בשל הגדול המתמיד בגודלן של המכוניות האמריקניות של אותה תקופה.



חברים כותבים

ג'ם מיליה טוביה עוזרת

בשנת 1991 קיבלתי לידי את הגה המועדון. מספר חברי המועדון היה רב ממספרם כולם. אנשים רבים שפגשתי מהזקנים וכבר אספנות סרבה להרים למועדון ובפי רבים מהם היו טענות רבות בין חברי המועדון, יחס קר ומתנשא, זילול במתעניינים חדשים ועוד טענות ורבות בסגנון זה.

לשמחתו השתנה מאז האוירה מקצתו לפחות. לדעתו בשנים האחרונות לא רק שהמועדון גדול מאוד ומתגעו לכ-1,000 חברים רשומים, גם הגרעין הקשה והקבוע של שורות חברים המגיעים מיד יום שיישי למפגש השבועי מוכחים את השינוי באוירה ובהתיחסות. יש פירוגן ולרואה מיידי חדש ונכונים חברים רבים למועדון.

לאחרונה פגשתי חבר מועדון בשם יהודה אלבום אשר שיפץ הדסן ווילס-רוזיס מקסימים ויפם שמצוין לא נראו כמעט במועדונו. יהודה הגיעו למפגש השבועי עם מכוניות אלו והציגו לראותו בוגאות וחימם את לבנו.

אני תקווה כי העזה ההדרית והפירוגן יגברו וכך ככל יכולתו ליהנות מתחביבנו זה.

אבי כתריאל, יור' מועדון ה-5

הצעות לסדר

חבר מועדון החמש משנת 1985 ברצוני להעיר מספר הערות ולהציג רעיונות שצרכים להתבצע במועדון.

1. ראשית, אני חשב שmagui לאמן אירמאן כל הכבוד על שליח על עצמו את תפקיד מזכיר המועדון ומצבע אותו מכל הלב וגם עונה לטלפונים בסבלנות ובأدיבות רבה.

2. לדעתני יש מקום לחברים נוספים מן השורה לעזר בכל הנושא של פעילות המועדון הן בתחום החברתי והן בתחום האזרחי.

3. כל חבר יכול לכתוב על הרכב שלו ולתאר את תהליך שיפורו או חוות מיוחדות שהוא לו עם הרכב. זה יعني את כל חברי המועדון וגם מהויה השלמה לתוכן של פרסומי המועדון המגייעים גם למי שאינו חבר. כך תהיה תדרות גבורה יותר של הפצת החברות עם יותר ותיקן לחברי המועדון.

4. אני מציע למונת שלושה חברים היודיעים ואוהבים לכתוב, כתובים איזוריים (למשל: צפון, מרכז ודרום) שיאספו חומר הקשור באיתור רכב ישן ושיפרמו על ידי חברי מועדון מסביבתם. הם יכולים לרכז את החומר ולהעבירו אל מערכת העיתון שתכין ממנו כתבות ועצות לחבר. כך יישן יכולים בעלי ידע מקצועי בתחוםים השונים של שיפוץ ותחזוקת רכב ישן עבר כהה מועדון היה בתחילת דרכו.

5. בזמן האחרון היו שיבושים בתפקיד המועדון שנבעו מאי-חלוקת כרטיסי חבר ועיבודים למשל דואר לחברים חדשים. הבניין ממזוכי המועדון שב哿ו יהיה עוד Adams שיעור לו לבצע את המשימות ולהתגבור על העומס הרב של פניות חברים.

6. יש לצאת עם הזדמנות לעיתונות ופרסומים בתקשורות על כל אירוע שהוא מזכיר ומזכים במשלוח דואר לחברים החדש. הבניין ממזוכי המועדון שב哿ו יהיה עוד Adams שיעור לו לבצע את המשימות ולהתגבור על העומס הרב של פניות חברים.

7. יש לפנות לחברות ולמוסדות לקבלת חסויות ולפרסום מודעות בחברות המועדון.

8. יש לעודד יותר חברים להציגם לטילים מסוימים ולערוב גם את יתר בני המשפה. אלה דברים שנעשה גם ביום א' לא תמיד ההיענות גבוהה.

אני מקווה שמה שנכתב כאן יגיע לתשומת-לב כל חברי המועדון ויישם בעורטם להנאת כולנו. לסייע אני מברך את העושים במלאת המועדון, את מי שמשפץ ואת כל שאור חברי מועדון החמש בברכת שנה טובה.

עוופר בן-צבי, ירושלים

ארוע חול-המועד סוכות בנתניה

בארוע בנתניה השתתפו כ-150 מכוניות ואופניים, וקהל רב צפה בתצוגה המשך כל שעות היום. האירוע אורגן בסיוו' עירית נתניה, בראשות ראש העיר מר צבי פולג, שקיבל הסבר מפורט על הרכב המוצגים מבאי כתריאל ובעלי הרכב. נציגי התקורת (רדיו, עיתונות, טלוויזיה וכנים) ביקרו גם הם וצילמו את המכוניות והאופניים בליווי חברי הוועד.



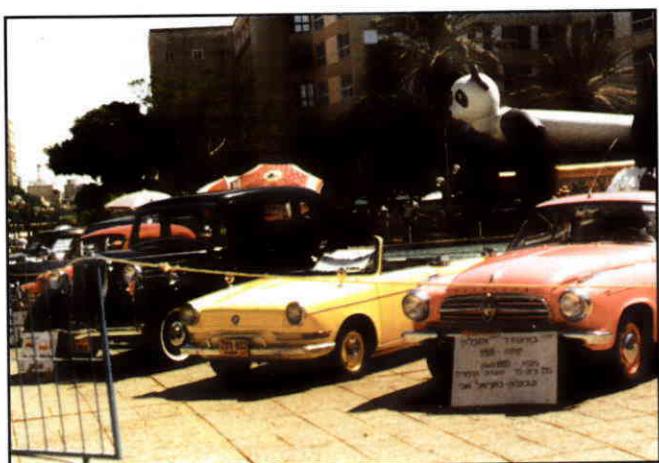
הגיפים המשוחזרים והמשופעים, כמו בשנות ה-40', רוכזו בתצוגה מרשימה בקטע מיוחד של המגרש.



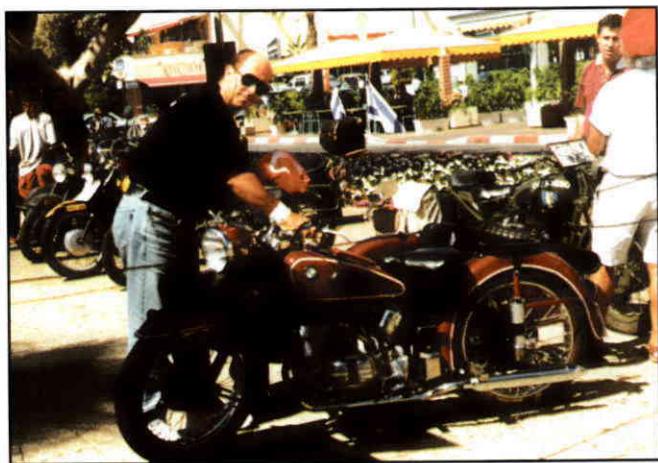
במרכז התצוגה (מתחת לעצים...) עמדת לה המכונית העתיקה ביותר באירוע זה: הפוד מולר טרי Tourer 1926 שהובאה במיוחד לתצוגה על מובילית רכב זה נמצא כתבת תחילה שחזור ע"י אמנון ארמאן והוא הרכב העתיק ביותר ביום כיום באירוע הנמצא במעט תצוגה.



שלטים מאיר עניין, חבלים ומחסומים ורחבת תצוגה מעוינת איפינו את האירוע החגיגי. עירית נתניה לא חסכה בהכנות לקרהת אירוע זה, למורת הזמן הקצר שעמד לרשותנו. חבל רק שלא הוכנו שלטי הסבר על כל מכונית ואופניים כפי שנרגנו לעשות באירועים דומים בעבר.



מכוניות בתערוכה: משגנות ה-30', עד שנות ה-60', במיצב תצוגה כמו שערין. בתמונה (משמאל לימין): ולסלס 1936 של יוסי יאל, ב.מ.וו. 700 1960 של עד טיסמן, ברגווארד אייזבלה קופפה 1959 של אבי כתריאל.



סקוטר האופניים של המועדון יוצג בכבוד עם מספר רב של כלים משופעים משנות ה-30', עד שנות ה-60', כפי שיתן לראות את ה-ב.מ.וו. עם סירה של משה רפפורט.



האופניים עם מושדרים כמו חילים, אמנון בעיפות יתרה, אך ניתן היה להשתות בין הדגמים השונים ובין רמות השפוץ שלהם.



"שוקעתיק" - מסורת חדשה של המועדון - יריד פתח לציבור



סכנות ורבות,
אופניים,
מזכדים,
תמונה של
מכונית בית
שפע חכמים,
עמדת הרשות
של המועדון
וירבנה קהלה
סקרנים וגונם
פונציאליים,
כל אלה איפרנו
את ה'שוקעתיק'
אקדמי רמת-ה-
תחת כל העצים
באשרה פנמה
של יום שישי
לפם-הצהרים.



ביקשתי בחנות אחת למכירת אופניים וחלפים אך התאכזבתי מאחור ומלא החחלפים לאופני אורה היה מועט ולא מושלם. מה שכבר היה נמצא היה במחירים מצחיקים. לדוגמה: מיכל דלק קופפלט במכיר 3 דולר, ברכך אחוריות קופפלט ב-4 דולר. לנוכח לא התייחס צרך אך נזקתי לגומיה של מגן הבוץ וכן נקנתית את כל הרכף. והודדתי ממנה את הגומיה שהיתה נחוצה לי והשארתי שמת את כל הרכף כי לא ניתן לקנות גומיה בנפרד.

כמו כן נקנתתי בוכנות אך ללא רינגים כי לא היו, וכן זוג מפלטים כשיוני המשתקים היו ימניים אחר ולא ניתן היה למצוא מפלט שמאל. הדבר הטוב ביותר שקניתתי הוא ספר הרכב שככל הוראות לאופני "אוראל" ו"דנייפר" תוצרת רוסיה עם כל מה שמצוין לתקן ושיפוץ האופני. עלי לאין שהספר מאד יסודי ומקצועי.

בנוסף לניל ביקשתי מחבר חובב B.M.W. שנسع להונגריה לחפש לי חחלפים לפי רשימה שנתתי לו ואני מאמין שם הוא יעוז לי. ידעו לי שכדי ואפשר לקנות אופני שלם שאינו נושא, לצורך פירוק ולחלפים ואפילו אופני נושא עדין ממשתלים לנקניתה.

בשחלפים יהיו בידי אתחיל בשיפוץ ואני מקווה שאוכל להביאו למצב לשא יביש חסר מועדון ה-5 הישראלי.

בזאר רכב קלאסי ברוסיה

מאת איציק כספי

בעקבות ביקורי ב"שוקעתיק" של המועדון ביום שישי 17.5.96 רציתי לכתוב ולהראות איך הדברים מתנהלים ברוסיה. כפי שתראו בתמונות שצימתי בשוק בזאר חחלפים לרכב בעיר מינסק בروسיה הלבנה (במסגרת חיפוש חחלפים לאוראל שבשותות) גם שם יש מנגנונים כאלו.

ולסיפור המעשה: מאחר רוכשתי אופנו רוסי (אוראל 750) בשנת ייצור 1958 ומאחר ואני אוהב שהאופנו יהיה קלאסי ומקורי וכמוון יפהפה, התחלתי במירוץ וחיפוש חחלפים מקוריים, ספרות מקצועית, סמלים וכו', שהסרים לי להשלמת האופנו.



בנוסף למודעה שפרסמתי בקלאסיקון במודור "שוקעתיק" המופיע בין חברי המועדון בארץ, חיפשתי דרך להגיע לארץ המוצא של האופנו שהוא קלאסי ורוסיה. בעורת חבר וקשרים מתאימים טשתי לרוסיה על מנת לקדם את מטרתי. בעיר מינסק בה הייתה, מספר האופניים שנעו בדרכים היה קטן מאוד, כאשר רובם היו מותוצרת "גיאואה" הצחכית. ראייתי שני אופני אוראל אחד מדגם חדש יותר משלוי, ולהם סירה.

במושג מיוחד של "מעריב" בנושא "מודל 97" התפרסמה כתבה של גיל מלמד על המכוניות באינטרנט. להלן קטע:

צ'מפיקון מוטורס, יבואני קבוצת פולקסווגן לישראל, הם הראשונים (והיחידים!) מבן ימاني המכוניות שמנעיםם כבר על הרשות עםattro בעברית. ... אחרים כחול-לבן חשובים אחרים יש לחברת "אלקטטריק-פיול" שפתחת מעברים מתקדמים למכוניות חשמליות עתידיות, ול-מעdon ה-5, שהכינויים הם אספנוי מוכניות עתיקות.

כותבים אלינו באמצעות האינטרנט

מעודון החמש מקבל דואר אלקטרוני בזאת קיומו של האתר האינטרנט שלו. חלק מהפניות הן של חובבים בחו"ל שרצו לדעת עלינו יותר ולקבל החומר הנוסף בכתב. פניות אחרות הן יותר רציניות, של בעלי מכוניות עתיקות הרוצים להציגן אלינו אלינו (מהארץ ומהעולם) - ראה מכתב של ישראלי-לשעבר מארה"ב בתחרת העמוד), אבל החשובות ביותר הן של ארגונים ומועדונים אחויים הרוצים לשקיע איננו פעלה בארגון אירועים או פעילות מוחודה. למשל, הפניה של הקרן הקימת לישראל מאנגליה, שרצה לשתף פעולה בארגנו ואלי המכוניות הראשונות מלוונון לירשלים. ראיי זה יצא בסופו-של-דבר לפועל לא שיתופנו וחילק מאיננו אפיו נכו בקטעים שלו בסוף אוקטובר (שנה זו). הראיי נמשך 18 ימים והשתתפו בו כ-30 מכוניות וארגונים שעודאים לעדכן את רשימות האיתור כדי להקל על החיפוש מיידן. ירדן ואנתקבל שם ע"י נציגי בית המלוכה הירדני.

דוואר אלקטרוני נושא לנו מקרים רבים של חברות העוסקות במסחר בחפצים של מכוניות ואופניים קלסיים ועתיקים בעולם, ובכמה שגום לנו יש גישה ישירה אל האתר האינטרנט של חברות אלו, לתועלת אותנו מי מבני המועדון שאיננו מצלחים לאטן הפלים לרכיביהם בשוויאן.

להלן מכתב שנתקבל באמצעות האינטרנט מישראלי המתגורר בקליפורניה ובבעלותו שברולט 490 משנת 1918 משופצת ונוסעת.

Dear Dror, Shalom.

Ani Dover Ivrit.

I have found Moaaron Hachamesh on the Internet. I am a 59-year young Israeli living in Los Angeles for 16 years. I visit Israel every year, and on pesach 1995 I did visit the show in the Tel Aviv central bus station.

I own a 1918 Chevrolet, Roadster Model 490 (in 1916 the cost was \$490, so the model was called 490 and went on to 1921). I restored it in 1993, and it is running well. I drive it about twice a month, on LA's streets. It is licensed and has a CALIFORNIA HORSELESS CARRIAGE # 7109 license plate.

I am considering selling my house that has a 3-car garage. Then I will have to sell my Roadster, or find some other arrangement. What can you tell me about bringing the car to Israel (like customs) and storage options.

If you ever need something in the USA, please call on me, and if members are visiting LA, they are invited for a drive along the Ventura Boulevard.

Are you interested in used professional magazines and newspapers ?



Sincerely,
Moshe Susser (Zisser) from Pardess Hana.

מועדוני רכב ועתיקות באינטרנט

מאט דרו וסרגטיין ואמנון ארמאן

האינטרנט הופך מיום ליום למערכת נגישה יותר ושימושית יותר לכל תחומי החיים. לנו הדבר חשוב לא פחות, עקב הצורך שלנו בחברי מועדון ואספני רכב שלנו יוצר בחו"ל, לצורך יצירות הקשורות עם חברות-לענין, אם בנושא המכוניות (או האופנוע) הספרטטיב שלנו ואם באופן כללי בנושא אספנות רכב ופעילותם בינהו, הרשות (WWW) באינטרנט ואיפilo-h-E-mail מהווים פתרון מיידי ל渴בלת מידע שליעיטים יקר לנו שעות ורות של נסיבות איתור, או הטודה של כל חברי ומכוינו לקבלת כתובות או טלפון בחו"ל.

לא כל שכן, אם מישחו רוצה ליצור איתהנו (מועדון ה-5) קשר מחוייל, אין כמו האינטרנט לביצוע מיידי, כמעט ללא עלות. דוגמת לשרותים אלה, גם לצורך מתן מענה לחבריו המועדון שיפנו אליו לעזרה, נרכז כאן במדור האינטרנט ב"אבטומוביל" מידי גליון, כפי שהתחולנו בגליון.

להלן תוכנו למצואו רשימה חלקית של מועדוני רכב (לרובות מועדוני רכב קלאסי ועתיק) בעולם, שיש להם אתר באינטרנט וניתן באמצעותו ליצור איתם קשר מיידי לקבלת מידע בחו"ל או לגבי רכב ספציפי. ההיענות לא רעה, אם כי לעיתים איטית או מגיעה אחר מספר ימים. כל המערכת נמצאת עדין בחיתולים ולכך אין לבנות עלייה יתר-על-המידה. לעומת זאת, למי שיש סבלנות (ומחשב מתאים...) יכול למצוא כאן אונורות. ישן איפלו חברות וארגונים שעודאים לעדכן את רשימות האיתור כדי להקל על החיפוש מיידן. שלא יודע מה קיים עדין ברשת אבל זוקק למידע מוגדר.



CAR-CLUBS OF THE WORLD

Anglia Obsolete	Antique Clubs	Aston Martin	All Car Club	AMC
Austin Healey	BMW	Bentley	Bornward	Buick
Cadillac	Chevelle	Classic Chevy	Cougar	Chevy Corvette
Diecast	Dodge Shelby	Ferrari	Fiat	Chrysler
Ford Model T	Ford Mustang	Ford Thunderbirds	Hyundai	Ford Model A
Jensen	Lamborghini	Lincoln	Jaguar	
Mercedes-Benz	MGB Clubs	Lotus	Mazda	
Oldsmobile	Pontiac Firebird	Porsche	Rallye Auto Club	Renault
Ford Shelby	Studebaker	Sunbeam	Triumph	RX-7
V-8 Clubs	Valliant	Vintage Clubs	4WD Toyota	5 Club
			Volkswagen	Volvo

Car-List © Copyright 1986. Car-List® All rights reserved.
Back to Car-List Homepage
DEALERS | USED CARS | NEW CARS! List your car with CAR-LINK
| Carclubs and Automotive Events

Send your comments or corrections to CAR-LINK

Car-List
P.O. Box 460070
San Francisco, CA 94146-0070
(415)861-6332
(415)861-7445fax

מי שאינו בקיא עדיון בנושא, או מי שזוקק לסייעו נוספת לפוי האפשרויות הבאות ונשׂתדרל לסייעו במידת האפשר:

טלפון החדש: 03-979 3773 או בפקס: 03-979 3774

בדוואר אלקטרוני: dror@netvision.net.il

באתר האינטרנט שלנו: <http://www.netvision.net.il/~dror> בדואר הרגיל: "האבטומוביל", מועדון החמש, ת"ד 1487, שוחם 73142

כותבים עליינו באינטרנט

מועדון החמש ואתר האינטרנט שהקמו מכךבים בתשורת הכתובה והאלקטטרונית באופן קבוע (במיוחד לאור התעניינויות הרבה שמעורר נושא האינטרנט בכלל והתרמים הישראליים שבו בפרט). במאזין לאתרי האינטרנט "אינטרנט עכשווי" הופיעו במדור "ספורט ופנאטי" בכתוב הבא:

מועדון המכוניות הקלסיות בישראל מכיל כ-1,000 חברים, שביחסם למעלה מ-1,500 מכוניות ואופניים שונים, מהשנים 1925 עד 1960. באתר מפורחות מדרות המועדון, פעילויות והתערוכות שהוא מארון שבגן אובי נתקלים אי שם בעיר הלא ורקוק בשירות מכוניות עתיקות ומודרניות, העשו בגדה גואה ובה, על כבישי הארץ. האתר מכיל מספר קישורים לאתרי מכוניות קלסיות בעולם. גליירת תמונות של המכוניות בארץ מאד חספה לנו כאן.



סיפורו של האינדיון

מאת זאב תנדרט

בשבעה הראשונות לצמיחה נדחקו היזמים המקוריים לפניה והשליטה עברת לאנשי שיווק, בנאים ובעלי המניות.

קרל הנטסטורם, המהנדס שעמד אחורי ההצלחה הטכנולוגית של האינדיון, פרש ב-1913 וכשנה אחריו הרגיש גם הינדי שהוא מיותר והפסיק.

כשנה מאוחר יותר פרצה מלחמת העולם הראשונה. הצבא הבריטי ואחריו האמריקני הזמין עשרות אלפי אופניים לשילוחים, ליחידות קישור, לשירות גומת לתפקידים קרבניים. האינדיון הגיע לכל מקום בעולם בו ניסו בני אדם להרוג זה את זה בשם הדת או תחת דגל צוה או אחר.

עד 1949 נרשמו עלילות וירידות. משבר שנות ה-30-40, מה שהחל ביום שני השחור של אוקטובר 1929, פגע גם באינדיון. קווי הייצור צומצמו. בניסיון להתאים את הייצור לתקופה ניסו למוכר אופניים עם סירה למשפחות שירדו מנכסיהם. גם זה לא זכה להצלחה, וגם נסיען נוסף בשנות 1934 להוציא לשוק מכונית אינדיון בעלת מנוע 2 צילינדרים בנפח 1200 סמ"ק לא נחל הצלחה. הצלחה באהה ב-1938 כאשר הצבא הצרפתי הזמין 5000 יחידות. ההזמנה הושלמה עד פרוץ הקרבנות בחזית המערבית באפריל 1940. רוב הכלים נפלו שלל בידי הגרמנים אשר שילבו אותם ביחידות הסיור שלהם לצדדים של ה-B.M.W. והזונדוף.

הצבא האמריקני קנה מחברת אינדיון עשרות אלפי כלים, אשר אחורי המלחמה חזו למגרשי מכירה כצד משומש.

הרומו של האמריקני עם המכונית הפרטית, שמרנות בתכנון בתוספת השקעות לא נכוונות, גרם לנפילתו של האינדיון.

בסוף שנות הארבעים החליטו הנשים לפך את החברה ומما 1949 מסותובבים מספר יורשים שוטענים לשם "אינדיון".

בתחלת שנות החמישים יוצר אופניו קוטן בעל נפח מנוע 250 סמ"ק אשר נמכר תחת השם אינדיין-בריב. ב-1950 יוצר הציף האגדי עם מנוע בעל 1340 סמ"ק (80 אינץ' מעוקב) ובפעם הראשונה בעל טלקופ קדמי במקום המולג המסורתי בעל 2 הקפיצים. ב-1953 הפסיק סופית הייצור של הדגמים האחרונים.

"אינדייאנס" זקנים לא מתים, הם רק מאבדים נוצות" - אמרים אוהבי האינדיון ורבים בארצות הברית ובעולם כולו יישמו זאת הcalculation. פעילות ענפה סביב חברה ששכבה חיים לפני 45 שנה מעידה על שכבה רחבה של חובבי אופניים שמתגונגים לימים ההם של פום. על גל נסטלגייה זה רכבה קבוצת היזמים אשר שיקמה את חברות הארלי-זידסון והחזירה אותה לפני כ-15 שנה לשוק. כתע ברכו כי בעקבות גל הנסטלגיה השוטף את העולם, לא רחוק היום שמחזקי היזמיות יתחילו לייצר גם את האינדיון" בכמויות מסוימות.



לאחר שנים רבות של דיונים משפטיים ומגעים אחרים בארה"ב, וגם באירופה נראית ליידתו המוחודשת של האינדיון אפשרית בעת, ואפיו יוצרו מספר צבעים כדוגמה.

כל אחד מהם אונשיים שאופנו בשביבים זה הונדה, קוואסקי, סוזוקי וכדומה ואותם הוא רוק הארלי-זידסון אקדמי כאנספראט שורות הסבר.

במשך 52 שנה בדיק, מ-1901 עד 1953, יונרו בספנייל, מסצ'וסטס, מאות אלפיים של אופניים גדולים בעלי נפח מנוע עצומים עם ציר של ראש שבט אינדיוני והשם "אינדיון". אופניים אלה זכו להילה שהתחזרה במוניטין של ההארלי. לדגמים הראשונים היהת ידית

הילוכים מזורה, צמודה למיכל הדלק. נירול כושל וחסר ציפה נכוונה לעתיד הביאו את חברת אינדיון לפירוק כבר לפני כ-45 שנים, וזאת רוות לפני שהיפנים כבשו את שוק האופניים בעולם. בעבר השתקלה חברת הונדה הפנית להשתלב בתהליך המוחודש כדי לאוכות במוניטין אמריקני גזעי.



ב-1901, ביוםיו הראשונים של העידן המוטורי, החילטו שני שותפים לעלות כיתה והסבירו את מפעל האופניים שלהם למפעלים אופניים. שם היה ג'רי הינדי וקרל הנטסטורם.

הינדי היה מייסד החברה שנקרה על שמו והוא גם היה אחראי לניהול. הנטסטורם, המהנדס, לקח על עצמו את האחוריות על הייצור. לא ברור מדוע נקרא האופני דוקא אינדיון אך עבדה שהצליח לא רע וכבר בשנתה הראשונה נמכר מעל 500 יחידות, וזאת כמעט בלי פרסום.

הצלחה זו חייבה להכנס לחברה רואה חשבון כי בחוץ המזרחי של ארצות הברית החלו להסתובב האופניים בעלי צילינדר אחד, ועם ביצועים דיי מרשימים לתקופה ובמחיר סביר. ב-1905 נמכר כבר כ-1200 אופני אינדיון וכשנה אחר-כך נוסף גם דגם בעל מנוע 2 צילינדרים והמכירות עלו ל-1700 יחידות.

כעת היה צורך לשנות את מפעל האופניים שכבר לא הספיק. והונקו מניות לציבור והוקם מפעל חדש. רשות של מאות סוכנים הפיצה את האינדיינים בכל רחבי ארצות הברית ואיירופה. כמוות הייצור זינקו למעלה וב-1913 עזבו 32,000 אינדייאנס את המפעל. המיבור כלל 8 דגמים, בוצעו שניים מהפכניםים בבלמים ובקפיצים, נבנה קברטור חדש כדי להתגבר על האיכות הירודה של הדלק ואפיו סטורטר חשמלי הותקן אך לא זכה לפופולריות ממש ולא הוכח אמינותה בrama המקובלת באינדיון, ונכשל.

ACROSS THE CONTINENT
3700 Miles in 5½ Days on
an Indian Scout

Sets Pace For
DeLuxe Transcontinental Trains

IT ALL happened during my summer vacation. I had just come back from a long trip. I never was fond of fishing and the hunting was poor. I was looking for some fun. And then one day on the local news I heard about the Indian Scout. This panned it so much that I decided to go to Portland and buy one.

A few days later, after I had made a few short trips into the country, I began some real hunting. I went to the Cascades and the Rockies. I found that they meant the record and I had to go after them. I had to go right away, but this would be just the time to buy a new Indian Scout.

Only half in earnest I decided to take a cross country trip. I took the Indians. What was that, to the surprise of all my friends and family? They were not at all surprised. They trip up to 4 hours and 30 minutes—leaving 3 hours and a half minutes from the Train Fox Record.

I guess that victory will go to my head. I have another record. The DeLuxe Transcontinental Record—I mean the New York City—The boys tend to talk about me. I am not so good as that. I am not determined to smash that record.

**שיא מהירות
ローוח ארה"ב
ב-1923**

כפי שנitin לקרוא בכתביו משפט, כבר בשנת 1923 כיכב אופני האינדיון בכתרות. איכטו ומהירותו אפשרו לפול רמאלי קבועה שיא מהירות מוגדה למקסיקו ואחר-כך לרוחב כל ארה"ב (כ- 4,900 ק"מ) ברכינה על דרכים מושבות ללא אוותות בכבישים, עם כולמי-יעוזים מינימליים ולא מגירה. איפה הרוכבים של הימים?

בוצע בבית פרטי ששימש רק לאופנו. החלקים החלו ללבוש גון וצבע, הגלגלים קיבלו צבע, ניקל, צמיגים, שפיצים והכל התחליל להראות חדש-חדש.



מלאת ההרכבה ארכה כחודשים כשגורק נתן את כל מירצחו וכוכחו לביצועו. לבסוף הגיע רגע הסיום: האופנו יצא, הסירה חוברה אליו והכל יגין את מנגנית ה-BSA (ואלה תמןונת-שער). מזא אנו נועסים בכל רחבי האוזור ור�� נהנים מ"אוסקר" 42 BSA עם הסירה.

אספנות בחקלאות - שיפוץ טרקטורים זהליילים

SHIPFACH, כתבת וצלילה: אמנון יוגב

במושיאון בראשית ההתיישבות ע"ש עודד ארצי ז"ל בקיבוץ יפעת



ערב אחד בקייז' 1986 צפיתי בטולויזיה בעת שידור על המזיאון בקיבוץ יפעת. ראייתי שם טרקטורים ישנים מאותם אלה שהייתי ילד למדתי לעבוד ולהפעיל אותם, כמו אינטנסיבון 202 קטרפילר 22 נפט ועוד. טרקטורים אלה היו בעלי מנועים אוטם מניעים תחילת במנועלה על בנזין ולאחר מכן מתחממים מעברים אותם לעבוד על נפט. ככל אלה נולדו למשה ב-1914-1915 ויוצרים נמשך עד 1940 כאשר ב-1938 כבר התחילה הפיתוח של מנען דיזל בטרקטורים זהליילים. מאז אותו שידור טולויזיה אימצהית את המזיאון של יפעת ונסעתית לשם לביקור, לצעריו לאחר שמייסדו עודד ארצי נפטר ממחלה קשה. נפגשתי שם באיש יקר, בנימין לוי שמו, אשר בשנים 1965-64 היה רכבי טילים של התנועה הקיבוצית והוא מוכר לי מתקופת היומיini הנג בחברת "המטיליל" ואשר נסע אליו להרבה טילים. אותו בנימין ניהל את המזיאון לאחר פיטורו של עודד ותוך כדי שיחאה אמרתיו לו שאני מוקן לבוא כשכרי ולשפר להם טרקטורים וכליים שונים שאני מכיר טוב מימי היוני נער בחברת נוער בקיבוץ. מאז קשרי עם המזיאון היו הדוקים וטובים וכארש יצטרכו ונער בקיבוץ. והוא תקציב הימי מוקן לובה. והנה ב-1992 התחלף בנימין עם אבנור גלי ודברים התחלפו לרגע. מאוחר וכמו בכל מקומותינו אין מודעות וערך להיסטוריה, הן בגלגול העלות והן בשל החומריות והתחזוקה, הקיבוץ וראה במזיאון אבן וו' שבולעת כספים בלבד כל תמורה. אבנור החליט ועשה, קרא לי וסיכמנו ערך העבודה בתחלת 1995. הגעתינו ליפעת על מנת לשפר שם מספר כלים בתקציב זום של כ-30,000 ש"ח. התחלפי לעבד לא מקום ולא תנאי מושך נורמליים כשתפקידו הראשון שניגשתי אליו היה אינטנסיבון דיזל 6, TD6, שנת יוצר 1950, אשר הגיעו למזיאון כמתנת קיבוץ

על 3 גלגלים -

"אוסקר" - סיפור ה-42 BSA עם סירה שלי מאת יוחק אידמן

מכיוון שהruk והפרטים ההיסטוריים כבר פורסמו בגלאון קודם, אני עובד ישירות לסיפור הרכישה והשיפוץ. מאו ומתרם רצתי בי.א.אי. עם סירה לילדים. בעבר, כשהייתי עдинן ילד, היה חברני נינן אופנו מסוג 42 BSA עם סירה ומאז אני מדבר וחולם על אופנו כזה.

לפני שנתיים נסעת לבודוק אופנו דומה שעמד למכירה. מרגע שראתתי אותו ועד שהחלתי, העלה בעל האופנו את מחירו באופן חריג וכן לא كنتי אותו. בשנת 95 נסעת מתי לא ביתי בגבעת שמואל ופתאום באזרה הקירה בתל-אביב אני רואה אופנו בי.א.אי. עם סירה נסעה לי. תוך כדי נסעה אני צעק לבחר שרכב עליו: "מוכר?", והוא עונה לי: "כן!".

במקום סיכמוני עניינים, תוך יום העברתי בעלות סוף סוף יש לנו 42 BSA עם סירה. לאופנו קוראים "אוסקר" והבחור (בעל הקודם), לאחר שקיבל את כספו, נפרד מ"אוסקר" בחיבוקים ונשיקות.



"אוסקר" בתחילת דרכו אצל'

התחלנו לנסוע על אוסקר במצבו המקורי, והמתקלים כולם התחליל להכיר אותו: יורי הפנצרימאכ'er מתחנת דלק, המתדלקים וכל מי שמכיר אותו.笠אט להאט התחלתិ לחשוב על השיפוץ. יומ אחדר, כשבentlich ליד אוסקר, עobar לדידי שכן מהרחוב השני, נעצר ומספר לי שלפני 40-30 שנה הוא היה צבעי אופנו עזים ושיל לו קרוב משפחה מומחה B-BSA. בדרכו המקרה נפל לי האיש כמו מן השמיים. יצרתתי קשר עם הקרוב ומתברר שהוא יעקב פוניים וכינויו "זוק" (אך של אשר). לאחר יצירתה הקשר וכל ההסכם הדורשים, הוחלט לשץ את אוסקר מיד עם תחילת הגשם.



החלקים ממתינים לצביעה היסודית

האופנו פורק לחלקים (ואהא תמונה) ולאחר מכן נמסר לניקוי חול. הסירה מסרה לשיפוץ עצל וולקוביץ. חלקים נמצאו בכל מיני מוסכים שמחזיקים חלקים לאופנו עזים, ואך הזמן את כל הקטלוגים מאנגליה כולל אנטיקופדייה על אופנו עזים. מאכן ועד השלמת האופנולקח בחצי שנה תוך כדי תחילה אורך, ובכל אוננו זמן הילדים הם שהיו יכולים להוציאם להגעה לסיום השיפוץ. השיפוץ

חולון אל עבר

בקשת העורך עני פותח טור קבוע הנקרא "חולון אל עבר", אשר יופיע בו מפעם לפעם טוונטוניים ימיים. הפעם אכתוב על טורקוטו חולין קטרפילר 20. זה טורקוטו חולין קטן בעל מנוע 4 צילינדרים וושאי'שות הולול על בין התנעה והברבה לנפט (פלועלה השוטפות). התעניתו מתבצעת באמצעות ידיית הנגואה בלבב. שנת יצורו 1929 והוא האב-טיפוס של הקטרפילר 22 ונפט 1934 וה-D2 דיזל 1938 בין 20 כוח-סוס. הטורקוטו נוצע במוזיאון קיבוץ יפעת ותרם אותו יהודי מנהל. הטורקוטו ניתן לשיפוץ אך מחוכר תקציב לא בעוצם הדבר. טורקוטורים אלה היו בעבר את התשתיה החקלאית במושבים ובקיבוצים עם תחילת המיכון בחקלאות, ושימשו כתחילה לחיש שבסוגם ופודות מאכען שנות העשורים והלאה. צבעם המקורי היה אפור כחלחל, הכתובים היו בוצאות עקלתון כמו תולעת ("יזיל"anganlite) (ראאה תמונה קטנה) ווק בדפוס הרדייטור היה כתוב TWENTY AWZ. בשנים ההן הטורקוטו הנдол בינו לבין היה SIXTY ושאר הדגמים לפי גודל יורד: 10, 15, 20, 28, 35, 45, 60.



בתמונה: מנוע בראש שטוח.שים לב לצורה בה מרכיב הקטרובילו וועבר דרך בлок המנוע לשעת הינקה בצד השני.

ראשונית הראתה שמערכת ההיגוי בסדר גמור, ימין ושמאל מפרידים טוב את הרשות והטורקוטו מגיב יפה לכל פעה. בדקתי את כל ההיילכים: R, 5, 4, 3, 2, 1 ונסעתי עם הטורקוטו לשיכוב של 3 ק"מ בקיובו. חזרתי מנסיעת המבחן שיר להתחלה הצבעה בצעב המקורי: אדום יין המורכב מאדום 96 בתספת קצר אדום 98 לוון. הצבעים הם מתוצרת טמברו מסג איטן סיינטי להזזה ודילול עלי' מדלול 21 ניטרו וכוס בנזין על מנת לתת ברק יפה יותר לצבע. לאחר שבועיים של עבודה צבע היה הטורקוטו צבוע אדום יין מקורי עם כל הכתוביות בלבד (ראאה תמונה).



זאת כתבה ראשונה שלי בנושא טורקוטרים ולחרבי המועדון אני ממילץ לבקר במוזיאון בימי' ולראות את מוגנו היפים.

כל מי שמעוניין יש שאלות בקשר לטורקוטרים וצבעיהם המקוריים יכול לפנות באמצעות "האבטומוביל" או ישירות אל אמן יוגב, ת"ד 120, רاسل"צ 75240, טלפון בעבר 06-757271, 06-758754.

רמת דוד. ב-1987 הגיע הטורקוטו למוזיאון בנסעה עצמית דרך השדות, כ-7 ק"מ, ונכנס למערך המוצגים במוזיאון. מצבו הכללי היה מזונן מאד ומולכך מאבק ושמנים. כך הוא עמד (תמונה למטה) עד 1992 כאשר אבנור החליט



לשוחח אותו בבית הספר האורי לשיפוץ. הטורקוטו חזר למוזיאון עם צבע לא כesson ולא יפה, כאשר מערכת צינורות הדלק חסרה ועוד תקלות מתකלות שונות (תמונה למטה). בטורקוטרים אלה המנוע הוא דו-דלקי בנזין וסולר באוטו בлок מנוע, כאשר בצד מין יש מערכת התנעה לבנזין הכוללת מגנטו, וקרברטור הצמוד לשעפת יינקה משותפת וארבעה מצטים (פלגים) באותו ראש מנוע, ואילו צד שמאל כולל משאבת הזוקה לסולר, פילטרים ומרססים. בראש המנוע קיימת מערכת הפרדה של שסתומים: 8 למנוע הדיזל ועוד 4 קטנים לתיפועול לבנזין. התנעה שלו נעשית תחילה על בנזין, דבר המתבצע עלי' ידית פתיחה לבנזין ולאחר 2 דקות עבודה מעבירים על ידי 2 ידית לפעולה על סולר.

כאמור, הטורקוטו היה מזונן גם לאחר חזרתו מהשיפוץ בבית הספר ונזק לטיפול ולתיקון. ראשית נסיתי להתנייע בעורת מכבש וזהrat לא אטה לבוא בצוות ריקות הצתה. מסתבר שתזמון המנוע לא היה מתאים וכאן התחלתי לפרק את הטורקוטו. הרודתי וଡיאטור, פתיחתי את מכסה גלילי התזמון (תמונה תחתונה), תוך כדי כך הורדתי את משאבת התזזה והמרססים ושלחתי לשיפוץ ולניקוי. תזמון המנוע לא היה במקומות, הסימונים על גלגלי השיניים היו במקומות שונים.

כאשר יש כלים ואיןணאי העבודה נאותים העבודה מתבצעת יותר לאט. עשית כל מה שצרכי לעשות בקרה כוה: הכנתי לו מערכת צינורות דלק חדשה, ניקוי מיכל הדלק והכנה לצבעה מחדש מחדר, בדיקת רדיטור, כיוון שסתומים, רדיטור, ורדה, שיפוץ מגנטו, שיפוץ קרברטור ומערכת ההפרדה בנזון-דיזל. לאחר כחודש חזרה אליו משאבת התזזה והמרססים והרכבתי אותם למקום. ביום אחד אחר והניאו זיהויים אחוריים וקידמה להניע, וראה זה פלא: יש סימנים לה坦עה. מסתבר



שהמנגוון לא תיקין. חישתי אחד אחר והניא זה פועל. נתתי למנוע לעבד על כביזון כ-2/1 שעה ברציפות, תוך כדי כדי והוציאי אויר ממערכת הסולר והרגע הגדול הגיע: להעברי אותו לעבודה רגילה לסולר. קצת זופים בהתחלה והמנוע עובד יפה, בדיקת לחץ שמן: תקין. 45° חום נורמלי והגיגי. המון להיכנס להיליך ולהזיז את גוש הברזול. הטורקוטו זו מהמקומות ובדיקה

ניצוצות בעיניהם

בדיקות מערכות הצתה מטיפוס מגנטו ואיתור תקלות באופנוועים

מאת: ניר עוזדור

מערכות הצתה מסווג מגנטו ו"מדינומי" הן הנפוצות ביותר בקרב האופנוועים הקלסיים הישנים שבידינו. תקלות במערכות הצתה לא זו בלבד שלULERות גורמות לנו לטעות את אופנוועו היקר בכך הדרך, אלא גם בסometimes שליליה על ביצוע האופנווע מבלי להשבתו קליל. לפני שמתתנו פועלות ומתייחסים לפרך אותו לנורומים, כדי לעזר לרעג ולבעץ מספר פעולות בדיקה פשוטות הדרשות ליתוחה הבהיה. לפעמים הבהיה הפהונה: אנו בטוחים לגמרי במערכות הצתה שלנו ומזהרים לתלות האשם במיכלולים אחרים. הדבר נובע בכך כל מאחר ואנו מזהים של יצוץ ממצת המחוורל למגנטו כאשר הוא נמצא לצילינדר ומזהים שהפעולה התקינה של המנווע אינה דרושת יותר מכך.

עלום לא אשכח את הנסעה למפגש האופנוועים בכברי בסוכות תשנ"ד. יאתי יומם קודם (לטאל) רכב על ה"באסה" (BSA) שלו בטרורה להגיע מבאר-שבע לרמת-גן. בילתי כמנה שעות בדרכן, כאשר כל טרומפיידה לאורך הדרך וכטה לארכ אותי למתרת פירוק קרבורטור, ניקוי ברזי דלק, כיוון שתומטומים וכיון הצתה. כל זאת בשל קרוטוע רציני של האופנווע שהליך והחמיר לאורך הדרך. למזל אף אחד בדרך לא שאל אם האופנווע למכירה, שכן מי יודע מה פירוק המגנטו עלול לענות. עם ערב הגעתו לבתו של חברינו, שחש של מהמגרים הבלטי נדלים שלו, והאופנווע ואני התחלנו בחילופים, שחש של פירוק המגנטו לשיפוץ. הוצרכו שעתים בלבד ואי אלו נהום בשביות רצון.

אזהרה!

העצה הטובה ביותר לנויסים לבדוק את מערכת הצתה הנה "אל תאמין בדבר כמובן מלאיו". לתקלות החשמליות אין שום מצפון, הן מתרחות ללא כל אזהרה מוקדמת. לפיכך, מחשבות מסווג "זה היה בסדר גמור ורק אתמול" אסור שתחלוףנה במוחינו. נחשוך טרחה הרבה שלושה דברים בלבד. אלו הם תפקידי המערכת הצתה:

(1) ליציר יצוץ חזק.

(2) ליציר אותו בתזמון הנכון.

(3) ליציר אותו באופן מהזרוי רצין.

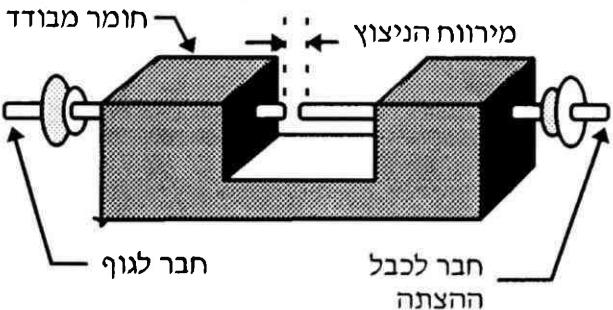
אם המנווע "מגמגס" או עוצר מכל סיבה שאינה מחסור בדלק במיכל יש לבדוק האם המגנטו מבצע את שלושת תפקידי אלו. אם כן - علين לחפש את היסיות לתקלה במקום אחר. השיקעת זמן בבדיקה מדויקת של ביצוע כל אחד מהתפקידים הניתן להתקלות ממשתלמת. או בדיקה שכזאת עלולה להוביל אותנו למסקנות מוטעות.

נבדק את הדברים, כל אחד בתורו:

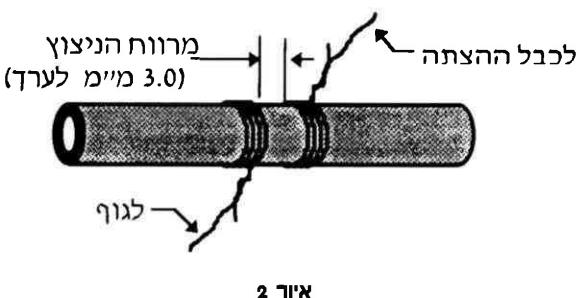
(1) בבדיקה קיом יצוץ חזק

השיטה הידועה לבדיקת הניצוץ, בה משתמשים הכל, הנה להסביר את המצאת ובудו מחובר לכבל הצתה, להחיקו בצד המנווע ולסובב המנווע. אם אין נראת ניצוץ הבהיה יכולה להיות במצב (פחות סביר), במגנטו או בכבול הצתה. אולי יש לזכור! אם כן נצפה ניצוץ בתנאים אלו, עדין אין ממשימות הדבר כי אלמנטים אלו הינם תקינים. התנגדות מירוחו הניצוץ (הרווח שבין שתי האלקטרודות של המצאת) בעת הצתה תלוי ביחס יש ביחס הדחיסה. כמובן, ניצוץ קטן ובהיר הפוך לו בין אלקטודות המצאת בתנאים האטמוספריים שמחוץ לצילינדר אכן מלמד על יכולת יצוץ הניצוץ בסוף פעולה הדחיסה.

על מנת להתחשב בלחץ הצילינדר בעת הצתה علينا לבצע מבחן פשוט. בידעה על מירוחו הניצוץ (למשל: 0.5 מ"מ) וכפיל ערך זה ביחס הדחיסה המשוער 1:5 עד 1:8, למשל: 1:6 (בדוגמה זאת: 3.0 מ"מ). את ביצועו מערכת הצתה יש לבדוק עתה בmirouch ניצוץ זה. אולי, החזקה ביד של חוט הצתה בmirouch כזו מהגופ, תוך כדי בעיטה ברגלית ההתגעה והרמת שסתום הפליטה, הנה תרגיל אקורבאי מסובך. לכן טוב יהיה אם נשקי מושך מסוף דקות להכנת כל פשוט לצורך ביצוע הבדיקה. כל כזה יכול להיות יפה ומקצועי כמו זה המתואר באירוע 1, או זמני ומיידי, כמו זה המתואר באירוע 2 ...



איור 1



איור 2

הראשון עשוי חומר מבודד כלשהו דרךו עוברים שני מוטות הברגה מחודדי קצה הניטנים לכיוון המירוח בinyaם. השני, הנitin להכנה בעת תקלת בצד הדרך, הינו צינור גומי עליו מלופפים שני תילוי מתכת במרקם המתאים בinyaם.

עתה נוכל לגשת לביוץ מבחן הניצוץ. אם נבחין בኒוצוץ "שעמ" על פני המרוחה בן שלושת המ"מ, הרי שהמגנטו תקין ותנאי מס' 1 מתקיים. אם הניצוץ לא יופיע עם סיבוב המנווע באמצעות לחיצה ממוצעת על רגולית ההנע, אבל יופיע בסיבוב מהיר הנורם מלחיצה חזקה, אזוי זוז סימן מובהק למגנטו חלש. במקבץ כזה יש לצפות כי המנווע יוכל לעבוד אבל התנועתו תהיה קשה ותצרוכת הדלק שלו גבוהה.

(2) בדיקת תזמון נסעה של הניצוץ

שינוי תזמון הצתה אליו הינו תקלה נדירה היכולה לנבוע מחלוקת ונgel שני תזמון על צирו. במקרה של תזמון הצתה מאוחר למשל, המנווע ישמיע קולות פיצוץ רועמים ו"יריק" תערובת דרכ הקרבורטו.

בדיקת פשטוה של תזמון הצתה שי להסיר את המצאת ואת מכסה המגעים ("פליטינות"). הנה אגדול עלفتح המצאת וסובב באירועו הדרך הנוחה לעשות זאת היא כאשר הגלגל האחורי באירוע, תיבת היליכים משולבת להילוך גבנה וסיבוב ידני של הגלגל האחורי). כאשר תורש עליית הלחץ בצילינדר זו תהיה פיעימת הדחיסה של המנווע המתבצעת כשהשתומים סגורים. במצב זה וכארוב הובנה תהייה קרובה לנקודת העליונה ביותר של על המגעים להיפתח וזהו נקודת הצתה.

בדיקות מדויקת יותר תיערך באופן דומה כאשר המעקב אחר תנועת הבוכנה יהיה באירועות מוט ישר אשר יוכנס דרך פתח המצאת ויגע בראש הבוכנה (אני משתמש במסמר 10). על מוט זה נסמן קו יירוס המציג את הנקודת העליונה של הבוכנה. על פי נתוני כיוונו הצתה של המנווע (וילינינס לרוב נקבעת תחילת פתיחת המגעים במרקם הבוכנה מהנקודת העליונה) נסמן קו שני מעל הראשוני. עתה נוכל לאחות בຄלות את נקודת הצתה ולכוון על פיה את פתיחת המגעים. הכוון צריך להיות כארוב מנווע כיוון הצתה במצב של הצתה מאוחרת לגמור.

(3) בדיקת רציפות קיומ הניצוץ

העובדת שהבוחנו לעתים נקרא "בריא" אינה מלמדת בהכרח שהדבר קורה כך כל הזמן. יכול לקרה כי מגנטו כי יש פסק ניצוצות יפים במס' סיבובים יפסיק לפתע לעשות זאת במהלך מס' סיבובים עוקבים. בעיה שכואת תtabטא באופן ברור בעקבות המנווע שיבוד באופן "מגמגס". דוגמה להתרומות אישית שצואת כבר תיארתי בפתח הדברים. מאחר וקיים מספר סיבות שונות היכولات להtabטא במאפיין שכזה, אין במרקם זה ברירה אלא לפרך את המגנטו ולבדוק את ביצועיו על ידי הרצטו על שולחן

הפחמים" ולכן יש לבדוק את מעצם. אורך התקין הינו כ-10 מ"מ החופשיים להילחץ לתוך תושבתם. יש לודא כי תנעותם בתוכן התקינה שולחן החופשיות ולנגב מהם את אבק הפחים שהצבר. אחד ה"פחמים" יושב מתחת לנקודות החיבור של כבל המגנטו הנגרה למגנטו. הש夷 אמור להימצא בקצוות השני של המגנטו וליצור מגע לנגר המגנטו (לאדמה). שמנים ואבק החודרים לתוכן המגנטו יוצרים שכבה מבודדת על פני טבעת החלקה הגדירה להחלה עצמת הניצוץ. יש להדריך דרך פתחי ה"פחמים" פיסת بد טובלה במבנהו ולנקות את הטבעות.

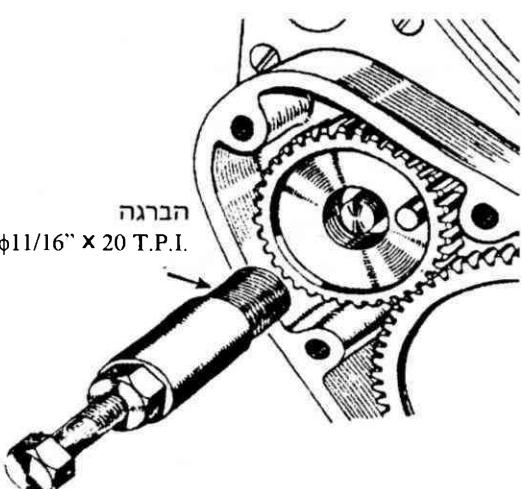
תקינות כבל היצעה

נקודה זו ראוי שתיבדק כבר בשלב הראשוני במקורה ולא מתגלגה כל ניצוץ. גם אם כבל היצעה ניראה במבט חיצוני תקין, יתכן כי קיים בתוכו נתק פנימי. כבל רזרבי בתא הכלים תמיד מצוי תחת ידיינו, כל כבל מתכתי (רצוי בעל מהירות על ידי החלפה. אם איןנו מוצי תחת ידיינו, כל כבל מתכתי (רצוי בעל בידוד, להימנע מושך חשמלי) יוכל לשמש כתחליף לבדיקת קיום ניצוץ. לפניו חיבור הכבול חוזרת למגנטו יש לנוקות את נקודת החיבור מתחומות שונות זאת פשטוט על ידי גירוד פנוי השטח של החיבור בעורמת מברג קרפן. בהקשר זה ראוי אולי גם לעיר כי מאחר ואין על האופנוו הקלאסי מכשיר רדיו או כל מכשיר אלקטורי אחר, אין צורך להשתמש בככלים היישנים בעלי חווית הנחוצה שהתനגדותם קטינה ביותר.

בדיקה אחרונה לפני הייאוש

אם גם לאחר נקיות כל הצעדים שתוארו לא התגלה המקור לתקלה נבע בדיקה אחרונה לפני שנגע למסקנה הסופית כי הבעיה היא בעית מגנטו פנימית. כאשר פתח מגע ה"פחם" של כבל היצעה פתוח נהדי דרכו מברג הנגע בגוף המגנטו ואשר קצהו מגע עד כדי 3 מ"מ מטבח החלקה העשויה פליז או נחושת. עתה, אם סיבוב המגנטו אינו יוצר ניצוץ בין המברג לטבעת באמת הגע העומן לפרך את המגנטו.

טיפול בעיה פנימית של המגנטו הינו מסובך מסתיק על מנת שנשאיירו לבעל מכך.



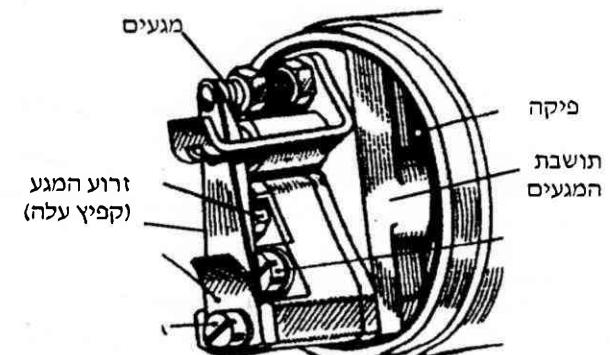
איור 4 - חולץ גלאל תיזען היצעה באופנוו M20/M21/B31/B33

הידעת כי... העשור הראשון של המאה כלל את הפיתוחים הבאים:
בכל הרכב:
החל השימוש בגלגול הגה במקום במוט היגוי
שימוש ראשון במד-מהירות ב"אלטסモוביל"
מגיני רוח מצוקית והפיו לראושנה
גלול ההגנה עובר לצד שמאל ברוב הרכבים
צמיגי גלאלים מוחזרים מופיעים
תומאס אדיסון (כן, זה שהמציא את הנורה החשמלית)
מציאה את המცבר החשמלי לרכב

העובדת במהירות סיבוב שונות. מאחר ופירוק והרכבת המגנטו במספר דגמי אופנווים עלול להיות ממשימה מייגעת, כדאי לעצור ולהשוב לפני כן. יתרו ובדאי קודם לבדוק את האפשרות של אחוריות גורם אחר לתקלה. אם נחוור לרוגע לסיפור האיש שיל, שורש הבעיה היה נוצע ב"פחמים" גדולים מדי של ציר המגנטו עליו ישובות ה"פלטינות" ובוחפש תנועה סיבובי של בית ה"פלטיניות" על הציר. מכאן שתושמות לב ניכרת ראוי להקדיש גם למערכת המגעים.

בדיקה מערכת המגעים ("פלטיניות")

מערכת המגעים הנה תמיד נוחה יחסית לבחינה ולטיפול וכן צריכה להיות הראשונה אליה ניתן בחיפוש אחר תקלות בהיצעה. זהה גם מערכת פשוטה וקלה לטיפול וכל חובב, גם אם איןנו מכונאי "מדופלים", חייב לדעת לכוננה. דוגמה למערכת שכזו נתונה באירוע 3.



איור 3 - מערכת מגעים של BSA מדגם "M"

כל מערכות המגעים בנויות צמוד מגעים אשר האחד קבוע על תושבת המגעים והשני מונע באמצעות עוקב המסתובב על גבי פיקה. בשל צורתה הבלטי סימטרית של הפיקה ישנו קטע שבו המגעים סגורים ונstorים תוך כדי סיבוב נפתחים. ראשית יש לוודא כי המגעים הסיבוט יכולות להיות שחקה של העוקב מונע. אם הדבר אינו מתקיים הסיבוט יכולות להיות שחקה של העוקב העשוי חומר מבודד או מתקיים הסיבוט של בתוכו הקדח המוביל בביית המגעים. במקורה הראשון יש להתאים מחדש את מירוח המגעים על ידי כיוונו מצבו של המגע הנowy. במקורה השני יש לפחות נפרק את המערכת ולודוא שכל החלקים הנעים יכולים לנوع בחופשיות.

יש גם לבדוק כי פנוי השטח של המגעים ללא בורות ובליטות. אם לא יש לשיפנס ולהחליקם באמצעות שופין או ניר זכוכית עדינים אך לא לשוכב בסיום הפעולה לנגב טוב את המגעים מכל החלקיהם שעילם. את המירוח המרבי בין המגעים דרייך לכיוון על פי הוראות היצרן. בכל מקורה הוא אמר לו היות בסביבות 0.3-0.4 מ"מ ושים לכיוון תוך שימוש במידידי מרווח (filler gage). בתא הכלים של האופנוו רצוי להחזיק פיסת מחגולון בעובי המירוח הנדרש לשימוש בעת חרום. יש לשים לב כי כל שינוי של כיוון המירוח גורר אחריו גם שינוי בזמןן הפעלה. לכן, הצעד הבא יהיה כיוונו של נקודות תחילת פתיחת המגעים. כדי להבחין בנוקודה זו ונכensis פיסת ניר דקיקה בין המגעים הסגורים ונסובב לפחות את המגע עד שאחיזות הניר תפסיק. המעקב אחר מצב הבוכנה והסבסר כבר לעיל. נקודות פתיחת המגעים הנה מספר מ"מ לפני הנקודה העליונה של הבוכנה. התאום בין מצב הבוכנה ומגעים נעשה על ידי שחרור גלגל השינויים המורכב על ציר המגנטו והידוקו מחדש לאחר הרכונים. לרוב, גלגל תזמון היצעה מורכב על ציר המגנטו בחיבור קוני. חיבור זהה כזה מחיב בדרך כלל שימוש בחולץ מיוחד לשחרור הגלגל וראה לדוגמה איור (4). כמו כן יש לשים לב בעת הידוק הגלגל שלא תהיה תזואה סיבובית שלו מנוקדות הכיוון, תופעה הנוטה תמיד להתרחש.

מגעי ה"פחמים"

בדומה לכל מכוניות החשמל גם לדינמו יש "פחמים" היוצרים מגע בין הקטבים החיצוניים לטבעות החלקה ("קוקלטורים") הקשורות לסליל הפנימי. ה"פחמים" הינם מוטות גرافיט הנלחצים באמצעות קפיצים אל טבעות החלקה הסובבות. מטיבם הדברים, משך הזמן נשחקים



**מביית היוצר של:
המוסטאנגר האגדית
האקספלורר המנצחת
וונטאורוס היוקרתית...**



**פורד טר"סר 2000
סמל הצלחה אמריקאי**

89,888 ₪

אוטומטית - 4 הילוכים

לקבלת פרטיים נוספים צלצלו 1989-022-177

טיריסר 2000 האמריקאית הכח הדישה, עם גיר אוטומטי 4 הילוכים, עם פיקוד אלקטוריוני, מנוע חדשני 2000 סמ"ק, 110 כ"ס, בעל שעפת יניתה מפוצלת לכוח מירבי וצירמת דלק אופטימלית.
 • 2 כריות אויר • מערכת ABS • בלמי דיסק לכל הגלגלים • שילדה מחזקת • קורות רוחב בדלתות • מרכיב סופג אנרגיה • חגורות בטיחות אקטיביות • מושבים מוגני החלקה • מתלים רכיבים • מגן מקורי • מערכת בקרה משולבת להפעלת המיזוג ומערכות השמע • הגה כוח • 4 חלונות חשמליים • נעילה מרכזית • מראות חשמליות • רדיו טיפ מקורי 4 + רמקולים • תא מטען גדול במיוחד • מושב אחורי מפוץל 60/40 • מושבים מהודרים • פגושים בצדע תא רכב • אשראי עד 80% מערך הרכב • 3 שנות אחריות מלאה ללא הגבלת ק"מ



יש חדש בפורד. רואים.

המחיר כולל מע"מ ובאי-זרדי רישיון, לא כולל אגרת רישוי ומס בולים, עפ"ד מחירים נובמבר 1997

סניף החברה: • ת"א 03-6360636 • חיפה 04-8555999 • נצרת, פריד דאר, 06-462220/1 • טבריה, 06-791317 • מוסק ברק, 04-8722695 • סוכניות ואולמות תצוגה: • ק.bialik, מירוץ בע"מ, 04-9837427 • ק.הדרה, אחים קפלן, 06-324393 • רחובות, טל' 08-9468555 • אשדוד, אדי אייל בע"מ, 07-6378073 • אילת, ש.ר.ד, 07-6281884 • ב.ש.ר.ד, 05/08-6811601 • קרית נת, אגדות, 08-8569779

