

האבטומוביל

מספר 37

קיץ-סתיו 1997

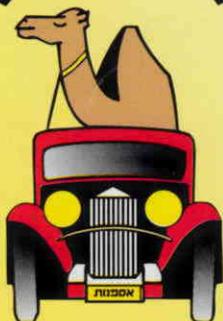
מה בגליון ?



- האוטו שלי - בורגווארד 1959
- מארועי המועדון: ראלי הצפון
- מוטוצייקל - מדור האופנועים
- ירידים ומוזיאונים בחו"ל
- מיומנו של שיפוצניק - פרק 2
- קובי אברמוביץ' ז"ל - לזכרו
- הידעת כי...? - פניות נוספות
- אספנות בחקלאות - אינטרנציונל
- בניית דגמי מכוניות וטרקטורים
- אגרת הרכב החדשה
- בניין מודרני והתאמתו לאספנות
- התקן גרירה לרכב
- שיא מהירות חדש לסאב 1956
- ועוד מדורים קבועים

בורגווארד איזבלה TS קופה 1959
אבי כתריאל

מועדון החמש



מועדון המכוניות הקלאסיות
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



צילמה: ליאורה לב

ראלי הצפון למטולה בחסות חברת "פז"

הצתה מאוחרת

טור העורך

בחודש יולי האחרון הוכיחו חברי מועדון החמש שאנחנו באמת זכאים לתואר "מועדון חברים". עשרות רבות של כלי רכב אספנות ומאות חברים ובני משפחה התקבצו והגיעו למסע לזכרו של חברנו **קובי אברמוביץ'** ז"ל מחדרה, שנפטר בפתאומיות. המסע, שנערך כמעט ללא התרעה, הביא חברים רבים לארוע טקסי וחברתי, מאורגן ומתוכנן, שכלל ביקור מאלף ב"חצר הישנה" של קיבוץ עין שמר.

חודש מאי שקדם לכך, הביא גם הוא כבוד למועדון ולחברים, כאשר השתתפו בראלי הצפון עם למעלה מ-100 כלי רכב ו-350 איש באירוע בן יומיים במטולה ובצפון הגליל. חברינו הפגינו בגרות ורצינות רבה כשיצאו למסע בן 300-400 ק"מ עם תצוגה ולינת-לילה, כיאה למועדון מסודר ומאורגן כשלנו. **חברת "פז"**, שנתנה את המימון העיקרי לארוע, סייעה לנו "לעלות כיתה" בארגון הארוע הגדול, ואולי אף המורכב ביותר, שערך מועדון החמש מעודו. כל שלטי המכוניות והשלטים הגדולים לראלי הוכנו במימון חברת "פז" ועומדים לרשותנו לארועים הבאים. גם **ממס"י - מועדון מכוניות וסיירות בישראל** תרם את חלקו וסיפק את שלטי ההכוונה לאורך נתיב הנסיעה וכן את שרותי הגרייה והחילוץ (להם לא נזקקנו אלא לאחר תום הראלי, ואף זאת רק בגלל תקר בגלגל של אחד האופנועים מחיפה).

כשקראתי שוב את ה"טור לעורך" בגליון האחרון, לפני כתיבת שורות אלה, היה נדמה לי שניתן לחזור עליו בפעם המי-יודע-כמה והוא עדיין משקף את ההווה. החוברת הנוכחית הינה פרי עמל רב של ריכוז חומר, המתנות ארוכות ותקלות בשלבי ההפקה, מירדף ארוך אחרי מפרסמים ועוד, אך בולט יותר מהכל: כשל החומרה והמחשב עליה החומר היה ערוך. במאמצים מחודשים ולאחר שינוי נוהלי העבודה אצלנו אני תקווה שכעת התמונה תשתנה לטובה. בני הספל, ממייסדי המועדון, הסכים לקחת על עצמו את ריכוז החומר ל"אבטומובילים" הבאים ולערוך את העיתון. אני מאחל לו הצלחה ופונה אל כל החברים לסייע לו במשימה קשה זו. אנא העבירו אלינו חומר מעניין, מקורי או מתורגם, צילומים מארועי המועדון, על רכב אספנות בכלל וכל כתבה או רעיון אחר לעיתון, על מנת שנוכל לפרסם אותו לתועלת כולנו.

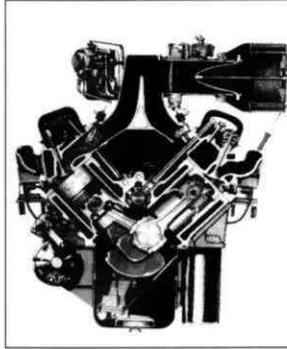


אמנון אירמא

הידעת כי...?

פיסות מידע מעניינות בנושאי מכוניות ואופנועים קלאסיים מלוקט וערוך על ידי ניר עוזדור

מדור זה ישמח לקבל כל עזרה שתושיט בכתיבת קטעי-מידע כגון אלו. אם יש לך מקורות מעניינים, אנא פנה אלינו למערכת באמצעות מזכירות המועדון או בכתב, רצוי עם איורים או תמונות.



הידעת כי... מערכת הזרקת דלק במנוע בנוזן הוצעה לראשונה על ידי "שברולט" ו"פונטיאק" בשנת 1957. מערכת הזרקת הדלק המכנית פורסמה כמאפשרת את הגדלת בצועי המנוע של ה-Corvette לכח-סוס אחד ליחידת אינץ' מעוקב של נפח מנוע (61 כ"ס לליטר) "לראשונה בתולדות תעשיית הרכב". בתרשים משמאל: מערכת הזרקת הדלק של Corvette '57.

מה בגליון ?

- עמוד
- 2 הצתה מאוחרת - טור העורך
 - 2 הידעת כי...? - פינות מעניינות על מכוניות ואופנועים (בכל הגליון)
 - 3 מנואלה - דבר יו"ר המועדון
 - 3 מוטוצייקל - מדור האופנועים - זאב טנדט
 - 4 האוטו שלי - בורגוארד איזבלה TS קופה 1959 - אבי כתריאל
 - 6 הרכב המסור - מאת צביקה שטלנדר
 - 6 ועוד על אופנועים - מאת אמנון אירמא
 - 7 מיומנו של שיפוצניק - פרק שני - מאת ד"ר סיימון
 - 8 ירידים ומוזיאונים בחו"ל: המסע ל-Beaulieu - מאת משה גיסיס
 - 9 מארועי המועדון: ראלי הצפון למטולה בחסות חברת "פז"
 - 9 אגרת הרכב החדשה
 - 10 שיא מהירות חדש בסאבא סונט I 1956
 - 10 בנוזן מודרני והתאמתו למכוניות עתיקות - מאת דוד נמרי
 - 11 בניית דגמי מכוניות וטרקטורים - מאת אמנון יוגב
 - 11 משוטטים ברשת בעקבות הענתיקות - מאת דרור וסרשטיין
 - 12 אספנות בחקלאות - טרקטור אינטרנציונל 1947 - מאת אמנון יוגב
 - 13 קובי אברמוביץ' ז"ל - לזכרו
 - 13 יריד "יוטראמה" בגרמניה - מאת אבי כתריאל
 - 14 מוזיאון אימפריאל פאלאס בלאס-וגאס - מאת מיכאל כהנא
 - 14 התקן גרייה לרכב - מאת אורן קיפניס
 - 15 חברים כותבים: תומר פרת, ליאור ברוך
 - 15 ארוע "פז שרוניים" בכפר סבא - מאת זמי לוי

הידעת כי... אחד הדברים שהרגיזו אותי ביותר במכונית הקודמת של הוריי - מכונית צרפתית מודרנית מודל '82 - היה אי-כבוי אוטומטי של האיתות בתום פנייה. הדבר מרגיז שבעתיים לנוכח העובדה כי פטנט חשוב זה פעל כבר בשנת 1939 במכונית "ביואיק".

חברי כבוד:

מר רפי בן-חור
מר אמנון ענבר
השר לשעבר ישראל קיסר
השר משה קצב

© תשנ"ז 1997

כל הזכויות שמורות למו"ל ולמפיקים. אין לשכפל, לצלם או להעתיק קטעים, מאמרים או כל חומר אחר מחוברת זו ללא אישור בכתב מהמו"ל.

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע הכלול בפרסומים, במאמרים ובמודעות המתפרסמים ב"אבטומוביל" והם מופיעים על דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.

ועד המועדון ופעילים:

יו"ר: אבי כתריאל
סגן יו"ר וכספים: זמי לוי
ארועים: יעקב בכר
אינטרנט: דרור וסרשטיין
אופנועים: זאב טנדט
גזברית: שולה לרר
נציג הצפון: ישראל נאה
ממלאי-מקום: יצחק אידלמן
ועדת ביקורת: אברהם שטלנדר
יוחנן פלום
יורם מקובר (מ"מ)
אמנון אירמא

יושבי-ראש קודמים:

צבי רכניץ
יוסי בראל
שי אמיר

האבטומוביל ISSN 0793-7679

בטאון מועדון החמש

מערכת: רח' תבור 37, ת"ד 1487, שוהם
דואר: ת"ד 39960, תל-אביב 61398
טלפונים: 03-9793773/5
פקס: 03-9793774

עריכה והפקה:

מו"ל: מועדון החמש
עורך: אמנון אירמא
סדר והגהה: מילונים טכניים בע"מ
איורים: סיימון בילנקי
הפקה: אילי הפקות, שוהם
פרסום ומודעות: ק.א.ס. תקשורת
טל' 03-9793775, 052-683281
דפוס: דפוס קל, ת"א-יפו



האבטומוביל

מספר 37 - קיץ-סתיו 1997

עורך: אמנון אירמאי

מנואלה

לאחרונה ביקרו אותנו חברי מועדון המכוניות העתיקות והקלאסיות של לופטהאנזה במסגרת ראלי המזרח התיכון גרמניה-ישראל-ירדן.

המפגש המרגש של חברי מועדון ה-5 עם אספני הרכב מגרמניה ומכוניותיהם היווה משב רוח מרענן לתרבות המוטורית בישראל. כושר הנסיעה של מכוניות האורחים לאורך אירופה, ישראל וירדן עד עקבה ואילת ובחזרה לתל-אביב, גם בגשם שוטף, לימדה אותנו כי נסיעת ראלי למטולה אינה משימה קשה במיוחד. ברצוני להודות לאמנון אירמאי, לצביקה רכניץ ולבני הספל על העזרה בתיאום ובארגון הראלי מגרמניה.

תקוותי כי "ראלי הצפון" שלנו יבואו עשרות מכוניות ואופנועים יפים של חברי המועדון התגשמה מעבר לציפיות והחברים הפגינו נוכחות מרשימה עם יותר ממאה כלי רכב ומאות משתתפים.

בנושא ביטוח האופנועים והמסחריות נעשית עדיין עבודה רצינית ואנו תקווה לקבלת תשובה חיובית עוד בשנה זו.

נסיונותינו למצוא מקום חלופי למפגשי יום שישי באיזור ת"א הביאו אותנו בסופו של דבר לחנייה מאחורי אצטדיון רמת גן ליד מסעדת "אווזי הבר". אחת הבעיות החמורות העומדות בפנינו היו שיווק ויחסי ציבור של המועדון לתיקשורת, לכן במידה ומישהו מחברי המועדון רואה עצמו מתאים ונכון להקדיש מזמנו וממירצו לנושא זה, אנא פנה אלי אישית בנושא ונוכל לקדמו בצורה טובה.

נושא המוזיאון למכוניות עתיקות בנתניה קורם עור וגידים ואנו ממששים בפעולות להקמתו. פרויקט כזה לוקח שנים ולכן אין לצפות לניסים ולנפלאות בעתיד המיידי. במידה והנך יודע על תורם פוטנציאלי להקמת המוזיאון נשמח לשמוע ולפעול בנושא.

ועד המועדון שוקד רבות לארגון ארועים ומפגשים לחברי המועדון ולאחרונה ניכרת התעוררות והשתתפות ענפה. אני תקווה כי יותר ויותר חברים יפגינו נוכחות ואף יכנסו כעת למעגל הפעילים. כדוגמה לפעילות כזו ראינו את עשרות חברי המועדון שהגיעו עם כלי רכבם (אפילו עם אופנועים) וליוו את שיירת המכוניות של מועדון לופטהאנזה הגרמני מתל-אביב ועד גשר שיח חוסיין ביום גשם זלעפות. למרות זאת נהנו מטיוול מאלף ומסיוור מודרך באתר גשר הישנה.

חברים ותיקים רבים אינם מגיעים לאחרונה למפגשים השבועיים בימי שישי ואף לארועי המועדון והם חסרים לנו. נשמח אם גם הם יחדשו את הקשר ואת הפעילות (כמו בני הספל), שלקח על עצמו שוב את ערכת האבטומוביל). נסינים יכול לעזור לחברים החדשים הרבים שמצטרפים אלינו ללא הרף והאווירה בנוכחותם שונה ונחוצה.

מרגע כתיבת השורות הראשונות של מדור זה ועד צאתו לאור חלף זמן ממושך וארועים גדולים נוספו למועדונו. ברצוני להודות בחום, בהזדמנות זו, לחברי המועדון אשר אירגנו את "ראלי הצפון" למטולה ביום חם ושרבי, בו נסעו כ-100 מכוניות ו-20 אופנועים ושברו את מחסום הפחד מנסיעת ראלי קשה וארוכה במדינתנו. האחראים לארוע זה היו ישראל נאה ודרור וסרשטיין מהצפון, יעקב בכר, זמי לויץ ואמנון אירמאי, וכמובן גם דב סבידור חבר המועדון אשר יצר את הקשר החם בין מועדון החמש לחברת "פיז" שנתנה את החסות לארוע מוצלח זה. תודות מיוחדות גם למאיר זמליג שהגיע מאילת עם מכוניתו למרות השטפונות בנגב, לניר עוזדור שהגיע מבאר-שבע על גבי ה-בי.אס.אי. בלבוש מקורי משנות ה-40 וברכה למשה גרינשטיין על נסיעת הבכורה בשברולט סטיישן 1956.

אני מקווה שחנות חברת "פיז" תביא לשיפור אפשרויות הפעולה של ועד המועדון לטובת החברים ולתועלת חברת "פיז" כאחד. ברצוני לציין גם את העמותה לתיירות גליל עליון ואת מרכז קנדה במטולה, אשר ארחו אותנו בצורה נאה ולבבית בנייהו של איתן, אשר אף זימר לנו בערב מהנה של שירה בציבור. אני לא שוכח גם את סיועו של ממס"י בהכנת שלטי ההכוונה לראלי ובמתן שרותי גרידה וחילוץ, וכמובן תודתי לחברים הרבים אשר עזרו בחבלול המכוניות, בהצבת השלטים ובארגון בדרך ובשטח התצוגה. החוויה של נסיעה ארוכה ומלאות אתגרים עדיין לא עזבה אותי למרות שעבר זמן רב מאז הראלי ואף הספקתי לשהות בחו"ל, שם נדדה מחשבתי על הראלי המופלא לצפון ועל איך הייתי נוסע בראלי כזה בכבישי אירופה הירוקים (תארו לעצמכם את דימויני הפרוע בפעולה...).

בברכת שנה טובה ומוצלחת לכולנו,

אבי כתריאל

יו"ר מועדון ה-5

מוטוצייקל מועדון ישראל ל

מיסודו של

לאופנועים קלאסיים



יושב-ראש המועדון עושה מאמצים כדי להסדיר את נושא ביטוח רכב האספנות לאופנועים ולטנדרים וכולנו מקווים שתימצא דרך להסדרת העניין בדרך כלשהי לשיעור רצוננו.

להזכירכם שוב: כל ארועי המועדון פתוחים לכל רכב אספנות, אופנוע כמכונית, בתנאי שצורתו ומצבו ראויים לתצוגה כי הוא מייצג את המועדון. המועדון הוא שלנו ולמעננו. זו ההזדמנות לפנות שוב לכל חברינו אשר שכחו משום-מה לחדש את חברותם. התשלום נדרש להבטיח משלוח תקין של הזמנות, עיתונים, פרסומים וכל חומר אחר לחברים.

כאן אני רוצה להודות לכל הפונים אלי בקשר לשווי האופנוע שלהם ונותנים לי את הכבוד לקבוע את מחירו, למצוא קונה או למכור עבורם את האופנוע. מועדון החמש, כמו בעבר גם המועדון הישראלי לאופנועים קלאסיים, אינו עוסק בתיווך, מכירה, קנייה ועסקים אחרים מסוג זה ואיתכם הסליחה. ניתן לקבל דרכנו ייעוץ טכני או אחר ואשמח לעזור לפונים או להפנות למומחים שהסכימו להעניק שרות זה לחברי המועדון בלבד.



זאב טנדט

האוטו שלי - בורגווארד איזבלה TS קופה 1959

מאת אבי כתריאל

מומנט נהדר, אך מורגש כי יש לו רק 1500 סמ"ק. ביחס לרכב משנת 1959 יש לו נוחות מעולה, אחיזת כביש טובה מאוד, רכות נסיעה מהממת, הגה, בלמים והילוכים באיכות גרמנית מהתקופה שהגרמנים ידעו לייצר מכוניות.

המראה המיוחד של הרכב מושך מבטים מכל עבר והצבע הוורוד של קאדילק מבליט את נוכחותו בשטח. הבעיה העיקרית היתה בחירת הצבע. השנת חלפים קשה מאוד כיום ולשם כך נסעתי כבר מספר פעמים לגרמניה. יום אחד אפילו נסעתי 850 ק"מ מצפון גרמניה לדרומה על מנת לקנות 2 בקליות אורגינליות לפנסים האחוריים ולהרשם למועדון העולמי של בורגווארד.

מסיום השיפוץ ועד היום הרכב נוסע ללא כל בעיות, המנוע אינו צורך כלל שמן ולא מתחמם, וההתנעה מצויינת למרות שמרתי על מקוריות מערכת החשמל 6 וולט. נסעתי ברכב גם לבאר שבע, לכרמל, מספר פעמים לזכרון יעקב, וכל שיש-שבת ממש הרכב כרכב שרות משפחתי.

קצת היסטוריה

מפעלי בורגווארד הרכיבו מכוניות מיצור עצמי כבר בתחילת המאה. ב-1908 יצרו "ללויד ואגן" 3685 סמ"ק עם 35 כ"ס וב-1910 "האנזה" 1550 סמ"ק עם 16 כ"ס. ב-1924 יצרו מכונית ספורט ראשונה "האנזה ספורט קברילוט" אשר הגיעה ל-150 קמ"ש.

המפעלים התחילו יצור מאסיבי במחצית שנות העשרים וכבר ב-1926 יצא לשוק תלת-אופנוע 200 סמ"ק עם ארגו מאחור הנקרא "גולית". ב-1929 יצר המפעל קרון חשמלי להעמסת סחורות. ב-1930 יוצר טנדר 3 גלגלים. כלים אלו היו בעלי מנוע שתי פעימות עם 2 בוכנות.

ב-1934 התחילו מפעלי בורגווארד בברמן לייצר דגם חדש הנקרא "האנזה" 1100 (רכב פרטי). ב-1938 יצרו לראשונה "האנזה" 3500 סמ"ק 4 דלתות שהיה רכב מפואר וכבד. בתקופת מלחמת העולם השנייה ייצרו מפעלי בורגווארד את רוב כלי הרכב הצבאיים של הצבא הגרמני, כולל שריוניות, רכב-שטח, טנדרים ומשאיות כבדות.

עם סיום מלחמת העולם השנייה המשיכו המפעלים לייצר מכוניות מדגמי "האנזה", "ללויד" ו"גולית". הידועים שבהם היו דגמי "האנזה" 1500 שתי דלתות. ב-1949 ייצרו משאית B911 וב-1952 יצא לשוק לראשונה הרכב המוצלח ביותר של בורגווארד: "האיזבלה" 1500. ב-1956 לקראת סוף השנה יצא הדגם המפואר והיוקרתי ביותר: "האיזבלה קופה" 1500 סמ"ק ואחריו הלימוזינה 2400 של בורגווארד בעלת מנוע 100 כ"ס, 6 צילינדר ומתלים הידרו-פניאומטיים כדוגמת הסיטרואן DS. ב-1957 יצא לשוק גם מיניבוס מפואר עם מנוע 1100 המזכיר בצורתו את המאזדה MPV. במשך השנים ייצר המפעל מספר רב של מכוניות אבטיפוס מהממות ובעלות ביצועים שגם כיום לא היו מבישים רכבי מירוץ, והעיצוב שלהן היה מרשים וחדשני.

בסוף שנות השמונים גמרתי לשפץ מכונית ווקסהול ויוון 54, ומכיוון שאין לי מקום חניה מוסדר החניתי את מכוניתי בחניון לב-העיר בהרצליה, בתשלום כמובן. שמתי לב כי באחת מפניות החניון חונה מכונית בעלת צורה מהממת, כנפיים חלקות ומעוגלות ללא כל סימון. לא הצלחתי לזהות את המכונית, אך בגלל המראה המהמם נדלקתי עליה, למרות שמצבה היה עגום ביותר (ראה תמונה למטה מימין). ריקבונות גדולים מאוד בכנפיים האחוריות, מכסה תא המטען היה רקוב בצורה מזעזעת. פנים הרכב היה מוזנח ועלוב גם הוא. הרכב היה נעול ופנסי הרכב לא היו מקוריים ולא היה עליו כל סימן מזהה. למרות זאת פניתי לבעל החניון וקיבלתי את פרטי בעל הרכב. יצרתי איתו קשר

ומתברר שהבחור, בשם דורון, היה בעבר חבר המועדון.

דורון סרב בכל תוקף למכור את המכונית אשר שירתה אותו קרוב ל-20 שנה מאז שרותו הצבאי, תקופה בה היה נוסע כל יום הלוך וחוזר מעמק יזרעאל לרמת-גן. דורון היה מאוהב ברכב אך איני מבין איך מזניחים אהבה ומביאים אותה למצב כל כך מוזנח. לאחר חודשים רבים של נידודים טלפוניים מצדי, הצלחתי לשכנעו למכור לי את הרכב.

הגעתי לביתו וכאשר שילמתי לו, אמרה לי אשתו כי הוא לא יישן בלילה לאחר שאני אקח את המכונית. ואכן כך היה: למחרת בבוקר צילצל דורון לפלאפון שלי בבכי וביקש בחזרה את מכוניתו כי הוא לא יכול היה לישון בלילה, אך כידוע את הנעשה אין להשיב.



צילמה: שולמית לרר



לקחתי גיפ ובעזרת ידידי עדי טיטמן, שבא לעזור לי, גררנו את הרכב לאורך שלושת הקומות בחניון עד היציאה, ומשם על גרר למוסך. בקצב "רצחני" התחלתי ללמוד על הבורגווארד והסתבר לי שיש ברכב פטנטים נפלאים.

ראשית, הקרבורטור מוצב במרכז ראש המנוע וסעפת היניקה נמצאת בתוך ראש המנוע (זו הזרקה של שנות ה-50). הקרבורטור היה מפורק, מערכת ההיגוי והבלמים עברה שיפוץ יסודי, מרכב הרכב פורק (תמונה למטה משמאל) ושוחזר כולל ריפודי פנים דמויי-עור באיכות מעולה. המנוע המקורי היה תקין מלבד גלגל טיימנג גדול מאוקולון אשר ייצרתי ביפו לאחר שלקח לי שבוע לחלץ את הישן. הרדיאטור הוחלף ומשאבת המים שופצה. מערכת החשמל עברה שיפוץ, הורכבו צמיגים חדשים ומה לא.

לאחר שנה וחצי של עבודה יסודית עמד הרכב על הגלגלים לקראת "ראלי המלאכים" לקריית מלאכי. זו היתה הנסיעה הראשונה ואכן הרכב עמד בה בהצלחה מלבד חזרה למוסך להחלפת צלבים בגלל ההנעה ומצמד משופץ. התברר כי הרבה חלפים של הבורגווארד, ואפילו התיכונן הכללי של הרכב דומים מאוד למרצדס 190SL: תיבת הילוכים כמעט זהה, מערכת הציר הקידמי דומה מאוד והמצמד זהה. לרכב יש בולם הגה, מתלה נפרד ספירלי לכל גלגל וסרן אחורי צפ (ז"א מפרקי). הרכב מפתח 75 כ"ס ב-5200 סל"ד,

(המסך בעמוד 6)



המנועים תוכננו לניצול כוח מירבי ויעילות עבודה, ולראיה: תיכנון מנוע גרמני משנות החמישים ממשיך לשמש עד היום, עם שיפורים קטנים בלבד במערכת הדלק ובמבנה ראש המנוע. גוף המנוע עצמו נותר עד היום לפי התיכנון המקורי.

חלק מהמכונות היו בעלות מנוע 2 צילינדר 700 סמ"ק 2 פעימות ואפילו יוצר גייפ מדהים עם 60 כ"ס. הרכב היקר ביותר והיוקרתי ביותר, כאמור, היה "איזבלה Touring Sport קופה", שהיה יקר יותר ממרצדס ב-30% ביום הקנייה.

לסיכום

כמה חבל שמפעל עתיר ידע ותעוזה בעיצוב חדשני, אשר ביצע ניסויים רבים והתחרה בכל תחרויות הראלי והמירוצים באירופה, נקלע לקשיים כספיים, נסגר ונכחד. היום קשה מאוד למצוא בורגווארד איזבלה במצב טוב ולתחזק אותה בצורה יעילה וטובה. קיימים מקורות חלפים בודדים בעולם. מדגם הקופה לא יוצרו מכונות רבות וכיום נשארו רק בודדות, לכן מחירן מרקיע שחקים. מכיוון שהיה יצוא מסויים לדרום אפריקה, דרום אמריקה וארה"ב, ניתן עדיין למצוא במקומות אלו חלפים משומשים.

בביקורי השנה בגרמניה נתקלתי בבית מלאכה החותך את גג האזבלה קופה והופך את הרכב לקבריולט מושלם, אשר מחירו בגרמניה DM 71,000, סכום דמיוני לכל הדעות, כמו המכונית עצמה.

Werbeheft
der BORGWARD-Interessengemeinschaft Essen

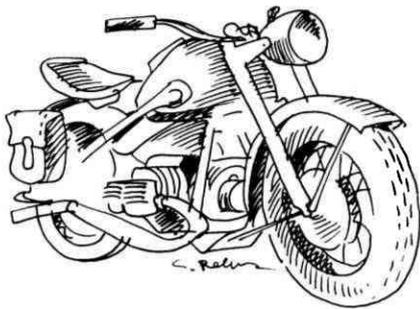
Hartmut Loges
Paul-Goerens-Str. 30
D-4300 Essen 1
Tel. 02 01 - 70 11 65

Ulrich Kotte
Duisernstraße 51
D-4100 Duisburg 1
Tel. 02 03 - 33 75 77

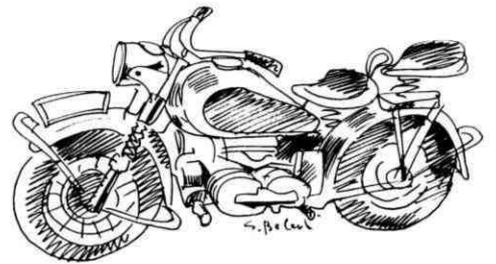
בגלל מחירים גבוהים, איכות ייצור מעולה ומשבר במזומנים נקלע המפעל לקשיים ונסגר ב-1961. ב-1963 נמכר המפעל למקסיקו ושם נוצר דגם נוסף: "אראבלה" בעלת מנוע 3 צילינדר 2 פעימות כמו של הד.קוו., בנפח 897 סמ"ק 38 כ"ס. ב-1965 נסגר גם המפעל במקסיקו.

הפתעה קטנה

בשנות החמישים רצה קארל פון-בורגווארד להתחרות בחיפושית של פולקסוואגן ולכן הוא תכנן מנוע בוקסר 4 בוכנות מקורר מים, בנפח של 1000 סמ"ק. המנוע לא הספיק לצאת לייצור סידרתי והמפעל נסגר. את הפטנט על המנוע קנו היפנים, והם הרכיבו אותו לראשונה במכוניות הסובארו FF-1. כן כן: הסובארו הראשונות שהגיעו אלינו לישראל! מנוע "פינני" זה, שתוכנן במפעל בורגווארד שוכלל והגיע לארץ לראשונה ב-1969 בנפח 1100 סמ"ק ולאחר מכן 1300 סמ"ק.



ועוד על אופנועים
רוכבי-על-שניים כותבים



ולעומתם: הרוכב המסור צביקה שטטלנדר

לפני מספר חודשים נערך בתל אביב סמוך לגני התערוכה כינוס נוסף של "אגף האופנועים" במסגרת מועדון החמש. אני אישית קצת חששתי מהמקום הלא מוכר לי, אך מסתבר שהוא התאים להפליא לצרכינו. מזג האוויר עמד לצידנו (באמצע החורף) והכל "דפק כמו שעון שווייצרי", כמו שאומרים. במקום שרר סדר מופתי והאופנועים שהוצגו היו בעלי רמת שיפוף גבוהה. אני נזכר בתקופות הראשונות של מועדון האופנועים (הקלאסיים...) כשחלק גדול של האופנועים היו די גרוטאות נוסעות, אבל הזמנים משתנים והמודעות לשיפוף נכון גוברת והולכת.

הרשו לי כמה מילים אישיות.

אני שייך למיעוט (באמת מיעוט!) אשר משתמש באופנוע קלאסי יום-יום, בכל הזדמנות ולכל מטרה. אני מכבד ומעריך אספנים אבל אני אישית אוהב להרגיש את המנוע בן ה-30 שנה כל הזמן, בפרט שהוא גם שימושי.

זה המקום גם לקרוא לחברים הרוכבים באמת על אופנועים קלאסיים (מאזור המרכז), המעוניינים לנסוע מדי פעם לטיולים קצת יותר ארוכים. באזור הצפון ישנה קבוצת תושבי חיפה והקריות שמארגנים בעצמם טיולים ונוסעים לעתים קרובות, אך טרם נתקלתי בהתארגנות באזור הקרוב למרכז. אם מישהו מהקוראים רוצה להצטרף ליוזמה זו - אנא פנו אלי באמצעות המועדון או במפגש יום שישי ברמת-גן.

עדיין אינני יכול להשתחרר מהרושם שהשאר עלי אחד מחברי הקבוצה הגרמנית שבאו לאחרונה במסגרת ראלי המזרח התיכון. הוא היה היחיד שהגיע רכוב על אופנוע ב.מ.וו. עם סירה ועשה את כל המסע דרך אירופה, ישראל וירדן בלי שום בעייה. לקראת חזרתו לאירופה, המנוע היה יבש ונוצץ - מה שמוכיח שגם סוסים זקנים עושים את העבודה, אם הם מטופלים היטב.



קנאת היושבים מהצד אמנון אירמאי

האופנוענים שוב על הגובה. בראלי הצפון הפגינו חברינו נוכחות מקצועית ויפה, גם אם בני המשפחה הגיעו במכוניות הממוזגות. אמנם אופנועים בודדים הגיעו גם על גבי נגרים (בגלל המרחק הגדול והרצון להציג את הכלים היותר יפים בלי אבק זרעים...), אך מרבית הכלים נסעו היטב לאורך כל הדרך ותפסו את מרכז התצוגה במטולה. הגדילו לעשות מכולם חברינו ניר עוזדור שהגיע עם ה-BSA 1945 מבאר שבע (כמו תמיד, כל הכבוד!!) ואמיר סתר מקרית-חיים שהצליח לסיים את ההרצה של האינדיאן ציף 1948 שלו בדיוק יום לפני הראלי והציג אותו ברמת שיפוף מעולה (בצבע כחול) לאחר נסיעה רצופה מחיפה למטולה (ובחזרה) ללא כל תקלה.

חברים אחרים נטלו חלק גם בארועים האחרים של המועדון עם אופנועיהם היפים והמשופצים וחלקם אף מגיע למפגש השבועי ומאפשר לכולנו "לשטוף את העיניים" עם כלים מחממי-לב.

מקרה חריג וראשון מסוגו ארע לנו ביום-כיף האחרון ב"ספורט" זכרון-יעקב, כאשר מספר בעלי אופנועים ובני משפחותיהם וחברותיהם "החליטו" שהם חברי מועדון החמש ולכן רשאים להיכנס (בכוח ובשקרים) לשטח הארוע. בצורה הפגנתית הם אף סרבו להתפנות עד שנאלצנו לערב את משטרת זכרון-יעקב שדרשה מהם לצאת, ובכך נגרם למועדון נזק תדמיתי רב בעיני הנהלת המקום.

ארוע זה לא יעיב על פעילות האופנוענים במועדון החמש ונשמח לראות את כולם גם בפעילויות הקרובות וגם מעל גבי דפי "האבטומוביל", כי אנחנו כבר שוקדים על גליון 38 וגליון 39.

ניר עוזדור עדיין מעמיד את הידע והנסיון שלו והוא איש המקצוע שלנו בתחום. מי שצריך עצה טובה בנושא האופנוע הקלאסי שלו יכול לפנות אל מדור "מוטוצייקל" ונשמח לתת כאן תשובות מקצועיות.

מי שמכיר אותי שנים רבות יודע שאני הגעתי לאספנות דווקא מצד האופנועים וכיום אני צופה בהם קצת מהצד (עד שהטריומף טייגר 100 שלי יחזור לכביש). בינתיים אני מסתפק בכתיבה וקריאה על הדו-גלגליים ושמידה על מקומם הנכון במועדון.

המשך המדור החדש של חבר המועדון ד"ר סיימון
(רופא במקצועו אבל שיפוצניק בנשמתו). נשמח
לשמעו מכם תגובות וגם סיפורים שלכם בנושא.

מיומנו של שיפוצניק

פרק שני

מאת ד"ר סיימון

נו, טוב! אני שואל אתכם, אנשים בעלי שכל, איזה קשר יכול להיות ביני - גרעין חול אנונימי מכפר יונה ומלכת אנגליה? טוב, ידוע שהחוצפה הישראלית הינה ללא גבולות, אבל בכל זאת, רבותיי, לשמור על הפרופורציה. בכל זאת קראו ותראו שבין מלכת אנגליה וביני נוצר קשר הדוק שגרם לי להרבה נודי שינה.

זה לא! רק זה לא, אני כבר רואה שאתם חושדים באיזה קשר רומנטי, משהו בסגנון הנסיכה דיאנה ומעלליה, לא! יותר גרוע מזה.

יושב אני באחד האמשים ומתבונן בחדשות בטלוויזיה. בגילי, אחרי יום עבודה מפרך בקופת חולים, ואחרי כ-60 מטופלים, כל אחד עם הסיפור שלו, עפעפי צונחים אט-אט, ואני בדרכי לממלכתו של מורפאוס. אבל לא הגעתי לשם. למה? לפתע שבתי למצב של עירנות, כשעיני פקוחות כמו שני בצלים גדולים, ורואה אני את מלכת אנגליה בכבודה ובעצמה, בגודל טבעי עם כל הכבוד והיקרה, יורדת ממכוניתה עם הפמליה והולכת לענייניה. נו, בשביל זה לא להירדם! מה פתאום? הולכת המלכה, אבל נשאר הנהג. האנשים מתקהלים מסביב למכונית המלכה ומסתכלים איך הנהג התחיל לצחצח את הרכב, למרות שהמכונית מבריקה ומצוחצחת. ביחד עם כל קהל הסקרנים נשארו צלם הטלוויזיה ואני. ומה רואות עיני? אלוהים הטוב שבשמים, הנהג פתח את הדלתות ומחסן של עץ, איזה מחסן? טונות של עץ, איזה טונות? יערות שלמים מחייכים אלי, ומראים לי את לשונם בתנועה של בוז, וצועקים: לך אין כוהן? היית מת שיהיה לך כוהן? נכון, יש לך ניקלים, אבל עץ? יוק! דרך אגב, כשסיימתי עם הניקלים נרגעתי, למרות שביום שהוצאתי לראשונה את הגיוליה לטיול, העיר שכני: "נו, ועכשיו עם כל הניקלים הוא ייסע יותר מהר!" כמו שאמרתי, נרגעתי עד הדקה הפאטאלית בה חזיתי בטלוויזיה בלימוזינה של מלכת אנגליה ונגווה שנתה. בהתחלה, הייתי מנומס עם המלכה, אבל אני אומר מילה, היא עונה שתיים, והלאה עד שאני מתעצבן ממש וסוגר את השיחה בגסות: בסופו של דבר, מי את, יה חתיכה פלצנית דוויאנרית! יושבת שמה בבאקינגהאם-פאלאס, מסתובבת ברכב מרופד בעץ, בזמן שמיליוני אנגלים סובלים מקור ואין להם פיסת עץ לשרוף באח, ולפתע הפכתי להיות סוציאליסט הלוחם לצדק חברתי.

מתבונן בשעון, כבר 3 לפנות בוקר ואני עדיין בתוך הגיוליה, ובמוחי הקודח מתרוצצים הרבה פלסטיקים שחורים של לוח השעונים. כל כך וולגארית, כל כך מגעילה, ללא שום קלאסה, ללא שום יוקרה אנגלו-סקסית. לא מרגיש טוב, יש לי הצתה מוקדמת, איזה טלטלים דופקים ואני מרגיש שהמפלט סתום. בקושי עזבתי את הגיוליה, ונכנסתי הביתה. שמתי מדחום, הוצאתי את הלשון, בדקתי את השתן. כלום. הכל תקין, ובכל זאת אני הולך למוט.

איך ישנתי, איך עבדתי, העיקר שבסביבות השעה 2 אחה"צ למחרת אני אצל שלמה באזור התעשייה. הוא מוכר עצים.

- "שלום דוקטור", קיבל אותי, "מה שלומך? הרי גמרת לבנות את הבית!"
- "ברוך השם", עונה אני וממהר להגיע לנושא: "תגידי לי, איזה אלון הכי טוב?"

- "אלון הכי טוב!" חוזר שלמה, "זה האלון קנדי. אבל זה מאד יקר. בשביל מה אתה זקוק לאלון קנדי?"

- "ירוצה לעשות לוח שעונים למכונית שלי".

- "לוח שעונים?" מתפעל שלמה. "אבל זה לא בטחוני, אתה יכול לקבל מכה".
מכה לא מכה, אני רותח והוא מתפלסף אתי. לבסוף הוא סוגר:

- "יתשלח את הנגר ואתן לו לוח של אלון".

- "אין לי נגר, בחיי!" צועק אני בחוסר סבלנות - "בוא תראה לי את הלוח".

- "אין לך נגר? הרי תפרת אצבעות לכמעט כל הנגרים באזור התעשייה, מי יעשה לך את העבודה?"

- "אני טוב בוא שלמה, תהיה ילד טוב ותן לי ללכת הביתה, אני ממחר".
- "חבל על האצבעות שלך" - מגיע שלמה למסקנה סופית וקורא לאחד

הפועלים - "תן לדוקטור לוח של אלון קנדי".

- "איזה גודל?" - שואל הוא ומסתכל שוב עלי.

- "איזה גודל?"... אני מרגיש כמו אחד הצונח מהירח. בפזיזותי שכחתי לקחת מידות. חושב מהר, שני מטר אורך ושלושים ס"מ רוחב, ובלי להלאות אתכם יותר אני כבר בבית, הלוח מונח על השולחן בבית המלאכה, אני מסתכל על הלוח ומקבל דיכוי.

יושב אני בגיל 5 או 6 ליד אמי ומסתכל כיצד היא מכינה בצק לאוזני-המן. בקערה גדולה מלאה קמח, שופכת בקבוק שמן, זורקת מספר ביצים, אחר כך איזה קילו סוכר ועוד קצת מזה וקצת מזה, עד שאני קם ואומר לה:

- "אם את חושבת שאני אוכל את הדבר המגעיל הזה, את טועה. אני אלך לסבתא לאכול אוזני-המן אמיתיות".

לוח העץ שהיה מונח לפני היה בדיוק כמו הבצק של אמא: מגעיל, מחוספס, בצבע אדמדם, מכוער, ובנוסף לזה, מאד-מאד ישר וחזק. הרי לוח השעונים הוא קצת עגול פה וקצת עגול שם, איך אכופף את החרא הזה? טוב, שמתי בניוטרל, ואחרי דקה של מחשבה עמוקה הגעתי למסקנה ברורה: בשיעור הזה עוד לא הייתי. צריך השתלמות. שמתם לב עד כמה קשה לאדם עד שהוא מגיע לידי החלטה? אחר כך הכל כבר מסתדר.

למחרת, בשעה 2 אני נכנס לנגריה של חיים, שחסרות לו 2 אצבעות ביד הימנית. שלום, שלום, מה שלומך, הכל בסדר וכו' וכו' עד שאני מגיע לעניין. - "תראה חיים, אני זקוק לכמה שעות השתלמות". מה, מו, למה, אתם הרי יודעים: הוא סקרן ואני חסר סבלנות. בסוף הוא מבין עניין, מרים אצבע אחת מאלה שנותרו לו ועונה לי בטון פדגוגי:

- "דע לך שעבודת עץ זה לא מסגרות מלוכלכת. עץ זה דבר חי, הוא אציל, צריך הרבה אהבה, רגש, תשומת לב. צריך לדבר אליו בעדינות, בחום, ואז הוא מבין אותך ובסוף תקבל ממנו מה שאתה רוצה".

עוד מאניאק אחד, חושב אני, אבל מבין אותו היטב. בקיצור, ההשתלמות מתקדמת יפה ואני כבר מבין מה זה משור עם שיניים גדולות, מה זה משור עם שיניים קטנות, מה זה נייר זכוכית, מה זה כל הפרזות והכרסומים האלה. עברתי למחלקת הדבקים, וראניט, לאכות למיניהם, ובאסטה. חיים היה מאד נחמד אלי כל הזמן, עם הרבה סבלנות; הוא באמת ידע להסביר עד שפתאום הפך לחיה טורפת בעלת עיניים מזרות אימה, החושפת שיניים טורפות. למה? פשוט.

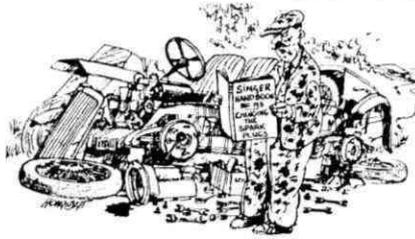
הלכתי הביתה, נכנסתי לגיוליה ופתאום נוצרה בעיה אחרת: במה להתחיל? אחרי כמה דקות של התלבטות, בוחר חלק אחד לא גדול ולא קטן עם קימור בכיוון אחד. מפרק אותו, חותך חתיכת-עץ מהלוח, עולה על האופנוע ואני בנגריה של חיים. הוא לא הבחין בי, היה עסוק בענייניו. גם אני לא ניגשתי אליו, הרגשתי כבר בן-בית. שמתו עפרון מאחורי האוזן, פתחתי את החבילה עם העץ והדוגמה, שולח יד לשאלטר ומפעיל את המכונה הגדולה בעלת סרט נייר זכוכית. לרעש המכונה הרים חיים את עיניו ורואה אותי עם חתיכת עץ ביד מתקרב לנייר זכוכית, השמיע קול נהמת אריה, דחף אותי הצידה בברוטאליות, וביד השנייה - כן ההיא בלי 2 האצבעות - כמעט משך את השאלטר מהקיר.

אוהוהו, אוהוהו - את אשר קרה בהמשך אני לא מאחל לאף אחד. הוא לא צעק עלי, מה הוא לא אמר, מה הוא לא קילל אותי. אני זוכר שאפילו את אמי הוא עירב ודחף אותי לכיוון הדלת ובכל הזמן ניפנף בידו חסרת 2 האצבעות בעיני.

כשהוא סגר את הדלת מאחורי, הבחנתי בהירות שהמפתח בברייח הסתובב פעמיים. נשארתי שניות מספר לפני הדלת, עד שקיפלתי את הזנב בין הרגלים, עטיתי פרצוף של לוחם נינג'יה, הרמתי אגרוף לכיוון הדלת וצעקתי:
- "חיים, מה שאתה יכול לעשות, גם אני יכול. נפגש בסיבוב".

עליתי על האופנוע ועד שעיקלתי את כל מה שקרה הגעתי לרעננה לחנות "קנה ובנה". כאן - ממש תענוג. אף אחד לא מכיר אותי, אף אחד לא מבקש להגן על אצבעותיי. בסוף רק קופאית אחת הכירה אותי, אבל כבר היה מאוחר, החבילה עם כלי הנגרות הייתה במזוודה של האופנוע.

נו, ברור שקלקלתי כמה חתיכות עץ, ברור שהלכתי שוב לשלמה וקניתי עוד



ירידים ומוזיאונים בחו"ל

המסע לביולי Beaulieu באנגליה מאת משה גייסיס

האגמים. בכל מלון, אכסניה B+B, מסעדה ובכל מקום ציבורי אחר ניתן לקחת עלונים צבעוניים של כל האתרים באזור, לרבות מפות גישה. קלי-קלות אם זוכרים לנהוג בצד שמאל של הכבישים הצרים מאוד באיזור הני"ל.

ממש לא רחוק משם ניתן לבקר גם בתחנת רכבת ישנה עם רכבת קיטור משופצת שפועלת ונוסעת על מסילה מיוחדת שנבנתה ב-1893 להובלת פחם. כשנסגר המכרה ב-1965 ניצל הקו ע"י אגודת חובבי הרכבות של פוקספילד. יש במקום מוסך לשיפוץ ותיקון קטרים ואפשר לנסוע ברכבת לאורך מסלול של כ-8 ק"מ (ישנו גם קרון מסעדה...) ולא לשכוח חנות מזכרות. המקום נמצא בדרום אזור האגמים וחייבים להזמין מקומות מראש. לפרטים נוספים:

01782 396210 Foxfield Steam Railway, Blythe Bridge, Stoke-on-Trent
בסופי-שבוע בלבד, טל' 01270 874959 בימי השבוע.

את אזור האגמים עזבתי בלב כבוד בהתקרב המועד של יריד ביולי. ירדתי דרומה לכיוון העיר Bath כדי לבקר חנות ומוסך של מוריס מיינור (הרכב שלי). החברה יושבת בשני אתרים, שבתמונת נראים הרבה יותר מרשימים. המקום הראשון אליו הגעתי היה משרד ומוסך, בו עסקו בשיפוץ מיינורים. הירשו לי לצלם והתייחסו אלי נחמד מאוד. במקום עמדו מספר מיינורים יפים מאוד אחרי שיפוץ ורכבים אחרים בשלבי שיפוץ שונים. באתר השני של החברה היתה חנות החלפים ועוד מוסך בו עסקו יותר בתיקונים ובטיפולים. בחנות ניסיתי לקנות כמה פריטים, אבל כמו בכל מקום באנגליה - המחירים: אש. הכנסתי את הרשימה לכיס והחלטתי לחכות עם הקניות ליריד עצמו.



ירדתי הלאה דרומה, לאזור יפהפה נוסף הנקרא "ניו פורסט" ("היער החדש"), בו שוכנת ביולי Beaulieu. למעשה גם ביולי היא אחוזה ענקית השייכת במקור ללורד מונטגיו ובה מיגוון פעילויות שלא שייכות לענף שלנו אך מתאימות במיוחד עבור המלווים של אלה שלא נוסעים לבדם. בקרבת הכניסה ישנה תחנת מונורייל, רכבת עילית קטנה על פס יחיד, שעוברת את כל שטח האחוזה ואפילו בתוך מבנה המוזיאון עצמו. אפשר גם לנסוע באוטובוס קומותיים עתיק (משנות ה-20) ברחבי האחוזה.

הגעתי לאזור, כאמור, יום לפני היריד על מנת להספיק לבקר גם במוזיאון המבנה והתצוגה גדולים, יפים ומדהימים, אך מכיוון שהרחבתי על מוזיאון גיידון בתחילה, אני מסתפק ואומר שיש דמיון רב ביניהם. גיידון יותר מעניין לדעתי אך לעומת זאת אין בו אופנועים, ואילו בביולי ישנו אגף שלם המוקדש לאופנועים בלבד. חובה לבקר בשניהם, וזהו!

במהלך הביקור במוזיאון פגשתי את בועז דגן ואת אברהם שטטלנדר (חברי מועדון החמש) מתפעלים גם הם, אך הם כמובן בילו זמן רב יותר באזור האופנועים.

בערב חזרתי ל-B+B שלי בחוות החזירים באזור יפהפה ליד כנסייה עתיקה ובקרבת אתר הקבר של פלורנס נייטינגל, על מנת להתכוון ליריד בו עמד לרשותי רק יום אחד לסיור. כזכור, ב"קרלייל" ובי"הרשי" בארה"ב צעדנו ללא הפסק ארבעה ימים וזה לא הספיק. אז מה עושים?

(המשך בעמוד 14)



השנה, אחרי הרבה שנים של פיספוס, החלטתי להגיע לביולי. בתחילה היה תכנון לביקור-בזק: טיסה ביום ה', מוזיאון ביום ו' והיריד של ביולי בשבת 13.9.97. אך לקראת הנסיעה הארכת קצת את השהות והקדמתי לצאת בחמישה ימים. התכנון היה כמובן לראות כמה שיותר מוזיאונים ועוד קצת באמצע. תחזית מזג-האוויר לימים הקרובים היתה נפלאה ואכן התממשה.

התחנה הראשונה בדרך היתה כמובן המוזיאון בגיידון, עליו כתבתי כבר בעבר, וחזרתי הפעם לראות מה השתנה. נוסעים על ה-M-40 ויורדים ביציאה 12, הכל משולט ומסודר, פתוח כל יום מ-10 עד 16:30, בקיץ עד 18:00. Heritage Motor Centre, Banbury Road, Gaydon, Warwick, טל' 01926 641188. אכן נוספו דברים רבים ומעניינים. המוזיאון, שהוא יחסית חדש, מספר את סיפור תעשיית הרכב הבריטית מאז 1896 ועד ימינו אלה. כמובן שרואים שם רק רובר, אוסטיין, מוריס, וולסלי, ריילי, סטנדרד, טריומף, אס.גי. ואוסטיין הילי. המוזיאון שמשתרע על 250 דונם כולל בתוכו גם תצוגת 4x4 מתוצרת אנגליה וחתכים של מנועים ומכונות, כשכל דבר עובד וכל דבר נקי ומבריק. דבר נוסף חשוב מאוד שקיים בספריית המוזיאון הוא הארכיון, בו מצויים ספרי הייצור של סוגי מכוניות רבים ואפשר לעיין בדף בו רשום האוטו שלך ולגלות פרטים מעניינים מאוד, כמו יום או ימי הייצור, תאריך עזיבת המפעל ולמי הוא נמכר (במקרה שלנו בדרך-כלל לחברת ייצוא). תמורת סכום סמלי של 25 לירות סטרלינג אפשר להזמין ולקבל בדואר את תעודת-היחסין של הרכב, בו מפורטים כל הפרטים והפריטים איתם עזב הרכב את המפעל, לרבות צבע הרכב, מספר המפתח, מספר המנוע, צבע וחומר הריפוד ועוד. לשם כך דרוש מספר השילדה של הרכב כשמגיעים לשם (ניתן גם להזמין תעודה כזו גם בדואר דרך מועדון החמש).

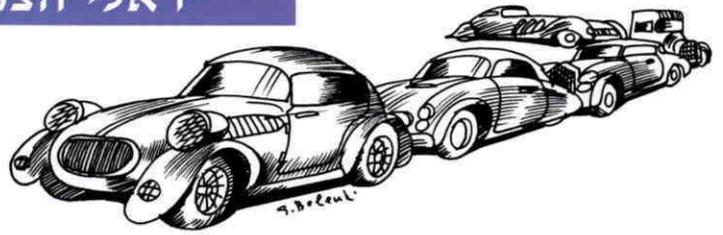
המוזיאון שווה ביקור של לפחות חצי יום ובנוסף ניתן לצפות בסרטי וידיאו בחדרי צפייה מיוחדים, וכמובן יש בו חנות מזכרות גדולה (ויקרה!).

משם יצאתי למוזיאון אחר, לפי המלצת חברנו אברהם שטטלנדר: המוזיאון הלאומי לאופנועים בבירמינגהם. היה קל למצוא אותו ליד מרכז התצוגות הלאומי N.E.C. לפי השם תוכלו להבין שגם כאן מדובר רק בדברים שיוצרו בבריטניה אבל מה: שווה כל רגע. בכניסה ישנו אולם ובו מוצגים אופנועים יפים מכל התקופות ולפי הגודל אפשר לחשוב שזה המוזיאון עצמו. כשניגשתי לקופה אמרו לי שזוהי רק "תצוגת התיאבון" והיא חינם. כמובן שנכנסתי למוזיאון עצמו, בו מוצגים 700 אופנועים מהיום שהאנגלים החלו לייצר כלי-רכב, כולם נראים כחדשים: רק ההדליק ולנסוע, יפים להפליא. חובה, חובה לכולם!! גם שם ישנה חנות מזכרות גדולה, אולם עד שיצאתי הכל כבר היה סגור וכל העובדים הלכו הביתה, למעט תורן שהראה לי את הדרך החוצה. משם נסעתי לכיוון ליוורפול ואח"כ לאיזור האגמים. איזור יפה להפליא עם הרבה מים, ירק, כבשים ועצים, שם קיים אוסף שהפך למוזיאון:



Lakeland Motor Museum, Holker Hall, Cark-in-Cartmel, South Lakeland, Cumbria
טל' 015395 58509. המוזיאון נמצא באחוזה מרשימה של אצילים בריטיים שהחליטו לפתוח את הכל לקהל תמורת כסף (שכנראה נגמר להם). הם גרים בארמון, ותמורת 6.5 לירות סטרלינג אפשר להציץ לחדריהם הפתוחים לקהל ולאוסף המכוניות והאופנועים המדהים שלהם. בתצוגה ישנם כ-150 מכוניות, אופנועים, אופניים, טרקטורים, סירות מירוף, אוסף אבזרים, דגמים וגם מוסך משנות ה-20, ולא לשכוח את חנות המזכרות ולו רק בגלל הגלויות שאפשר להשיג שם. את האחוזה אפשר למצוא בקלות כשנמצאים באזור

זה היה הארוע של השנה, ללא ספק, ואולי אף הארוע הגדול ביותר של מועדון החמש, גם אם השתתפו בו רק כ-100 כלי רכב אספנות. התמונות לא משקפות את הנסיעה הארוכה מאזור המרכז והדרום, שלקחה שעות רבות (לחלק מאינתו) ובדאי שלא את הנסיעה המיוחדת של מאיר זמוליג שהגיע ישירות מאילת דרך השטפונות בערבה. אין גם ספק שזה היה המפגש המשפחתי האינטנסיבי ביותר, עם יותר מ-350 חברים ובני משפחתם שנפגשו ליומיים מלאי חוויות באווירה נינוחה, ליד שולחנות האוכל וסביב הבריכה והדשא.



בתמונה למטה: שלטים מאירי עיניים של "ראלי הצפון" במימון חברת "פז" קידמו את כל הבאים לראלי וגם בתחנות הדלק לאורך המסלול. במגרש התצוגה עצמו הציבו אנשי מטולה והמועדון חבלים, דגלים, ושלטי הסבר גדולים ליד כל רכב ומגנטיים של "פזומט" על כל מכונית. משה גרינשטיין חגג בגאווה את הופעת הבכורה של השברולט 210 סטיישן 1957 בצבע תכלת חדש עם גג לבן. שלו בתצוגות המועדון ליד הבל-אייר 1957 האדומה של שלמה גדרון מחיפה.



בתמונה למעלה: רק הצטרפו למועדון וכבר מפגינים נוכחות ופעילות אינטנסיבית: אלי וליאורה לב עם הרנו קאטר-שוו 1959 שלהם, בכניסה לתחנת "פז" מחנניים.



בתמונה למטה: מראה כללי של המכוניות והאופנועים במגרש הכדורגל של מרכז קנדה במטולה, בו התקיימה התצוגה מיום ששי עד שבת אחה"צ. ניתן להבחין בבירור במרצדס 1965 הלבנה הפתוחה של מאיר זמוליג מאילת (באמצע הדשא) ואת טנדר ה-GMC האדום, גם הוא 1965, של חברנו רמי חליוה מקרית שמונה (שלא מגיע לאיזור המרכז והפעם לפחות לא היה צריך לנסוע רחוק...).



חברת "פז", שנתנה את החסות לראלי, היקצתה לנו את רחבת תחנת הדלק מחנניים לעצירת-הבניינים. הם רק לא לקחו בחשבון שמאה מכוניות אספנות ועוד הרבה רכבים מלוויים אחרים ימשכו תשומת לב מכל האיזור ובסוף לא יהיה היכן לעמוד. **בתמונה:** האוסטין 35-A-1958 הסגולה של בני זרר והביאנקינה 110 1959 של מאיר רותם, שניהם מטבעון. מאחוריהם השברולט מאסטר דה-לוקס 1939 היפהפיה של דני סטוצ'ינר שהגיעה ישיר מתל-אביב אחרי תיקון קל בבוקר הראלי.



לאורך שדירת התצוגה הראשונה עמדו בגאווה כל נציגי תעשיית הרכב השבדית: וולוו (דגמי 544, 121, 122S, 221) וסאאב (דגמי 95, 96, 99) ואפילו סאאב 95 המירוצים של דדי נמרי, שהובאה על גבי הנגרר הצמוד שלה ע"י אורן קיפניס. אולי בשנה הבאה נמרי יציג סוף-סוף גם איזו סאאב סונט מכובדת לאוסף שלו.



האופנועים היו מיוצגים הפעם בכבוד והגיעו בנסיעה מכל רחבי הארץ (גם מבאר-שבע בדרום). אמיר סתר הספיק בקושי לסיים 500 ק"מ הרצה על האינדיאן צ'יף 1948 החדש לפני שעלה איתו למטולה, להופעת בכורה.



צילומים: ליאורה לב, דרור וסרשטיין, אורן קיפניס



אגרת הרכב החדשה (+ אגרת הרדיו *)

מתחילת שנת 1997 השתנה אופן חישוב אגרות הרישוי לרכב פרטי. המדובר בשלב זה רק ברכב חדש, עדיין לא לרכב אספנות...

ההסבר להלן ניתן לפי הודעת משרד התחבורה מתחילת 97 ועשויים להיות הבדלים קלים לעומת התעריפים בפועל (לרבות הצמדה למדד).

בשנים עברו נקבעה האגרה לפי נפח המנוע. מינואר 97, אגרת רישוי הרכב נקבעת עפ"י מדדים מקצועיים ונכונים יותר. שיטה זו הופעלה כבר באפריל 96 לגבי רכב פרטי חדש משנת יצור 96 ואילך.

במהלך שנת 1997 קיבלו בעלי רכב את טופס חידוש הרישוי, עם ציון קבוצת האגרה. נקבעו 6 קבוצות אגרה המייצגות את ערך הרכב. כל רכב משוייך באחת מהן עפ"י סידרה של מדדים: תוצר, דגם, נפח מנוע, ושנת ייצור הרשומה ברישוי הרכב ולפי מחיר רכב חדש זהה או מקביל לו.

ערך הרכב הוא הערך המקורב של הרכב בהיותו חדש, ולא ערך רכב ישן כפי שהוא רשום במחירוני מכוניות משומשות.

האגרות מתעדכנות פעמיים בשנה: ב-1 במרץ וב-1 בספטמבר.

קבוצה	שנת ייצור עד 3 שנים	שנת ייצור עד 4 שנים	שנת ייצור מעל 8 שנים
1	667	600	542
2	844	759	684
3	1020	919	827
4	1395	1256	1130
5	1979	1782	1603
6	2820	2397	2037

אגרות אחרות

* לאגרה המפורטת בטבלה מתווסף סכום נוסף של 101 ש"ח עבור רשות השידור. האגרה לרכב פרטי עם מנוע דיזל היא הסכום הרשום בטבלה לעיל, בתוספת של 2141 ש"ח. סכום ששולם בשנת 96 שולם בהתאם לאגרה שהיתה נהוגה בשנה זו לפני השינוי.

שיא מהירות חדש בסאב סונט I 1956

אריק קרלסון שבר לאחרונה את השיא ל"טיסת קילומטר" עם סאב סונט I מ-1956, השייכת למוזיאון סאב בשבדיה. אריק "על הגג" קרלסון, נהג הראלי המפורסם של סאב, קיבל את כינויו לאחר שהתמחה בעמידה על גגות מכוניות סאב בזמן נסיעה על שני גלגלים.

הסונט הראשונה הוצגה לראשונה בתערוכת הרכב בשטוקהולם ב-1956 והיא היתה שונה מהסאב 93 של אותן שנים (המקדימה של ה-96) בכך שהיתה דו-מושבת פתוחה ובעלת שלדת צינורות ומבנה קל מאוד. למכונית הונס מנוע 3 צילי 2 פעימות משופר בנפח 748 סמ"ק עם הספק מוגדל (57.5 כ"ס במקום 33). ניבנו רק 6 מכוניות, מהן אחת התרסקה במירוץ, 2 במוזיאון סאב ו-3 אצל אספנים פרטיים.

לרגל יובל ה-40 לדגם הוחלט לשבור את שיא המהירות של המכונית במבחן "טיסת הקילומטר", שהוא מבחן מהירות בכביש ישר באורך ק"מ אחד, עם מסלול הרצה לבניית תאוצה לפני קטע המדידה. המכוניות נבחנות במקטע זה בשני הכיוונים, על מנת לנטרל השפעות של מבנה הכביש ומהירות הרוח. המרוץ הראשון בוצע לפי התכנון, עם מהירות ממוצעת של 157 קמ"ש על צמיגי פירלי סינטורטו 155x15. כשנראה היה שיש אפשרות לקבוע שיא שבדי חדש, הוחלפו הצמיגים לדאנלופ VINTAGE RACING 15x5.0 למרוץ השני, בו הגיעה הסונט למהירות



מדהימה של 159.4 קמ"ש. פטר בקסטרום, מנהל מוזיאון סאב, סיכם את המרוץ במילים: "היא רצה טוב והיא בחתיכה אחת. אפשר ללכת הביתה."

הידעת כי... אחד הנסיונות להפחתת תאונות-דרכים נעשה על ידי "אגודת יצרני הרכב" בארה"ב בדרך של הטלת חרם על מירוצי מכוניות ואיסור פרסום הביצועים של מכוניותיהם. ההחלטה עברה פה-אחד ביוני 1957, אך ב-1962 היה ברור שהיצרנים אינם דבקים בהחלטה זו. ב-1965 חזרו כבר כל היצרנים לעבוד על פי הפילוסופיה של "נצח ביום ראשון, מכור ביום שני".

פניית המועדון לאגף הרישוי בנושא האגרות:

הנדון: תשלום אגרת "רכב אספנות"

בתאריך 20/12/96 בעיתון יום שישי פורסם כי אופן חישוב אגרות הרישוי לרכב פרטי משתנה. אבקש ברשותכם להעלות נקודה מסוימת בהקשר זה: אגרות רכב אספנות.

כידוע, רכב אספנות אינו חייב בתשלום אגרה מלא וזאת משום שהוא נע בכבישים לעיתים נדירות. רכב זה משמש את חברי המועדון בעיקר לצרכי תצוגות ולפעמים לארועים מיוחדים (למטרת אספנות). אולם לתשלום האגרה המופחתת מתווסף תשלום נוסף של 101 ש"ח עבור רשות השידור.

מקובל כי בכל כלי רכב מודרני כיום מותקן מכשיר רדיו או רדיו-טייפ, וכי צרוף תשלום עבור רשות השידור בדרך זו היא מוצדקת, אולם לא כך הדבר לגבי רכב אספנות. ברוב כלי הרכב העתיקים במועדוננו, המוגדרים כרכב אספנות, לא מותקן מכשיר רדיו כל שהוא, ובמעט שקיים ומותקן מכשיר כזה הרי הוא פועל לעיתים נדירות משום שכלי הרכב נמצא באיחסון או במצב חנייה ממושכים.

למעשה, אגרת רישוי שנתית לרכב אספנות הינה כ-120 ש"ח ואגרת הרדיו (שבמקרים רבים לא מותקן ברכב) מייקרת את התשלום ב-100%.

דרישתנו בשם מועדון החמש, המייצג למעלה מאלף חברים ויותר מאלף וחמש מאות כלי רכב, היא לבטל את התשלום של 101 ש"ח עבור רשות השידור מתשלום האגרה לרכב אספנות ולמצות בכך את כוונת המחוקק לגבי "רכב אספנות" לתשלום מופחת משמעותית.

וסרשטיין דרור, ועד מועדון החמש

תשובת אגף הרישוי:

הנדון: תשלום נוסף עבור רשות השידור - רכב אספנות

החוק לפיו הפך אגף הרישוי לגובה של רשות השידור נחקק ביוזמת רשות השידור ולרווחתה. בחוק נקבע כי התוספת תשולם ללא קשר אם מצוי ברכב רדיו ואם לאו. אין לאגף הרישוי כל התנגדות שרכב אספנות המשלם אגרה שנתית מופחתת - יהא פטור מהתשלום עבור רשות השידור.

שינוי חישוב אגרות לרכב פרטי אינו קשור לחוק שקבע את הגביה עבור רשות השידור. אגף הרישוי אינו אחראי לחוק הגביה עבור רשות השידור ולתיקונים בו ובאפשרותכם לפנות לכל גורם אחר העוסק בכך.

בלחה טל, ראש ענף רישוי

אגף הרישוי במשרד התחבורה

בניין מודרני - התאמתו למכוניות עתיקות

מאת דוד נמרי, מהנדס רכב

חששות רבים יש לבעלי "אוטומובילים" מגילאים מתקדמים לגבי השימוש בבניינים המודרניים, והחששות הם לגבי מספר האוקטן והוצאת העופרת. בשנות ה-30 נמכר בארה"ב בניין שמספר האוקטן שלו היה כ-70 בשיטת המחקר (RON), בשנות ה-40 כ-80, בשנות ה-50 כ-85 ובשנות ה-60 כ-92 ומעלה. כבר בשנות ה-30 התחילו להוסיף עופרת לבניין כדי להעלות את מספר האוקטן שלו בעלות נמוכה.

העופרת התגלתה כמוזהם אוויר וכמקלקל ממירים קטליטיים ולכן הוציאו את העופרת מהבניין בארה"ב בשנות ה-70 וה-80 ובישראל רק בשנות ה-90. היה חשש שהוצאת העופרת תגרום לבלאי בתושבות השסתומים, אולם חשש זה התגלה כתאורטי בלבד. אמנם העופרת עושה סיכה לתושבת השסתום אולם תופעות של שחיקה מוגברת נתגלו רק במנועים שעבדו בעומס מלא ולאחר עשרות אלפי ק"מ. במכוניות שנוסעות מאות ק"מ בשנה בעומס קל אין כל חשש לשימוש בבניין נטול עופרת.

לגבי מספר האוקטן: מספר אוקטן גבוה יותר אינו יכול להזיק למנוע משום שמספר האוקטן מסמן רק את רגישותו של הבניין להצתה מוקדמת ולצלצולים, ודרישת האוקטן של המנועים היא בדרך כלל נמוכה בגלל יחס הדחיסה הנמוך. יוצאים מן הכלל יכולות להיות מכוניות עם הספקי מנוע גבוהים משנות ה-60 שדרישת האוקטן שלהן יכולה להיות 98 ואין חשש להשתמש ב-98 נטול עופרת, וזאת רק אם המנוע מצלצל בבניין 95 או 96.

מסקנה: קנה את הבניין הזול ביותר ואין זה משנה אם הוא 95 נטול עופרת או 96 עם עופרת!



בניית דגמי מכוניות וטרקטורים

מאת אמנון יוגב

משוטטים ברשת בעקבות ענתיקות

מאת דרור וסרשטיין

סטודיבייקר באינטרנט

לאחרונה התקבל מכתב אל תא הדואר האלקטרוני של המועדון מאדם הקשור למועדון סטודיבייקר בארה"ב. הכותב ציין כי האתר שלנו מעניין וכי יש מה ללמוד בו על מטרות ופעילות מועדון החמש. בנוסף ביקש מידע על פעילות סטודיבייקר בישראל בשנות ה-60.

כמקובל בין אתרים על גבי רשת האינטרנט, קיים קישור בין אתרים להם יש נושא משותף, וכך הציע אותו פונה לבצע בינינו קישור כזה. "ביקרת" באתר של סטודיבייקר באינטרנט לפי הכתובת אליה היפנה אותי, שם מצאתי אתר מעניין ואף יש בו הפנייה לספק חלפים לסטודיבייקר. ביצעתי קשר מהאתר של מועדון החמש אליהם ולאחר יומיים ראיתי שגם הם קישרו אותנו אליהם. זאת ועוד, מצאתי אצלם גם תמצית קצרה עלינו ואף כתבה אודות סטודיבייקר בישראל (פרי עטו של בני הספל, חברנו). בכתבה ניתן לקרוא על ראשית פעילותה של החברה בישראל ומצורפות לה אף תמונות מאותה תקופה: לארק בשרות משטרת ישראל ופרסומת לקניית רכב חדש (בעברית) - וכל זאת באתר סטודיבייקר ארה"ב!

למעוניינים לבקר אצלנו באתר וגם לחובבי סטודיבייקר:

<http://www.netvision.net.il/~dror> (יש להקפיד לכתוב באותיות קטנות!).



בתחתית הדף שלנו קיים קישור לאתר סטודיבייקר (וגם לאתרים מעניינים אחרים) ובדף של סטודיבייקר ניתן לראות במרכז: Studebaker in Israel. הקישור על שורה זו ואז תראו בגאווה את אזכורו של מועדון החמש עם סמל המועדון, וכן את הכתבה של בני הספל עם מספר תמונות מן העבר.

תכתובת נוספת באמצעות הדואר האלקטרוני הביאה לקבלת קטלוג חלפים של כל רכבי סטודיבייקר (ופאקארד) בין השנים 1939-1966 וכן קטלוג חלפים כללי לכלי-רכב אמריקניים של חברת Kanter Auto Products. קטלוגים אלה ואחרים נמצאים בספריית המועדון וניתן להזמין באמצעותם חלפים מארה"ב באופן ישיר ופשוט, בפקס או בדואר, תמורת תשלום סביר באמצעות כרטיסי אשראי.

ניתן להגיע לחברות רבות בדרכים דומות ובמסגרת מועדון החמש ניתן למצוא מידע רב על יצרנים, ספקים, סוחרים וכד', גם דרך האינטרנט וגם באופן ישיר או בעקבות המלצות של חברים.

לקבלת מידע נוסף על פעילות זו של המועדון יכולים החברים לפנות בפקס מפורט למשרד.

ניתן כמובן גם ליצור איתנו קשר ישיר בדואר האלקטרוני בכתובת:

Scclub@netvision.net.il

בעלי Morris MM ומוריס מיינור

אתר מעניין נוסף בו נתקלנו (ואנו מקבלים מידע על עשרות אתרים חדשים כל חודש) הוא אתר מיוחד לחובבי מוריס מיינור ו-MM המכיל מידע טכני רב, מודעות ישנות של מוריס משנות ה-30-50, מידע היסטורי על פיתוח המנועים למוריסים השונים וכמובן נתונים רבים על המנוע ורכבים אלה. לביקור באתר: <http://www.geocities.com:80/motorcity/2639>

מועדוני רכב וספקים Car-List

קשר מרכזי למועדוני רכב, ספקים, מכוניות משומשות (בארה"ב) וארועים הקשורים ברכב ניתן למצוא וליצור דרך אתר-הבית של חברת Car-List בכתובת: <http://www.car-list.com>. אפשר לאתר דרכם גם מועדוני רכב אספנות ולעבור באופן ישיר לאתרים של מועדונים אלה ע"י כניסה ישירה: <http://www.car-list.com/carclub>. רשימה ופירוט חלקי של המועדונים ניתנו במדור האינטרנט בגליון האבטומוביל הקודם (מס' 36).



משחר ילדותי בגיל 10 התחלתי לבנות דגמי מכוניות בבניה עצמית. זה התחיל אצלי בגילוף גיר-לוח בכיתה בבית הספר ועם הזמן זה התפתח, במיוחד כאשר מצאתי באחד מטיולי עם אבי ז"ל באזור הנגב אבן גיר שנתנה לי תוצאות יפות. לצערי מעבודות אלה לא נשאר לי זכר, אבל כאשר בגרתי והפכתי לנהג משאית מן המניין (מק דיזל לנובה 1942) בקו תל-אביב-אילת נחה עלי המוזה ובניתי דגם יפה של המשאית הזאת, אשר נמצא אצלי עד היום. המשאית הזאת בנוייה מכל מיני חומרים כמו: קרטון, פח, נחושת, עץ ועוד, והיא באורך של 23 ס"מ, ורוחב 7 ס"מ, בערך בקנה מידה 1:35.

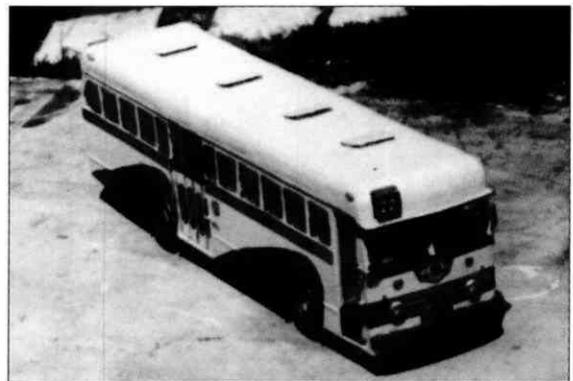


כאשר ניגשים לבנות דגם מכל סוג שהוא יש לחשוב מאיזה חומר לבנות אותו על מנת שיראה יפה, חלק ועמיד להרבה זמן על המדף, וגם חזק. את המשאית הזאת בניתי ב-1955: כפניים, מכסה מנוע ושילדה מפח; הקבינה בנוייה מקרטון של תיקי משרד; המנוע, הרדיאטור והגלגלים מאבן גיר קשה; הארגו מעץ לבד 3 מ"מ אשר קילפתי ממנו שכבה אחת על מנת שיהיה יותר דק. יש הרבה הלחמות בדיל, אבל לאחר

חודשיים נקבל דגם יפה של משאית "מק לנובה" מסי רישוי ת-19007.

לאחר מכן, ב-1960, התחלתי לבנות דגם אוטובוס "דן", גם כן מקרטון קשה "דולפסק". לבנות אוטובוס זה מבצע יותר מסובך למרות שזה נראה כמו קופסה. יש את בעיית הגג המקומר, יש בעיה בבניית הרצפה והמושבים ואיך להכניס את הכל. גם החלונות זאת בעיה שנפתרת ע"י צילומי רנטגן משומשים שמנקים אותם בסודה קאוסטית והם הופכים לפילם שקוף. גם חלקי הפנים: הגה, שולחן, נהג, ידית הילוכים וכל מה שקיים באוטובוס אפשר להקטין ולהכניס לתוך הדגם. לבסוף הצביעה והתאמת הצבע למקור. כל זה בלי עלות ממשית של חומרים כי הכל בנוי מחומר המצוי בכל בית, כמו קרטון, תיקים, כרטיסיות שונות, פח (קופסאות ישנות), ועץ אורן מקרניזים של שיירי בנינים. רק צבע צריך לקנות וגם כלים, כשהעיקרי בהם הוא סכין סנדלרים קטן וסכין יפני.

האוטובוס של "דן", הנראה בתמונה, אורכו כ-40 ס"מ, ורוחבו 9 ס"מ. הוא בנוי ללא קנה מידה מדויק, על סמך ראייה ופרופורציה בלבד. המצב בעבודה כזאת



הוא שמי שרוצה לבנות דגם כזה צריך ידיים טובות וזיכרון מעולה לפרטים ויכולת איתור לחומרים ולהתאמות. כלי עבודה באים עם הזמן, כשהבסיס הוא סכין סנדלרים וסכין יפני, מכחולים לצביעה ולהדבקה והעיקר זה רצון ומוטיבציה. לבנייה מסוג זה יש לי כיום כלים שונים, כולל פרייזרים של רופא שיניים ופצירות מחט ואפילו מחרטה קטנה לחריטת גלגלים וחלקים שונים, בעזרתה בניתי את רוב הדגמים שלי. התמונות המצורפות הן של דגם מק לנובה 1942 ואוטובוס "דן", מהדגמים הגדולים הראשונים שבניתי. איכות התמונות ירודה אך זה כל מה שנשאר לי מהן.

אספנות בחקלאות טרקטור זחלי 1947 International TD9 שיפץ, כתב וצילם: אמנון יוגב

מאמר שני על עבודתי במוזיאון לראשית ההתיישבות בקיבוץ יפעת.



הפעם אכתוב על שיפוצו של טרקטור זחל מסוג אינטרנציונל דיזל TD9 משנת יצור 1947 בעל הספק מנוע של 45 כוחות סוס, שהיה נפוץ מאד בקיבוצים ובמושבים בארץ מסוף שנות ה-40 ועד אמצע שנות ה-60. מדובר בטרקטור שהגיע למוזיאון קיבוץ יפעת משדות קיבוץ גניגר לאחר שעמד שנים בגשם ובבוץ, תפוס תפוס בשרשרות ובמנוע בגלל חדירת מי-גשם. את הטיפול הראשוני התחלתי במקום עמידתו (תמונה מימין) כאשר פירקתי את חלקו האחורי (מכל דלק וכנפיים) על מנת להגיע למערכות הבלמים וההיגוי. בפנים הכל היה חלוד ותפוס. הייתי חייב לרסס עליו



משחרר חלודה על תופי הבלימה וההיגוי ולהמתין מספר ימים עד שהחומר חדר ושיחרר את הבלמים. תוך כדי המתנה פירקתי את ראש המנוע ומשאבת התזה לסולר ושלחתי אותם לשיפוצ. לאחר שבועיים כאשר השתחררו הבלמים גררתי את הטרקטור לסככת העבודה שלי (ראה תמונות למטה).



למרות שהמרחק היה רק 20 מטר, היה חשוב לי להתקרב לסככה על מנת להמשיך ולטפל במנוע שעדיין היה תפוס בשתי בוכנות. מסתבר שעם קצת סבלנות וזמן נפט ושמן בלמים משחררים יפה בוכנות תפוסות. בינתיים שיפצתי את משאבת המים, המגנטו והקרבורטור.

המנוע כאן דו-דלקי: התנעה ע"י בנוזין והעברה לסולר. מאחר וזה מנוע דיזל איטי (1600 סבובים לדקה מקסימום) משמשת ההתנעה בבנוזין גם לחימום המנוע לקראת הפעלתו בסולר. עד שקיבלתי חזרה את הראש ומשאבת ההתזה והמרססים, ניקיתי ויבשתי את תופי הבלמים והתחלתי להרכיב את כל החלק האחורי ולצבוע שכבה ראשונה (תמונה למעלה).

תוך כדי הרכבת החלק האחורי קיבלתי חזרה את ראש המנוע, משאבת ההתזה והמרססים לאחר שיפוצ והרכבתי אותם למקום. בינתיים שלחתי את הרדיאטור לבדיקת לחץ וניקוי (תמונות למטה). הרכבתי גם את סעפת הפליטה והיניקה, הקרבורטור והמגנטו. בניתי צנרת חדשה למערכת הדלק (סולר), השלמתי את עבודות המסגרות, יישור כנפיים והחלפת דפנות למושב.



בסוף חודש יוני 1995 הטרקטור היה מוכן לצבוע ולמבחן התנעה ראשונה מזה 30 שנה. קראתי למנהל המוזיאון אבנר גלילי וליאיר, אשר כל הזמן לא האמינו שהטרקטור הזה יניע אי פעם.

חיברתי מצבר ו... סיבוב ראשון והמנוע שאג ועבד יפה. הגיע זמן הצביעה: לקבלת הצבע הנכון שלו הייתי צריך להרכיב שלושה גוונים של אדום איתן: 3 גלונים מסי 96, חצי גליון 98 וחצי גלון 97, עד שקיבלתי את הצבע המקורי. את הכיתוביות של INTERNATIONAL DIESEL TD9 עשיתי באמצעות שבלונות מנייר בריסטול אשר הודבקו בדבק UHU, עליהן ריססתי בלבן. הכיתוביות הן שיחזור מהמקור שנעשה על ידי לפי הזכרון מימים עברו, כאשר עבדתי בפלחה בחברת-נוער בקיבוץ אלונים ב-1950. באוגוסט 1995 הסעתי את הטרקטור למקומו הקבוע במוזיאון כאשר הוא משופץ וצבוע, והעיקר: פועל ללא דופי.

כל מי שמעוניין בתשובות בקשר לטרקטורים וצבעיהם המקוריים יכול לפנות אלי באמצעות "האבטומוביל", או בדואר: אמנון יוגב, ת"ד 120, ראשלי"צ, מיקוד 75240, או ישירות בטלפון 050-591891.

חלון אל העבר

הפעם: על טרקטור זחל קטן ששימש פרדסנים וכורמים לטיפול בין העצים או הגפנים בכרם. זהו טרקטור זחל מסוג קלטרק 30 CLETRAC בעל מנוע ויסקונסין 4 צילינדרים 45 כוחות סוס, שנת יצור מ-1926 ועד 1933. הדגם הנראה בתמונה הינו משנת 1930.

לטרקטור הזה יש קצת היסטוריה: ראשית, מערכת ההגה שלו איננה סטיקים כמו בכל הזחלים אלא גלגל הגה כמו במכונית. הוא בעל מנוע נפט, התנעה על בנוזין ולאחר שהתחמם קצת מעבירים אותו לעבודה על נפט. הטרקטור המופיע בתמונה היה שייך ליהודי בשם קוצר מכפר גיבתון ליד רחובות. בינואר 96 הודיעו לי חברים מ"מועדון השרשרתי" בגבעת ברנר, שהיו אמורים לקבלו לאוסף הטרקטורים שלהם, שהטרקטור הזה נגנב מתוך החצר של קוצר. משאית באה עם מנוף, הרימה אותו ונעלמה. התחלנו לחשוב איפה ומי מהאספנים יכול היה לנגוב אותו בצורה כזאת, ולאחר כמה מגעים עם אספנים מצפון הארץ הטרקטור התגלה והוחזר ישירות לגבעת ברנר. כמובן שהמשטרה היתה מעורבת, אבל הטרקטור נמצא כעת בגבעת ברנר וצורף לאוסף יפה של טרקטורים אשר הם

משפצים שם ומביאים אותם למצב עבודה מלא. כמו אצלנו עם המכוניות, כך יש משוגעים כמוני לטרקטורים זחליליים וגלגליים. אם יש חברים במועדון אשר יודעים על כלים כאלה, אנא הודיעו לי לטלפון 050-591891.



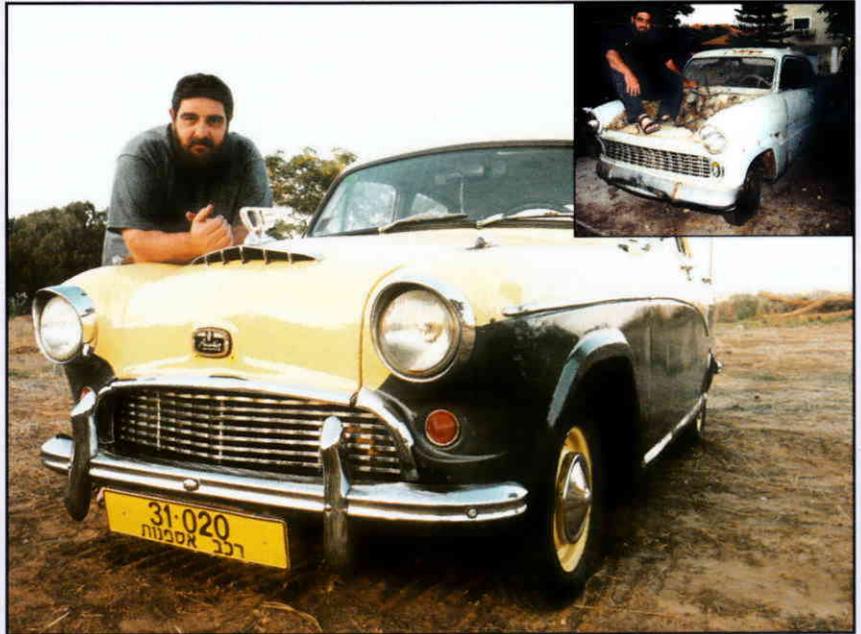
בתמונה: טרקטור זחלי מסוג CLETRAC, שנת יצור 1930, לפני השיפוצ

קובי אברמוביץ' ז"ל

שבת 14.6.97 הלך לעולמו חברנו קובי מחדרה והוא בן 43 בלבד. למי שהכיר אותו אין צורך לספר עליו כי קובי היה חבר של כולם. לפעילות במועדון החמש הוא הצטרף רק בשנים האחרונות כאשר תחביב המכוניות הישנות השתלט גם עליו, אחרי שנים רבות של עיסוק בתחום הרכב, הרכבת מכוניות מתוצרת עצמית והפעלת עסק לחלקי רכב ("א.א.ל. מכללים" בחדרה) יחד עם אביו ועם באנו מסיקה. כבר במפגשים הראשונים בהם השתתף יצר קשר חם עם חברים רבים וסייע למי שיכול במידע ובחלקים.

מייד לאחר מותו, באופן הכי ספונטאני שרק אפשר, התארגנו חבריו ובעקבותיהם שאר חברי המועדון, למסע הצדעה לזכרו דרך חדרה וקיבוץ עין-שמר. בטיול מיוחד זה השתתפו יותר מ-100 חברי מועדון ותושבי חדרה עם מכוניותיהם ועם בני משפחה רבים וליוו את המסע עם סרטי-אבל שחורים. את המסע עצמו יזמו, תיאמו וארגנו יוסי הדס ומשה צליק מחדרה, יעקב בכר מקרית אונו ואמנון אירמאי משהם, בסיוע חברים רבים ובשיתוף עם אנשי קיבוץ עין שמר, שארחו אותנו במוזיאון "החצר הישנה". קובי היה מאוד גאה בחבריו, לו היה עימנו.

יהי זכרו ברוך.

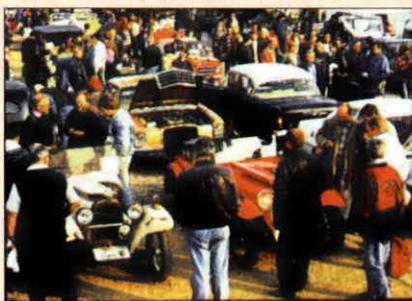


משה וולף (חבר המועדון) מצא חלפים לאיזטה ולאופנוע טריומף, חבר אחר מצא לאלפא ולחיפושית ואני כמובן לא מוצא חלפים לאיזבלה בורגווארד שלי, רכב יקר המציאות ונדיר באיתור חלפים. גם מחיר החלפים יקר מאוד,

לדוגמה, עבור שעון זמן לאיזבלה ביקשו DM 500. יש דוכנים של ספקי חלפים מסודרים לרכב מסויים ויש דוכנים שצריך לפשפש על מנת למצוא חלק מבוקש. יש דוכנים ספציפיים לרפדות אורגינלית לרכב מסויים וגם לבוש אוטנטי של שנות ה-30-40.

היריד פתוח משעה 9:00 בבוקר עד 18:00 ולאחר יומיים של חיפוש חלפים וכיתות-רגליים בין גרמנים אוכלי-נקניקיות ושותי-בירה נשברו גם רגלי. מחזה נפוץ ומרשים היה כשישבנו ביציאה וחכינו ליתר חברי הקבוצה תוך צפייה באלפי חובבי רכב ואופנועים קלאסים יוצאים מהיריד, כל אחד מחזיק חלק מסויים בידיים. זוג זקנים גרמני, סמוקי פנים, דוחפים גרוטאת אופנוע לא מזוהה לשיפוץ בשעות הפנאי בחורף המושלג במרתף הבית. משפחה שלמה בה כל אחד מחזיק חלק אחר: פנס, רדיאטור, כנף, חלון, דלת לרכב. כך אלפים, עם נגררים ועגלות-יד או כלי רכב מסחריים, קונים חלפים לשיפוץ מכוניותיהם (כל זאת ללא קבלות, בלי מס הכנסה ובלי משטרה).

במקום היה גם שוק מכוניות קלאסיות למכירה ומה שכמובן הרשים אותי במיוחד היה מחירה של איזבלה כמו שלי: DM 41,500, סכום מכובד לכל הדעות.



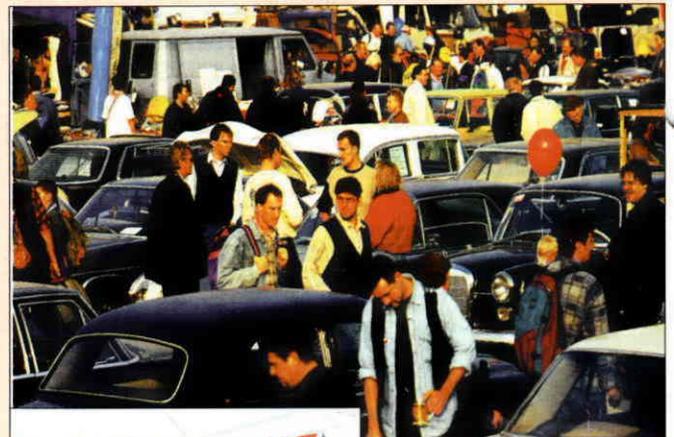
לסיכום, חוויה לכל חובב מכוניות ואופנועים, חובה להשכלתנו המוטורית וחבל רק שקבוצה כל-כך קטנה יצאה לדרך. או אנחנו נהנינו וספגנו תרבות מוטורית, סטייקים עסיסיים, בירה ללא הגבלה וגיבוש חברתי של קבוצת היוצאים לחו"ל, ומי שהפסיד זה מי שלא נסע.



יריד "וטרומה" - גרמניה, אוקטובר 96 מאת אבי כתריאל

וטרומה במנהיים הוא יריד החלפים והמכוניות העתיקות הגדול ביותר בגרמניה. בתחילת אוקטובר לפני שנה יצאנו קבוצה של חברי מועדון החמש לגרמניה ליריד זה.

קשה מאוד לתאר במילים את גודלו של היריד: אלפי דוכנים מקסימים לאורך מאות מטרים ועליהם חלפים משומשים, משופצים וחדשים, למגוון גדול מאוד של כלי רכב. כל זאת מוצג לראווה במשך שני ימי היריד בצורה סגונית וצבעונית. מאות אלפי אנשים נקבצים למקום בזמן היריד וביניהם ישראלים. מלבד קבוצת חברי המועדון פגשנו עוד חבר מועדון צפוני וישראלים נוספים אשר סיירו ביריד במטרה לרכוש חלפים למכוניות ישנות.



היריד מאופיין באי-סדר מוחלט בניגוד לסדר הגרמני הידוע לשימחה. יריד זה אינו מאורגן, כך שעל דוכן אחד ניתן למצוא חלפים לסוגי רכב שונים ומשונים ובדוכן אחר מרוכזת מכירת חלפים לפולקסווגן או מרצדס, או פיאט

או רנו. עיקר הדוכנים מכילים חלפים לרכב גרמני כמובן ולאופנועים גרמניים כמו NSU, BMW ועוד. הרבה דוכני מכירה לחלפי אופנועים פזורים באי-סדר בין אלפי דוכנים לחלפי מכוניות, כולל חלפים לרכב צרפתי וקצת לרכב בריטי. חלפים לאמריקניות לא נראו באופן.

וחלקי אופנועים המרוכזים ברובם באזור אחד. בהזדמנויות שונות פגשתי ברחבי היריד חברים ממועדון החמש (יורם, בני, בועז, אברהם ועוד) וכולם אצים-רצים להספיק כמה שיותר. בקיצור, היה חסר לי מאוד יום נוסף ליריד. כשירד הערב וחזרתי לכיוון המכונית עם תרמיל מלא וכיסים ריקים היה קשה הרבה יותר, כי הכיוון כבר היה לשדה התעופה גטוויק.

לסיכום: המסלול שעשיתי מומלץ מאוד לחברי המועדון למרות שאפשר להרחיב הרבה יותר, וישנם עוד מוזיאונים רבים בהם לא ביקרתי מקוצר הזמן. ככל שיש יותר פנאי, קל יותר להגיע לכל המקורות. אפשר לקבל מידע רב ומדויק עוד בשלב התכנון בישראל באמצעות האינטרנט או בטלפון, גם דרך חברים וגם דרך מועדון החמש. במרכזי המידע באנגליה ניתן לקבל חוברות ועלוני מידע רבים ומעודכנים וכמובן לאורך הדרך עצמה במלונות ובמוקדי תירות שונים.

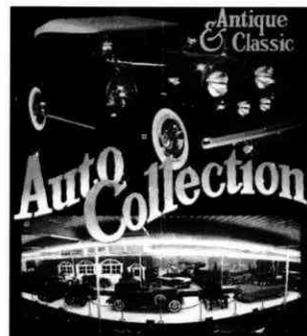
מי שרוצה לראות את הויאדו שצילמתי לאורך המסלול ובאתרים השונים מוזמן לצלצל אלי: משה גיסס 050-262567. כל הכתובות, מספרי הטלפון ושעות הביקור נמצאים במשרד מועדון החמש.

למרות זאת, יצאתי בניחותא לאחר ארוחת בוקר אנגלית, וראה זה פלא: אין פקקים, אין ציפצופים, אין בלגאן. אלפי מכוניות מגיעות מכל הכיוונים, אנשים באים מכל אירופה ליריד זה ובכל זאת הכל זה בצורה נעימה ויעילה, ואף אחד לא "גונב" עקיפה.

היריד מתחיל כבר במגרש החנייה הענקי, כי המשתתפים והמבקרים מגיעים עם מכוניות קלאסיות יפהפיות ללא חשש פן יגנבו להם סמלים, שמא ישרטו להם את הצבע, יחתכו להם את הגג או כל וונדליוס אחר אליו הורגלנו במולדתנו. לאחר צעידה קלה (עם תרמיל-גב ריק) של כ-10 דקות הגעתי לשער היריד ובעצם הרגשתי מייד בבית. אותה אווירה, כמעט כמו ב"הרשי", וכמו שם גם ביולי מחולק לשדות. תיכף אפשר לראות שלא ניתן להספיק ביום אחד, ואפילו לא ביומיים, את מה שרוצים וכבר מקבלים החלטה לבוא ליריד גם בשנה הבאה.

את היריד קשה לתאר: יש של דוכנים, חלקים לכל דבר בריטי (וקצת גם ללא-בריטיים), מכוניות למכירה בכל מצב, מעלוב למדי ועד למכוניות מפוארות ומדהימות שנראות חדשות למרות שנותיהן. ישנם גם אופנועים

מוזיאון המכוניות הקלאסיות בלאס-וגאס מאת מיכאל כהנא



עיר ההימורים לאס-וגאס הפכה בשנים האחרונות למקום משיכה לא רק לרוצים להמר באולמות בתי הקזינו המרווחים. כיום זהו מקום בילוי לכל המשפחה, המואר בשלל אורות ומציע בידור ושעשועים לזקן ולטף.

למי שמזדמן ללאס-וגאס, ובמיוחד לחברי מועדון החמש, המתעניינים במכוניות מיוחדות וישנות, כדאי להתפנות גם לביקור במוזיאון המכוניות הנמצא במלון Imperial Palace. המוזיאון במקום מרכזי, נוח לגישה וכולל אוסף מרשים ביותר של כ-700 מכוניות עתיקות ומיוחדות. מתוך האוסף מוצגים לקהל לפחות 200 כלי רכב, בתצוגה המתחלפת בחלקה כל העת, על מנת לא לשעמם גם את המבקרים החוזרים למוזיאון מספר פעמים. המכוניות המוצגות לראווה נראות כאילו זה עתה ירדו מפס הייצור, למרות שרובן משנות ה-20 וה-30. דגש מיוחד מושם במוזיאון על מכוניות מתוצרת ארה"ב.

אין זה המקום לסקור את כל שורת הדגמים הנמצאים במוזיאון, שכן רשימה ארוכה זו עשויה לשעמם גם את הקורא הנלהב. אציין רק כמה מהדברים המיוחדים למוזיאון זה. המוזיאון מתפאר (ובצדק) באוסף הגדול ביותר בעולם של מכוניות דוזנברג Duesenberg מדגם J. מכוניות מפוארות אלה נחשבות כהישג הגדול של תעשיית הרכב בארה"ב. הופעתן בשנות השלושים היתה בולטת במיוחד על רקע המשבר הכלכלי שלאחר שנת 1929, ומכירתן או קודמה כ"מכונית הטובה ביותר בעולם". הדוזנברג היתה המכונית הראשונה

עם 8 צילינדרים בשורה, עם 265 כוחות-סוס ב-4200 סל"ד. במוזיאון יש אולם מיוחד המוקדש כולו רק לדגמי דוזנברג. אחת ממכוניות אלה היתה שייכת לשחקן הקולנוע גיימס קגני, אשר זכה באוסקר ב-1942 בסרט "ינקי דודל דנדי".

המוזיאון אכן מתאפיין בכך שהוא מציג מכוניות שהיו שייכות לאנשים מפורסמים, שחקנים, נשיאים ומלכים. ניתן לראות את רכבו של מלך סיאם (תאילנד כיום) - Delage לימוזין מ-1928. מכונית מפוארת זו מצוידת בפנסים המסתובבים עם סיבוב ההגה, בגוף עשוי אלומיניום וב-6 צילינדרים. מכונית אחרת המוצגת במוזיאון היא קדילאק משנת 1930 שהיתה בבעלותו של הגנגסטר הידוע אל-קפונה. המכונית בת 16 צילינדרים הגיעה למהירות של 120 מיילים לשעה (193 קמ"ש) ונבנתה במיוחד לפי הוראותיו של אל-קפונה. לפיכך היתה גם מצוידת בשריון, בפתחים מיוחדים בחלונות דרכם ניתן היה לירות, בפתח בריצפה כדי לאפשר פיזור מסמרים על הכביש בעת מירדף, וכן באפשרות ליצור מסך עשן על ידי הזרמת שמן למערכת הפליטה.

מכוניות אחרות המוצגות כוללות ביניהן את אחד מרכבי השרד המשוריינים של היטלר: מרצדס-בנץ 1939, את מכונית האלפא-רומיאו 1939 של מוסוליני, מכונית לינקולן קונטיננטל 1962 של הנשיא קנדי, המכונית המיוחדת מתוצרת Zimmer של הפסנתרן ליבראצ'י אשר בחזיתה מותקנות מנורות מאירות (קנדילאברות), מכונית קדילאק אלדוראדו קופה של אלביס פרסלי, ומכוניותיהם של אישים רבים נוספים ממרילין מונרו ועד לצאר האחרון של רוסיה (אשר נסע ברולס-רויס מפוארת), ונשיא ברית-המועצות חרושצ'וב שנאלץ להסתפק במכונית מפאר תעשיית הרכב הרוסית.

למרות שלא זכיתי לראות בתצוגה מכוניות מתוצרת יגואר אני עדיין ממליץ לכל אחד לבקר בלאס-וגאס, המשמשת גם בסיס יציאה לטיולים בסביבה, ובמיוחד לא לשכוח לפקוד את מוזיאון המכוניות העתיקות שבמלון אימפריאל פאלאס, ולא לה שרק גולשים: <http://www.imperial-palace.com/vegas/> ,ולאה שרק גולשים: Imperial Palace, 3535 Las Vegas Blvd. So., Las Vegas, טל' 731-3311 (702).

התקנה

ניתן להרכיב התקן גרירה בשלוש אפשרויות. חשוב תמיד לוודא עיגון ההתקן לנקודות העיגון כפי שקבע היצרן, ומיפרט זה ניתן לקבל קרוב לוודאי במחלקות הטכניות של היבואנים כאשר מדובר ברכב מודרני. לרכב ישן חשוב לחפש בספרים שהוציא היצרן.

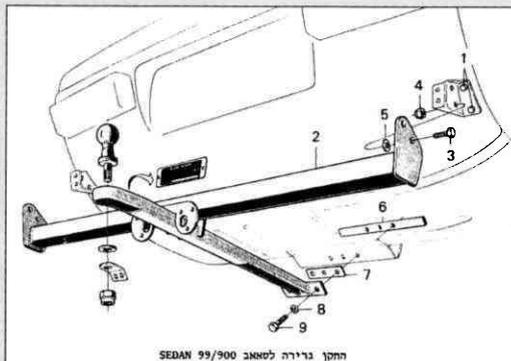
הדרך המקובלת והפשוטה היא לגשת לאחד מהמתקנים המוכרים ולהפקיד בידוי את הרכב. התקנה כזו כוללת את בדיקת המעבדה והמחיר נע בין 800 ל-1800 ש"ח לרכב פרטי. חשוב לוודא כי המתקן ממלא אחר הוראות היצרנים, היות והמתקנים נוהגים לבצע את העבודה כרצונם, ואף להתקין למכוניות בהן היצרן אוסר התקנת התקני גרירה (לדוגמה: שברולט קוואליר, קאדילק).

האפשרות השניה היא לקנות התקן גרירה מקורי של יצרן הרכב המופיע בקטלוג אבזרים או התקן מתוצרת היצרנים האירופיים המובילים דוגמת BRINK מהולנד.



התקן גרירה לרכב

מאת אורן קיפניס - מזכיר מועדון סאב ועורך "סאבאבה"



כמקובל בארצות מותקנות, גם בארץ רואים יותר ויותר מכוניות שאליהן רתומים נגרים מסוגים שונים, כגון: קראון, נגר עם טרקטורון, נגר עם חפצים וגם נגר המוביל כלי רכב. על מנת שניתן יהיה לגרור, יש להתקין מתקן גרירה על הרכב, וכדי שלא יתפרק צריך מתקן הגרירה להבנות לפי הוראות יצרן הרכב. לכן דואג החוק בכך שלא מתיר גרירת נגר במידה ולא מצוין הדבר ברשיון הרכב.

התקן הגרירה חייב לעבור בדיקה של מעבדה מוסמכת (טכניון או מכון התקנים), ולאחר מכן מבחן רישוי אצל הבוהנים במשרד הרישוי

(עמדה מספר 1). קיים תקן בדיקה (אותו ניתן לקבל גם במועדון), אולם בבדיקה במעבדה בודקים בעיקר את מיקום התפוח, איכות ההתקנה באמצעות מכת פטיש (צריך להישמע עמום) ואת חיבור החשמל.

ארוע "פז שרונים" בכפר-סבא

מאת זמי לוי

חברים כותבים

הגי'פ בראי הזמן - תומר פרת, ירושלים

בעקבות הקשר שנוצר לאחרונה בין מועדון ה-5 לבין חברת "פז", התבקשנו על-ידם לקיים תצוגת כלי רכב אספנות בערב פתיחת תחנת דלק חדשה: "פז שרונים" הנמצאת בכפר-סבא.

פניתי למספר חברים המתגוררים בסביבה ונעניתי בשמחה. כך מצאנו את עצמנו בערב של אוגוסט חם משמשים כרקע (לשביעות-רצון המוזמנים שלא הפסיקו להתפעל) יחד עם תזמורת ג'אז, לטקס הפתיחה של תחנת הדלק. בארוע נכחו בין היתר מנהלי חברת "פז", ראש עיריית כפר-סבא, מוזמנים נבחרים ואף נוכחות מצומצמת של חברי מועדון החמש.

אני מבקש להביע את תודתי והערכתי לחברים (לפי סדר א-ב) ששיתפו פעולה ללא שום תמורה וייצגו את המועדון בכבוד:

1. יעקב בכר עם השברולט הקלאסית משנת 1957.
2. דוביק גרודמן שהביא 2 מכוניות: בנטלי משנת 1951, ובהופעת בכורה עולמית את הסיטרוואן "סהרה" שנת 1961 משופצת ומושלמת להפליא.
3. יוסי זר שהגיע עם המוסטנג קונורטיבל היפהפיה משנת 1966.
4. זאב טנדט שהביא 2 אופנועים מקסימים: הארלי הידרה-גלייד 1958 בנפח 1213 סמ"ק ואופנוע אריאל משנת 1939 בנפח 350 סמ"ק.
5. אייוואן רוזן עם ה-אס.גי. האדומה הנראית כחדשה.

6. בן עמי רטינסקי בלוויית הפורד 8 השחורה מ-1948, עוצרת-הנשימה.
7. אברהם שטלנדר שהביא גם הוא 2 אופנועים מדהימים: נורטון 1947 בנפח 500 סמ"ק וסנבים 9 משנת 1935 בנפח 600 סמ"ק, שהיה הרכב העתיק ביותר בתצוגה.

כמו כן נתונה תודתי לכל מי שעזר ובמיוחד למתניה ואמיר הלוי שטרחו ועזרו להביא אופנועים על גבי הנגרי שלהם.

עלי לציין במיוחד שחברת "פז" הקימה מערך חיבול ושילוט מתאימים והעמידה חברת שמירה שעשתה עבודה נכונה בסיוור מסביב והרחקת "מוזיקים". כמו כן הוקמה מערכת תאורה וזרקורים שהאירו את התצוגה והרשימה בתוצאות.



במסגרת חיפושי במקורות מידע ישנים נתגלגל לידי יומן לתלמיד בשם "מולדת" לשנת 3-1942 שיצא בארץ ישראל בעיצומה של מלחמת העולם השנייה. להלן קטע מתוך היומן (עמ' 164) כפי שנכתב במקור (לרבות הכתיב):

אמצאות מלחמה

"גי'פ" - מכונת הקרב האמריקאית

אחת מאמצאות הנשק החדש החשוב ביותר של ארצות הברית במלחמה זו היא - מכונית הקרב "גי'פ", שהומצאה בסוף 1940. הצבא האמריקאי חושב לבנות 75,000 מכוניות-קרב מטיפוס זה.

מכונית הקרב "גי'פ" - שזכתה להרבה כינויי חבה "אימת התוקפים", "קטלן הטנקים" ועוד - ארכה 11 רגל, רחבה 56 אצבעות, קומתה 40 אצבעות, ומשקלה - 1100 קילוגרם. אפשר להסיעה במטוסים מסיעי-צבא, בסירות רגילות וברפסודות. אין הדלתות אלא מחיצות-בטחון, השומרות על הנוסעים בשעה שהמכונית מגמאה מדרוני-הרים או מסתובבת בסבובים מסוכנים. בדרך כלל היא מכילה 3 נוסעים, ובשעת הדחק יכולים לנסוע בה 6 אנשים. היא מסוגלת לנסוע בבוץ, בחול ובשלג.

"הגי'פ" עולה רק 900 דולאר (הטנק עולה 35,000 ד.) והוא מסוגל לשוטט סביב לטנק של האויב ולהמטיר עליו אש-תופת. מכונית זו מסוגלים גם לשמש כתחנת-שידור מטולטלת, לפרוש מסך-עשן מאחורי תנועות התותחים הכבדים, להוביל תחמושת או להביא מזונות למשמרות-החלוץ. כן היא מסוגלת לעבור על פני גשרים רעועים. היא נוסעת על פני קרקע זרועה גזרי-עצים במהירות של 50 מילין לשעה. אין היא משורינת, כי השריון גורם להפחתת מהירותה של המכונית. לאויב קשה לקלוע בה.

אני וה-Prinz שלי - ליאור ברוך, ת"א

שמי ליאור, בן 22, חבר חדש במועדון, ובעליה המאושר של נ.ס.או. פרינץ 1000 שנת 1973. אז נכון, אני לא

הבעלים של איזה יגואר שנת 1962 או קורבט 1957, אבל יש לי פרינץ אדומה ! את הרכב קניתי במצב "על הפנים", בלי צבע נורמלי, וכל פנים הרכב נראה היה כמו אמנות סוריאליסטית...

לאחר שעות רבות של עמל ויזע, הבאתי את הרכב למצב של כמעט חדש. המנוע שופץ, הרכב נצבע, הוחלפו המושבים, וכך גם דיפון הדלתות, שטיחי הרכב ועוד. והתוצאה ?... כמו שאמרתי, עדיין אין לי יצירת פאר מוטורית נדירה, אבל יש לי אוטו, שהוא לדעתי יותר נוסטלגי מקלאסי. כי לנסוע בכבישי הארץ (והאוטו הזה בהחלט נוסע !) ולשמע דברים כמו: "יא אלה, פרינץ, עשרים שנה לא ראיתי כזה אוטו..." או: "אה, פרינץ, זה היה האוטו הראשון שלי..." כך אני נוסע לי, מחיך בפרינץ שלי, ויודע שיש לי דבר ש"יצרתי" בעצמי, נראה טוב ונוסע היטב, מרוצה מזה שבמפגשי המועדון תמיד בא איזה חבר ואומר: "היה לי כזה לפני עשרים שנה..." אני מקווה שזאת התחלה לעולם המופלא של כלי רכב ישנים וקלאסיים.

(המשך סעמוד 7)

עץ. מובן ששפספתי את אצבעותי. ברור שמזמן לזמן קיללתי גם אני את חיים ותורתו ורציתי כבר לעזוב את העניין. אבל תמיד נזכרתי בזה שזרקתי לו את הכפפה ושיש לנו פגישה בסיבוב.

- מה קרה כשנפגשנו בסיבוב? - אתם שואלים.
- נו, זה כבר סיפור אחר.

הידעת כי... הראשון שחזה את האוטומוביל הממונע היה פילוסוף בשם רוג'ר בייקון מהמאה השלוש-עשרה שאמר כי "יום אחד כולנו ננהג בכרכרות בעלות מהירות עצומה ללא כל עזרה של בעלי חיים". מאוחר יותר במאה השש-עשרה היה זה ליאונרדו דה-וינצ'י שחלם על עגלה מונעת באון עצמי ואף שרטט סקיצה של רעיונו.

החלום התגשם במאה הבאה כאשר ב-1672 בנה כומר בשם האב Verbist עגלה המונעת במנוע קיטור עבור קיסר סין. כרכרות הקיטור המשיכו להתפתח וב-1827 פעל כבר באנגליה קו "שרות" של "מוניות קיטור".

===

ב-1834 ארעה תאונת הדרכים הראשונה בהיסטוריה - המסיק של אוטובוס קיטור נהרג בהתפוצצות המנוע שלו.



האפשרות השלישית והריאלית לרבים מאיתנו היא בנית ההתקן לבד וכך עשיתי בעצמי לסאבא 99 שלי לפני מספר שנים. תחילה יש לקנות תפוח תקני בקוטר 50 מ"מ המוטבע בתקן ISO50 וכן שקע חשמל 7 פינים לחיבור גרור. את ההתקן יש לבנות מחומר בעובי מתאים כך שלא יקרס.

חשמל

את שקע החשמל יש לחבר למערכת התאורה האחורית למעט כלי רכב להם צומת חיבור מיוחדת. יש לוודא האם מעגלי החשמל של אורות החניה מחולקים לצדדים שמאל וימין. במקרה של מעגל משותף, יש לגשר פינים 5 ו-7 בשקע החשמל. באירופה מקובל היום שקע ובו 13 פינים, אך זה עדיין אינו תקני בארץ.

הגרירה עצמה

יש להיזהר בכביש מישנה זהירות כאשר גוררים גרור, עקב מורכבות הרכב. במקרה של גרור רחב מומלץ להתקין מראות מיוחדות בעלות אפשרות התקנה מהירה. מראות אלו נפוצות מאוד באירופה. לסיכום, בניה וגרירה נעימה.

חדש

פיאסטה DYNAMIC

הטובה ביותר



ביצועים דינמיים

ההסנע כמו אביר חלוקות תמיז
איתר ולמעורר מניב ברנישות לכל
לחיצה על הדוושה ומשך היטב
בעליות, מסייע בעקיפות ומאיץ
בספונטניות כשאתה סתם רוצה
להנות* מזין אוטו, גילין 124



בטיחות דינמית

"בטיחה החדשה של פתחי ריסוק
השונאתיים עבור משרדי התחבורה
הבריטי והשבדי, מועדוני נהיגים,
ההתאחדות הבינלאומית למכוניות
ומכון תקנים: במקום הראשון...
ניצבת הפורד פיאסטה"
סערב 19.2.97



פיאסטה דינמיק החדשה-דינמית יותר, בטוחה יותר, שקטה יותר ויפה יותר.

הגה כוח • 2 כריות אויר • מנוע 16V 75 כ"ס • הזרקת דלק רב נקודתית • מזגן אויר • חלונות חשמליים קדמיים • נעילה מרכזית • כריות
'צוקות במבנה ספוג בדלתות לספיגת אנרגיה ולהגנה מפני מכות צד • מותחי קדם לחגורות בטיחות • מושבים מונעי החלקה • פתיחה חשמלית
לתא מטען • תאורה בתא מטען • טכומטר • מצית מואר • מושב אחורי מתקפל 60/40 • מתקן לכוסות בתא הכפפות

לבחירתכם:

- פיאסטה דינמיק 60 כ"ס (1.3 ליטר) ב-58,990 ש"ח
- פיאסטה דינמיק 16V 75 כ"ס (1.25 ליטר) ב-63,990 ש"ח
- פיאסטה דינמיק 16V 75 כ"ס (1.25 ליטר) עם תיבת הילוכים
אוטומטית מסוג SVT הרציפה של פורד ב-66,990 ש"ח.

מזגן אוטו

Fiesta DYNAMIC



יש חדש בכורך. רואים.

צלצלו עכשיו 177-022-1989

הצלחה דינמית

הפיאסטה דינמיק החדשה נבחרה
כמכונית הטובה ביותר מסוגה ע"י
ירחון אוטוקאר בדרה סיכום '96
"... פשוט עשר"
(בני ברק, ידיעות אחרונות, 24.3.97).

עיצוב ותכנון דינמיים

"תכנון תא הנוסעים הוא יצירה
מופת עיצובית... רהוט הפנים של
הפיאסטה הוא הטוב ביותר
בקטגוריה" סערב, 1.97.10



* המחיר כולל מע"מ ואביווי רישוי, לא כולל אגרת רישוי ומס בולים. עפ"י מחירון 97012 * החברה זכאית לשנות את המחיר והמפרט, המכירה לפי הדגמים באולם התצוגה
סניפי החברה: • ת"א 03-6360636 • חיפה 04-8555999 • ירושלים 02-6722111 • סוכנויות ואולמות תצוגה: • נגרת 06-462220/1 • טבריה 06-791317
• חיפה 04-8722695 • רמת ישי 04-9837427 • ק. ביאליק 04-8761291/2/3 • חדרה 06-324393 • נתניה 09-8870002 • רחובות 08-9468555 • אשדוד 08-8569779 • קרית גת 07-6811601 • בייש 07-6281884/5 • אילת 07-6378073 • ובמוסכי פורד המורשים בכל רחבי הארץ.

