

האבטומוביל

מספר 39

סתיו 1998

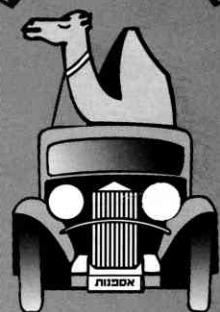
מה באליון?

- סטודיבייקר לארכ 1963
- מסרשמיט טיגר 500 1959
- מיזומו של שייפוצניק - פרק 4
- המדור הטכני: שחוור רכב
- אלף קילומטרים בוללו 1961
- סיפورو של אופנוון "קרוקר"
- תעשיית המכוניות של צ'כיה
- האופנוון בזירה הצבאית
- הי"ז ה-4 בסיום תפקידו
- סביב העולם בשמוונה אופנוונים ארועים: ראליאלית, ראליקק"ל
- חגיגת בר-מצווה למומעדיו
- ספרות מקצועית לרכב ישן
- מחירון המכוניות הישנות
- רשמים מחו"ל: ארה"ב, גרמניה
- רכב אספנות: תקנות ומציאות
- ועוד מדורים קבוניים וחדשים



**מסרשמיט 500-TG טיגר
1959 - אלון אבידר**

מיילדון החמוץ



מכוניות בראליל היובל לאילת:

"טרמפ" בדרכו הביתה באדיבות יבואני "סובארו"



הצתה מאוחרת

טור איש



עד יילון רואה או, והפעם זה עותק עמוס כתבותיו וומר קרייה בנושאים חשובים לנו. אני מקווה שתמצאו בו גם עניין וגם מידע, והספנו במיוחד בנושא חדש עליכם החברים. צרפנו גם מבחר מתחומי השולחים לנו מכתבים רבים ותגובה בכל התחומים. צרפנו גם מבחר מתחומי העורוטיים ממשאל החברים, חלוקן כבר מישום בפעריות המועדון והועד.

מאז הילון הקודם עברנו ראליבינלאומי אחד וראל ישראלי ארוך ומבודד. בין לבני הספקנו גם לטיל הרבה ברוחבי ישראלי והצנו את רוחבי המועדון בכל הארץ: מ Alias, באך שבע ואשדוד בדורם, דרך ירושלים, נחשונית ואראיל במרoco, ועד עמק יזרעאל, קרית שמונה, ראש הנקרה וחיפה בצפון.

RALI יובל הזוחב סודה קל-א-ק'ל הגע לישראל מבריטניה דרכ' כל אירופה וכן חבורנו אליו בכל עצמותנו ורכ宾ו ונשענו מהיפה שביב ישראל עם אורחינו מחול' במסע מלאה, לעיתים מתיש ולעתים אף מאכזב. שיורף הפעולה עם האורחים וההמארגנים מחויל (קל' בריטניה וגם "סודה קל-א-ק") היה נעים ומיוחד אך המארחים (קל' טניף ישראל) ייצבו אותנו באופן בולט וחוריג. עד שפה סמי מפני אבדן הבעלות הכריע את השיקולים של כבוד לישראל וייצוג הולם של כובבי הראל האמתיתים: המכוניות הקלאסיות.

RALI אילית, על תורה רכבי בחו-לבן (לא תוצאות ישראל, אמנים...) יצא עם יותר מ-40 כל רכב קלאסים וכ-200 איש, כבש את אילית בסערה והעלה אותנו מדרגה גם בקנה מידה בינלאומי. בעת אנו יכולים בהחלט להוכיח שאנו מסוגלים להרים ארועה בקנה מידה ארצית ובתקיפים מורשים (למרות החירות...) ...).

בארכיו המועדון הולכים ומצטברים חבורות וספרי רכב קלאסית ואספנות מכל השנים, אך אנו עדים חורים וUMBKS: כל חומר בנושאי רכב, מכוניות, אופנועים וכדי מכל השנים הנמצאים בשנותכם - אל תורקו. תודיעו למשרד המועדון ונdag לחתה אותו לתועלת החברים. במיחוד חשובים לנו כל הקטלוגים, ספרי השיפוץ הישנים, ספרי המוסך למיניהם וככ', אך גם חומר כללי ופרוטוקפים על רכב מכל השנים יתקבלו בברכה.

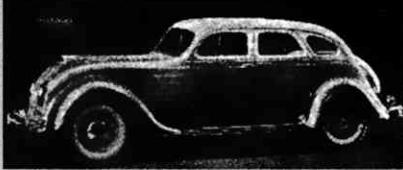
בתודה,

אמנון ארמן

מציר המועדון ועורך הבטאון



בתמונה:
Chrysler
Airflow
1934



- הידעת כי... - פינות מעניינות על מכוניות ואופניים (בכל הגליון)
הצתה מאוחרת - טור איש
יד על המיצועות - דבר הווי', זמי לון; מוטוציקל - מזרע האופניים
אלפי קלומטרים בולו-544 1961 - ראיון עם אבשלום אבטל
פתרונות כביש מס' 4 בירושלים - מאות אמנים אירמא
המכונית שלי - סטודיבייקר לארק 1963 - מאות עופר בן-צבי
פוטנציאל: מזווע מזווע - והפעם מכתב ממשה גיסיס
שבחץ מחר שיפוצניך - פרק רביעי - מאות ד"ר סיימון
מיומנו של שיפוצניך - פרק רביעי - מאות אמנים אירמא
מעמד רכב אספנות בישראל: תקנות ומציאות - מאות אמנים אירמא
סיפורו של ה-Crocker - מאות זאב תנדר
המכונית שלי - מסרשמיט טיגר TG500 1959 - מאות אלון אבידר
המדור החברתי - מנת ליורה לב
מאירועי המועדון: הנטה בר-מצווה
פרויקט איש: ינקליה הללי - מנת משה צליק
פינת הצליש
מספרים מדברים - מאות אמנים אירמא
תשישות הרכב במזרח אירופה - פרק ראשון: צביה - מנת מודדי וסאואר
הרהורים - מנת זמי לון
הו טרנסוליה יקרה שלי (RALI אילית) - מנת מירב לוי
חוויות מראלי אילית ומהשיפה בחיפה - מנת שלמה גדרון
טיולי האופניים - מנת זמי לון ומשה צליק
מנשי החברים ביום שיישי בcpf - מנת דודו וסרגטיין
מארועי המועדון: תצוגת יום העצמות, ראליסודה-קלאב לנדוון
בשוק המכונית המשמשות: מחרין רכב - מנת דב בר-נו
בראשית ברא... - על האופניים הקלאסיים בעקב
מושיאון הרכב באשדוד - מנת משה צליק
מאירועי המועדון: מפגש הצרפתיות - מנת משה צליק
אגרת רודי ברכב אספנות! - מנת בני ברק
אספנות בראשות: מדור האינטראנס - מנת דודו וסרגטיין
מדווד: פרופיל אישי - והפעם: מנשה פיקל משוהם
טארה ספורט במירוצים קלאסיים בקליפורניה - מנת יעקב שליט
המשימה: ברלין - מנת דניס שור
האופנאי בסימן שיבת לזרה - מנת רס"י דני (כתבבה וראשונה)
سبיב העולם בשמונה אופניים קלאסיים - מנת ניר עוזדור
הشتת ספרות טכנית: אופנאות קלאסיים - מנת אמנון אירמא
סיפור רכב מוצעה למכוניות אמריקניות - מנת אמנון אירמא
רשימים מחויל: אריה"ב - Roulette 66 - מנת בן-עמי רטינסקי
המדור הטכני: על שחזור הרכב - מנת אנטול מנדלבץ
מטען משאל החברים: העורר, ביקורת ובקשות לפעולות נוספת
חברים כתבים
למי תודה למי ברכה...

הידעת כי... חלוצת התיכון האירופי הייתה חברת קרייזלר שהוזאה
בשנת 1934 זגס בשם "Airflow" ("זירימות אוורור"). לראשונה קיבל רכב בייצור
סדרתי קוים מעוגלים מותן תכנון של הורודט מקדם הנגר (תמונה שמאל).

האבטומוביל ISSN 0793-7679

בטאון מועדון החמש

רחוב תבור 37, ת"ד 1487, שוהם
דואר: ת"ד 39960, תל-אביב 61398

טלפונים: 5-9793773-03
fax: 03-9793774-03

עריכה והפקה:

mailto: מועדון החמש

עורך: אמנון אירמא

סדר וקלדות: א.ב. שרותי מחשב

הגהה: אמנון אירמא

אורחים: סיימון בילנקו

מודעות: איל הפקות, שוהם

טל' 052-683281, 03-9793775

חברי כבוד: שר משה קצב
שר לשעבר ישראל קליסר
מר אמן ענבר
מר רפי בן-חור
מר גבי קדוש, ראש עיריית אילית
מר חיקה ברנסטיין

עוד המועדון וفعاليות:
י"ר: זמי לון
קשרי חוץ: אבי כתריאל
గברית: שלוה לרר
רכזת חברתיות וטיולים: ליאורה לב
דראור וסרגטיין: אינטנסט + צפון:
בצד דגן
אופנאים: ישראל נאה
חבר ועדי: רוני רוזנברג
מללא-מקום: יoram מקובר
מבקר העמותה: בני אוור
עודת ביקורת: דורון איטלסון
מזכיר המועדון: אמנון אירמא
ישבי-ראש הוודים: צבי רכני
יוסי בראל
שי אמר
אבי כתריאל

© תשנ"ח 1998

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

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים
אין אחראים בכלל צורה שהיא לתוכן ולמידע
הכל בפרשומים, במאמרם ובמודעות
המתפרסמים ב"אבטומוביל" והם מופעים על
דעת כתביהם ועל אחריותם בלבד.



האבטומוביל

מספר 39 - סתיו 1998

עדץ: אמן אירמאי

בשפטember רפי הקים במקום פינה יפהיפה המוקדשת לרכב קלנסי וספורטיבי, כשותת הכותרת היא מזיאון בעיר-אנפין של איש אחד, "משוגע" אמיתי, שהוציא בעבר מותח ידיו מספר לא מבוטל של ענתיקות משופצות ברמה גבוהה. במויאון מפוזרים כל רכב, אופנווים וכוכניות מירוץ, וכן יש פינת הדרכה ואפילו קפטורה עם שתיה חמה ומוכניות מירוץ, והוא ישנו מסלול מירוצים הנמצא כתם בשלבוי סיום, כשבכוונת וקירה. בחוץ ישנו אולם מירוצים הנמצא כתם בשלבוי סיום, כשבכוונת המפעלים לארגן במקום מירוצי רכב.

סיימנו את אירועי 1998 בראלי היובל לאילת, שהוא כМОון האירוע הגדול והמורכב ביותר שמודען החחש קיים עד כה. אני חשב שמתאים האורחים שミלאו את אולם חדר האירועים המירוץ באירועת ערבית שבת

יכולו להעדי על סוף שבע מהנה במירוץ. אני חייב לציין שככל המכוניות שיצאו מיד-אליהו בתל-אביב בפתיחת הראלי הגיעו בשלום לאג' גירורה, ובמיוחד איש אחד מופלא בשם משה צלליק, שההנתקש לרכב על אופנוו הטריומף שלו הולך וחור. אני רוצה גם להודות לכל הפעלים שנטעו כתף, ובמיוחד לארון קיפניס שער לי מעלה ומעבר.

לסיטום, פנו אליוינו מספר חברים וביפויים בקשה, לקבל את רשותת חברי המועדון לצורך הטלפון (דף קשר) על מנת שיוכלו ליצור קשר ישיר לטובת אינפורמציה, מפגש או כל מטרה אחרת ואני חשב שהרעיון נפלא. אולם אלה וקו זה: עקב חוק סודיות מאגרי המידע שהרעיון נפלא. אין יוכלים לפרסם פרטי החבר ללא אישרו, שהרי הם חסויים, ובצדך. אי לכך, חברים המעוניינים ששם יתפרסם בראשותה הניל (דף קשר) מתבקשים לשולח לנו אישור בכתב בלבד (גלויה, פקס או מכתב) לכתובה המועדון. שימו לב: פניות טלפוןות לא תכובדנה.

זהו להפעם. חום يول-אוגוסט הרבה מהחרינוי, תודה לאל, והחזרנו כבר בפתחת.

ברכת חג אורים שמח,

زمי לוי

יו"ר מועדון ה-5



מועדון ישראלי נאופטערט קלאסיז

טיולי האופנווים מתקיימים באופן לא סדר אך עם מלאה הchief וליעדים מעוניינים. גם בטויולים הרגילים של המועדון ניתן לראות מדי פעם אופנווים.

קלאסיז מלווים את המכוניות, גם אם לעיתים נדירות יותר.

מכת הביטוח (בתעריף המלוא...) הולמתנו בetroit מכך וקשה ולמרות המגעים האינטנסיביים והלחץ הרבה המופעל על חברת "אברנו", ואפילו

באמצעות גורמים מחוץ לישראל, לא הצלחנו עדין למצוא פתרון הולם.

בגלין זה תוכלנו למצוא מספר כתבות בנושא אופנווים, אך לא קיבלנו הפעם אף סיפור על שיפור אופנוו אספנות ולכן המדור "האופנוו שליל" נותר מזוהם. חבל!!!

יד על המצחערת

כפי ששמתם לב שונתה כוורתת המדור ואת מהסיבה הפושאה שהועברה הבעלות (חויה...!) ואני עבדם כרגע, כמדומני יד חמישית, ומוקוה לשרוט את המצחערת ייחד עמכם ולהנות מהשווות בעמיד.

למי מתנו שהיא "בשוקעתיק" הקודם ביולי 98 ואולי אף באחרון בחודש ספטember התאכוב בוודאי ממעוות המציגים. מתוך שיחות שערתתי התברר שהקונים (אנחנו) אינם מודרים להכנס יד לכיס והሞקרים הסיקו את מסקנותיהם. השאלה היא: האם אנו באמות זוקים לשוק זה? ומה דעתכם לגבי השוק שיתקיים בתחילת האביב?

ארוע הבר-מצווה כבר מאחרינו ואני רוצה, אם כי באחרור מה, להביע תודה מיוחדת לחברנו בני הספר שעשה עבורה נפלא יחד עם אנשי צוותו וכמו-כך לחברינו שטרחו והביאו את רכביים לאירוע לחצ'ר בית המהנדס: בועז דן, ארנון גל (שהשיך לראשונה את ה"אייזטה" החמודה שלו), עדי טיטמן, ואחרוזים לילאורה ואלי לב, שטרחו בניהול הערב הנפלא הזה.

מי שהיה בשבת 18.7.98 בבחווני ננה מיום כיף ומהמתקנים במקום, כשמאידך אורחי המקום נהנו מטבחה של חמישים כל רכב ש"סודרו" בצרה נאה בפיקודם של ארון קיפניס וייעב בכרכר ובניצוחו של אמן אירמאי.

גם באירוע שנערך בסוף אוגוסט בארץ חגנו ובילינו לפי מיטב המשוררת של המועדון, ושם אף קיבלנו חסיפה בטלוויזיה המקומית בכבלים. כבוד ראש העיר ליווה אותנו במסע הצעדה לעיר שחוגגת 20 שנים לקיומה, בראש השירה במכונית מוצצת האחים דודג' (שנת 1924) של חברנו איתי מולדבסקי.

זכור לכם בקישטי בגילון 38 מתנדבים לילויו וליצירת הקשר הראשון למחתרפים החדשים ואכן קיבלתי בברכה מספר בקשות (תודה לחברו), אולם זה לא די ואני מבקש מיעמדים נוספים המוכנים לתרום מזמן לפרויקט חשוב זה.

אני שמח על הקשר שנוצר בין חבר המועדון רפי הרשקביץ (מוסך רלקס - אשדוד) ובין חברי המועדון, כפי שראינו ב ביקור במקום ב-18

מולציאיקל

המודור לחיפוש כתבים

**אנו מוחפשים אופנוון קלאסיז
עם יכולת כתיבה ורצון לסייע,
שירים את כפתה "מוטוצייקל"
ויחתומים בכל גילון.**

פרטים אצל מזכיר המועדון: 03-9793775

עם הולו יממה שלמה עד יון. ביוון נסעה עד 300 קילומטרים עד פירואס, ומשם באונייה דרך פריסן ורודוס לנמל חיפה. קשה לתאר את תחושת הספיק. זו הייתה התגששות של חלום. אפלו הביוורוקרטיה הישראלית האiomה שהrichtה לי כאן עם המכש והרשונות לא החלטה להrosis לי את מצב הרות.

כעבור כמה שבועות זמנה לאבשלום חוויה ישראלי קשה לא פחות. נהג אוטובוס שנסע לאחר מכן דפק את אותו חלומותיו, ומעך לו את הפרונט באקווריון. אבשלום ההומם הביא אותו לשירות, שם פירק הפחה אליו לוי (בעצמו נהג על חיפושית מודל '66 מושפעת חדשה) את הפגוש וכנפי הפח העבות, והשיקע זמן רב ועובדת רבה ביישור ובכיבוע. מאז הוא לא מפסיק למשש ולהחליק בכך ידו על חומוקיה המתוקנים והגעגלים.



פתחת כביש מס' 4 בירושלים על שמנחים בג'ון ז'יל מאט אמן אירמאי

מועדון החמש הומן להשתתף עם מכוניות אספנות בחודש יוני האחרון בטקס פתיחת המנהרה בכביש מס' 4 החדש, החוצה את ירושלים מתחתי לכינסה לעיר. את הארוּוֹו כלו ארגונה ומימינה חברת "מוריה" (המבנה את הפיקט שלו) במציאות "חברת שרותי בנה פלוס" בתל-אביב. המועדון נתקש להבא כ-20 רכבים קלאסיים ומיעודים נסעה בתהלה עטוף מופע אוּרְקוּלִי עם לייזרים, ואננס נענו לקרויה והשתתפו באירוע חברינו מירושלים עם רכבים משנות ה-40' עד ה-60', עם תנובות קלה מזואר המרכז וממויאן "אגד", שחלוּוּ בגאוּה עם דגלי המועדון מול בימות הקחל.

הארוּוֹו כלו נערך מול קהַל מזומנים ומכובדים, בהשתתפות ראש המשלה, ראש עיריית ירושלים, חברי הכנסת, בני משפחת בגין ווזע, שישבו בשעתים יותר לצפות במופע מיוחד. ראש הממשלה אף עלה (עם שומי ראשו, כמובן...) לתוך האוטובוס המשוריין של מזיאן הרכב ההיסטורי של "אגד" ויצא אליו מתוך המנהרה, לא לפני שנgrams פקק-תנעה בתהלה עקב לכך... חברי המועדון שהגינו עם מכוניותם קיבלו הפעם תשלים (אם כי סמלי בלבד) עבור מאכיזיהם והזמן שהקדישו בהמתנה הארוכה במנהרה.

חלק מן הארוּוֹו הולעה רעיון לקיים גם מירוץ חגיגי לכבוד פתיחת כביש מס' 4. מועדון הריצה "הסוללים ירושלים" (שהוא המועדון לריצים היישרלמיים למרוחקים ירושלים) יוזם את המירוץ במסגרת מרתון ולקדם את ספורט הריצה בירושה. הרעיון התקבל ואorgan ע"י המועדון נשים ובברים, ממוחה וממערב העי. הרעיון תקבל ואorgan ע"י המועדון שלהם בסיעו ובשתייה חברת "מוריה" ושות הספורט הייזונית. השתתפו בו 65 ריצים בני כל הגילאים (כולל +70!!) ובهم טובים הריצים בירושלים ובארץ, שבשו את חולצת המירוץ וחלפו ברצה ליד המזומנים לאורך המסלול נס' 5 ק"מ (ונשמעו קצת את עשן האוטובוסים והמכוניות הישנות שלנו...). הריצים הראשונים זכו בגביעים מיוחדים שהוכנו למירוץ זה וכל משתתף קיבל מדליה ממתכת שהונפקה לדגל הארוּוֹ.

נקווה שגם אצלנו במועדון ה-5 נלמד מהם ונוכל להנפיק מדליות ובגביעים לחברים שירצו ליטול חלק בראל, בתחרויות ובतוצאות. אין כמו מדליה מוחשית ממתכת כדי לשמש מזכרות למשתתף בנוסח לכל תעודה או מדבקה

אלפי קילומטרים בולו PV-544 מ-61'

קטע מתוך כתבה וראיון עם אבשלום אביטל, חבר המועדון
שהתפרסמה בעיתון "כל העיר" (ירושלים)



מכונית הדגל של מוסך שיר בואדי-ג'יז היה הולו 1961 של אבשלום אביטל, אחיו של אהרון בעל המוסך. בעבר החזיק אבשלום וולואים נוספים וכן ג'וואר עתיקות, וכל ימי הוא רודן אחרי חלקו שיפוצו העיקרי למוכנותיו. של הרכב הנוכחי התבצע

בשודיה, מולדת הולו, וicut מטפלים בה כאן באופן סדר. אבשלום, העושה הודים ארוכים בתוקף תפקידו צלם בשודיה, רכס אותה שם והביאה ארצתה אחרי מסע מרתק. לדבריו, הוא לך בדיקוק המכוניות העתיקות עוד בילדותו. "אני אוהב אותן בגל הקווים האסתטיים", הוא אומר "וגם בכלל הנוטalgיה. לחפצם עתיקים ישacial המון ממשעות. גם הרהיטים בביתי עתיקים ומשמעותיים, ואני משלב אותם לצד רהיטים מודרניים".

לשפח מכוניות הרבה יותר קשה מאשר לשפח רהיט, לא?

כון, וכן חששתי בעבר ממשופץ מכוניות, בגל חוסר הניסיון שלי במכונאות. אלא שלאחרונה יצרתי קרירים עם מודמוני אספנום בחו"ל וגם עם מודדון החחש הישראלי. המודדונים הללו מקלים מאוד על מי שרוצה להצטוף לעולם המופלא הזה.



איך הגיעו הולו בת 36 במצב נדיר זה?

בביקורו האחרון שלי בשודיה חיפשתי וולו קלאסית בצעע לבן, שיתאים לאקלים של הארץ. חיפשתי שישה שבועות, ולא מצאתי. אז גיליתי את מועדון האספנות השודי. צילמתי אליהם והציגתי את הבקשה. הם הבטיחו לעזר, וכעבור שבועיים התקשר אליו נשיא המועדון בעצמו וקיים אותו עם מוכר קניותי אותה דרך הטלפון בלי לבדוק, כי ידעתني שאפשר לסמוק עליו במאה אחוזים. לא התאכזבתי. הכל היה בה אורגנילי: המנווע, השילדה, המרכב, החלקים, הצבע, והכי חשוב: השASI היה נקי מחלודה. והוא התנדב לשפח לי אותה ללא תמורה. הוא עבד עליה חמישים שעות תמיות. השארתי לו במעטפה כסף בוגירה, ושלחתי לו תמונות לעיתון המועדון (ראה תמונה מלמעלה משמאל) של הולו על רקע העיר העתיקה בירושלים וכיפת-ההלו.

איזה עבר המשע ארצח?

חציתו את שודיה עד דנמרק בנסעה ובמעברות. מדןמרק נסעתו לגרמניה, שם היה הcy קשה. חציתו את כל גרמניה, אפליים קילומטרים, בתוך שעורה וגם שוטף במשך 24 שעות. בקשרי הכרתני את הדורך. באוטוסטראודות כולן טסו במאה ושמונים קמי"ש וرك אני בתשעים, כדי לשמור על המנווע המשופץ. הגעתי לאוסטריה, והתחלתי לטפס על האלפים. המנווע הדחים אותו בכוחו, ועליתי כל הדרך בהילוך ובעי. באוסטריה חציתו את הגבול לאייטליה, והמשכתי עד וונציה. שם עלייתי על אוניה ושתתי





המכונית שלי - סטודיבייקר לארק 1963

Studebaker Lark 1963

מאת עופר בן-צבי, צילומים: משפחתי בן-צבי



כרגע ה"לאRK" לאחר שיפוץ
ומתקדים לקרהת הסיום ואני מקווה
להגיע אליו למפגשים הקרובים.

אני רוצה כאן להזכיר לכל מי שנתן
יד, למשפחתי שפירגינה בכל התהילה,
למוסך "מושיקו" המשיך לטפל
במשירות כל השנים ברכב, לדני
הגוריסט שעוזר בחקלים, לגולד פרסי
חבר המועדון מערד שהסכים לאחxon
אצלו חלקים שונים במחסן ביתו,
ליירון פידלר שבוצותו נרשמי
למועדון "סטודיבייקר", לאביתר
צפרן, לוייקטור לוי, לרם זעיר, לעוזד
ישראל, לאמון וירטהיים (בעלי
לארים במועדון) שידעו לתת עוזה
מקצועית, ותודה ל'ימועdon החכם'
שבוצותו נשמרת התרבות המוטורית
הישנה והנפלאה שלו.

בתמונה מעלה:

1996: בחצר הבית
ארדי השיפוץ.

בתמונה למטה:

1975: מול מבצר
גמאל בדור
חרמוני.

סטודיבייקר - ההיסטוריה קצרה

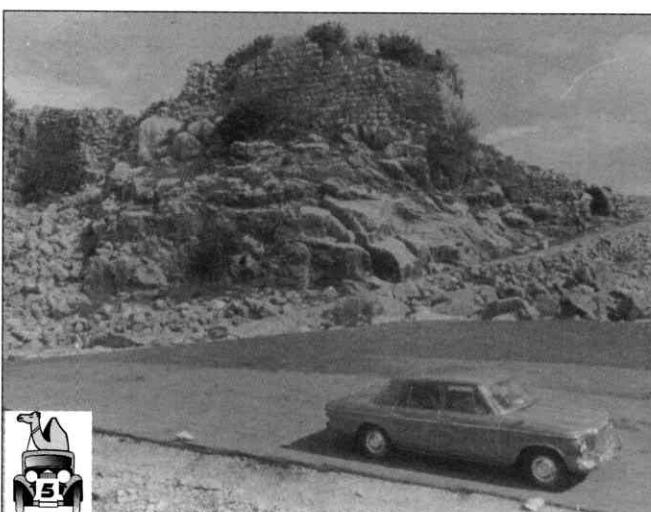
מאת בני הספל ומרדי דסאו

ההיסטוריה של סטודיבייקר מתחילה ב-1852 כשהאחים הנרי וקלמן סטודיבייקר הקימו חברה לייצור מרכבות. אחרי הצטרופות אותן גין מולר העשיה החברה ב-1868 ליצרנית המרכבות הגדולה ביותר. ב-1897 החלו נסיניות עם מרכבות מציגיות במנוע חשמלי. אך הניסיבות הכריזו את החברה לעזוב לרכבים עם מנוע בנזן. החברה ייצרה למעשה את המרכב על שילדות ומונעים של אחרים. עד שהקימה שותפות עם חברת Ai.Am. Af. צ'יניט נגע 4 צילינדרים. ב-1933 נקלעה החברה לקשיים, אחרי שנרכשה ב-1928 ע"י פירס-ארו. אחריו מלחמת העולם השנייה הייתה סטודיבייקר בראשונה בארצות הברית. עם יצוב חדש ב-1946 אך לא קטרה הצלחה רכבה, גם לאחר האיחוד עם אקסאראד. מפעלי ההרכבה בארצות הברית סופית בשנת 1965, ורק קנדה ובישראל עדרין המשיכו בייצור תקופה קצרה.

חברת קייר-אלין תעשיית, שייצרה את ה"קייר" של שנות ה-50' ואח'כ' את הרנו קטר-שוו והרופין, נאלצה להפסיק מדור חדש למכוניות לאחר הפקת התקשרות עם רנו ב-1959 (בעקבות חרם הערבי). והקשר נוצר עם חברת "סטודיבייקר" האמריקנית. חברה קטנה בעלת מסורת ארוכה של איכות, וכך הופיע ה"לאRK" יחד עם טנדן ה"צ'מף" ומשאית קללה. כעבור מספר שנים, כשנרגה חברת סטודיבייקר בארה"ב, הופסקה הרכבת הלארים ולמן עבר כל הייצור בישראל לכיוון השוק הבתוני (במיוחד בהרכבת ה"ויליס" והג'יפ).

בתמונה מימין מלמعلת למטה:

1973: נסעה לעומק הארץ.
1967: מול העיר העתיקה בירושלים.
1966: ליד מלון אינטראקונטיננטל בירושלים.



המכונית שלי היא סטודיבייקר לארק 1963, שנקנתה ע"י אבי מיד ראשונה בשנת 1964, כאדם שעזב את הארץ לארצות הברית ומאז היא נמצאת ברשותנו. אבי לטפל באבאה במשך שנים וhesive את המשפחה בכל הארץ. גם בימי כיפור שירת הרכב את אבי, כפי שניתן לראות בתמונות המצורפות, בהן נראה הרכב בתקופות שונות ובמקומות שונים בארץ בהם טילנו.

הרכב שימש את אבי עד שנת 1986. באותה שנה קנינו מכונית אחרת וה"לאRK" אוחsun במחסן בחצר ביתנו.



ביןתיים השתחררתי משרות סדר בעבא ולמדתי נהוג, וכשקיבلت רישיון נהיגה נתן לי אבי את ה"לאRK" במתנה, כשהוא מבקש ממשני נהוג בוואיות ולשםור על הרכב. וכך, ניגשתי למבחן ביום יפה אחד, חיבורתי את המცבר, התהנעתי ונסעתי למוסך "מושיקו" שטיפל במסירות כל השנים ברכב שלנו, במטרה להעבירו טסט.



בשנת 1986 התחלתי לעבוד בביסיס "בצלאל" בהר-הצופים והרכב שימש אותי כל יום לנסיעות בעקבות הצעדים והרכבת אוותי. בשבת אחת בשנת 1986 לערך והגעת לפגש "מועדון החמש" במלון הרצליה, שם נרשמי למועדון. במפגש "פורד 1987" כבר הצגתי את ה"לאRK", וגם בשנה לאחר מכן במלון "הילטון" הגעת ע"מ ה"לאRK" לתצוגה, שם הכרתי את ויקטור לוי שהגיע אז עם ה"לאRK" יפהיה, הראשונה שלו. ביןתיים הגיעו לידי ויקטור עוד ה"לאRK", ובשתיין הוא מטפל במסירות רבה.

בשנת 1993 התקלקל מנוע ה"לאRK" שלי והחנתי אותו בחצר הבית במטרה לשפציו. כ��ורתית את הרכב ביתי לאחר הקלקול, סיפר לי הגוריסט על חבר שלו שפרק רכב כזה והוא יכול לעזור לי במידע ובחליך חילוף. הגעתו לאוותי אדם, שבאמת עוז לי גם בחקלים וגם במידע.

עשיתי לרכב אוברול מנוע ואז התחליל השיפוץ הכללי שלו. באמצעות חבר מרוה"ב שהגיע לארץ, נרשמי למועדון "סטודיבייקר" בארה"ב ומשם הזמנתי חלקים אותו לא יכולתי להשיג בארץ.



מדור חדש: פוטנציאל !!

והפעם: מכתב ממשה גיסיס

המודור שפתחנו ב吉利ון הקודם בשם "ינצלו מהרס" מועד להציג כל רכב מכל הסוגים שחברים הצלחו "לגזר מתחת לבאלות", כמו שאמרם, וכעת נמצאים בתחלת תהליכי השיפוץ (או אפיו בסיוו...). לעומתנו לא הגיעו לנו צילומים ומידע מתאים לפרסום וכן עשינו תפנית קלה: חידשנו מדור שהיה בעבר ב"אבטומוביל" (לפני הרבה שנים...), כשהחברים עדיין פירגנו זה זהה ורצו להציג גראוטאות שננטשו, והודיעו על כך מעל דפי העיתון.

הפעם מציג לנו משה גיסיס מכונית ישנה שאותרה וכעת מתינה לחילוץ ולSHIPPOZ ע"י חבר מועדון שירצה לטrhoה.



בחודש יוני השנה, יצאתי לצפון במסגרת עבודה בהפקת סרט על הפלמ"ח עברו מזויאו הפלאמי", בו כיכב הופיע היפה של יIRON פרץ מט"א ומשאית פורד 1940 של אבנור פרחי מוחרה. במהלך הצלומים הגיעו לאמר בצפון, באור הדיעו בקרים צדיקים הפוזרים במערות הסביבה. כשראייתי מערה ליד אחד מנוקדות הצלום, החלמתי להיכנס ולהפוך לי צדיק.



כמו שאול שהליך לחפש אתונות ומצא מלוכה, מצאתי גם אני במערה שהוא שונה לגמרי: רנו פרגונט שכנת לה במערהomi ומי יודע כמה זמן היא מתבודדת שונה ל gamble. אונלי היהת שיכת לאחד מהמקובלים.

או מי שרוואה, אני מוכן להסביר או להראות לו כיצד מגיעים לאיזור. מצלב הבודי לא נראה כלל, להוציא את הרכב מתוך המערה יהיה פרויקט קפוא, למרות שהגריסט שהיא איתי שם אמר שהוא לא צופה קושי מיוחד להוציאו. או קידמה: אהובי הפרגונטים, יש להציג את הרנו הקדוש.

פרטים נוספים ניתן לקבל במשרד מועדון ה-5.



הידעת כי...?

פישוט מידע מעניינות בנושא מכוניות ואופנועים קלאסיים

מלוקט וערוך על ידי ניר עוזור

מודור זה שמח לקלבל על עוזרה שתושיט בכתיבת קטעי-מידע כגון אל. אם יש לך מקורות מעניינים, אנא פנה אלינו למערכת **באמצעות מזKirah המודען או בכתב, רצוי עם איורים או תמונות.**

הידעת כי... למרות שבתקופה זו כל רכב חדש מתהדר בתווות "16 סטטומים", הרעיון של ארבעה סטטומים לצילינדר כלל אכן חדש. החברה הראשונה שיימשה זאת באופניים הייתה חברת "RUDGE" הבריטנית, שעשתה זאת כבר ב-1924. המנגה היה חד-צילינדרי בן 350 סמ"ק והשיג 10 כ"ס בבלימה. 15 כ"ס הושגו במנוע בן 500 סמ"ק שפותח מיד אחר-כך. בדגם שנמכר לציבור בשנת 1938, מס'וג "Rudge Ulster", הגיעו מהירות האופנוו בן 500 סמ"ק ל-92 מיל בשעה (כ-150 קמ"ש).

בתמונה משמאל: מנוע Rudge Ulster בעל ארבעה סטטומים בצילינדר יחיד.

(המשך עמ' 24 - סביבה חלום בטמנה אופניים)

חיים על הארץ מאנגליה בהיותו נער צער. ב-1935 הוזמן על ידי משה ברומברג - בעל סוכנות ומוסך אופניים - להציגו כנוסע אחורי לטיול אופניים באירופה. חייס היה אז חסר ניסיון רכיבה וניסיונו הסתכם בנסעה על המושב האחורי עם חבריו לשחקי כדורגל. לא רק שהוא קיבל את ההצעה המפתה, אלא גם למד רכיבה ורכש לו אופנוו על מנת策את עמו למסע. מיד לאחר הרכישה הספיק להתגנש בפרה שערכיו מחוץ לת"א, אך תאונת קלה זו לא ריפתה את ידיו. השמואה על הטיל המותכן שיטה חי-קל ועד מהרה התגבשה לה קבוצה בת שנים-עשר רוכבים על שמו אופניים, רובם אופנואי רוגני (על פי התמונות השתתף גם "איןדיין" אחד ועוד אופנוו בת זיהה). חייס כהן שהיה בן 23 היה צער הרוכבים ועם בעל הניסיון המועט ביחס לרכיבה, אך הנכס שהביא עמו היה ידיעת השפה האנגלית שבה היה היחיד שלט. הלהט למסע היה כה רב עד שהוחלט לשבל במסלול גם את אמריקה. הרוכבים שיצאו למסע היו: יצחק אגדתי (צלם תל-אביב מפורסם), זיג' רייכרט (זוכה מירוץ האופניים הראשון), אביגדור רייכרט, בן-צבי תמרי, צבי בן-זאב, אליעזר ברון, אליהו לויין, משה ברומברג, חיים (פימה) ויינקר, יעקב בני, שלמה (סלומון) אדר וחיים כהן. צוות סייעו או ליווי בחשות מס'ס"י לא היו מוכבלים אז. חייס עצמו לא היה כל ידע טכני, אך שניות מהמשמעותם היו בעלי מוסכים וזה הספיק. היציאה למסע נדחתה עד שהסתימה המכבייה השנייה, בה נתלו חלק גם חיים וחבריו. ב-8 לאפריל 1935 יצאה החבורה לדרכ, למסע רב-הופתקאות שארך ארבעה חודשים לאורך 32,000 ק"מ על פני שלוש יבשות. על המסע עצמו והקורות את משתתפיו יסופר בחלוקת השני של הכתבה בגליון הבא.

היה היה

אופס...פעם שנייה

מי אמר שתאותות דרכים הן מכת המדינה רק בעשור הנוכחי? מסתבר שגם בשנת 1961, שrank החלו לבנות כבישים עם אי-תנוועה והפרדה בין הנתיבים, לא פשחה עלינו מכת התאותה. **בתמונה משמאל,** שצולמה ע"י שלוה לור (זוברית המודען כיום): אופל אולימפיה רקורד 1958 שראיתם ימים טובים יותר.



שש וחצי מחר יום - הולדה

מאט אבי כתריאל



מוציק מה? צייני כתורת זו לכתבתי עם סיום תפקידיו כיויר מועדון ה-5 מכיוון שביצעת תפקידי זה במשך ששה וחצי שנים וכעת אנו חוגגים בר מצוחה וו יומם הולדת.

למועדון ה-5 נושטני בשנת 1989. מי שהדיבק אותו במחלה בראיה זו הוא ידידנו רוני מוסקוביץ' שמכר לי את הוקסחול ווירון, 54, המכונית הראשונה ששיפצת כיichi. לאחר קצת סייע לוועד הקודם בארגון ארועים בהרצליה קאנטרי קלאב ובמגרש המועצה למניעת תאונות ובוכרון יעקב, פנו' אל' נציגי הוועד וביקשו ממי להגיש מועמדות ליויר המועדון בבחירות של חודש ספטמבר 1991.

התחלת הדור

משי אמר קיבلت את שרביט המועדון.

המועדון היה גדול בקנה מידת של אונן שנים, קצת מעל 200 חברים, ורק תקופה קצרה לפני כן נכנסה לתוך תקנת רכב אספנות בעקבות עבודה ברוכה של הוועד הקודם וחברי המועדון הפulis. התחלתי במוץ אשר בני הספל ויורם סילבר מלווים את המשך הוועד היוצא ותורמים מנשיונים והשקפת עולם הרוגעה יהשית אל.

פעולת המועדון דורשת שעوت מרבות ו록 התשיבות במקומות עבדות ואופי עובדי אייפשרו לי הקדשת שעות וימים מרווחים לעמילת המועדון.

בתחילתה התחבטנו בבעיות כספיות. זכרו לי כי חיכינו שבועות לתשלום מהיקב בראשיל'ץ עבר פרטום "אבטומוביל" על מנת שנוכל להוציאו, ככל הסכום היה 1500 ש"ח שלא היו ב_LP של היקב המועדון. במשך שנים ניסיתי למסד ואני מקווה שבצלחה, בוצרה מסויימת את המועדון ולהציגו בקשרות כמועדון יוקרתי, כך שככל פניה קיבלת שרות מהמועדון או לתצוגה תחביב תשלום לחברים או למועדון לפי האפשרויות.

נקודות מפנה

כך יצא לדרכו הראל הגדול לעיריות הפתוחה בינה וקרית מלאכי. וזאת לא הכהן גודלה, בכלל ביטול תוכנה שהיינו אמורים לקיים ממילא במושיאון ישראל בירושלים. הנהלת המזיאון נסובה בגלל חש מגאות אויר גושים בחורף החושים של סוף 1991. זכרה לי נסעה עם בני הספל לירושלים כאשר חקל מהכובשים עדין מוכסים בשלג לבן.

הנסעה לראל המלאים הייתה נקודת מפנה ביכולת הארגון וכמות כל הרוכב שהגענו (מעל 120 כלי רכב). הייתה זו תוכנה מרשימה וקיבלו סיוע משטרת התנועה הארץית וספונסרים שארכן אבי פדצחו. הראל אורגן בסגנון צבאי עיי' אבי והסדר והארגון היו לموافת. עליינו כיתה והתקשורת נפתחה בפנינו ואנו ניצלנו את המומנט ופנינו לשאר התחרורה ישראל קיסר בבקשת להוציא את אגרת הרישוי לכבל ולאפשר יבוא מכוניות אספנות.

שתי בקשות אלו קיבל השר ואישר לנו אותן. ברצוני לציין כי שיתוף הפעולה מצד משרד התחרורה עיי' השר ישראל קיסר וצוות משרד (כמו מר צבי יוזט, פניה מירון ובלחה טל) נתנו דחיפה רצינית למועדון ולתרבות המוטורית בישראל.

הורדת אגרת הרישוי והוזמת מחיר ביטוח החובה לרוכב אספנות הביאו מאות חברים חדשים למועדון. הפעיליות הרבות, כמו הראל ניגב בשיתוף מועדון לפופטהאנזה, ארוע רח' יפה נוף בכרמל בחיפה, תציג מכוונות בתערוכת "אוטומוטור" בניין התערוכה בתל-אביב, ארועי הקיץ בספרוטון זכרון יעקב, התצוגה בפסח בתנה המרכזית החדש בתל-אביב וארועים נוספים גורמו לחשיפה גדולה של המועדון לציבור ולהגברת ההענין בושא.

מועדון גודל

פתום ידוע אומר: "כל שהילדים גדלים ההוצאות גדולות", וזה גם נכון לגבי המועדון. גם האחוריות והזמן הנדרש גדלים ביחס כפול ומכופל. במשך כל השנים ליווה אותי צמד יידי זמי לויין, חבר ותיק במועדון, ולא הסיעו הרבה מצדדי היתי נשבר כבר מזמן. לב ליבת של מערכת המועדון זו המזוכירות. מזוכיר המועדוןאמין אירמאן משרות שנים רבות את המועדון.

לפני שנתיים היו רשותים במועדון מעלה מ-600 חברים פעילים. מזוכיר המועדון היה העסוק בבניית בית בשוחם באוטה תקופה ולבסוף עבר לנור בישוב החדש. עיסוקיו הפרטיטים גלו זמן רב ולא אפשרו לו לתפקיד כראוי למען המועדון. כך שלב המערכות, המזוכירות, נפגע קשות והגנו תלונות רבות מצד חברים בנזון. נדרשו מאמצים רבים ושעות רבות של ישיבות, פגישות וRICTות בנושא עד שגובש הצעת העבודה מסודרת שקיבלה את אישור הוועד. כבר עם סיום שנת 1997 הרגשתי כי הגיע הזמן למסור את שרביט המועדון. בישיבות הוועד הבعتי את דעתני כנגד ריבוי האירועים בשנה, המביא למספר משתפים קטן בכל פעילות, כמו גם בנושאים רבים אחרים, כגון תשומות למוציאר בגין עבודתו והוצאותות נוספות. הבעתית את התנדבות מזוכיר ברוב דמוקרטי נתקבלו הצעות בנזון לדעת. למורות התנדבות מזוכיר המועדון לביצוע עבודות מזוכירות לפי הכסם שנחתם בין לו עד המועדון, לא ראתה כי הדבר יבוצע כראוי וכן היהת עמדת נגיד עני במס' לעומש שבסופו של דבר יביא לкриישה, וסימנים כאלה צאו לנגיד עני במס' השנתיים האחרונות.

אני רואה את המועדון במועדון חברים לצורכי כיף ותרבות מוטורית. 40 אירועים בשנה זו העבודה סביר השעון למוציאר ולווייר בשכר, ואני לא ביעטי עבודתי בשכר, כך שלא היתה כל הצדקה להיכנס למוחייבות כה הרבה לקיום אירועים רבים כל כך. פעילות מתונה אשר תביא לגינוי החברים להגיע למפגש אחד עיליה לדעתו יותר מאשר קיום אירועים רבים ממש השניה, לבסוף נמאס לחברים והם אינם מוגעים לפעלויות. כאמור, דעתם בנושאים אלו לא נתקבלה.

ה策חות בדרכך עם תוכניות לעתיד

ביצענו גם פעילות חיויבות מרשותות אחרות, כמו אלבום העשור,RAL גראנינה-ישראל-ירדן, ולדעתי האروع המורשים מוכלים היה המשע למוטולה במאי 1997. ארוע חרטתי-מוטורי זה היה מושם, מטעיר ומוגש (איו' מילה נוספת נתן להוסי).

גורם חשוב ביותר שיכל לסייע זה התנדבות החברים לעוד המועדון. מושם מה אנשים בעלי יכולת, אשר אני אישת פניטי אליוthem כמו גם חברים אחרים בוועד שדברו אותם, סרבו להיות פעילים בוועד המועדון. לעוד של מועדון, שהיומם חברים בעילם, צרך אנשים בעלי יכולת ולא רק בעלי רצון. אני תקווה כי קוראי שורות אלו יבינו את הרמז ובבחירה הבאות יגעו לאסיפה הכללית יותר חברים בעלי יכולת, שגם יראו ונכונות להכנס לעוד ולסייע.

ונתנו מספר דברים שעדיין לא הגיעו סופית. אחד מהם הוא נושא ביטוח אופניים אספנות, שלרוכב משחררי הנושא הגיע רק כתע לפני סגירה. הנושא השני הוא ביטול אגרת הרדיו מאגרת הרישיון וזוו' פעילות שמתבצעת על ידי ידי המועדון, ח'יכ' אברהם פוז'ן, אשר לאחרונה הגיע הצעת חוק לכתת פטור מגארת רדי'ו לרוכב אספנות.

הנושא השלישי והכבד מכולם הוא הקמת מזיאון למכוניות עתיקות בתנינה. התחלתי פרוייקט זה לפני כשנתיים וחסר ארגון מצד מזוכירות המועדון עיבר עד היום את הקצתה הקרה מהעיריה. אני תקווה כי הוועד והווייר החודש ישכילו יותר ממי להפעיל את המזוכירות ויפעלו במקביל לקבלת הקרה שהובטה לנו בתנינה להקמת המזיאון.

נושא נוסף בו רציתי לפחות לעודין לא הגעתו אליו הוא הורדת המכט מיבוא חלפים לרוכב אספנות. אני תקווה כי אחד מחברי המועדון ירים את הקופה וישיע לעוד הנוכחי בתחום זה. במיוחד דרוש לכך איש בעל קשרים נכונים ויכולת.

לסיכום, אני רואה כל צורך בהגדלת מספר חברי המועדון, בהגדלת מס' הפעלויות. לדעתם יתיר החברים לכל פעילות.

חברי המועדון צריכים להתגבש יותר ולהתאחד בינם, על מנת לעזר זה להז'ה בתהווים. יבוש חברות וMapView'ם מוחז למסגרת המועדון מבאים בסופו של דבר לירידה במתה'ה ובהתנדבות מעד' בנות הוג' ובל' ביב' היב'. ביום המועדון מבסס ומוכר בכל רחבי הארץ ואני תקווה כי ידי' זמי יצליח להוביל את המועדון לשנות האלפיים עם האוריה ההואה'ה על כלנו של שנות ה-50.



עוד פרק משעשע בסידורה של חבר המועדון ד"ר סימון
(רופא במקצועו אבל שיפוצנץ בנסמתו). נשמעת
לשמעו מכם תשובות ו גם סיפורים שלכם בנושא.

מיומנו של שיפוצניך

פרק רביעי

מאת ד"ר סימון



רק שהפעם גоляה לא זהה. מכניס להילוך שני, נוتن פול גאו, מכניס להילוך שלישי, נוتن פול גאו, בהילוך רביעי אייכשוו תופסים איזה 90-100 לשעה. בשעה כזו צאת עוד לא קرتה לאי. מה להגיד לכם? עבר לי כל התענג של הנסעה. המחשב בגולגולת התחליל לעבוד מטורף. סיבת ראשונה: הילך הקלאי. בירידה הראשונה המכניס להילוך שני, שחרר גאו, שחרר קלאי וגоляה עצורת. הקלאי בסבד. סיבת שנייה: הצמה מוקדמת, יצאה מכיוון. עוצר בתחנת אגד בהרצליה, יורד והולך לשימוש את האגווז: סימפוניה של הפילורמוניקה. מסתכל במד-סליד: נורמל, 800 טורום לדקה. לחץ גאו בניטרול, המנוע מגיב נורמלי. מסקנה: ההצתה בסדר. אולי איזה ברקס נתפס? שחרר את גоляה באכבע אחט והיא זהה. בקהלות.

או אני שואל אתכם: מה היא לא מושכת, ומה היא איבדה את הספרינט שלה, איפה העצבנות שלה? מה? היא משחתקת איתי. הגעתו כבר לבית-lide עד שתפשתי שאני נושא על שלושה צילינדרים. עצרתי עוד פעם, הרמתי מכסה מנוע וגעתי בעדינות בפלגים. יוזע שפלג שלא עובד הוא קר (יחסית). רגעתי. הגעתו למסג'ה שנשרכ שסתום אחד.

עד 4 קילומטרים וגоляה כבר במוסך שלי. בודק קומפרסיה: צילינדר 4 קומפרסיה אפס.נו, לא להיות בזוג. להורייד ראש מע לאלאפה-רוואיאו זה שיפרו מהסריטים. במסוכים חותכים את הראש. אבל לא אני. לפני שנים כשתקלתי בראש של גינויו שגס אני חתמתי לו שני גזוניים, נניyi אחר כך מחלץ מיוחד לפי התכנון של. אז כרגע לא דאגות.

בקיצור: חדש עבודה והיום היתה פעם וראשונה שיצאנו לדרך. עזרתי ברמזו, וכשבא יורך נטה נז. תשע שניתות מאפס למאה.נו, ככה אפשר לחיות.

מרוב שמחה שעשינו "שלום" קמתי לגשת לדפק לknoot חפיסת סיגריות. טוב. נעמד גם אני בתור תור לגליה ולממותקים. טוב. עמד גם אני בתור לדפק. האנשים התחללו להעתבן אבל לא אמרו כלום, רק אני פתאום שומע את עצמי: "זוקא אתה, אדון שיטו, שמייצג ושומר את הסדר החברתי, זוקא אתה איש עם איי-קיי גובה לא מכבד את התור?"

מה להגיד לכם: השוטר הסטובב אלוי, אדום כולם פנים, התעגן והתחילה לצעוק עלי, איך אני מעז להעליב שוטר בתפקיד וכולי וכולי. לא שמעתי את סוף דבריו וכבר ראיתי את עצמי במעזר של נתניה ועשית חשבון שאני לא זכר את מספר הטלפון של העורך-דין שלו. בקיצור: היתי חצי מת.

נו טוב. שוב שבת, שוב יושב אני ליד שולחני ביטבה בכיכר העצמאות בנטניה ומנהל רומן. אוויה רומנטית: לא שמש להחתת, לא צל, לא חם, לא קר, לא רוח חזקה מהים, לא רעב, לא צמא. ילדים, אמהות, וביקור בחורות יפות עם גברים חשופות שדיים במלאות. שמתם לב שהשונה אומנת השדים חזרות?

אנחנו הגברים המטכניים, איך אומרים: הפרαιירים לא נגמורים, רק מתחלפים. אני עם הקפה והסיגרת תפס באווירו מפלטאות. רוק שהפעם החלתי להתנהג לפי "הספר". איך שאני מתחיל את המשחק הדוד והישן, ובכל זאת תמיד חדש ומרתק, והנה פתאום, כמו ברק בשמיים בהרים, הייתה

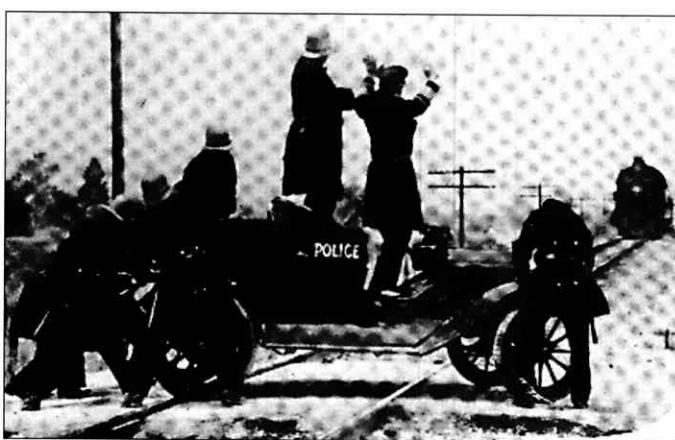


מרחיק של מילימטר מלגמור את היום במעצר במשטרת נתניה. למה: בגלל האיי-קיי הגבולה האומל של ז, זאת אומوت לא שלי, של השוטר, זאת אומורת שלא היה לשוטר. רגע חברה, אני מרגיש שאני מתחיל לבלב אתכם, אז בואו מתחיל הכל מחדש.

איך אמרתי, יושב ומנהל רומן. היא עומדת במערב, איך אני מסתכל מזרחה. שולח יד אדישה ושולף סיגירה, מדליק אותה, שולח את העשן באוויר בציגלה, ומישיך להסתכל מזרחה. לוקח לגימת קפה, זורק עוד ביגלים של עשן באוויר ומסתכל מזרחה, כאילו אמא שלי ואבא שלי וחמשה מיליון מילוטו ציריכים להופיע ממש בכל רגע וחס ושלום הם לא יראו אותי. בעבר זמן מה, כמו במרקלה, מסתכלים על במרקלה אבל למורי במרקלה, מסתכלים על איזו ציפור, יכול להיות פרפר או זבוב, העיקר דבר מה שזו בכיוון מערבה ומסוכבים לאט-לאט את הראש. ואז למורי במרקלה העיניים שלנו נפנשות. היא, תחת מכת-הஆש מהעינויים שלי ולגמרי בהפתעה, הורידה בביישנות את העיניים למיטה. העפעפים שלה עיפעו כמו נפנוף של כנפי ציפור והסמייקה כולה. ניסיתי להישאר אדיש, וכאלו לא ראיתי אותה. סובבתי שוב את הראש מזרחה.

מה אגיד לכם? הייתי יכול מדרה בוערת. ראיתי אותה רק שבריר של שנייה, אבל אני יכול להסביר שאין בעולם אחרית יפה יותר ממנה, וכמו תמיד עם החחלות שליל, להמשיך "לפי הספר", כל כוח הרצון להישאר אדיש נעלם כמו השلغ של ירושלים. רציתי לראות אותה שוב כמה שיטור מהר, והנה אני מסובב את הראש ומסתכל ישר אליה. היא התחנה כולה באדם, הפעם לא הורידה את המבט שלה, הסתכלה ישר עיניים שלי ואני בילוי לחשוב (איי ואווי לי), עשית את הדבר האחרון שניגנטלמן היה מסוגל לעשות: קרצתי לה. שארתני כמו בлок אבן כשהבנתי את החוצפה שליל, אבל לא תאמינו גם גם היא קרצת אלוי. נשארכנו כך שניינו זמן מה, כמו בהיפנוזה והבנו שעשינו "שלום". בטח הבנוט שמדובר בגיליה של. חדש שלם הייתה "ברוגז" וכocus עליה. למה? אני אספר לכם.

יום אחד בשעות 4-3 אחרי-הצהרים, חווורים גоляה ואני מתל-אביב. כמו תמיד נתקלנו בפקק של הקנטרי-קלאב. אני לא מתרגז בפקקים וגם היא לא מתחרמת. אייכשוו הגענו וראשונים לרמזו. ברמזוים אני לא מתחכה עם הרול על הקלאי, זה גורם נזק לכל המערכת הידראולית ולמיסב. אני מתחכה בשקט בניטרול. כשבא יורך נגע להילוך ראשון, נוتن גו, והוא שציפצף אליו נשר רוחק מהר.



לפני ישיבת הוועד האחוורונה הביע צמי לווין את נוכנותו לקבל לידיו את הנוגת המועודון. כבר בשיחתו הטלפונית מסרתי לו כי במידה והוא ייש מועמדותו לתפקיד היי"ר אני אשמה ולא אגש את מועמדותי וכן נבהיר צמי כייר החדש.

רציתי לכתוב ורק מספר מילوت פרידה ויצא לי כמעט אנטיקו-ופריה לחדשות המועודון. בעת, עם תום השנה, אני מאמין שהיה לזרמי ולכלה המשך פעילות מוצלחת.

שלכם,

**אבי כתריאל
היי"ר היוצא**

הידעת כי... לפני שהאסבסטט הפך להיות נפוץ כחומר ממנו עשויות רפניות המעצורים, אחד החומרים המקבילים היה בד משער גמלים ?

הידעת כי... המפלג החשמלי (דיסטרוביוטר) פותח על ידי חברת "זלקון" כבר בשנת 1900 ?

הידעת כי... מדור זה ישמח לכל עוזרת שתושיט בכתיבת קטעי מידע כגון אלו. אנחנו פנה אליו דרך מזכירות המועודון.

נור עוזזר

רישום רבב אספנות

נתין לרשותם וככア אספנות החל מ-1 בינוואר השנה ה-30 משנת הייצור שלו, ככלומר רבב משנת יצור 1969 נתן לרשותם כבר בתחלת החודש הקרוב ואין הכרח להחזיר עד מועד הרישיון השנתי. הדבר מועל במיום אחד לאלה שה"טסטט" שלהם לקרוואת סוף השנה והם יכולים להינות מהנהנות המיזוחה לררב אספנות כבר מתחילה שנת 1999. שימו לב שהשנה הקובעת לפי החוק היא שנת הייצור של הררב ולא שנת עלייתו לכਬיש !!!

אישור מוסך מורשת

הטקסט היחיד המופיע ברשון של רבב אספנות הוא מה שכתוב בתקנות עצמן: הגדרת הרכב כ"רכב אספנות" ו"חייב אישור מוסך מורשת", נוסח שיופיע רק פעם אחת בשנה במועד החידוש המקורי (ולא במועד החצי-שנתי השני). לעניין זה, גם כאן טוועים מכוני בדיקה וירושוי ובין, הדורשים הצוטת אישור מוסך מורשה בלחץ שנשנה בינויד לתקנות. לצורך רענון הוראות החוק ולפי בקשה מועודון החמש, מטפליםicut במשרד התchapורה בתיקון הניסוח המחייב את מכוני הרישיון בהוראות הפנימיות שלהם, כך שבעתיד הרכוב אויל יתחלו לדרש מאייננו את האישור רך במועד החוקי.

שימו לב: זוכתכם לדרש מהבחן לנשת למבחן החצי-שנתי **ללא האישור הנ"ל** כאשר אין ציון מפורש לכך בראשון הרכב. אם בכל זאת נתקלتم בעייה, עליכם לפנות לבודון הראשי, ואם אין ברירה אפשר להגיש תלונה רשמית לאגף הרכב במשרד התchapורה (עם העתק אלינו).

טייפ: שיטה טובה להימנע מעימות במכון הרישיון היא לשמר צילום של אישור המוסך המורשה במועד החידוש השנתי (המקורו) ולהראותו לבוחן יחד עם העתק התקינה הנ"ל: 281/201 (א).

עותק מההוראות ומהתקנות

במשרד המועודון ניתן לרכוש קופץ הוראות ותקנות מפורטו, הכולל כמעט את כל הצד הרשמי והחוקי לגבי רבב אספנות, וכן את העתק התקנות הרשומות. ניתן להזמין זאת ע"י העברת תשלום בסך 20 ש"ח כולל דמי שלוחה (30 ש"ח

למי שאינו חבר במועודון) לפקודת "מעודון החמש" או ע"י הפקדה

20 ש"ח שירות לחשבון בנק-הדוואר של המועודון, מס' 3-89124-8-8 (בכל סניף דואר בארץ). החוברות תישלח לכל פונה ותיתן מענה

למרבית השאלות בנושא.

סטודנטית אחת, שם היא הייתה בתור, מנסה להרגיע את השוטר: "תשמעו אדוני" - היא אמרה, "הוא לא רצה להעליב אותנו. ככה אומרים לאיש אינטיליגנט שיש לו אי-קיי גבוה, איך להסביר לך, וחוץ מזה הוא זקן, אתה יודע, הם לא תמיד במצבות".

השוטר התחליל להתנדנד מרגל את רגל השניה, לא יודע מה לעשות. תפנסנו אותו, איך אומרים, עם הזובוב על הכובע. רצאה איכשהו לרדת מהעץ, אבל גם לשמזור על הכבוד שלו. בסופו וرك משפט חזק: "몰ך שלך שאיני ממהר בתפקיד, שם לא - הייתי עוצר אותך". הסטובוב והלך לנידית בלי לknות כלום. מי יודע מה הוא רצה לknות?

למחרת - יום ראשון, אני כרוניל בעבודה. מוקדם בבוקר באה שוטרת עם אסיר נרkommen שלארחות בוקר חתך לעצמו כמה חתכים ביד, דבר מאוד נפוץ אצלנו. בזמן שאני,topor את הבחור, אני מדבר עם השוטרת, שאנו מכירים זה את זו הרבה שנים. מפה לשם אני אומר לה: "כמעט גם אני היתי ישן הלילה אצלכם. היתה לי תקירת אתמול בכיכר העצמות עם איששו שוטר".

"אהה, זה אתה", היא קופצת בצווק, "היהתי במקורה בבדיקה שאיציך, ככה קוראים לשוטר, חור וסיפר למפקד תורן: 'אייזחו זקן העלביב אותי היום בכיכר, אמר שיש לי אי-קיי גבוה, ורציתי לעצור אותו, אבל ריחמתי עליו. הזקנים לא יודעים מה הם מדברים'."

- 'אי-קיי גבוה'! אמר המפקד שלו, ואחריו כמה זמן של משחה המשיך: 'טוב שאל הבאთ אותו לאן, המעצר שלנו מלא עד אפס מקום'.

אבל אלהים (או אולי השטן) סייר לי לפגוש את השוטר לא רחוק, בעבר כמו ימים.

- נו, ומה קרה שנפגשתם? אתם שואלים.
זה כבר סיפור אחר, שאני אספר לכם בגילון הבא.

מעמד רבב אספנות: תקנות ומיציאות

מאת אמנון אירמאי, מזכיר המועודון

למשרד המועודון מגוונות פניות רבות בנושא הבסיס החוקי של הגדרת "רכב אספנות" והכללים החלים לגבי. לצערנו, גם אנשי מקצוע רבים בתחום הרכב (מכונאים, בוחנים, עובדי משרדים רשמיים ואחרים) ואפלו פקידים במשרד הרישיון (שאולין לא קראו את כל ההנחיות בנושא) לא תמיד יודעים את תוכן התקנות ואת המיגבלות או הסיגים הקיימים על רבב אספנות. אינם אלה, ובמיוחד חברים "מן השורה", מוסרים מידע לא מדוייק ולעתים אף ב涅יגוד מפורש כתובות התקנות התיבורות.

בכך, לא רק שהם מטעים ועשויים לגרום נזק לאחרים בלי ידיעתם, הם גם מרחיבים את מעגל האנשים (וביניהם חברי מועודון החמש) שחיים באשליה שהם יודעים את התקנות במלואן ונוהגים ב涅יגוד לכתוב בחוק.

אישור תנעה

אנו מזכירים בזאת לכל בעלי רבב אספנות:

בהתאם לתקנה 281א' לתקנות התעבורה, רבב אספנות לא ינוע בדרכן בשעות 07:00 ועד 09:00 בבוקר ביום א' עד ה' שאינם חלים בחג או במועד.

הפרשנות החוקית לתקנה זו, בשפט יום-יום, היא שאסור לנסוע ברכב אספנות בשעות הבוקר לעבודה או לכל מטרה אחרת, למעט ימי שישי, שבת וווג או מועד.

נסעה בשעות אלה כמו נסעה ללא טսט או ראשון בתוקף, ויתכן אף לגבי הכספי הביטוחי (וראה פירוט באותיות התקנות של תעוזות הביטוח והפוליטקה). האיסור הינו מוחלט ואין לגבי כל שינוי מאז שוכנבה התקנה בשנת 1991, למרות שחברום רבים חשבים בנסיבות פנאי מס' שפער שנים. המחייב בוצעה לאחר הגשת השגה מטעם מועודון החמש (ואחרים) על הדפסת חלק מהתקנה בתוך רשיון הרכב לא כל בסיס חוקי לעצם הדפסה.

סיג אחד עליו היה ספק, וכעת הוא רשמי גם לפי משרד התchapורה וגם במחלקת התנועה במשרד ישראל (בעקבות פניות המועודון): מותר לנסוע בימי חול-המועדן סוכות ופסח גם בשעות הבוקר, כמו יג.



סיפורי של ה-CROCKER מאט זאב טנדט

בין האופניים האמריקניים המיחדים והՓוחות. Crocker שמו לא ספק מקום נכבד ל-*Crocker*. סיפורי מתחילה במאה שעברא.

אלברט קרוקר נולד ב-1882 ובעציוותו מד הנדסה באוניברסיטת אילינוי. בסיסו לימודיו החל לעבוד במחלקות התכנון של חברת אורה אשר בין היתר יצרה את אופני הטור.

כחוב אופניים הפך תוך זמן קצר לרוב תחרותי של טור שהיה בשימוש בשנים 1907-1908. בשנת 1909 התפטר מהברת טור

והצטרף למחלקה ההנדסה של חברת אינדיאן. DIDUOTTO ועובדתו הרשימם מאד את הדסטרום והиндี้, היוזמים המקוריים של חברת אינדיאן.

ב-1911 נשלח לסן-פרנסיסקו, שם ניהל את מחלקת החלפים בסניף שנפתח תחת ניהולו של הופ הופקינס, שהיה מחלוצי האופניים במערב. בפברואר 1919 פתחה החברה סניף בדנוור קולורדו ואלברט קרוקר התמנה שם למנהל.

ב-1924 התפטר קרוקר מתקידיו והפך לשוקן בקנאס מיסורי, ותוך זמן קצר קיבל עוד מדינות מערב התיכון. בשנת 1925 התהנון קרוקר עם הגבי גרטודה גיאפרד האשה שהיתה אלמנתו של אדי האסה, אשר היה בצוות התחרותי של אינדיאן ונרגע עם עוד מספר רוכבים בתאונה על מסלול המירוצים בניו ארק, ניו ג'רזי.

ב-1928 לאחר משא ומתן, קנה את חברת Freed-Cycle בלוס אנג'לס, שהיתה הנציגת של חברת אינדיאן בקליפורניה. במקביל מכר את חלקו בסוכנות בקנאס סיטי. בניהולו של קרוקר עבר המפעל למינה גודל יותר ופרט למכירות אופני אינדיאן הגיע גם להסכים יצור של crankpins וכן חלקים נוספים עבור האינדיאן. מנהל העבודה במפעל היה פול א. ביקסבי, רוכב תחרותי בזוכות עצמו ומוכנאי מן המועלמים שהיו. ביקסבי הכנס באוטה תקופה מסוימת במניין ה-CHIEF וה-SCOUT.

העסקים פרחו וביקסבי פתח מועדון חברים עבורי אוחדי ה-SCOUT שנקרא CLUB 45.

למרות השפל הכלכלי התפתח העסק יפה וגדלה התעניינות במירוצי מסלולים, אשר באותה תקופה כבר היו בשיאם בניו זילנד ואוסטרליה.

כדי לתת ידי המתרה האמריקאי כל מהיר יותר מן ה-SCOUT או האורי W.L אשר היו צריים להתראות אופניים הבריטיים, תכנן קרוקר סדרה קרצה של אופניים שעמדו בדרישות.

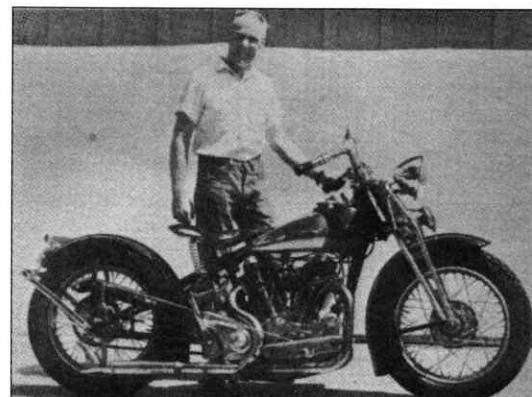
בעורתו של ביקסבי תכנן קרוקר ובנה כ-40 אופניים מיוחדים למירוצים. התוצאות היו טובות למדי עד שה-JAP הבריטי ניצח במירוץ ועצר את כל הפרויקט.

החברה המשיכה ליצור חלקים עבור אינדיאן ובו בזמן תכנן קרוקר להגישים את חלומו היין ליצור אופנו בעל ביצועים מרשים, מנוע 7 מסורתי, משקל כבד ומהירות גבוהה.

בעורתו של ביקסבי הושלים בקייז 1935 האופנו הראשון והוא מוכן לנסיעת מבחו.

האופנו היה בניוי על פי מיטב המסורת של אינדיאן: האוכף היה נמוך, המסתגרת נבנתה מעינורות בעלי דופן עבה ביוטר שנראתה ב�ורת יהלום. המזלג הקדמי דמה למולג האופניים הבריטיים באותה תקופה והיה בעל משקל כבד. במקביל דמה גם לטפורט סקאות.

באופנו הוכנסו בולמי זעירים בעלי קפיציות כפול, ורוב חלקיו האופנו יוצרו במפעל קרוקר בלוס-אנגלס. המנווע היה מזווית-V 45° בעל מחלץ קוצר של הבוכנות בניגוד גמור למה שהיא מקובל באותה תקופה. הצלינדרים היו בעלי דופן עבה במיוחד וישבו עמוק בתוך הבלוק. תיבת הילוכים הייתה בעלת שלשה הילוכים עם הילוך שלישי overdrive ביחס גבוה.



הרכבה הייתה ידנית ונitin היה להזמין על פי דרישת הל�� צבע, מסורת, הספק וכו'. המנוע אפשר להפיק כ-200 כ"ס אבל אף רוכב לא הצליח לנצל את ההספק המכסיימי. החתינה הייתה קשה למרות שהמנגו נבנה במיזח כליז. ברגע שהקלות ופתח בנסיעה לא היתה אפשרות להשיג אותו. התוצאה: אופנו גדול ומרשים במשקל של כ-300 ק"ג נשע בצד אחד לא חלה, מלוכלכת ורעשת. מהירות השיט של הקרוקר הייתה בין 160-145 קמ"ש והמהירות המירבית עברה בהרבה 160 קמ"ש. הבעה היה שקרוקר היה ברוב מההארלי 74 שנים' או המהינדיין. Chief. חמשת הכלים הראשונים עזבו את המפעל עם סטומרים עיליים חשופים, דבר שגרם לאבדן שמן רב וחיבב את היצרנים לעשות תכנון חדש, ואכן ממספר 6 ומעלה השתומים היו יותר 160-170 ק"מ. הקרוקר לא היה אופנו חסוני גדול כדי לאפשר נשעה של יותר 160-170 ק"מ. הערכה כמעט ודיית ושינוי בכיוון זה נעשה רק החל מאופנו מס' 81. הערכה כמעט ודיית קובעת כי בין השנים 1936-1941 עזבו את המפעל של קרוקר 197 אופניים בלבד.

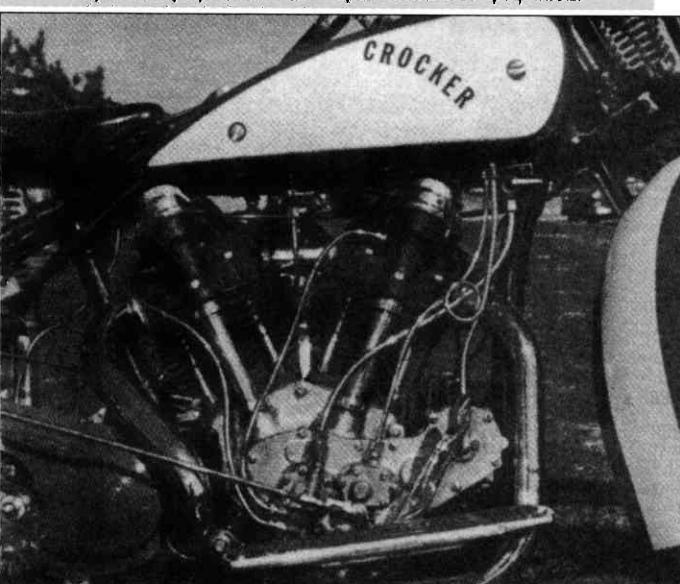
במשך הזמן אפשר עובי הדופן העבה לשנות את הנפח מ-61 ל-90 אינץ' קוב. הכנסת אופני זה לשוק גרמה למזכה אצל הארי-דיזידון אשר הכניסו עוד בשנת 1936 את ה-61 אינץ'.

הרברט פן, ממעריצי הקרוקר, מודיע כי בתחרות שהתקיימה באגם ליאק מווייר ניצחו אופני אופני הקרוקר בכל המירוצים את האינדיין ואת הארי-דיזידון. שנים אחריו ניצר קרוקר כי קיבל איומים מחברת הארי-דיזידון על ניבת פטנט והעתקות, וזאת לאור מהותה של ההארלי-דיזידון נראה שונה. כמו כן איימו אנשי הארי-דיזידון גם בחרום על החברה שיצרה את החישוקים לגלאים לבב ימינו למכור לקרוקר.

מכביה כלכלית לא היה לחברה שום ערך. היא התנהלה בצורה גורעה ואחד הסוכנים אף טען שקרוקר הפסיד על כל כי ש麥ר כ-\$2500 בלבד לעומת גבוחות ותכניות הקטנות שנמכרו. הפסדים קוזו מיצור חלקים עבור חברות המוטסים דגלאס.

אחרי מלחמת העולם מכר אלברט קרוקר את המפעל וייצא למלאות. הוא נפטר ב-1961 לאחר מחלת קצרה. ביקסבי עזב את נושא האופניים לתמיד והחל לייצר גיטרות אלקטווניות וב-1965 נפטר גם הוא. חלק מאופני הрокרוקר נמצאים עד היום אצל אספניים ברחבי ארצות הברית וערוכם האספני עולה בהדרגה.

למעלה: קרוקר 1936 משוחזר למקור. לפוטו: מנג'ו הקרוקר 1938 מקרוב.





המכונית של טיגר בארץ הקודש MESSERSCHMITT TIGER TG500 1959

(תרגום: אמןון ארימאי) מאת אלון אבידר, צילום: דני מוסקונה

ובאופן זה ידעתني בהמשך, כשהגיעה עת ההרכבה מחדש, מה הולך לאן, ואיך. הצבתי מסך טליזיה במושך וצפיתי בכל שלב בעת ההרכבה. זה עוזר לי לא לשוכן מאומה.

הבעיה העיקרית בגין אוטורה תוקן זמן קצר. הבנתי שמספר חלקים יהיו חיברים "ללאת'" ואצטריך לייצר חדים במקומות, כי לא ידעתם את מספרם הקטלוגי וגם לא היה לי את מי לשאל או היין לחפש. לבסוף הכל היה מוכן. חדש לחלווטין, ואפיו וווק יותר מהמקור. בוכנות ורינגים לא היו בעיה נדירה. הקראנק שופץ גס-כן למצב עבודה, וכך, אחרי 3 חודשים, המנוע היה מוכן. עד אותה עת לא נגעתי בווועו.

החלפתית את כל החוטים לחדים, התקנתית את המנוע במקומו והייתי מוכן להרמואה (כמו במטוס המסרשמיט)...). דחפתית את הטיגר החוצה לרחוב מתוכן חצר הבית שלי. זה היה אחר-צהרים שקט וabhängig, ופתאום כל הרחוב שמע את שאגות ה"טיגריס"!!! הוא פועל!!! קפצתי פנימה ושילבתי הילוך ראשון ויצאתי לדרך. אחריו 100 מטר יכולתי עדיין לחוש בעימות ליבי יותר מרعش צינורות הפליטה.

עצרתני ונגתי חזרה הביתה. החניתי את "הנמר" בחזרה בכלוב שלו וצפיתי בו נח. אילו היה לו מוח היה בודאי חשב ש"ז'זו ממש גינגל בחוץ... ואני המליך!!!"

בעבור שבוע החלהטי להמשיך במלאת שיפוץ הגוף. הטיגר הופשט מכל הפח. הוא היה כתע עירום לחלווטין. כל החלקים לאו זוצא מהכלול והוורו מעל השלדה, למעט המנוע. חלקים מסוימים הועברו לציפוי כרום-ニיקל והשאר - לצבע. עבדות הצבע בוצעה ע"י מומחה שמצות. עבודה זו ארכה 4 שבועות ובוצעה בדרך המשולמת ביתור. בחרתני בצבע שחור, כמו כל האופניים וה-ב.מ.מו. שליל. זה איינו

הצלע המקורי אך זה הצבע אותו אוכל לחוות לנצח... העבודה על המכונית טרם סתיימה. כל חלק צריך למוקומו וرك אח"כ ישוטט "הטיגריס" ברחובות תל-אביב בליליה... כל מערכת ההרמה עדין לא נסתימה וגם הבועה (ה"גג" הנפתח) לא הייתה מוכנה. החלהטי לללכת על קבריאולט, כי נסעה עם כיפה סגורה היתה "צולה" אותה לחלווטין בשם ישראלי.

תולדות ה"טיגר" של

רכב זה הובא לישראל בראשונה בשנת 1959. הוא היה בבעלות ארוגן מל'ב'ן", שטיפל בעולמים חדשים נכנים. ה"טיגר", כרכב צר וגבוה, נמצא מתאים לצרכי הנקים והמוגבלים. המכונית שלוי מושג נוינה לאדם שושטמש בה באחד היישובים ליד תל-אביב במשך 20 שנה עד 1979. מאז, עמד הרכב במחסני מל'ב'ן" עד 1993. איתן קישון, מוטו-קיי המודעון, רכש אותו מ"מל'ב'ן" ואז נתרבר שהבעלות הראשונה הייתה בידי יו"ר מל'ב'ן, שייבאה בזמנו 5-4 מכוניות מסרשמיט דגם 200 (3 גללים) לישראל והוא העדיף לעצמו את ה"טיגר" 500 עם 4 גללים...

איתן, שהוא הבעלים השני, נסע ברכב כשהו ווותר, ניסה לתיקן את בעיות המנוע והגיר ולבסוף התיאש והעמיד את הרכב. אני הבעלים השלישי (והאחרון...) של ה"טיגר".

חלום יישן

ماז ומתיידיו לי רכבים קלאסיים. ב-10 השנים האחרונות העדפתית את אופניו הארץ-דוידסון ומכונית ב.מו. לפני מספר שנים שמעתי על מסרשמיט 4 גללים שנמצא בסביבות חיפה, אצל חבר צפוני. זו הייתה משימה לא קללה. לא הצליחתי למצוא את הבעלים, וגם אצל כל מי שברתי לא ידעו על פרטיה הרכב. לרמות זאת, המשכתי לחולם על ה"טיגר" המכחיה לי אי-שם. כדי שוכר לי, רצוו אז על הרכב 4,000 דולר.

3 שנים עברו. התיאשתי מהחיפושים וכמעט שכחתי מהעניין.



יום אחד נודע לי שוב על קיומ מסרשמיט 500, הפעם בתל-אביב. הבעלים היה איתן קישון, שלא רצה למכור את הרכב בתחילתה. לאחר משא ומתן ארוך, ומיעגן הצלחתני לשכנע אותו. העיסקה הייתה: אני אתן לו בתמורה קובלולוגן דגם 1181

(ג'יפ של פולקסווגן) משנת 1970, משופץ. באטי לראות את המכונית, שהיתה במכוב ירוד מאד. הגיר היה תקווע בין הילוך וראשון לשני, ונדרשה עבודה שיקום יסודית. למרות הכל, שאריתו איתה, שמעתי שוב את הקול הישן והמכור האמור לש"ז'ז'ו" חייבת להיות שליל!!

麥氣ון שהחלטתי לשקם את המכונית מן היסוד, הבנתי שזו הולכת להיות משימה לא קללה. אתם לא יכולים אפילו להתחיל לתאר לעצמכם באילו קשיים זה היה כרוך. הבעיה העיקרית של היגייניותה אכן קשה, כפי לא היו לי כל חלפים בהישג-יד. הבעיה העיקרית הייתה אכן קשה, כפי שכנלנו מקרים בישראל, ו麥氣ון שבאותם ימים טרם נודע לעל מועדון בעלי מסרשמיט באנגליה (אליו הצטרופתי מיד כשנודע לי על קיומו), המרחק ממקוםות החלפים היה אבן נגר רצינית. אבל כמו בפטוגם האנגלי המפורסם: "שהתקדמות נעשית קשה - הקשורים מתחילה לתקדם..." (בתרגום חופשי מאוד...).

כישורי חיים ואילתור ישראלי

וכך, מכיוון שהעסק שלו הוא בהפקת קטיעי טליזיה, החלטה נעל את כישורי בונשו. הקלטה בוידיאו את כל שלבי הפירוק, במיוחד של המנוע,



מפעל מסרשמיט בגרמניה

מאט מרדיי דסאו

פרופי ווילי מסרשמיט היה, יחד עם היינקל ויונקרס, הגודל מבין יצירני המטוסים של הרייך השלישי. אחרי תום מלחמת העולם השנייה חל איסור על גרמניה לייצר מטוסים. פרץ פנד, טיס של הלופוטואפה לשעבר, התחילה לייצר כלי עבור הנכים הרבים שהיו בגרמניה בגלל המלחמה. כל כלי הרכב הללו היו עם 3 גללים, שניים מ לפניים ואחד מאחור. אחד מכל הרכב, בעל מנוע זקס 98 סמ"ק, נקרא פלייצה. העסק הילך טוב ופנד חיפש מפעל גדול יותר, באותו זמן שמסרשמיט חיפש מושח לשעות עם המפעל שלו. ה"פנד פלייצה" קיבלה עיצוב חדש ומנוע זקס 173 סמ"ק. היא שוקה כמסרשמיט קביני-רולר מ-1953-1954 בדגם KR-175. הנtag והנסע ישבו זה מאחורי זה ואפשר היה לקבל את הקביני-רולר הן עם גג נפתח עשוי בד והן עם גג עשוי פלקסיגלס שנפתח הצדיה ולמעלה בונסף לדלת. קביני-רולר עם מנוע זקס 191 סמ"ק - KR-200 - ריד מסPsi הייצור משנת 1956 עד 1964. ב-1956 בוטל האיסור לייצר מטוסים ומסרשמיט חזר לאהבותו הראשונה. הוא מכר לפנד حق את האיסור להשתמש בשמו והן את המפעל ברגנסבורג. פנד מירן מחודש את החברה ליפארצוגן ואנד מינגבאואר גנסבורג - פ.מ.ר. ויצר גם דגם עם 4 גללים, ה-TG-500 טיגר עם מנוע 2 צילינדרים בנפח 500 סמ"ק. ב-1964 הופסק ייצור המכוניות ברגנסבורג.



תודה מיוחדת לכל אלה שתרמו פרסם להגלוות:

מר צפairy מאופניו "הקדירה" ת"א, מר חוליו ומר סמי מ"פטו קולומבייה" ת"א, מר איליל - מנהל "טוף-קאר אבורי רכב" חולון, מר רפי לוי מ"אוטו רפי" חנות "קולורדו מערכות סטראירוא" ת"א, חבר המועדון אליל לב, מר ברטי - מנכ"ל "אוטו-אס" בת"א, מר דבוש כסויים לרכב" מימי מישlein ת"א, מר יואב - "יואב מגנין" בת"א, מר דרור משולם - צמיגי מישlein ת"א, האחים ברוך ואיציק מסלינים אגוזים בע"מ ת"א, מר דני - מנהל "אוטומטר דני ובני" מת"א, מר גלעד מנור - מנהל "מצבריו ולקן" וממר שלמה איבנרי מ"מצבריו ולטלה" ת"א, מר אורי - מנכ"ל "מצבריו שנ"פ", וממר בועז - מנהל הפארק המוטורי נחשוני.

לכלכם, שוב תודה על התרומה, על השيء לפרסים בהגלה ועל היענותכם ועורתכם להצלה הערב, הלוא וירבו כמותכם במקומותינו. אני שמחה לראות שיש אנשים שהביתוי "אנשי טובים באמצעות הדרך" מתאים להם. לסיום, תודה גם לכל אלה שעשו במלאה ובכוננות ויתכן ששכחתי להזכיר בשם, איתכם הסליחה.

ברכת ישר-כח,

ליורה לב

חגיגת "בר-מצוות" למועדון החמש מאט משה מצא, רחובות

airou בר-המצוות שהתקיימו ב-4 ביולי 1998 בבית המהנדס היה מכובד, מהנה ובאוירה נостalgית מתאימה לאירוע. ברצוני להביע את הערכתי לאירוגן המופתני, למונה העשיר והமוגון, למונתנות שניינו ולתשומת הלב הפרטיטים.

האירוע רום וקלח באווירה נעימה ולא פורמלית. שילוב בנות הזוג טרם רבות לסוגיותו והקטע המענין והמרכזי באירוע היה אותו פרק נостalgיה של המועדון שהעומד ע"י בני הספל והותקי המועדון כשרון ורב. הזמנת אורחי הכבוד לאירוע, אלה שהיו "בני דרך" בחני המועדון, חזקה בנו את האמונה שיש בכוו של המועדון להשיג יעדים באמצעות אנשים עם נשמה ואהבה למוכניות עתיקות. השקעתכם המרובה הניבת את התוצאות המועלות של אירוע למועדון למופת. חשוב לנו שמאנו מביים גומת עתיקות !



(המשך מועדון 11 - טיער באוך הקודש)

המועדון באנגליה

זהו הסיפור עד כה. אני מקווה שהמשמעות TG500 TG היחיד בישראל, וכןראה גם במזוח התיכון, יביא הרבה כבוד למועדון המשרשמיט בו אני חבר. אני יכול ורק ל��ות כתעת שחברי המועדון בחו"ל, שקרואו את הכתובת הזה (ששלחה במקור לפטום בעיתון אנגלי, המתוודה) ייצרו איתי קשר לסייע במלחפים לעת הצורך. מועדון-ה- M.O.C. הבריטי מסיע לחברים אבל אני מקווה לקשר ישר עם בעלי "טיינורס" כמו שלי.

המדדור החברתי

מאט ליורה לב, רכוזת טיולים וחברה

תודות... ועוד הרבה תודות

אומנם עבר כבר זמן רב מאז האירוע החגיגי של הבן-מצוותו אותו חננו בתחילת يول, אך איי יכולה לעבור לסדר היום מבלי להביע את תודותיהם גם מעוד דפי העיתון.

לפי תשובות החברים שהשתתפו בעבר המchioד בבית המהנדס, בו הושקעו הבהה מוצגים לורות להצלחתן, ננו כולם וניסינו למסור כבר שם, בעל-פה, את תודותיהם לכל אלה שנתנו ועשו להצלחתה הערב. לכן את תחילת שוב בצהורה מסודרת, בראש ובראשונה תודה לחבריו הוועד ולוייר' צמי לוין שננתנו לי את הכבוד והעונג לאירון את הארץ הזה, למרות שאני חברה ייחסית חדשה. באמצעות שמחתי על קבלת ההזמנות ולא חסכתי שום רגע והשעתי את כל מה שיכלתי על מנת שערוב זה יצליח למען החברים, ובמיוחד לותיקים שביניהם, שהנו מערב שהוקדש לכבודם ולכבוד 13 שנים ליוםה של הקמת מועדון החמש, בו אני גאה להיות כוים חברה. לעתים, ואך יותר מן הצפוי, החקדשה לאירוע באה על חשבון הבית, הבעל והילדים.

מהחברים שרצו כל כך לורך ולא ניתנה להם האפשרות, אני מבקשת סליחה, אך הערב היא גודש והשעה הייתה כבר מאוחרת. לאלה אני מבטיחה לאירון שוב ערבי סולידי עם בנות-האזור, בו יהיה מספיק זמן גם לירקודים ונוכנ' לראות את החברים בכל כוורתם הביצועי ...

תודה לכל החברים שהיו שותפים בהכנות: לאמנון אידלמן, למוי לוין, לאיציק אידלמן, לאוון קיפניס. תודה לעדי טיטמן, לארנון גלס, לאלי לב בעלי, לבועז דן ולאברהם שטטנזר על היענותם להציג מוכנויותיהם ואופנויותיהם בתצוגה בעבר. תודה לヨיסי מנכ"ל בית המהנדס שהזמין אותנו לחגון אצלם באולם במחיר מיוחד (ראו לציין שבמסגרת החיפושים למקום מתאים עברתי ובדקתי מספר רב של אולמות והחדרים היו בשחקים לעומת התמורה שהצעו לנו). כמובן גם תודה לכל צוות עובדי האולם על היחס והסבלנות ועל כל מה שעשו על מנת שנעביר ערבי מוצלח ונעים.

תודה לבני הספל על היומה בהכנות הסרט והתכנית ההיסטורית. לגבי קריין שציגלה את תצוגת המכוניות ב"הביבה" בשנת 1972 ואשר עשתה הכל על מנת לאטרו לטובת ערכית הסרט שהוכן במיוחד לחגיגת בר-המעוזה. תודה לחבר יוסי לויין, לחבר צביקה רכני - היירר הראשון של המועדון, וכיום חבר-כבוד במועדון), לחבר צביקה רכני - היירר השלישי ולגביה בילהה חבר יוסי בר-אל - היירר השני, לחבר שי אמר - היירר השלישי ולגביה בילהה טל מושך התחרורה: לכל אלה על דבריהם וסיפוריהם על המועדון, כל אחד בחלקו.

תודה אבי כתריאל על תרומתו הרבה בקידום המועדון בשנים בהן עמד בראש המועדון.

תודה מיוחדת שולחת אני בשמי ובשם כל החברים שהשתתפו בעבר, לכל התורמים שהסכוימו וננתנו שי לחולקה בכניסה לכל החברים ולבנות-זוגות; לאלה שתרמו ערכות-שי לפטום בהגלה שנערכה בתום האירוע ואשר זוכות הענותם ותרומתם קיבל האירוע צבינו אחר מהה היו וגילם באירועים קודמים במסגרת המועדון, ואלו הם:

* חברת אינטראקוסמא ("וולה") וחברינו יעקב בכיר - על הדוגמאות שחולקו לנשים בכניסה ועל הפרס בהגלה.

* חברת "קרליין" וגב' רות בר - מנחתת יחסיו הציבור בחברה - על השيء לנשים והפרס בהגלה.

* חברת "מעבדות ים-המלח" וגב' עמית לביא - מנהלת מחלקת שירות לקוחות - על היענותם המידנית במתן שי לנשים בכניסה.

* חברת "כ.צ.ט. מוצרי טיפול וייפוי" וגב' קרן - על השيء לנשים בכניסה.

* יעטן מעריב וגב' רוית מחלקת ההפצה - על שבועוני "את" לנשים.

* ירחוב "אוטו" - המנכ"לית גב' أنها פרומצינקו וגב' חמוצה המזכירה - על ריחני "אוטו", שי לנברים בכניסה.

* מר ידידה בעל מסעדת "המשבאה" בפתח-תקווה - על העיטים שחולקוashi בכניסה.



מספרים מדברים

מאת אמנו אירמאי, מזכיר המועדון

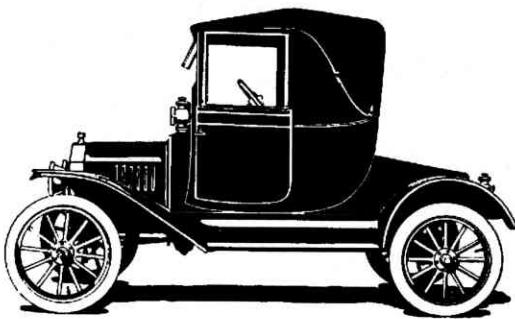
סטטיסטיקה ונתונים יהודים תנידן ועשויים מציגים אותם נכון. אני מוקהה שבקטע להלן אצליח להבהיר לכם, הקוראים, לא רק את הנתונים אלא במיוחד את מה ומני שועוד מארוחיהם: אתם החברים שבניתם את המועדון ברוגלים, בכיסיכם, בתהנדותכם וברצוניכם, ועל כן מגע בכלכם כל הכבוד והתודה.

כל הנתונים מעודכנים עד חודש נובמבר 1998.

עד היום פנו אל מועדון החמש ב-13 וחצי שנות קיומו (מחודש מיי 1985) למעלה מ-3,000 איש ל渴בלת מידע על הצליפות (עם כתובות ופרט רכבם). 100 הראשונים פנו ושילמו דמי חבר בחצי השנה הראשונה לקיומו בשנת 1985 וכיוון קצב הפניות הוא כ-400 איש בשנה (אך משליים רק פחות משישים). מתוך כל אלה שלימדו דמי חבר בפועל כמעט 1,600 חברים (לפי התקנון כולן עדין חברי מועדון החמש, אם כי אין זכאים להשתתף בעיליותם אם לא שלימדו עבורי השנה השופטה). מתוך אלה משליים כיוון ביחס מ-1,000 חברים בשנה.

החבר העציר בייתו הוא בן 13, תום הרצוג בעל טרכטו פרגסן 1957, והוא חבר במועדון כבר שלוש וחצי שנים !!! החבר המבוגר ביותר הוא נתן גלאובר בן 87 מהירה, בעל סוסיטה קוביה 1965 יד שנייה (נרכשה ב-1969). חולקים אותו את הכבוד להיות בני-גבורות (מעל גיל 80) ישראל גישר מחרה בן 85 עם רנו 10 1968 יהושע פלר - שנרשם עם הקמת המועדון, חבר מס' 13 - מנניה בן 83 (פורה, מסרשמי ואיזוטה), ומשה וייר מריפה בן 80 עם פולקסווגן 1500 ואראנט 1964.

החבר האופטימי ביותר כיוון שהוא רם קורנבוים מגדרה (רנו דופין 58 אדומה), שילם מראש לפניו זמן לא רב עבורי חידוש חברותו בתוקף עד סוף שנת 2000, אבל החבר הראשון שהיה בטוח בהמשך קיומ המועדון עד שנות ה-2000 היה ברוך גולן מרמת-גן (אוטוביאנקי יד ראשונה ופלימוט, ואליאנט), שילם מראש עוד בסוף שנת 1997.



וכעת לרביבים שלנו:

במועדון רשומים 2,829 כלי רכב בישראל (עוד 44 מכוניות של חברי המועדון נמצאות בחו"ל) מתוכם 11 משאיות של חברות ו-14 אוטובוסים (של מזיאן "אגד"). 60 חברים אין ברשותם כתע מכונית או אופנוע ישן, אך הם אוהבים את המועדון וחובבים את הנושא ומחכים ליום ימיצו את הרכב המתאים. 370 אופניים רשומים אצלנו מ-1928 ועד שנות ה-70, והשאר מכוניות פרטיות, טנדרים, גייפס ורכבי מסחרי אחר.

הרכבים העתיקים ביותר במועדון הם: רודסטר דגם A מתוצרת האחים זודג משנת 1924 של איתי מולדבסקי. הרכב שופץ בישראל ע"י רפי הרשקוביץ (מוסך רלקט אשדוד) ונמצא בתצוגה במוזיאון באשדוד כשאנו נוסע לטווילים לאורוועים (לאחרונה באראיל).

רודסטר דגם C מתוצרת פורד משנת 1925 של חבר בחיפה, הרכב כתעתשפין. Tower דגם T מתוצרת פורד משנת 1926 של חבר מאור מרוכז. הרכב השטחן בתצוגה של מועדון החמש בתתניה.

ל-14 חברים מועדון יש יותר מ-10 מכוניות ו/או אופניים ישנים, אבל גם מי שאינו אספן כבד חבר במועדון (מושלים דמי חבר): ל-100 חברים יש 4-3 כלי רכב, ל-150-170 חברים יש 2 כלי רכב ול-650 יש מכונית או אופנוע אחד אספן או קלטי.

בגלון הבא נמשיך לפרסום מידע על המכוניות והאופניים במועדון.

פרויקט איש

מאת משה צליק, חזרה

(תוכן הידיעה הבאה מבוססת על הכתבה של דני טנקל במקומון "על השרון")
ינקלה הללי הינו חבר במועדון ה-5, יליד חדרה משנת 1927, כיום בן 71, חמישים שנה בדרכים, המכונאי הרכוב הראשון בארץ ישראל. ובכן, יنكלה החליט להנפיק בול לרגל חמישים שנותיו בדרכים.

בארכ לא מנפיקים בול אלא רק בחולנד. שם ביקשו לדעת את הרקע שלו והסיבה להנפקת הבול והוא כתב להם שהוא המכונאי הרכוב הראשון על גבי אופנוע בארץ. יnkלה היה נהש להוציא את הבול ולעשוה היסטוריה. גם לרגל חמישים שנותיו בדרכים בשירות מסו"י וגם לרגל 50 שנות המדינה. הוא הנפיק 158 מעתפות עם הבול הנושא את דיוקנו, החתימן באופן חריג וויצא דופן בחותמת ה' באירוע יום השנה ה-50 להקמת המדינה, שחיל השנה ביום שבתו) לאחר שהשיג את מבקשיו וגרם לרשות הדואר לפתח בית דואר מיוחד לצורכי הנפקת החותמת המיוחדת.

את המעתפה הראשונה ייחד עם הבול המיוחד ניסה למסור באומן אישי לנשיא המדינה עוזר ייצמן, אך לא נתנו לו להיפגש אליו, ולכנן השאיר לנשיא את המעתפה בצרו. מכתב בעבר יומיים קיבל מכתב תודה מהנסניה באלה המילים: "קראתי בעניין ובנהאה את מכתבך, ואני חש צורך לברך אותך על הדורך בה בחרת להנzieח את יובל עצמאו. מסתבר שקצת יזומה ומחשבה וכל בריא יכולות להניב תוצאה יפה ושלא צריך לעניין זה תקציב עתק. אשמור כמובן למצרת את המעתפה המיוחדת".

פינת הצל"ש

אנו רוצים לציין לשבח חבר או חברה שעשו מעל ומעבר לטובה המועדון וכן שכתבנו בಗילון הקודם, מועדון החמש פועל וחיה בעיקר ביכולתם ובערותם של החברים המתנדבים.

אין כמעט ספק שהצל"ש השני שלנו מגיע **ליאורה לב**, חברת מועדון חדשה יחסית (משנת 1996), בעלת רנו קטר-שו אדומה 1959, שכבר נבחרה כחברת ועד ומרכזת את כל הנושא החברתי והטילויים. ליאורה לא חוסכת אף ממץ, אף טלפון ואף נסעה על מנת להוציא לפועל את תוכניתה עבור חברי המועדון והتوزאה ניכרת בעילות החברתיות ובTeVילום הערכיהם כמעט כל חודש.

גולת הכותרת של הצלחותיה נרשמה בחודש يولיה השנה, כאשר ארונה כמעט בכוחות עצמה את חוגגת בר-המצווה של המועדון באולם בית המונדס. ליאורה התרוצצה בכל הארץ להשיג מוניות ופרסים לאירוע ולהגלהה שנערכה במקום, הבאה למועדון הכנסתות ובוות מכרטיימי ההגלהה ואף הינחה את האירוע מתחילה ועד סוף.

בנוסף לכל אלה, מופיעה ליאורה כמעט כמו שעון עם בעלה אליו, לכל מפגשי המועדון ביום שישי ולמרבית האורחים האורחים שMahonדון מארון. היא תמיד עומדת בראש כל טויל, מתרוצצת לגבות את דמי והשתתפות עבר קופת המועדון, מזכירה לכולם לשים את הדגלים וודואת שכולם יהנו מתקנית מגוננת ומלאה מהבוקר ועד סוף היום.

ליאורה: כל הכבוד !!



הרהורים

מאת זמי לוי

לאורך כל תקופה פוליטו של המועדון עלה מהדי פעם השאלה: "מה צריך להיות אופיו של המועדון ?"

אם המועדון צריך להיות סלקייבי מבחינה גיל המכוניות (למשל, רק רכב שנת ייצורו עד 1945 - 1951 וכול!) או אולי סלקייבי בסוג יצירתי המכוניות ייצור הרכב (רוכ "אנגלית" או "אמריקנית")? או אולי מועדון של יצירות מסוימות בלבד, ועוד כהנה וכחנא אפרוריות. שאלות אלה לא היו נשאלות כלל אם מדינת ישראל הייתה קיימת מהה שנה עם תרבות מוטורית מעמיקה כמו אנגליה, צרפת או איפילו אוסטרליה, שם כמה המכוניות העתיקות עצמה והסלקיזיה מותבקשת ונוצרת באופן טבעי.

במונטגנו הצעריה החלה התרבות המוטורית לפני פחות מ-30 שנה ומצבעת רכבי המועדון מונה כ-1800 מכוניות (מן פחות מ-1000 נסועות) המייצגות קרוב למאה יצירנים, וכשלש מאות אופנאים המתחרים בו בשערם יצירנים שונים. נתונם אלה מדברים בעד עצם ומסבירים מדוע המועדון פועל בזורה זו.

מאידך, נשאלת השאלה אם יקום מועדון מסוים (מתוך הקבוצות המעתות והגדלות) כמו של בעלי פרוד (כ-180 כל רכב) או שברולט (כ-100 רכבים) או איפילו אופנאי BSA (כ-90 אופנאים)? מה יהיה אופיו מבחינת הפעילות? כיצד יוצר הקשר בין החברים? האם יקומו "משוגעים" שיתנדבו להאל אותו ויקדישו מזמנם לאורך שנים? מהיין יייס משאבים? למעשה, יiso עבור לקוחות מועדונים כאלו עוד לפני הקמת מועדון החמש (וראוו זאת גם בסרט שהוזע ע"י בני הספל במסיבת הבְּרִ-מַצּוּה בבית המהנדס לאחרונה). גם במקביל לפוליטו פועלו מועדונים כמו "טרויומף", "אלפא רומיאו", "מג'י", "סאאב" ואיפילו "המועדון הישראלי לאופנאים קלסיים" שקרשו או שבעלטו בתוך מועדון החמש, מהיותם קטנים לא מגנון מקשר ולא תרומות פעלילים שבינו לבין ו'קשר' לפוליטו השוטפת. אלים יחד עם זאת, ניתן לדעתו (וinsky) לעודד זאת בעבר) לקיים קשר במוגדרת המועדון שלו בתחום קבוצות המעניינות בכך ומונעות לפחות 10-15 חברים בעלי רכב של יצירן מסוים כמו: סaab, פרוד, שברולט, ויליס, מרצדס או אופנאי BSA, למטרות טווילום או חילוף חלקים או סטים להכרות. אני בטוח שרובם לא מכירם ממש זה את זה, ולצורך כך יוכל להעזר במחשב ובמציאות המועדון, בזואר, בקשר טלפון או בכל דרך אחרת בה ירצו לנצל את המנגנון הקיים לפוליטות הנ"ל. בעלי סaab כבר פועלים בדרך ו'קשר' תלי ר' וגס האופנאים (במידה מוגבלת) והדבר תלי ר' ו'משוגעים לדבר' הולכים אחריות על עצם.

להתראות,

זמי לוי



תעשיית הרכב של צ'כיה - הווה ועתיד

פרק מס' 1 - המ Zub כיום

מאת: מרודי דסאו



כששולמים את האיש ברחוב: "האם אתה מכיר מכונית צ'כית?", אם הוא יודע בכלל במה מדובר, התשובה היא - "סקודה".

במידה והאיש היה נהג בהצל' הוא עשוי להוסיף "טאטרה" ואולי אפילו "פראגה", אבל אכן הידע שלו נוצר, והגענו למירב התשובות האפשריות.

כנון, כיוון "סקודה אוטו" השיכת לשלוב פולקסוואגן-אודי, היא



החברה הידועה ביוטר, וכמעט היחידה הפעלתה ביום בציגיה. אבל ת ש ל ו ב ת פולקסוואגן-אודי רכשה רק את החלק של סקודה המייצר מכוניות פרטיות.

"סקודה פילזון"

(להבדיל מ"סקודה אוטו") היא חברה גדולה המייצרת מגוון גדול של מוצרים כמו חלקים לטוביניות למיניהן, גלאי שנינים של מנועי דיזל ענקים, חלקים לכוראים געניניים, טורבינות, גנרטורים וכן הלאה.

"סקודה אינטרא דיזל" מייצרת מנועי דיזל (סולר) גדולים לגנרטורים ולশימושים סטטיסטיים נוספים. ישנה חברת "סקודה דופרבי טכנייה", המייצרת קטרים לרוכבות (חן שמליים ותונ דיזלים) וחשמליות ("טראמ") לתחבורה העירונית, וגם חברות "סקודה אוטורוב", המייצרת אוטובוסים וטורוליבוסים (חשמליים). אבל מה שמשמעותו אותנו במיוחד היא חברת



"סקודה אלקר", חברת המייצרת מכוניות מסחריות אותה ניתן להזמין חן עם מנוע חשמלי (ומכאן השם אלקר): אלקטሪק קאר) והן עם מנוע בנזין 1300 סמ"ק של יונאי" הקוריאנית. מסחריות זו מושוקת תחת השם "טאטרה בטא".

"סקודה לייז" היא יצירנית משאיות וטאטרה, שהיא כיוון חלק מהארגון של "סקודה פילזון", גם היא מייצרת בעיקר משאיות כבדות אבל גם מכוניות פאר עם מנוע V-8 מאחור: T-700 לימוזין.



מ א ז
ש הר פובליק
הצ'כית כבר לא
נמצאת תחת
מ ש ט ר
קומוניסטי, גדל
גם מטפר החברות
הקטנות המייצרות מכוניות מיוחדות. לדוגמה: חברת "אינטראק אינטראנשוויל" המייצרת את ה"מייסטרו" (מכונית ספורט בעלת מרכב פיברגלס), או חברת "אמ-ט-אקס" (MTX) המייצרת דגמים פתוחים (קבריאולט ורודסטר) על בסיס מוצרייה של "סקודה אוטו".

זה שנשאר כיוון מתעשיות המכוניות הצ'כית אבל לצמיחה היסטוריה מפוארת יצירנית מכוניות. בפרק הבא נספר לכם מעט על מה שהיה פועל. זהו סיפור של מעלה מאה שנה, המתחילה עוד בתקופה בה צ'כיה הייתה חלק מההיסטוריה האוסטרו-הונגרית.



בתמונה למעלה: מכונית הווילס-רויס 1929 של ג'ימס בליק, שהגיע אליו מאיילנד כהנה לראיון קרייל' (ובסוף לא השתתף בראלי בעצמו), בקבלה פנים שנערכה לו ע"י צוות מועדון החמש בזפן. מימין עמד הילמן מינקס 1935 של איצ'ק מן מרמת יש'.

הו טרנטולה יקרה של

מאת מירב לוי

(מתוך המוקומון "ערב עבר באילת", גליון 1846 מ-10.9.84)

מי הייתה לו בשנות השבעים איזו פורד ישנה ומcar, יכול עכשו רק לאכול את המכובע (הלו אבא), מי הייתה לו חיפושית מקרעת וטרנטולה שחתמה את ימיה בזבל העירונית ימלול היה לצפות בסוף השבוע בהה קורה אילו לא מיהר להפטר מ"העגלה". עם קצת סבלנות, הרבה פינוק, טיפולים ווקס יוכלתם להכלל עכשו עם החבורה המכובדת של "מועדון החמש", אוסף של משוגעים על מכוניות עתיקות המתגאים בטרנולות שלהם שבדוק בಗל הגל שות עכשו הון. בסוף השבוע נחיה בעיר משלחת מכובדת ועתיקה, מירב לוי היצה בתצוגה ונפעה.

העתיקות באיל

המוני עם ישראל שעשו ביום חמישית את דרכם בואה אילתה, נדחו לפגושים בדרך סיירה ארוכה של עתיקות משומשות מטבח מצוין שנשעו לאט אך בטוח בכיוון דרומה. רכבים עם חמישה מספרים בלוחיות הזיהוי, דגמים שכבר אבד עליהם הקלח, כולל מבריקות, נסועות בנאה בחברותא בימה שבעליהם כינו "מער ראל". 43



לגדל עתיקות

"מועדון החמש", המרכז את המשוגעים לכלי הרכב העתיקים נוסד בארץ בשנת 1985. מאז ועד היום כול המועדון כ-1000 חברים מכל חלקי הארץ אשר מרחיקים בעבודותם כ-1700 רכבים עתיקים וכ-250 אופניים. מזיאן אגד בחולון על כל האוטובוסים שבו לדורותיהם חבר אף הוא בעומתת היחודית. הרכב היישן בעומתת הוא מתוצרת האחים דודג' משנת יצור 1924 והחידושים בעומתת סגורים את שנות ה-60. באילת כ-18 חברים בעומתת המחזיקים ברשותם כ-25 רכבים עתיקים. חברי העמותה מוצאים שורה

עתונים פנימיים בשנה ומקיימים כ-30 אירועים לפחות בהם מפגשים לטילים,ימי כיף והרצאות. בכל שנה בפסח ובסוכות יוצאים חברי מועדון החמש בתצוגות רכבים פטוחה לקהל, בכל פעם הם קופצים לביקור באזרח אחר. אילת היא הנקודה הרחוקה ביותר אליה הגיעו עד כה את רכביים. רשות יישורטל, חברת סובארו וחברת תעבורה אפשרו את הוצאות המשע והציגוה לפועל.

לשאלה כיצד נקבע ערכו של הרכב היישן הסביר זמי: "שווו הרכב תלוי בסוגו, בשית יצרו ובמצובו. אבל את חברי העמותה שלנו לא כל כך מעוניין הערך הכספי של הרכב, מדובר כאן באנשים שקשריהם נשית לדרב". ואם גם אתם חפצתם לגדל עתיקות במקום حيث תחיה, כדי שתמצאו לכם אובייקט ישן ומאתאים להדרה, טיפול בו, תשקיעו בו אהבה ותשאיבם מכנים, תמצאו לו רחבה וחניה מכובדת ובסוף אולי העסק ישתלם. אז מי אמר שלגאל כלב זה עסק מסו...".



لتצוגה, נעמיד לח מודעות (לוח-עם עם נעצים) כדי שאנשים יוכלו לקרוא מידע כתוב כדי שחברי המועדון יוכלו להשאיר הודעות זה זה. באילת חיפשו החברים אלו את אלה וЛОוח זה יכול היה להוור.

בнтימים חרונו לחיפה ולמציאות של אש בשכונות דניה. לשוחהני, הבית שליל לא נגע מהאש, אולם אודה ולא אבוש כי היה חשש גדול כאשר השארתי את המכוניות הפתוחות שלי (טוריון ספייטפייר וודג'ו דארט) מאחוריו כשברחן מהאש. תחילה חשבתי לקחת את אחת המכוניות הפתוחות לאילן, אבל אחר כך הגיעו למסקנה שאם ענף בוער נופל על גג הויניל הוא עלול להדליק את כל הגג או לחזור פגימה ולשרוף גם את הנהג וגם את הרכב, אז יתרת על העניין. כמו צדקתי: כנסענו ברוחבות השכונה נפל גשם איטרוביים בערים, שנראו כמו רימוני-ID כשפגו בקרקע. בכלל, כל הסביבה הייתה כמו שדה קרב

עם גיצים וכל מיני חפצים בערים עפים באוויר. לסיכום, שמחתי שמכוניתי שלמות אף כי חלקו של חבורנו לא משוח שקצת מים וסבירו לא ניקו. לצערנו לא שפר חלקו של חבורנו יעקב מהשכונה, שחלק מכוניותיו נשרפו או נפגו באופן קשה.



חוויות מאילת ומהשראפה בחיפה מאת שלמה גדרון, חיפה

הטיול לאילת היה יוצא מהכלול וננהנו מאוד. יצאת לאילת בשורולט בל-אייר 1957 של מchipה, כשבתל-אביב ה策טרפו אליו בני הזוג מן מרמת יש. הנסעה הייתה מהנה ואפיקו מזג-האוויר היה טוב. החניה במצפה רמון הייתה חוותה בפני עצמה, האוכל שם היה טוב ומה שהיה אף טוב יותר זאת החתרגות של האוכלוסייה המקומית על האירוע הנדר עבורים ועל כך שטורחנו ונשענו וחנינו אצלם.

הנסעה הלוך ושוב עברה ללא תקלות. גם "סידורי הקרוקע" באילת היו מצוינים ורמו לא קשיים. אני מתאר לעצמי כי אמנון המזיכר הקדים לעניין ה策לה הטויל לא מעט זמן ומאזים, ועל כך מגיעה לו התזה והברכה. אני מנצל הזדמנות זו על מנת להעלות על הכתב את צרכי שהוא לא יכול היה לבוא איתה לטויל לאילת.

באילת היה "ים" של מבקרים שראו את תצוגת הרכב שלנו ורבים מהם ביקשו פרטים על המועדון. בעניין זה אני מציע כי בפעם הבאה כאשר אנו חונים

טיול אופנוועים לדרום מאת משה צלייך

בשבט 9.9.98 התקיים טיול אופנוועים נסף, כאשר המטרה הפעם לבקר אצל חברים יرون עטר במושב תאשור ליד אופקים.

הדרך הייתה מרהיבת בייפה ומוג'הוואר ווצא מן הכלל לרכיבה על אופנוועים. נהנו לראות את האוסף העצום של המכוניות והאופנוועים של ירון ואת בית המלאכה שלו ולשונו הסבירים, אך יותר מכל חיכם את לבנו מאור-הפנים והairoח של משפחת עט'ר כולה.

הוגש לנו כיבוד ושתיה בידי רחבה, כל בני הבית עסקו באירוחנו ובמסירותו יצאת מגדר הרגיל. על כך אנו מודים להם מוקבך לב, בשם קבוצת פרשי האופנוועים המשוטטים (זמי לון על טריומף, יעקב בכר על ב.מ.וו. עם בנו יוסי, משה צליק על טריומף, ליאור רוזנוי על טריומף, גיאל מזרחי על ב.ס.א., ניר עוזור על ב.מ.וו., אמנון ארנמי על הונדה, איציק סלומיאנסקי עם ג'יפ הלייוו, אמר מזרחי בהארלי דואידסן וヨוסי חלד על הונדה).



סטודיבייקר לאק' 1966 של
ויקטור לי מיחיפה
ואסטון A-35 1952
בני זהר מטבחו.



שלמה גדרון והדודה דארט
שלו בתצוגה
שערכה בבניינה.

פגשי החברים ביום שישי בце'פּוּן מאת דורך וסדרטיאין

כפי שהודיעו בקלאסיקונים הקודמים, אני שוב מתכבד להודיעכם כי לאחר כמה שנות מפגשי שישי בעכו ולאור פניות של חברים מאיזור חיפה והסביבה, הוחלט כי מקום המפגש הצפוני יעבור באופן קבוע למסעדת "אלכסנדר" באיזור הציק פוסט. המפגש הראשון התקיים ביום שישי בתחילת אוגוסט בהשתפות חברים רבים ומazo החבורה הולכת ומוגבשת, כפי שנינו לראות בתמונה מימין. גם חברים מאזור המרכז מוזמנים להגיע בשעה כהה בסביבה.

המפגשים יתקיימו מדי יום שישי משעה 17:30 עד 19:00 או לפי נוחיות החברים. בשעות אלו יש מקום שפע תנייה, ניתן לשבת מוחץ למסעדה ואירועים, המקום ממוגן והאוירה נעימה. תנאי המסעדת יכול לשרת אותנו גם בקץ וגס בחורף. מקום המפגש נוח מבחינה גיאוגרפית ונקלתו בחשבון נקודות כמו: חנייה, צל במקום, פנים המסעדת ממוגן, ותפריט מגוון.

דרכי גישה: מעט לאחר "קחן" לכיוון לב המפרץ, בצד ימין של כביש השורות מכיוון הנסעה מחייבת לפני הרמוני שפונה ימינה ליגור - מכיוון הציק פוסט. נא הופיעו למפגשים אלו עם המכוניות הקלאסיות, למען כלנו, ונראה כי לא רק ברמות-גן מתקיימים מפגשים המוניים - גם אנחנו יכולים !!
לפרטיהם נספחים ניitin להתקשר לדורך בטלפון: 04-8759227 בעבר.
או להתראות בימי שישי ... גם בחורף.

טיול אופנוועים יוני 1998

מאז זמי לון

באחור של 5 חודשים מתכננו המקורי עלה בידינו לקיים טיול שבת לאופנוועים כשבסיומו הגיעו עד למכונית.
יצאנו בוקר מהרצלה ששה ורבבים ולקראתנו יצאה קבוצה גדולה של חברים מהצפון, שנקדמת המפשש האוטומובילית שעלו היא מבון בית אורן. ואכן, לאחר נסעה של כשעה, נפגשנו בצומת על כביש חיפה היישן עם הקבוצה החיננית וביחד מנינו כעשרים אופנוועים. מאחרינו מלווה ומגבה אותו גיב האספנות של מ.מ.ג. עם גגר לשני אופנוועים.



לאחר מנוחה והתרענות קצרה יצא כל החבורה לדרך והתחלו לטפס בנו מרהייב ביפוי, מלא עיקולים ופיתולים בוואה עופפה ודלית-אל-כרמל. חצינו את הרים הלו והמשכנו לכיוון המוחרקה, שבו נפגשנו בגללה פנינו מראה מרהייב עם כל העמק הפרוש מתחתיו.

לאחר שעשינו שבעו, נותר רק להשביע את כרמיינו וזאת עשו עיי השתלות (תרתיי משמע) על מסעדה קטנה על אם הדרך ותוך כדי ניגוב חומוס העברנו שעיה קלה של סיפורים זה לזה. בסיום הארוחה שננו פעמוני לצמות אליקים, שם נפרדו מהצפוניים שפנו שמאליה ואנו התל-אבייכים פנו ימיה.
לשמחתי ולטיטי ידעת כי הגיעו בשלום ומלאי סיוף, כשבמד-האוז שלנו נוסף כמתאים ק"מ.

תודה מיוחדת לממסי'י ולהבר המיעדן איציק סלומיאנסקי שנרג וליווה אותנו לאורך כל הדרך ושנשאר "לא עבודה" לשמחת כולן.



בתמונה: מפגש החברים השבועי בце'פּוּן מתקיים באופן שוטף ומושך יותר ויותר חברים. החברים מגיעים בדרך כלל עם הרכבם הקלאסים (כפי שאפשר לראות) ומעמידים אותם להנאת הצופים.
(צילומים: דורך וסדרטיאין, גם בתצוגת בינויה ממשمال).



תצוגת יום העצמאות במוזיאון "אגד"

הוּאָרֶבֶּן אֲלֵבְּרַטְּסְּלִינְגְּסְּ



בתמונה מלמעלה למטה: 1. בועז דן מימין (曩יג האופנוענים בוועד) עם שניים מהמייצגים ולידו נוח סולסקי, מנהל מוזיאון הרכב ההיסטורי של "אגד" בחולון, בתצוגת יום העצמאות ה-50 בחצר המוזיאון. ברקע: "אוטובוס הדמים" השורף של הפיגוע בכביש החוף.



2. שלט קבלת-הפהנים שჩיכה לו במוזיאון הרכב ההיסטורי של "אגד" בחולון, בתצוגות יום העצמאות ה-50 בחצר המוזיאון.

3. שברולט דה-לוקס 1954 של ציון מרוחה מירשלים ליד הטנדר פורד F-1 1949 של בני אוור מלפיד, על רקע אוטובוס מפרקיה של המוזיאון.

4-5. קחל של אלפיים זרים כל היום לתצאות האוטובוסים, המכוניות והאופנועים, וגם לקבל הסבר מקרוב. חביי המעדון הפגינו נוכחות מוגDATAת וולקים אף תיארו את המומות בתצווה והכלו לאשות על האש.



ראלי "סודה-קלאב" לונדון-ירושלים

הוּאָרֶבֶּן אֲלֵבְּרַטְּסְּלִינְגְּסְּ



שיירת המכוניות של ראלி סודה-קלאב ק"ל יוצאה מנמל חיפה בילויו רכבי מועדון החמש.



ישראל נאה בטנדר שברולט 1951 יצא ללוות את הראלி כמעט לכל אורכו, עד שהבקאקס איכוב.



עירות-בניים בכאר שבע אחרי מעלה הערבבים. קווד 1936 מס' 3 היה בין המכוניות היפות בראלי.



תצוגה במוזיאון חיל-האוויר בחצרם: במו. 1-M ליד פורד A 1928 וקווד 1936 על רקע הhelikopterim.



אמנון אירומאי, מוכרי מועדון החמש (מיימי), מקבל את סמל הראלי מג'יל סיל, יויר קק"ל בריטניה. מאחור: סיימון וינטוש, מנהל קל"ל לונדון, יום הראלי ותמאנן הראשי שלו.



בראשית ברא...

**כנס אופנוניים בריטיים בפרק הידקון
20.11.82 בשעה 10:00**

"אופנוני העבר" נראן כאילו

רכ' יצאו מהארגד

כ-20 אופנוניים חובבי "ענויות", ומאות סקרנים, באו בשכנת האחרונה לשער הראשי של גני התערוכה בת"א, כדי לבחות

בחצוגה של אופנוניים ייחודיים שנרכבה במקומם.

היו שם אופנוני ב.ס.א. תוצרת 1942, חלום כללה הנראים כאילו ארך והיצאו מהארגד, אופנוני ב.מ.ו. משופץ, א.ג.'ס.י., מצ'לט, הארלי דודיסון וטירוף - שונצבו שורות שורות להגנת הצופים. כינוס זה, פרי יוזמתו של צביקה שטטנולד, המשוגע לדבר, היהו גם הזדמנויות נאותה להקמת מועדון אופנוניים ייחודיים. מועדון זה עסוק בייעוץ משפטי, ביאום חלקי חולוף, עזרה הדרית וכלקת שוק חלפים לחברין.

האטרכזיה של הכיוון היה אופנון ב.מ.ו. 250 סמ"ק משנת יצור 1939, השיר למאיר קלמנוביץ, חבר "אגד". האופנון נראה כאילו יצא רך אחتمול מקו והיציר של המפעל הגמני. הוא נמצא בעגלתו של מאיר מאו שנות 1954, עבר כבר מספר שיפוצים, כולל חירשת בוכנות שנעשתה עבورو במיחוד בוגרמיה. כיבוי - אין נסעים הרבה באופנון זה, אך מפנסם לפעם "חוצאים אותו לטיזל". אגב, לבנו של מאיר, מוטי יש אופנון ב.מ.ו צעד יותר, משנת יצור 1956, ששופך גם הוא והשתחרף בחצוגה.

אופנון נוסף זוכה להעתנטיות הוא "הארלי דודיסון" (זכרים את אופנוני המטרורה האימנתנים בני 1200 סמ"ק משנות ה-50) המושפע של זאב טודט מרמת השرون. האופנון - הצבוע באפור מטהלי עם ציפורים מקוריים - עורר עניין רב בקרב הוגנחים. זאב סייר כי רכב את האופנון במצב גרווע ומאו השקיע בו הרבה שנות עבורה כדי להביאו למצבו הנוכחי. על מכירת האופנון - אין הוא מוכן לדבר ...

הכנס הסתיים בשירה של אופנוניים שעבורה ברוחות תל-אביב אחרי החלטה לקיים בבן-שמן, ב-15 ביוני, מפגש נוסף של "ענויות נעל שנאים". לפי התוכנית יימשך מפגש זה ימים של ובהלכו יתקיימו תחרויות נהגה ושליטה.

הודעה: מפגש בנטניה

כל החברים מאור נתניה והסביבה, אנו קובעת חברים תושבי הארץ רוצים לקיים מפגש בנטניה ביום שישי כדוגמת המפגשים ברמת-גן.

חברים המעוניינים לבוא ולהiphesh בכל יום ישיי מ-16:00 עד 18:00 אבקש ליצר-Key שטר טלפון בטלפון 06-6323686 או בפלפון 050-796514 על מקום המפגש בהודעה נפרדת.

מאת משה צליק, חזורה



אגרת רדיו ברכב אספנות?

מאת בני ברק (מתוך "ידיונות אחרונות", 18.5.98)

חייב אברהם פורז מבקש לבטל את תוספת אגרת הרישי, עבור אגרת הרדיו לרכב אספנות.

פורז הינה בשבוע שעבר על שולחן הכנסת הצעת חוק בינויו שרען לרוכב אספנות, שהוא רכב מלאו לו 30 שנה, אינו משתמש לנסיונות יומיומיות, ואסור לו נוען בדרכים בין השעות 7 עד 9 בלילה. הרכב גם אינו משמש לעיסוקו של בעל הרכב.

בשל כך, קבוע משרד התchromורה אגרה מופחתת לכבל רכב כל. או אmens אגרת הרישי היא רק בת 250 שקל לשנה, אבל יותר מ-100 שקל ממנה הם עבור אגרת הרדיו. לדברי פורז אין לכך כל הצדקה, שכן השימוש ברדיו, אם בכלל נעשה שימוש כזה ברכבי אספנות, הוא אפסי, ובחלק גדול מהמכוניות האלה אין כלל רדיו שכן מערכת החשמל שלהם פועלת במתוח של 6 וולט.



מויזיאון הרכב אשדוד

מאת משה צליק, חזורה

לאחרונה קיימו מפגש יום שיישי אחד במוזיאון הרכב באשדוד (ליד מוסך רלקס-טיוווטה) בהסota היום והמקומות שלו: חבר המועדון רפי הרשקוביץ (יגואריס וועוד, למי שלא זכר). מקום ישנה תצוגה קבוצה ומוזיאון של רכב עתיק, קלסי, ספורטיבי ומירוצים

משנות ה-20-90', וכן אבוריים, ציוד ומונעים וגם מנון לצמאים.

אני מושה לעצמי להזמין בשם חברי המועדון והוועוד לחברינו רפי הרשקוביץ ואבי פדהצור, אשר פתחו בפנינו את המוזיאון למפגש חד-פעמי באותו יום שישי בספטמבר. תודה מיוחדת לאבי שדאג לכל מחסוננו ובונסף להסברים המałפים ששמענו מפיו על עתיד המקום. כיבוד ושתיה היו בשפע, אירוח ויצא מגדור הרגיל, ועל כן תבורכו.

מי שטרם ביקר במקום מזמן להגיע. מיקום המוזיאון בדיק בזומת נמל אשדוד, לפני הכניסה הצפונית לעיר. נסיעים דרומה בכביש מס' 4 (המשך כביש הגה) עד מחלף אשדוד, פונס ימינה במחלף ואחריו ק"מ (רמזו שני) מגיעים לצומת הנמל.

המוזיאון בדיק מולכם מעד שמאל (פונים שמאלה ברומו).

למגעים מודром: נסיעים מערבה בכביש 41 (גדרה - אשדוד), חוצים את צומת

בני דרום וממשיכים עד צומת נמל אשדוד (10 ק"מ מציגות גדרה).

המוזיאון פתוח ביום א'-ה' בשעות 21:00-10:00 ובימים ו' בשבועות 16:00-10:00. טל' 08-8535038, 08-8522470.

הפניה לאחר הבית של מועדון החמש באינטראנט משיכה להיות פעילה ואינטנסיבית. מצב זה מתקיים הרבה בזכות העדכון השוטף והחוידושים המוכנסים כל חדש לאטר המועדון, גם לגבי אירועים קרובים, גם סיורים מאורעיים שהסתמכו גם תМОנות חדשה של רכבי המועדון ומהארעים. חברי המועדוניים שרכיבם יופיע לאחר מכן יננו תמונה טוביה של ריכבם (או קובץ דואר אלקטוריוני) עם מספר שורות על הרכב ובעליו ואנו נשתדל לשבץ את התמונה באחד מהעדכנים החדשניים. אכן אנו מתחייבים להשתמש בתמונות שתשלחו או להשאיר באתר תקופה שלשה.

אנו מקפידים לשמר על רמה גבוהה של האטר, גם בהשואה עולמית, וגם על קישיותו רחבה ככל האפשר עם אחרים מבעליים בעולם. ה-ליינים האלה, שMOVEDת הדדיים, מאפשרים לאנשים רבים מכל הולום להגיע אלינו למרות שלא ידוע כיצד לפנות אלינו ישירות ואך לא ידוע את שמו.

אתרים בהם אנו מפורטים ומקשרים הם (רשימה חיליקת):
[walla.com](http://www.walla.com), carlist.com, netvision.achla.com, myclassiccar.com, iguide.co.il

קצת נתונים סטטיסטיים

בסטטיסטיקה השופטת שאנו מקבלים מדי פעם, ניתן לראות שיש לנו יותר מ-60 פניות ביום בממוצע, עם הורדת קבצים שימושיים (ליעון בתמונות או בטקסט במחשב הביתית של הפונה). שעות הביקור הפופולריות ביותר הן בין 22:00-20:00 בלילה עד 2:00 לפנות בוקר (כצפוי) אך גם בין 15:00-17:00 ושוב בין 18:00-20:00 (כנראה לקרה סוף יום העבודה...).

בישראל, 25% מכתובות שאנו מילאנו מוקרייה של כיתוב (כתובות מספריות), 10% מכתובות של חברות (בעיקר ארה"ב), 9% מכתובות-ראש (מנויים פרטיים באלה"ב בד"כ), 4% מספרדים, 2% מאנגליה, 2% משודדים, 2% מקנדה, 2% מאוסטרליה, 7% מיתר המקרוות (אוסטרליה, הולנד, צרפת, רוסיה, פורטוגל, ארגנטינה, בלגיה, גרמניה, מאלויה, מקסיקו, ציליה, איסלנד, סלובניה, שווזי, צבא ארה"ב ועוד).

הנחים קשורים לנושא הרכב. כל ביקור והתעניינות ברכב זוק, בשדה או בחצר, מחייבת בעיקר בחודשי האביב, הקיץ והסתיו - משנה זהירות! הנחש עלול לשחות בשדה, או בתוך המוכנית עצמה. דריכה עליו או מגע עם הנחש, ובמיוחד אם הוא ארסטי, תגרור אחריה הכהה, כאב וסכנה, אבל הנחש בסך הכל מתגונן. لكن יש לגשת לדרכו כזה לבוש מתאים ובזהירות. במידה ונראה נחש, יש לאפשר לו להסתלק מן המוקם.

בוזודאי יש לך סיפורי מעניין על לפידה ?

יש לי סיפור שקרה לפני מספר חודשים, ואיך התפרנס בעיתונות המקומית, על יד שרצה מאד לגדל נחש בביתו. ההורים כ毋ון הזודיעו - וسرבו. בהגעה מועד בר-המצווה של הילד, היתנה הילד את קיום הטקס ברכישת נחש. להורים לא הייתה ברירה, ובוים שיישי, לפני העליה לתורה בשבת, נטע האב והבן לרוכש נחש. הם קנו נחש מסווג פיטון מתקדר.

הילד, ששם מאך, הניח את הנחש על המושב האחורי של המוכנית (מסוג "מאודה קופפה"). כשה הגיעו הביתה מתברר להם שהנחש נעלם. חיפשו והפכו את המוכנית (כולל פירוק המושבים) - אבל אין נחש.

בדקתו את הרכב והבנתינו שהמוכן היחיד שהנחש יכול להימצא בו - הינו פאנל לח השעונים ("דיש-בורד"). ואכן, אונטו יומם שישי בצהרים התחלתי בעבודת פירוק איטית וזהירה של הלוח. כ毋ון שהידע המקצועני שלו עז. לאחר שלוש שעות עבודה ופירוק הפאנל כולו, כולל המיזוג, חילצתי את הנחש בריא ושלם. לא היה סוף לשם חתום והם הווו לי פעמיים רבות.

הבר-מזוודה עברה בשלוום.

אספנות בראשת

מדור האינטרנט מעת זרור וסרשתיין

לאחרונה נכנס לפולה רישום חדש של מועדון ה-5 באינטראנט. בעבר הייתה כתובתו: <http://www.netvision.net.il/~dror>, כתובות שלא רמה אפלו כמעט על הקשר למועדון ה-5. כולם נרשמו כגוף רישמי באינטראנט וכותבתנו היא:

<http://www.5club.org.il>

בקבוק זאת יכוליםicut חברי המועדון, שהם משתמשי אינטראנט בעלי כתובות דואר אלקטוריוני ומוחברים באמצעות [NetVision.org.il](http://www.netvision.net.il), להשתמש בשתי כתובות דואר אלקטוריוני שיופנו לאותה תיבת דואר "פייזית". המטרה היא לתת לחברים ורשות תיבת דואר עם סיום של המועדון בנוסף לכנתובות המקורית.

לדוגמא: משתמש שכותבו הוא test@netvision.net.il יוכל לפרסום את כתובתו בשני אופנים: בכיתוב הרגיל או בכיתוב חדש, כאשר שם המשתמש נשאר זהה: [test@5club.org.il](http://www.5club.org.il/test), ורק הסימות משתנה, כמו רומר הכתובת השנייה של תיבה [.test@5club.org.il](http://www.5club.org.il/test).

השימוש יכול להיות כאשר חבר מתכתב בנוסח מכוניות עתיקות באינטראנט ומעוניין שכותבות הדואר האלקטרוני שלו תהיה התייחסות או השתיכות למועדון ה-5. באמצעות השימוש בסימות [@5club.org.il](http://www.5club.org.il) הוא יוכל לפרסום את כתובתו האישית (אין כל קשר בין השימוש בסימות זו להעברת המסרם עצם בדואר האלקטרוני).

יש לציין כי שם המשתמש לא משתנה - רק הסימות יכולה להשתנות! זהו אופציה בלבד ולא יבוצע שום שינוי ללא החלטת המשתמש עצמו!

בשני המקרים הדואר ימשיך להציג אותה תיבת דואר ב-[NetVision.org.il](http://www.5club.org.il) והמשתמש ימשוך את הדואר המקורי לא כל שעינוי (כਮון במלוא הפרטיות) משתי הכתובות אחת.

נסו ותתנו!

לשאלות והבהרות ניתן להתקשר לדורו, בעובודה: טלפון 04-8550233, בבית 04-8759227 בערב, או לדואר האלקטרוני של המועדון: 5club@netvision.net.il או:

תודה לחברת NetVision על השירות והעזרה למועדונו בנוסח זה, ושוב תודה על תרומת אתר האינטרנט מזה תקופה ארוכה.

פרופיל אישי

ראיון עם מנשה פיקל



מנשה פיקל המתגורר בשובו שוהם, הינו חבר ותיק במועדון החמש. ברשותו מכונית פורד פלקון פטוחה טופוה ספורה משנת 1963 וכן פורד מוסטנג 1/2 1964.

ספר לנו על עיסוקך/תחביבך המפורסם.

העסקה העיקרי שלי כיום הוא לכידת בעלי חיים שונים ובתיק נחשים העיסוק, שהחל בתחום ומאהבת בעלי חיים, הפך למתקצע. אני מחזיק בבית בעלי חיים רבים, ביניהם: נמריות, תוכמי מדבר, עכברים וכמה נחשים לא ארץ-ישראלים). העכברים אגב, משמשים גם כמחסן מזון לנחשים. חסוד הפופולריות של הנחשים הנובעת מחוסר ידע ודעה קדומה, משכו אותי ללמידה, להבון ולה אהוב את הנחשים.

הנחש שיקל לשפחחת הזוחלים והוא בעל "דס קר" (איו מסוג), אנשים או כלב, לשמור על טמפרטורת גוף קבועה. הנחש אינו כה ערמוני כפי שמצוין במקורות, אך בהחלט אפשר להגיד לו כבעל-חיים פיקח.

רוב הנחשים בישראל אינם ארסיים וכלן אינם מסוכנים, חלקים אף אוכל את הצפע הארסאי חלק מהמזון שלהם. הצפע שהוא הנפוץ ביותר בין הארסיים בישראל, מסוכן בחחלתו! אגב, בוגר לדיעה המקובלת, כמעט בכל מקרה הנסיבות נחש ארסאי, והאדם הוא הגורם המרכזי האשם בדבר.

חסור הדעת מצד הציבור בנושא הנחשים גורם לכך שבמפענש בין אדם לנחש בדרך כלל הנחש מומת. דבר זה גורם להכרזות הנחשים הארץ-ישראלים כחיה מוגנת שאסור להחזיק בה, או להרוגה.





יעקב שליט - האיש שלנו במירוצי אספנות מאת אמנון ארמאן

יעקב שליט, ישראלי המתגורר ליד ליס אנגלס, קליפורניה, בעל עסקי בגדים, חובב מכוניות מאז ומתמיד. כיוון הוא הישראלי היחיד בעולם המתחרה במירוצי רכב היסטורי בכלל וגם האדם היחיד בעולם המתחרה במכונית

"סאברה ספורט" ישראלי, דגם 1962.

הוא רכש את הסאברה הראשונה שלו ב-1990 תמורת 5,600 דולר אך השקיע מאו עוד כ-50,000 דולר להساب את המכונית למירוצים היסטוריים, ואך צבע אותה בצבע חול-לטן.

למרות החשקה הוא איינו מעפה מה"סאברה" להביאו אותו למקום הראשון אלא, אך הוא מתייחס אליה כבעל פוטנציאל לבן, ובמיוחד כל אטרקציה לקהל. במירוצי אספנות חשוב עמו מושגנית אתה משתחף ואיך הקחל מתיחס אליה, וה"סאברה" הייתה מאו ומתייד מושחת קלה (פחות את בעליה...). בזכות נדירות הרכב הוא יכול להשתתף בכל מירוץ ולעתים קרובות הוא אף מגע לנקודות בדירוג גובה,

כਮון אם המכונית מצליחה לסיים את המסלול ללא בעיות....

יעקב רכש בinityums גם את הסאברה הראשונה שיוצרה (מספר שילדה 200001) שהוזגה לראשונה בתערוכת המכוניות של ניו יורק ב-1962, אותה הוא שומר כמעט, ולהארונה גם "סאברה קופה", אותה הוא השב כעת גם למירוצים עברו הבן שלו, אלון. בנוסף לכך הוא רכש את מכונית המירוץ "Candy" מתוצרת Pantera DeTomasi שנבנתה ב-1972 עברו קבוצת מירוצים איטלקית (אחרת מ-8 שיוצרו), ובשנים האחרונות הוא השתתף בה במספר מירוצים אספנות. יעקב מתכוון להמשיך ולהתחרות גם בסאברה וגם בפנטרה, כאשר הוא מקפיד להזדקיק את סמל מועדון החמש על שם שת המכונית במירוצים. בಗלוון הבא נספר עוד על מכוניתו ועל המירוצים בהראה"ב".

למרות ההרס העצום שנגרם לברלין בהפגנות כוחות הברית במהלך מלחמת העולם השנייה ובקרבות השטח של הצבא הרוסי על כיבוש העיר, הופתעתי למצוא שחקל ניכר ממפקדת חיל האוויר ה"לופטוואפה" של ריג'ינג הצלחה לשורט, כפי שהצליח גם חלק ניכר מכלול המבנים ששיכון את משרד ההסבה של יו"ר גבל. משרד האוצר החדש שיפץ אותה עת את המבנה הראשוני לאיכלוס מיידי ואילו המכול השני נראה היה בשימוש מרדי שוטף. המפקדה הראשית של היטלר ומפקדת הגסטאפו של הימלר בוילה למשטראה כבר לא קיימים לצער, אבל מוזיאון צנוו בשם "טופוגרפיה של טורו" הוקם כמצבת זכרון. הבונקר של היטלר נמצא עמוק מידי וגודול מדי מכדי לפוצץ אותו, ולמרות שהכניסה למקום נאטמה מסיבות מובנות ניתן עדין להלך על ה"גג" בגובה הכביש. השטח, שהיה מכוסה דשא בשנות השלטון המזרחי-גרמני, משמש כתעלת משחקים לילדים המתגוררים בשני מבני מגורים גדולים הגובלים באטר. פתחי האיורו שרתו את המצודה התת-קרקעית נראים בכירורו וונתיננס לבחינה מקרוב.

יש לי קרובוי משפחה שהשתתפה במהלך מלחמת העולם השנייה, וכאחד שזכה שניים

רבות בקטוע חדשות וסדריטים בהם חולפים ה"ג'רוזה מרצדס" ("המרצדס

הגדולה") בתהלותות בפני המוני הベルנאים, היה לי סיוף אישי רב בהניגת

בתהלות הניצחון הפרטית שלי דרך שער ברנדנבורג על ע"נ" (סילבר

קלאוד)".

ב"מוזיאון ההיסטורי הגרמני" ברוחוב אונטר דן לינדן מצאת מונע "מרלין"

שרוף ומעות ממוטוס "לאנקסטר" שנפל בקרב. שבע-רצון ממשית לברלין,

יצאתי ב"ענ" בחזרה לצוקים הלבנים של דובר והביתה.

מימין: "מלאקית" הרולס-רויס סילבר קלאוד 3 מול פסל שער ברנדנבורג, ברלין.

למעלה: הROLLS ROYCE בכניסה למפקחת חיל-האוויר של גיניג, ברלין.



אבל מה זה בכלל מירוצי רכב היסטורי ?

ובכן, בעולם המערבי, גם המודרני וגם בעבר, מכוניות סטס לא היו מספק מעניות את הכותרות (בעיתונים, בתקשורת, בצילומים וכו'), וגם לא את ערכיו הרכב בכדי להוכיח את יכולתם ואת הביצועים שלהם. הם נזקקו לשימושם משך. הפתרון: מירוצים. וכך נועד למעשה מהו מירוצי המכוניות. להוכיח יכולת חדש. המירוצים עברו הולידו דור של חובבים/משוגעים לספורט וכשהם התגברו והזדקנו הם עדין המשיכו אהוב את "רכבי המירוץ של פעם". בכך להמשיך את הנאטים נולדו מירוצי רכב היסטורי, בהם מוטר להתחזרות אך ורק עם רכב מותקף (יש מירוצים של מכוניות מתחילה המאה, אבל אלו נדירים ויש את כל השאר).



המשך: ברלין

מאת דניס שור, בריטניה/קנדיה (תרגום: אמנון ארמאן)

בהתחשב בעובדה שאני כת חסר מן המניין ב"מועדון החמש" המכובד קוראי העיתון שלכם שעויים למצוא עניין בכמה פרטמים מן המסע שלי בשנת 1997 לברלין ברולס-רויס סילבר קלאוד III משנת 1964, מספר רישוי CLL309B. בביקור קצר שלי בברלין לפני מספר שנים, שמתי לב שבינויים מימש נאצים רבים היו ממוקמים בקטע העיר שהפך (אחרי מלחמת העולם ה-2) למזרח ברלין. בעקבות נפילת חומת ברלין, החלטי ל回国 ולהקוף מקומות שהיו קשורים לריך השלישי, לפני שמאציו המישל העירוני המקומי לבנות מחדש. ולבס צביון חדש לברלין המאוחdat כבירת רג'מניה ישן את פניו העיר לתמיד.



האופנוו בסימן שיבה לזרה

מאת רס"ן דני

מתוך ירחון "מערכות", גלוון 265, ספטמבר 1978

(הכתבה תופיע בהמשך במלוחות הקרים של "הבטומוביל")

הurret העורך: יש לשים-לב לכך שמדובר בכתב מתוקנת מתקופת מלחמת העולם השנייה של השנים האחרונות, לרבות שנה ולכן היא אינה מכסה את התפתחות של השנים האחרונות, לרבות תחום הטרקטורונים, וחק מהמידע הכלול בה אין מעודכן כלל.

לנוכח הכרה מחודשת במלוחותיו של האופנוו ככלי חסכווי, קל, נייד, בעל יכולת תמרון גבוהה ומידת תיפועל רב-גונית, ניכרת נטיה לנצל את הפוטנציאל הטמון כלבי זה, ולעשות בו גם בעתיד שימוש יעל ורב משענשה בו עד כה בזירת הקרב.



מן ראשית הפעלו של האופנוו כאמצעי לחימה במהלך המלחמות הראשונות ועד ימינו, נעה אינטנסיביות השימוש בו כבונאות מטוללת. בתקופה שבין מלחמות העולם פחתה מידת השימוש באופנוו, אולם תוך כדי מלחמת העולם השנייה נמשכה עד ראשית המאה, ומידת השימוש בו הלכה וגברה. לקרהת סיום של מלחמה זו ידע האופנוו תקופת שלום נוספת.

שכן באותה עת הופיע לראשונה בעולם הגי' האמורייני, רכב אשר שילב מלחיל לאופנוו, ואך עליו בבעלותו מרבית תחומי הפעלו. תקופת השפל בשימוש באופנוו למטרות צבאיות נשאה עד ראשית העשור הנוכחי (שנות ה-70), עת החלה להסתמן תפנית חיובית בהיחס למקומו וייעודו צבאי המודרני. להלן תיסקר ההיסטוריה הצבאית של האופנוו, אורח הפעלו ומידת ניצולו, כפי שהוא ביטוי מבצעי וניסיוני בזמנים השונים מן ראשית הפעלו ועד ימינו.

דומה, כי לאור בחינת מלוחותיו המיוחדות של האופנוו ככלי קטן, חסכוני, קל, נייד, בעל יכולת תמרון גבוהה ומידת תיפועל רב-גונית - ניתן להזכיר בבירור כי הפוטנציאל הטמון בו סומן נצל דין, ושניתן לעשות בו בעתיד שימוש צבאי יעל ורב משענשה עד כה.

האופנוו במשמעותו מלחמת העולם השנייה

גרמניה

שינוי תפיסת היסוד הצבאית והמעבר מ"סוס הרכיבה" ל"סוס הפלדה" החל בצבא הגרמני בשנת 1904. במהלך התרגולים של הצבא הגרמני שנערכו באותה שנה הופעלו לראשונה 11 אופנווים, אשר נטו, ובhasilחה רבה, על-ידי מחלקת הניסוי של חיל התחרורה הגרמני. היו אלה אופנווים חד-בוכנתיים בעלי נפח מנע של 375 סמ"ק והספק של 4 כ"ס. לא היה זה אלא שלב מוחייב המציגות, לאור ההתקפות שהלה בתחום זה בגרמניה. מפעלי נ.ס.או. (N.S.U.) אשר יצרו בשנת 1901 477 אופנווים הגיעו בשנים 1904-5 ליצור סדרתי של 2228 יחידות תוך רכב חדש אחד. בפרק המלחמה העולמית הראשונים הופעלו במסגרת "הוורמאכט" לפחות 100 אופנווים, כשייעודם העיקרי היה קישור בין יחידות והעברת דאר צבא. עוד בשנותיה הראשונות של המלחמה הוחלפו האופנווים הראויים, שהיו מיועדים במקורם לסקתו האזרחי, אופנווים צבאים. היו אלה אופנווים בעלי מנגנון דו-בוכני והספק של 3.5 כ"ס אשר מתכננים העדיפו יותר בהם על כושר הממס לטובת חזק מבנה ואורך חיים. לקרהת סוף שנותה השנייה של המלחמה שלב מערך הצבאי הגרמני אופנוו חדש בעל הספק מנע של 7 כ"ס מצויד בציג-צד ("סירה"). אופנוו זה תוכנן להוביל שלושה לוחמים מצוידים במכונת ירייה. מכונת הירייה כוונה להפעלה לאחרו וברדיז של מספר מעלות מימיין לאופנוו ומשמאלו (ראה תמונה).

לאחר מלחמת העולם הראשונה נמשך פיתוחו של האופנוו הצבאי, אלא שאט מקומה של חברות נ.ס.או., אשר נמצאה בירידה, תפסה



חברת ב.מ.וו. (B.M.W.) שאפנווה הראשון יצא מקו היצור בשנת 1925. אופנווה של חברת ב.מ.וו. הוזעפּוּ על-ידי הצבא הגרמני עקב עלילוותם הטכנית על פני אלו של נ.ס.או. האופנוו הצבאי היטנדרטי צויד מעתה במנוע "בוקסן" והנעה קרדיטית. לקרהת מלחמת העולם השנייה הילך וגדל בהתאם מספרם של האופנווים בשירות הצבא. תהליך זה היה חלק מתחמזה מילויים נייד ומיכון ייחודי החריג הגרמני מלחמתה הולמתה הקודמת. במסגרת תהליך זה הוקמו מסגרות של "קלעי אופנווים", שכלו וויהידות אופנווים מצוידות במקלעים, אשר היוו מרכיב נייד ואלים ביחסות החריג.

בשנת 1935 הוקמו שלושת גודדי האופנווים הראשוניים במוסגרת חטיבת 16, אשר זכתה לכינוי "חטיבת האופנווים". עד פרוץ המלחמה הספרינית הגרמנים לציד 11 יחידות סיור באופנווים מסווגים וזוגמים שונים וכן שלוש חטיבות סיור בעלות שתי פלוגות אופנווים כל אחת. בשנים 1940-41 נמצאו בס"כ הגרמני לפחות 20 גודדי אופנווים, חלק ניכר מתוכם במוסגרת יחידות הדר"א (S.S.). גודוד אופנווים מנה בדרך כלל הסער של הס"ס (S.S.). עד 1000 לוחמים וכלל שתיים עד חמיש פלוגות, 600 יהלום תורות הפעלה לכל רכב אל. השיטה הגרמנית התבسطה בעיקרה על ניצול מהירות האופנוו ויכולת תימרונו הגבוהים מצד אחד, וממדיו הקטנים מצד אחר. הילו נהגו לתקוף ישן אל מול פני האויב, כאשר בשלב מסוים מבעצם האופנוו תפנית חריפה בשינית-הצד והמקלע אל מול פני האויב, בעוד 18-19 מקלעים כבדים, 4-2 מקלעים בניוניים, מספר רומי רומיונים ומוטלי בזקה ועוד. אף היחסו נקבע על-פי ייעוד שני אנשי הצוות הנוראים חווים באותה עת בצדיהם של גור האופנוו. מוקומו ומיתוקומו של המקלע אפשרו יצירת מכת אש ממשועתית, וכך בתרם הספיק האובי להшиб באש נעלם האופנוו על צוותו.

דגם האופנוו הנפוץ ביותר בשימוש הגרמנים במהלך המלחמות הראשונות היה - R-75 מתוצרת ב.מ.וו. אופנוו כבד (420 כ"ג) בעל 746 סמ"ק והספק של 26 כ"ס. אופנוו נוסף אשר הופעל הרבה ובהצלחה היה ה"קטעןארד" (Kettenkard) מתוצרת אותו מפעל. היה זה אופנוו זחלי למחזה במשקל 1250-2500 כ"ג, שמהירותו על כביש הגעה לכדי 65 קמ"ש ויכולת הגירה שלו לכדי 4 טון. הפעלת הבכורה של אופנוו זה הייתה בעת הפלישה לברטניה ב-1941, ומואז שימש לרזרת תותחים נגד טנקים, להנחת קווי קשר ולמשימות נוספות. סך-הכל יכול היה במהלך המלחמה כ-8000 אופנווים מודגס זה. האופנוו כבש מקום של כבוד בין אמצעי התעבורה הצבאיים של הצבא הגרמני, אלא שאר הוא, כצבא הגרמני כולם, לא הצליח לעמוד בפני "גנרטל חורף" הרוסי ולמעט ה"קטעןארד" נבלמו שאר האופנווים בשלג, בבוץ ובפרש הרוסיים.

בריטניה

כבר במהלך המלחמות הראשונות עשו הבריטים שימוש צבאי באופנוו, בעיקר למטרות קישור וסיור. לקרהת סיומה של המלחמה נעשה שימוש באופנווים מצוידים בציג-צד ועליהם מקלע ברן. לפחות בריגדה בריטית אחת מצויה באופנווים הייתה קיימת בצבא הוד מלכטו בשנת 1918. ככלח מלחמות העולם הראשונה שילבו אף הבריטים, כאוביחים הגרמנים, את האופנוו במרקם הצבאי בממדים וחבים למד. בספטמבר 1939 היו לבריטים 21,000 אופנווים, ביוני 1940 עלה מספר הכלול לכ-50,000, ובוים הפלישה, 6.6.44, הגיעו מספר האופנווים לשירותים לכ-270,000. במהלך המלחמה ייצרו המפעלים הבריטיים כ-425,000 אופנווים, מהם נמכרו רבים למדינות האחוות הבריטי ואפילו לרוסיה. חברות הבריטיות העיקריות לייצור אופנווים נודעו: טריומף (Triumph), ב.ס.א. (B.S.A.) ווורתון (Norton). בנוסך על האופנווים מותוצרת מוקומית השתמשו הבריטים, ואך הקנדים, באופנווים אמריקניים מונצראת אינדיינן (Indian) והאראלדי דווידסון (Harley Davidson). חברות נוורתון הייתה אז היחידה אשר ייצרה דגם אופנוו עם צינית-צד. דגם מיוחד של אופנוו אשר מן הראי לציינו כאן היו הקטנווע המונצח אשר זכה לכינוי Welbike. אופנוו (או ליתר דיווק מיני-אופנוו) זה

בריה"מ

בצבא האדום הוחל בשימוש משמעותי באופנוו ששליש האחרון של מלחמת העולם השנייה. רוב האופנווים היו מתוצרת אריה"ב ובריטניה. כמו כן נעשו שימוש באופנווים גרמניים שנלקחו שלל על-ידי הרוסים. ב-1942 הופיע ה-22-M - אופנוו רוסי מצוין בציינ-צד ובמקלע שהייתה העתק מדויק של האופנוו הגרמני ב.מו.ו.

R-71

התרכבות מגוון פעילותם המבצעית של האופנוו לאחר מלחמת העולם השנייה

על השימוש נעשה באופנוו עד כה למטרות קישור ולוחמה, יש להזכיר שני שימושים שהחלו להיבחן לאחר מלחמת העולם השנייה: הסיור המודיעיני וציד-טנקים. מספר תכונות יסוד המאפיינות (כפי שיצוין להלן) את האופנוו מקנות לו עדיפות על-פני מרבית כלי הרכב האחרים המשמשים ליעדים



האמורים:

* ניידות - אופנוו כשר ניידות גבוהה המKENה למפעלו מגוון אפשרויות: הובלה במוטס, במשאית, בנגמ"ש, בספינה, בסירת-סער או חנכה. ניתן להפעיל על-ידי חיל אחד, ולרוב יכול לפעול לשאטו, ולהתגבר על מכשולי קרקע מסוגים שונים. בעורת תוספת התקן אמצעי פשוט ניתן להקנות לאופנוו יכולת ציפה.

* יכולת בעזוע ואמניות ברמה גבוהה - מודיעו של האופנוו יכולת עבירות הגבואה מKNים לו יכולת תנעה ברוב סוגי הракע לרבות אゾרי צמיחה צפופים.

* כושר נשאה - כshmocheret לו צינ-צד יכול האופנוו לשאת שלושה לוחמים על ציודם, מזון, תחמושת, מים, דלק, אמצעי לחימה נ"ט, אמצעי תצפית למיניהם ועוכת חלקו חילוף בסיסיים.

* שימוש רב גוני - אופנוו ללא צינ-צד ניתן לשמש כרכב סיור, קישור, תצפית, ציד טנקים ועוד. בתוספת צינ-צד ניתן להשתמש בו לתובלה, לשיאת נשק (מקלע או מרגמה), לפריסת קווי קשר, ליווי דואר וכיו"ב.

* חזקה נוחה ווללה - צירמת דלק מועטה יחסית ואי-שימוש במים כאמצעי קירור מצמצמים את תלות האופנוו במתקנים קבועים ומקלים על אחיזתו. לרוב יכול מפעליו, אשר עברו הכרה מתאימה, להתגבר על מרכבת התקלות הטכניות העוללות לקרות בכלי זה. פינוי של אופנוו פגוע או בלתי תקין אינו מהויה בעיה לוגיסטית כל ועיקר.

* אמון - ההכרת רוכב האופנוו הינה קטרה ייחסית וניתן להקנותה לבני מימוניות אחרות ללא מבלוט משמעותיות (לאנשי מודיעין, צידי טנקים ולחרים).

* הישרדות - במלחמות מוגבלת בשיטה פתוח או עירוני קטנה מידת פגיעהו של האופנוו לאש אויב מארח חיל רגלים או רכב אחר, וזאת בזכות ממדיו הקטנים, מהירותו, כושר תימרונו, כושר עברותו והסתואתו הקלה והפשטה.

* מיומנות שימוש אזרחית - האופנוו משמש גם כאמצעי ספורט ובידור, ובתור שכזה עוזר לפיתוח המומיונות בתפעולו לצרכים מבצעיים.

לצד פעילותו להק האופנוו אף במספר חסרונות, שעיקרם: רעש מנוע - הרעש הינו גדול, וולל להביה לגילוי הכליב, בפרט בלילה.

שליטה - הפעלה הטקטית והשליטה על מסמר גודל של אופנווים עדין קשה למדי, הן מחמת תשומת הלב המלאה הנדרשת בהפעלתו של הכליב, והן עקב בעיות קשות. עם זאת ניתן להניאו שתירוגל מצד אחד

והתפרקות בתחום הקשר מצד אחר יצמצמו מוגבלה זו למדים חסרי ממשמעות.

শמיעה לקרויה - חיבור קסדת מגן, נשיאת מכשיר קשר ורעש האופנוו מקשים על השמיעה ומפריעים לכוחות (בسبيبة עיינית).

היפגעות - ממדיו הקטנים וחוסר מגנוו הינם לו לרווח בעת פגיעה. הנזק הנגרם לכלי בעקבות זאת הינו רב, ולאוთה מידת של נזק צפוי אף מפעילו.



תוכנן ונבנה כך שנitin היה להציגו או להנחיתו ולשם כך צויד בקידון מתפרק. הנעטו בוצעה על-ידי סיבוב הדוזות, ובכך התבטל הצורך במცבר ובמתנע. עמידות האופנוו בזעוזים היתה גבוהה, מנווע בין-98-98 סמ"ק הKENה לו מהירות נסעה של כ-40 קמ"ש, כמוות הדלק במכלי איפשרה לו טווח פעולה של 150 ק"מ. לטענת הגרמנים הוכנחו אופנווים אלה בiterals, נעשה בהם שימוש הן על ידי הפרטיזנים המקומיים והן על ידי כוחות בעלות הברית.

שימושים מעוניינים נוספים עשו הבריטים באופנווים להגנת שדות תעופה וכפלטפורמה לנשך נ"ט. בשימוש הראשי ציידו הבריטים אופנווים (דו-אופנווים) במקלע ברן ובשרון צד, ועל-ידי כך השיגו הנגה נידת על שדות התעופה שליהם,

שהותקפו קשות ע"י "לופטוואפה" הגרמני. רוי במקלע חייב אמנס הפעלה ממצב סטטי, אולם ללא ספק היהו השילוב של ניידות ואש אמצעי לא מבוטל בהגנה על שדות התעופה. ככל הידוע הי הבריטים הראשונים אשר יצרו שילוב בין האופנוו לשחק האנטי-טנק. אין בידינו אמנס מידע על הפעלה מבצעית של אלל"ח זה, אולם ידוע כי הבריטים התקינו על גבי אופנווים

רובה נגד טנקים שכונה *Boys Anti-Tank Gun*.

ארה"ב

גם בארץות הברית לא פסקה על השימוש באופנוו למטרות צבאיות תנועות המטוטלת. בעוד שקדום מלחמת העולם הראשונה נמצאו 319 אופנווים על תקינה של זיביזיות חזק, הרי ב-1942 לא ניתן היה למצוא תקן אלא ל-22 אופנווים באחתה מסגרת. כאמור ספקה תעשיית האופנווים האמריקנית אופנווים ורכבים לבריטניה ולקנדיה, כאשרם נקלטים בצבא האמריקני ומשמשים עבוק להעברת פקודות, דבורי דואר ולשיתור. יצירנווות האופנווים העיקריות נחשבו חברות אינדיין והארלי דודסון, אשר הסבו את אופנוויהם, שייצרו עבוק השוק האזרחי, לייעודם הצבאי. חיל האויר האמריקני עשה שימוש רחב במיני-אופנווים מתוצרת מפעלי קושמן (Cushman) והתאים למישימות תחזקה בשדות התעופה. אותה חברת יצירה גם דגס למשימות טער, אופנוו שזכה לסימון 33 ונועד לשמש את כוחות הפלישה האמריקניים למשימות טער נוספת. מעמדו של האופנוו עקב חידתו המאסיבית של הגיפם למסגורות השונות. הגיפם נטל את מרבית תפקידיו הבסיסיים של האופנוו והועדר בשל כך בדרך כלל על-פני האחרון.

איטליה

מכאן סוג האופנווים רבים שייצרו באיטליה בעת מלחמת העולם השנייה בולטים הדגים: Sertum, Guzzi, Bianchi, Gilera-Sertum, אשר נבנו במיוחד לשימוש צבאי. האופנוו מדגם Sertum צויד במנוע 250 סמ"ק. מרווח הракע המיחודה של ומבנהו אפשרו לפתח מהירות של 75 קמ"ש. האופנווים מדגם Guzzi נוצלו ובסות בצפון אפריקה, ואלה שנפלו בידי הבריטים הפכו לפופולריים בקרב יחידות הסיור הבריטיות. האיטלקים יצרו אף תלת-אופנוו שצוד במקלע, אלא שמבנהו הגביל את רדיוס הירי הייעיל של המקלע. כמו כן היה קיים אופנוו טער אשר מגמה לצמצם את משקלו נבנו צינורות הגוף של כמפלטים.

יפאן

ביפאן החל יצורו של האופנוו ב-1930-1931 העיקרי - הובלת משאות. הצבא היפאני וכוחות הצי שלו עשויו באופנוו שימוש רחוב ומונון, אולם עד כמה שידוע לא שימש האופנוו היפאני כרכב קרבי. Kurogane פולורי נחשב ה-e-h-e, תלת-אופנוו להובלת מטען וחיללים, אשר דגמים אחדים מסווגו הותאמו לשימוש כמכליות-מים.



RUDGE אופנוי ה- RUDGE

בראץ הקודש

על חלום של אופנוי הראג' בתרבות המוטורית הארץ-ישראלית ניתן למודע מקטני העיתונות בעיתון המוטורי העברי "כלנו" שיצא בתחרילת שנות ה-30. במירוץ האופנויים הראשון שנערך בתל-אביב זכה בן-צ'ין הוברמן עם רודי' במקומ השני בקטגוריה ה"שלשה וחצי כ"ס". בקטgorיה של אופנוי חמישה כ"ס" המסלול היה בן 35 ק"מ ורוכבי הרדיגים זיג'ג' ריקרט ואפראים טננבוים זכו בו במקומות הראשון והשלישי, בהתאמה. לכתבה המלאה ואה גילון האבטומוביל מספר 38: "על סוסי הפלדה בחולות ראשון-לツין" מאות בני הספל.



מעניין לטעמו את דעתו של הזוכה במקום הראשון על אופנוי. בראיון שננתן אז לעיתון (נוב' 1932) מס' 322 נ"צון הוברמן: "עוד ביום המלחמה כשבאתני ארצה, רכשתי לי אופנוי ישן וחשבתי אותה בין המכוניות הכי טובות, אבל משך הזמן למדדתי להבדיל בין מכונות טובות והשתדלתי לרכוש לי תמיד את המכונה הכי טובה שהיתה בשוק. עד מה ששתתפתה בתחרויות בין-לאומיות בחו"ל מטעם המכבבי (בגליה) שםלקח את לב האופנוי רודי' Rudge אשר הפליגני בקהלתו ובוחיו ועלה על כל יתר המכוניות בסיבוב שלם. הבינו מה גודל תפקיד המכונה במירוץ וכמה היא חשובה לדוכב."

ימים רבים בקשתי לרכוש לי את ה"ראדז'" זהה.

... ועד היום הנני שבע רצון מה"מכונה" שלי. אני בוטח בה. גם ביחס למירוץ זה היתי בטוח כמעט שאזכה בפרס. בטעון זה בא מותן נסיוון של נסיעות המצטפאות כדי 24,000 קילומטר שעברתי בה בדרכים קשות ובתנאים קשים ולא נגרע ממנה דבר, היא נשאה במצבה הטוב כמו חדשה.

ומלבד זה - הורי שיטת השימוש, שהוא החשוב ביותר במכונה, מסודר באופן שאין המכונה מתחממת גם בהתאםות הכי גדולות. יכולתי לפתוח מהירות מקסימלית כי שיטת המעצורים שלה היא נזומה ונוחה ובוטחה. ועל ידי לחיצה על מעצור הרגל נעצרים שני הגלגלים במידה הדורשה, דבר הנutan את האפשרות להעצר בו במקומות מבליל להחליק.

המכונה שלי העבירה אותה בדרכים שונות וקשות והוא לי הרבה אפשרות להיווך ב"יאמנותה", שאיני מפקף עוד במלותיה. רק פחד אחד היה בלביו והוא ה"פאנצ'ר", אבל מזלי גורם, שהוא לא קרה.

אני שולח את תודתי העמוקה על ידי ה"כלהו" לבית הח:right של אופנוי ה-Rudge" על שייצרו יוצר מעולה מכונה בת 500 הס"מ המנקבים שלו". לאור הידע שכבר רכשתי אודות האופנוי ודרכי ההלול שקרהתי עלי, הציפייה שלי לסייעו ההורתקאות של החברה הישראלית על הרודג' שבב העולם היו גדולים.



סיפורו של חיים כהן
חיים כהן, כיום בן 86, פרטם ובים מהטילן שנערך לפני 63 שנה (הרבה לפני שרכנו נולדנו) כבר אין זוכר, אך חוותות מסוימות מוא נשרו חוקות במוחו, חוותות כמו מיום אtamol, לצורך שיחור הטילן הוא נער באלבום תמנונת מפורט המתעד כל שלב ואירוע במסע. (המשך בעמוד 6)

סביב העולם בשמונה אופנויים

סיפורו של TOURING אופנויים

מאת ניר עוזדור

פתח דבר

הקשר שלי לסיפור שלහן מתחליל - איך לא? - במועדון ה-5. מודעת "הלהי הישן" בגילון 26 של ה"אבטומוביל" צינה "אופנוי Rudge-Ulster מודל 1936". לא עבר זמן רב והאופנוי עבר לידי והציג בי את התעניינות בדגם זה של אופנויים, שלא היה מוכן לכך קודם לכן. האופנוי שרכשתי להמשה מודול 1933 בן צילינדר אחד של 500 סמ"ק ואربעה שסתומים עיליים חשובים על ראש המנו. החילוטי ל"בלווע" Rudge-Whitworth שמצוותי אודות הנפוץ מאז ארכנו, אלא גם כל חומר ספורטיבי שמצוותי אודות הוגו, לא רק שטרמה לעולם את שם תקן ההברוגות "וויטוורות" הנפוץ מ-1939. אופנויים אלו היו יצרה אופנויים בין השנים 1911-1939.

ברמה גבוהה ביוורת ונחשו בין המהירים ביותר בתפקידם. במירוצים תמיד היו תופסים את המקומות הראשונים וכן גם בארץ ישראל. במירוץ האופנויים הראשון שנערך בתל-אביב, בשנה נובמבר 1932, הגיעו אופנוי רודי' למקום הראשון והשלישי בקבוצת האופנויים בני 5 כ"ס ולמוקם השני בקבוצת ה-3.5 כ"ס.

בספר Great British Bikes מ-1935 מתקלטי בתמונה של מס' 200 רוכבי אופנויים מצולמים בחזיתו של מפעל Rudge בקובנטרי. מושם מה לא שטתי לב לכיתוב שציין "חברי מועדון אופנויים אנגליה. המטיילים בבריטניה על רוכבים, עצרו בחזית המפעלי". יוסט מפלשטיינה, המטיילים בבריטניה על רוכבים, עצרו בחזית המפעלי. אחד בעית פטפט אופנוי" עם חבר המועדון חן קלמנוביץ' סיפר חן כי שמר פעם כתבת עיתון אודות אופנוי רודי'. כשהסביר את הגילון, הדבר שבטל מיד לעין היה תמונה גודלה הזה לא מן הספר. כתוב העיתון, אריה אפלטוני, הביא את סיפורו של חיים כהן - חבר באוותה קבוצה אוד-ישראלית מצולמת שעשתה ב-1935 סיבוב סביב העולם על גבי שמנת אופנוי רודי'. הסיפור היה מרתתק, אך גע יותר לפרטוי המשע ומעט בפרטים טכנים אודות האופנויים וביצועיהם. שטתי כי זו ההיסטוריה שלמדו ממקור ראשון פרטם על אופנויים אלו וחלקים בהיסטוריה המוטורית של ארץ ישראל והחלוטי כי יש לפגוש את מר כהן בדחיפות. כתוב העיתון עז באיתור כתובתו של האיש וכך באחד הימים יצאתי עם חברי חן לראיין את האיש.

אופנוי RUDGE

ההיסטוריה חברת Rudge-Whitworth מתחלת ב-1868 בבית מלאכה קטן לייצור אופנויים של דן רודי' - איש מלאכה ובשרוני, שרשם לזכותו פטנטים ובין, חלקס המשמשים את אופנויו עד היום. עד העשור האחרון של המאה הקודמת חברת Rudge עברה מספר גלולים וידים ובסוף התמזגה עם חברות אחרים וחלקי אופנויים בשם Whitworth Works. ב-1910 החלה החולה את צעדיה הראויים ביצור אופנויים. החל מראשית דרכה התמקדה החברה ביצור אופנויים מהירים, קרים, וברמה טכנולוגית והנדסית גבוהה ביותר. כבר ב-1911 הפגין אחד האופנויים הראשונים הראויים של כ-100 קמ"ש. כשהנה לאחר מכן יראה הדגם הייחודי Rudge-Multi, בדגם זה הינה מערכת תמסורת בעלת יחס העברה רציף (בעיקרון הדומה ליליכים האוטומטיים בקטנוניים של ימינו) שרך נקודות העזרה של מנוף הפעלה של הגבilo אותה ל-21 הילוכים. בשנת 1924 הינה עוד נקודה ציון חשובה בתולdot החברה. מגוון בן צילינדר יחיד ואربעה שסתומים עליים יצא לשוק. בתחילת נפח 350cc ואחר כך גם נפח של 500cc. הדגמים השונים המשיכו לזכות מקומות הראויים במרבית המירוצים והמנוגין שרכשה החברה הילך והתעצם. השפל הכלכלי של שנות ה-30-30 שפגם במכירות האופנויים היזקוריים הללו, יחד עם ניהול לא נכון, גורמו לקשיי ניילות קשים לחברת. המצב הילך והדרדר ועם פרוץ מלחמת העולם השנייה נתקבש ב-1939 הפסיק יצור האופנויים לחלוון כאשר המפעל נתקבש להפנות את מאץ הייצור לטובת אמצעי לחימה שונים.



השגת ספרות טכנית

כטובות באנגליה לחניות ספרם המתמחות באופניים

מאת ניר עוזדור

מכוניות ואופניים, טנקים, רכבות, מטוסים ועוד. כתובתה:
MOTOR BOOKS, 33 St. Martin Court, London,
 WC2N 4AL. Tel: 00-44-71-836 5376 / 6728 / 3800
 החנות מציעה לא רחוק מסניף אל-על והביקור בה יארך, קרוב לדודאי, זמן רב
 בשל ה"טיבעה" בחומר הרוב המצוי שם. כדי להזמין או להציד בעת
 הביקור שם בטלוג שליהם (מחירו 1 ליש').

מתוך ירחוני האופניים הקלאסיים דלית עוד שתי סוכניות ספרים באנגליה
 המתמחות באופניים:

Merlin Books (CB), Tel./fax: 00-44-403-257626
 P.O. Box 153 Horsham, W. Sussex, RH12 2YG,
 הם מציעים קטלוג חינם לכל פונה.

Mill House Books, Tel.: 00-44-20-584-377

The Mill House, Eastville, Boston, Lincolnshire PE22 8LS

גם כאן ניתן לקבל קטלוג, עותקים מהם נמצאים גם במשרד מועדון ה-5
 ומגעים באופן שוטן. מקטלוג זה ניתן להזמין כל ספר שירות דרך מועדון
 - התשלום בשקלים. לעיתים קרובות ניתן למצוא ספרים בתחום הרכבים
 הישנים שלנו במבצעי הזולה משמעתיים (עד 80% הנחה).

מי שרצה מידע מקורי ומדויק על פרט וחלקי האופניים חייב לפנות לשירות
 לפרסומי היצורן. קצת קשה יהה להשיג עותקים מקוריים של ספרות ואת
 אולם אין כל בעיה להשיג עותק מצולם. עושים זאת באמצעות פניה לחברת
 Bruce Main-Smith & Company LTD מלאי עצום של ספרות מקורית בנושא אופניים ומספקים עותקים מצולמים
 של למעלה מ-3,000 מודריכים, רשימות חלקים ועלינו מכירות וזאת בנוסח
 למכוורת ספרים חדשים. קיבלת קטלוג עדכני פנה אל:

B.M.S., 132, Saffron Rd. Wigston, Leicestershire LE18 4UP
 ENGLAND, Tel./fax: 00-44-116-277-7669

כתובת אחת לסיטם, שטרם הספרתי לבדוק אישית, אבל נשמעת מעניינת:
Arteco, 10 Arran Close, Wallington, Surrey SM6 8BT
 Tel.: 00-44-81-7732478

חנות זאת פירסמה את עצמה בעבר במגזין Classic Bike כמרכז חבורות
 פרסום ומגינים ישנים של אופניים. החנות מצאת בקרבת לונדון. או מי
 שמניע לשם וטורח לבדוק אותה מתבקש להעביר לי את רשמי.
 לסיטם, אמנוו אירמאי מוסר לי شيئا גס להזמין ספרי רכב ואופניים
 באמצעות משרד מועדון ה-5, במשלוח מרכזו עברו מי שלא יודע איך או לא
 יכול להזמין שירות מחו"ל, גם מחברות המשווקות דרך האינטרנט.

אחר לנבי וכב אמריקני מכל השנים, החל בספר רכב ומפרטים קטלוגיים
 וגליים (עם מספרי חלקים ועוד) וכלה במסמכים המקוריים של דגמים ובאים
 שיוצרו בארה"ב מתחילת המאה. חלק מהחומר הוא אותנטי משנת ייצור
 הרכב וחלק משוחזר (циלים או שכפול של ספרי המקור).

סוגי החומר בדרך כלל הם:
ספר שירות/טיפול (shop manual): הודפס כשהמכונית יוצרה במקור, כולל
 תרשימים וצלומים, הוראות עבודה לתיקונים גדולים וקטנים למוסך
 השירות. מכסה גם את החלדה ואת הגז.

עלוני שירות (service bulletin): השלומות בספר הטיפול עם דגש על בעיות
 שהתעוררו במהלך שנות הטיפול ברכב.
קטלוג חלקים (parts book): מכסה את כל החלקי הרכב, מהברוג הקטן ביותר
 ועד לחלקי פח ושילדה שלמים. כולל מספרים קטלוגיים ומפרטים מדויקים,
 המציגים גם את השינויים בין דגם לדגם. לעיתים מכסה מספר שנות ייצור,
 לעיתים לכל שנת ייצור בנפרד.

ספר רכב (owner's manual): ספרון הרכב שנitin עם הרכב (במאת הception),
 בדרך כלל המכסה את הוראות הפעלת הרכב והשירות השוטף, לרבות
 אבזרים נלווים ומיכשור.

ספרות שיווקית (sales literature): בדרך כלל בצעב, מופיעה
 בורות חוברות, קטלוגים אוعلונים עם תירושים הרכב על כל דגמי,
 לרבות אבזרים ותוספות שהיו בשנת הדגם במקור.

(המשך 31)

אחד הדברים החשובים שיש לדאוג להם בטראם נישים לפניו שיפוצו של
 אופנו ישן הוא ספרות טוביה על מנת להיעזר בה. אמנס הספרות הקיימת
 היא בעיקר בשפה האנגלית, אך גם מי שאינו שולט טוב בשפה זו יוכל להפיך
 תועלת רבה מהיאורים והתרשימים הנילוים.

ניתן לחלק את הספרות הטכנית לשולשה: פרסומים מקוריים בהוצאה יצרן
 האופנו, פרסומים חדשים העוסקים בשימושם של דגס או סוג מסוים, וספרים
 כליליים על ההיסטוריה של הרכב/היצורן/הדגם. בסוג הראשון נמצוא שולט
 חלקים עם איורים (Spare Parts Books) קטלוגי מכירות (Annual Sales Catalogue)
 (Instruction / Manual Book).

באARTH שינה חנות בתל-אביב, "יאיר" ברוח' החשמל 1 (פינת אלנבי), בה ניתן
 להשיג ספרים רבים (בעיקר על דגמים חדשניים) מתוך הסדרות של הוצאה
 Haynes והוצאות אחרות. ספרים חדשניים אלו מודרכים בשיפור מכניים או
 אופנוים בלווית תצלומים לרוב והסבירים מעמיקים. מי שורצה לחפש ספר
 על דגס מסוים (גמ' מדוגמים ישנים מאוד) יכול להזמין דרך משרד מועדון
 ה-5 (ראה הערת בחלון) או שירות למחוקת שרות הלקוחות. כתובותם היא:

Haynes Publishing - Customer Services, fax: 00-44-963-40-001

Sparkford, Nr Yeovil, Somerset BA22 7JJ, ENGLAND

ניתן להזמין את כל ספרי Haynes שירות דרך מועדון החמש
 תמורות עלות נתנו, בהזמנות המרוכזות של מועדון. המחרים
 יותר זולים מאשר בהכנה ישירה. 120-80 ש"ח לספרי טיפול
 ברכב, 160-120 ש"ח לספרים בסידורה הקרה, 250 ש"ח ויתר
 לספרים טכניים מקיפים וגדולים. המחרים כוללים דמי
 משלוח מחו"ל וטיפול בחו"מ. פרטים נוספים עצל מוציא
 המועדון בפקס או בשעות המשרד.

מקום נוסף בו ניתן במקורה זי גדול של ספרות רכב בישראל, היה בחניות
 אוטו דיפו. רוב הספרים על המדף היו של רכבים חדשים אבל לא חסרו גם
 ספרים על נושא שיפור מכניים ואופנוים ישנים וקלסים.

בלונדון מוכרת לי חנות מציינת המרכזת ספרים על כל כלי ההתחבורה -

ספרות רכב מכוורת למכוניות אמריקניות מאת אמן אירמאי

חברי המועדון בעלי רכב מכוורת אמריקנית נתקלים לא אחת בבעיה להשתגט
 ספרות מכוורת, קטלוגים, ספרי טיפול, מפרטים טכניים וכו' המכיסים את
 הדגום הSPECIFIC שליהם. הדבר נובע לרוב מן העבודה שרכב אמריקני יוכא
 לישראל באופן לא סדרי במשך שנות קיומה של המדינה, שלא לדבר על
 תקופות מוקדמות יותר.

הדבר חריף במיוחד לאור העובדה שם אינם מצלחים לעתים לוחות את
 הדגום המדויק של ריכבם, דבר חינוי כאשר נזקקים להזמנת חלקים מקוריים
 (במיוחד חיצוניים ופנימיים) או אפילו חלקים מכניים שונים. באורה"ב כל
 הרכבים תועדו וקוטלו, מושפר ומוינו לפני יצורן, דגס, מפעל הרכבה, מספר
 שלילה, מספר גוף, מספר מנוע ועוד, וכן נוון כיום לאחר כמעט במדוייק כל רכב
 מכוורת ארה"ב, גם מתחילת המאה, ואפיו להשיג עכשו את החלקים

המקוריים (או זיהים) אם יודעים בדיקות מהቆשים (ץ'ץ' ורק לש...).
 גם לאלה המבקשים שריכבם יהיה "כמו חדש" עם ספרי הטיפול המקוריים
 שס愧וקו עם המכונית בעת מכירתה חדשה (דרישה מקובלת ביוטר בארה"ב
 אצל אספנים אמיתיים) - כלל אלה קיימים פתרון.
 חברת אמריקנית, המתמחה בספרות רכב מכל הסוגים, איתיה יש מועדון
 קשר מזה שנתיים, מחזיקה ברשותה מלאי ספרים גדול מאוד וחומר כתוב



רשומים מארה"ב:

הדרך הראשית הראשית של ארצות הברית - Route 66 מאת בן-עמי רטינסקי



לינקולן, ספרינגפילד - באילינוי, סנט לואיס, רולה (בדרכן אפשר לבקר) במערות מרמק שישמשו מחבוא לפושע ג'סי גיימס), ספרינגפילד, גופליין - במיסouri; טולסה, אוקלהומה סייטי - באוקלהומה; אמרילו (שם נמצאת חוות הקידלאקים של סטנלי מארש, בעל חוות שתקע 10 קידלאקים באדמה עם הזנות באכלסון לעלה. דרך הגישה לשם היא מכבש צדי) - בטקסס; סנטה רוזה, אלברטוק, גאלוף, הולברוק (שם נמצא מotel "וועיג'-וואם" הבני שבסורת אוהלים אינדיאנאים, מקום זה משמש גם ליציאה לביקור בשמורת הטבע הקטנה "המדבר הצבעוני" וייחעד המאובן), פלנסטס, וויליאמס (קדחת יצאה לביקור בגרנד קניון), סליגמן (שם תפנו את הספר דגלדיילו שהמספרה שלו נראה כיילו קפה, עם כל הצדוקי משנות הארבעים), קינגן (שם אפשר לעשות גיחה לאס וגאס דורך סכר הובר וחורה לנידלס) - כל זה באrizונה.



משם ממשיכים לאמנבווי, ואחריו יופיע פטאום "קפה בגנדא" בודד באמצע המזרב (בעל הקפה מאד שמה לשמעו שבאו מישראל והחטימה אותו בספר הארכאים), ומשם לבארסטו, סן ברונדיין, פסדינה ודרך סנטס בולווארד בהוליווד לסנטה מוניקה ולימס - סוף הדורך.

אם כבר מגיעים לשיקגו, כדי לסדר לדיברונו, פרבר של דטרoit, ולבקר גם בכיתו של הנרי פורד. הבית והאדמות מסביב נתרמו ע"י היורשים לאוניברסיטת מישיקן ומתנדבים מנהלים את האחוזה ומקיימים סיורים מאורגנים בחדרי הבית השונים עם הרוחות המקורי, המושך הפרטיש של הנרי פורד שם שמרונות כל המכוניות הפרטיות שלו ושתי מכוניות קטנות שהוא בנה לנכדיו. הבריכה הסגורה הוסבה לקפטרה ומומלץ לאכול שם צהרים (בנ' השעות 12 ל-2). בתפריט ישנים מתוכנים שונים וטיעמים של הגברת פורד. כמובן כדי לבקר גם במוניון פורד והוילג', עליהם כבר נכתב בಗלוון הקודם.

התויל שלנו הסתיים ביריד המכוניות בקורלייל, שם ניגלו לעיני הכותב שפע חלקי פורד 48' מקוריים חדשים כפי שהוא לא ראה בחלומותיו ההורודים ביותר - רק לבוא ולקחת... ולשלב.

עוד לא התגברנו על החוויה וכבר מתכננים ביקור נסף בארה"ב בשנה הבאה, שיטטיים הפעם ביריד המכוניות בהרשי.

**הידעת כי... אורות העצירה, מוגבי שימושות מכניים
ומראות החלו להופיע ברוב המכוניות רק ב-1916 ?**



מומלץ למי שמתכוון לנסעה לארה"ב ולא מההרים, ולמי שמעוניין לראות ארצות הברית אחרת זו הזוכה לנו מהרטיטים של שנות החמשים, לבקר במוניון פתו לאורך 4000-4000 קילומטר - כביש מס' 66. כביש זה, שנסלל בשנות השולשים כשהתעורר הצורך בכך את שיקגו מטה אנגלס. חלקים ממנו נסלו מזרח ארה"ב למערב, חיבורה את שיקגו לאורך הדרכן תחנות דלק, על תוויאי שביל האינדיאנאים. בשנות השפל שפקדו את מסעדות ובתי מלון, שנקרו מאוחר יותר "מוסטלים". בשנות השפל שפקדו את ארה"ב בשנות השלישיים, נטו תושבים רבים מהמורח את מכוניותיהם ומלטלהיהם ונעו מערבה קליפורניה, בדרך זו, בחיפוש אחר עמיד טוב יותר. כמותם עשו תושבי אוקלהומה שנפגעו קשות מסופות אבק שנשבו במשך שלוש שנים וכיסו את האדמה החלקית. "ענבי העם", סיפורו של סטיניבק, והסרט שהופק ממנו מТАרים את התקופה. בשנות מלחמת העולם השנייה הכביש שימש להעברת ציוד צבאי מארץ התעשייה במדינת קליפורניה ומשם לכוחות באוקינוס השקט. חיילים רבים שגילו את המערב בתקופה זו החלטו להתיישב לאורך הדרכן ועקרו לשם עם משפחותיהם. השיר Get your kicks on Route 66 שכתוב על-די בובי טרופ היה להיט שאותו שר ושרים עדין זמירים רבים ובניהם נט קינג קול. בשנות החמשים והשישים נשתה התנועה בכביש בעל שני הנקיבים צפופה מאד וקרו בו תאוות רבות והכיבש כונה "כביש הדמים". ממשת ארה"ב החליטה שמצב

זה אינו יכול להימשך והוחלט לסלול במקומו אוטו-סטרואדה מודרנית. הכביש המהיר המודרני - היום כביש מס' 40 מקליפורניה עד טקסס, כביש מס' 44 עד אילינוי וכביש מס' 55 עד שיקגו - נסללו בשנות השישים, עברו ברובם על תוויאי הכביש הישן מס' 66, אבל במקומות רבים לאורך הזרק עקי הכביש עיריות רבות. מחסור ברירה הן ננטשו אבל במקומות רבים התושבים החליטו להחזיק מעמד למשך התנועה הדיללה שעברה דרכן. כמה מהם לקחו יוזמה והקימו אגדה, עם חברים מכל המדינות שדרוך עברו הדרך הישנה, והם יצאו במסע פירסום כלל עולמי הקורא למטיילים לנסוע בדרך ההיסטורית. נכתבו ספרים, מאמרי ורטיטים וב-1993 אף נערך בידלס, קליפורניה, ולאחר עם 130 מכוניות עתיקות שהגיעו מארצות הברית בדרכן.



היום כנסושים בדרך צריך לעקוב אחרי השליטים בצעדי חום-לבן - Route 66, לרדת מהכביש המהיר ולהיכנס לעיירות לפי השילוט. קטיעים מסוימים מסתiyaים בטע שדות או בפתח חוות פרטיות ואז צריך לחזור לאוטו-סטרואדה ולהמשיך הלאה. זה חלק מהחויה.

במדינת אריזונה נמצא קטע הכביש הארוך ביותר שנשתמר מזו. בדרך רואים עיירות בהן הונן קפה ו吞 נאות בדיק כמושון ניראו בשנות החמשים, עם הבתים בסגנון האופייני לתקופה, תחנת הדלק שחלקו מזוניות וחילקו שומרו בהן ניתן לראות עדין את המשאה הדינית עם מיכל הזכוכית, מכוניות עתיקות עזיבות ואנשים חביבים שכמותם לא רואים היום במרח' ובמערב ארה"ב. במקומות רבים הוקמו מזיאונים המתעדים את התקופה

וחינויים של מזכרות מס' 66. **Route 66**, הדרכן מתחילה בשיקגו בגרנט פארק, דרך ג'ולייט, בולםינגטון,



הדגמה הבא לדוגמה מתחום המכניתה.
במנוע הרכב המשוחזר ישנה בוכנה אחת, שלא תוחתית שרופה. אין אפשרות להשיג את הבוכנה המקורי, אך ניתן להשיג בוכנות חדשות מכוניות חדשות, אשר יוציאו לאחרונה. את הבוכנות הללו אפשר להתקין במנוע לאחרונה, אשר תzielת היצילנודרים לעוד 0.8 מ"מ. זו אפשרות אחת לטפל בבעיה.

אפשרות שנייה: להליכים את תחתיות הבוכנה המקורי. זהה עובודה עדינה,

הדרושת מכוניות רכה, וישנו קשיי למזוודה מומחה כזה ולקבוע את התאמתו

על עובודה הנדרשת.

שיטת ראשונה זו שיטה של שיפוץ ברמה גבוהה.

שיטת שנייה היא שיטת שחזור.
ניתן להביא הרבה דוגמאות לכך, מה כן מהוווה עבודת שחזור ולהילוף - גם הרבה דוגמאות מה לא מהוווה עבודת שחזור. במקרים זאת הייתי רוצה להציג לכט' מס' מאמרם בנושא השחזור. במאמרם אלה תיארנו שיטות לשחזור המרכיב (פח). הדבר יסייע בידיכם לרכישת יתר הבנה בכל מה שקשורה לעובודה השחזור, ואם הנכם מאהבי عمل כפיים - תוכלו להסתיע בשיטות הללו לצוריכם.

בஹמשך נאמר הייתי רוצה להציג שני נושאים לטיפול:
הנושא הראשון נבע מהתשלה הבאה: "איזה הוא רכב אספנות, הדרוש שחזור?".
הנושא השני נבע מהתשלה: "כמה וראי להשקיע בשחזור
המכונית?".
ובכן, לנושא הראשון.

1) איזה הוא רכב אספנות, הדרוש שחזור?

תחליה וראי להסביר על השאלה הבאה: "איזה הוא רכב אספנות, אשר איןו דורש שחזור?"

ניתן לקבוע בביטחון רב, כי רכב חדש, אשר טרם אבדו לו תכונות של רכב חדש, איןו דורש שחזור. ניתן לשער זאת, אם כי ברמת בטיחון נמוכה יותר, גם לגבי רכב משוחזר. כאשר אומרים רכב משוחזר, אני מתייחס לשחוור מלא אשר עשה לפיו הכללים. אני מוכן לכך שיוינו לעברי תשובה-געגוד חירופות וכעוסות, שרובות מהן נובעות ממביבויות אישיות והבנות שונות לגבי השחוור. למשל, שהשחוור תלוי במצב הספציפי (לדוגמא, במקום התקנת מנוע מקורי של דגם מסוים מתקנים מנוע מייצור חברת המכונית, הנמצא במלאי, אך אריך יצורו הוא 15 שנה מואוחר יותר). לתשובות מהסוג זהה ניתן לשיך גם את ההצהרה הבומבטית הבאה: "המכונית שלי, ואני אחרior אותה אין שמי ורוצה!". רוחות דעה, שמכונית הצבעה היטיב יותר נכון הנראית טוב, אינה דורשת שחזור. קל לראות כי כל רכב, אשר איןו עונה לкриיטריונים לעיל, דורש שחזור כאשר היקף השחוור תלוי בהיקף התכונות נשמרו ממקוריות, ובחלקים אשר אבדו לרכב זה.

2) כמה וראי להשקיע בשחזור המכונית?

השאלה "איזה סכומים וראי להשקיע מבחינה כלכלית בשחזור הרכב" מהויה קרייטריון עיקרי אך ורק אצל מומחים או קבוצת מומחים, ששחוור המכוניות עברום הוא עסק מסחרי. עברו בעלים של רכב אספנות סכום החוזאות על רכישת הרכב ועל השחוור לאחר מכן יהיה גבוה יותר מאשר משוויו הקטלוני של רכב זה. יתרונו של האספן הוא בכך, שהוא יכול לפרסות את משך השחוור של הרכב בהתאם לפרטת התקציב, המוקדש למטרת זו, וזה נורמלי להליטין. האמור לעיל נכון לפחות לגבי אספנות, אשר מסוגלים לבצע את רוב רוכבה של עבודות השחוור במדו' ידיהם מבלי פנות למומחים בתחרום. כתוצאה מכל זאת כל אספן שהוא מוכן להשקיע בעבודות השחוור, והגורמים שנינעו אותו על משך הזמן הדרוש הם רצונו להמשיך ולעשות בשיקום ואהבתו לתהביב זה. לסיום, ברצוני לומר מספר מילימטרים לגבי עיקרונו היסוד של השחוור: "אל תגרים נזק". עיקרונו זה אומר, שבתהליך העבודה השחוור אמור לבצע שינויים נזק. המטרה של רכב משוחזר, אשר יפגמו בתאמתו המלאה למקור.

בתוך דוגמה שוב יכול לשמש אותו "아버지 חיבור" שזוקתם כי חשבתם שאולי ראוי להחליפו מחדש. במאמרם הבא אביה די והותר דוגמות המתארות עיקרונו זה.

המודור הטכני: על שחזור הרכב

מאט אנטולי מנדלביץ

ניתן להגדיר את השחוור כתהיליך של שיקום תכונות ואיכות, אשר הענקו לחץ, מגנו או מבנה כלשהו מרגע ייצורו ואשר אבדו עם הזמן. הכוונה לא רק לתכונות, המגדירות את ייעודו המקורי (במקרה שלנו זהו אמצעי תחבורה), אלא גם גם תוכנות אסתטיות, כגון: צורה, צבע, ברק וכו'. במידה ושוקם וrisk חלק מהתכונות המקוריות של חפץ כלשהו, ניתן לקרוא לכך שחזור חלקו או כולו.

כל הנאמר לעיל נכון במלואו גם במקרה של שיקום מוכניות עתיקות. יש לציין, כי שחזור המכוניות הוא אחד הסוגים המורכבים ביותר של שחזור. אך לא לכל המכוניות העתיקות נהיר במלואו הבדל שבין שחזור המכוניות לבין שיפוץ.

נbia ווגמה: חבר אי הוא בעל מכונית אנגלית העתיקה הנמצאת בתחום שחזור. חבר ב' שואל את חבר א': "וודהר זהה (הרכב) יסע?". שאלת זו יכולה להיות עבורה רכב הנמצא בשיפוץ, אך אינה מתאימה לרכב הנמצא בשחוור, היות ומהות השאלה היא - האם הרכב בסופו של דבר יסע כמו כל אמצעי תחבורה אחר?.

שאלתיהם של חבר ב' ו-ג' מראות על כך שניהם מבינים מהו שחזור הרכב, אך רמות ההבנה שלהם שונות.

חבר ב' שואל: "האם לאחר השחוור הרכב יהיה מקורי?". חבר, כמובן, משיב חבר א', "אני רק צריך למצוא נס' ימינות קדמית, רצעת גומי לאיוטום החלון הקדמי ומכסה למכיל הדלק".

חבר ג', אשר ברשותו נמצא רכב זהה, אך לאחר שחזור, אומר לחבר א': "אני שיפצתי במכונית שלי כנף ימינת קדמית. יש לי כנף חדשה לגמרי ואני יכול לחתה אותה לך ללא כל תמורה".

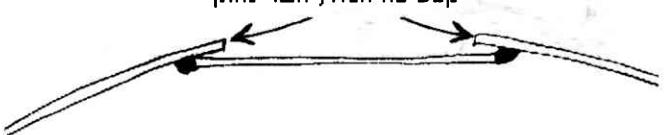
- "אתה לא נורמלי", אומר חבר א', "למה עשית את זה?".

- "במשך שנים רכשתי חופשתי ואספתי רק את החלקים המקוריים", אומר חבר ג', "יכול אבורי חיבור, כדי עבודה, המצויפים לכל רכב, תאורה טכני של המפעל המייצר. את הכנף הימנית מצאתי כשהיא חדשה לגמרי, רק שיויצה בשירים האחרונים. גם לאחר שהמכונית שוקמה המשכתי להפש את הכנף המקורי ובסופו של דבר מצאתי. הכנף אינה חדשה, אך היא במצב טוב ונדרש שיפוץ מזער. לכן פרקי את הכנף החדש מהרכב שלי ואתה יכול לחתה אותה".

- "אך אתה בשם מה?", אומר חבר א', "זה אפילו עדיף בשביל, כיון שהכנף נקייה וקל לצבעו אותה מחדש מחודש בצעב הדורש. תודה רבה לך!."

מובן שרמת ההבנה לגבי כל מה שקיים לשיקום המכוניות של חבר ג' היא הגבולה ביתות, והיא כוללת הכרה עמוקה של הנושא וס' איסוף ע"י האספן. אספניז, תוך כדי חיפושים אחר מומחה אשר ישקם את המכונית, נתקלים בעיה마다 מעשית והיא: אין לקבוע האם מומחה מסוימת שהיא מסוגה בצע את העבודה הדורשה. את הבחירה הנכונה יכול לעשות רק אדם, המכיר את החסר או את מרכיבי החלק, אך עליו להבין, למשל, כי משני תיקוני פח (ראה אירז מס' 1 ואירז מס' 2) רק המקרה השני הוא שחזור, וזה הדבר שגם האספן צריך לדעת.

קטע פח חלוד, אשר נחתך



איור מס' 1



איור מס' 2

מתוך מثال החברים:

הערות, ביקורת ובקשות לפניות נוספות של המודען

היהתי מוד רוצה לראות יותר יריד שוקעתי. היהתי רוצה לרכוש דרכ המודען ספרי וככ מקצועים וטכנאים וספרים מקצועים גם בעברית. דרישה גם עזרה במציאת חלפים. יש לקיים קורס בפוחחות כרך.

צורך שמאלי, קריית אונו

היהתי רוצה שיחיה מודען לפי סוג הרכב כמו בכל מקום בעולם. לי יש פורד מוסטנג וישנים מספר לא קטן של חברים שהם להם יש מוסטנג. לפי דעתך צריך להיות מודען מוסטנג ישראלי גם על מנת שאנשים יוכל לשיע זה זה באיתור חלפים וגם למכווות חלפים ורוביים.

חמצ קובי, ירושלים

1. באוגוסט 96 דבר על מזיאון רכב בתניה. מה קורה עם זה ולמה אין תJKLMות?

2. לדעתך יש לחשוך מהברי המודען את הטרטור החצי שנתי הקורי "טסט" שחררי אנו מטפלים כיואת ברכבים (אני פוחחות) והנסעה מועטה ביותר כך שכמעט ולא נגרם בלאי. יש לעורך טסט ראשון לרכב החוזר/מזהר לכביש לאחר השיפוץ, לצין זאת ברשות הרישוי ולהסתפק בכך.

הנהן דן, גבעת שפירא

דרוש משרד עם חומר עור, ספרייה, ארכון, אפשרות לעיון ולצלום חומר. כמו כן רצה עזרה לנבי מוסכים, פוחחות, צבע.

פוגל עמית, בית עירין

התפקיד החשוב ביותר של המודען הוא ליעץ אספנות מול הרשות (משרד התחרורה, נסלה).

הנרי זוד, כפר ביאליק

יש להתמקד על החלק הטכני לפחות כמו על החלק החברתי כיוון.

ויס רוני, אשדוד

היהתי מעוניין ש"מודען ה-5" יפעל באיזור הצפון ויפעל גורמים לפירוטם ותוך כדי כך יגבותו מפניהם מסדרדים גם באיזורי הקיבוצים בצפון וכן יצטרפו אזורים ורים למודען. אמן מזכיר המודען עוזר בכל שלב ובכל עזרה שרק נזקקים לה. אנו מודים לו מוקב לב.

כהן נזב, בית שאן

פעולות המודען צריכה להתרכו גם באיסוף מידע על ניסיון מצטבר של חברים בנושאים שונים הקשורים בשיפוץ, בתיקונים, בהזנתה חלפים בארץ ובחו"ל, ביבוא רכב אספנות, בהתמודדות עם מכס ורישוי ובהשגת נתני הנחונות לחברים.

ונוצר בי הירושם שבמוקם העברת אינפורמציה קיימים קשר שתיקה בין מספר יודעי דבר מובילים. כפי שאמר לי מפי איש מפנה במודען במושב יבוא רכב אספנות: "מה אתה רוצה شيיה עוד הרבה כמהו??"

רוכו גור נתי, חיפה

לדעתי תחורות בתחום עיי' פתיחה מודען אספנות נוספים יכולת לשפר את המיצב הקיים ואולי יוכל פעם להציג לרמה אירופית ולמודעות הקיימות בשאר מדינות העולם לנושה.

מזרחי אמר, חיפה

יותר פעילות מזיאלית, קשר עם מזיאונים בארץ ובחו"ל. יותר מידע אודות "שוק" הרכב היישן בעולם - דרך מכירות פומבית, מחירונים, מאמרם מפרסמים (אפשר לתרגם או לכתוב) וכו'.

rgb אביזור, רמת גן

היהתי רוצה לראות יותר רכבים ו חברים בפעולות המודען. יותר חשיפה ופעולות הסברתיות כיון שאחננו עדיין מדינה "מפגרת" בתחום של שיפוץ וاسפנות רכב ישן. כוחנו במספרנו ואם לא נCONDISH לנוסחים הללו יותר תשומת לב לא נפתחת הלהה. על הפעולות להיות ארוכה יותר: מסעות בני 2 - 3 ימים בהחלט ניתנים לביצוע, במיוחד בחגים. תעוז שיפור גם בנושא מידע, חלפים, קורסים, רכבים ישנים.

אלמוג יוסי, מגדל העמק

פעילי מודען יקרים, לדעתי במודען קטון-גדול זה אטם עושים מעלה ומטה. כל הכבוד ושיהיה לכם הרבה מרץ וכוח להמשיך בשביל כלנו.

פישטיין ג'וואר, כפר סבא

לדעתי דרושים הרבה יותר הרצאות וקורסים, והרבה יותר עזרה טכנית בSHIPPOZ הרכבים, כי זה יקדם את מטרת קיום המודען.

שייש עידן, הרצליה

יש נטיה בקרב בעלי הרכב לתת צביו אקסלוסיבי למודען. ההשערה במכונית האספנות הינה בהתאם לאמצעים הכספיים של בעל המכונית. לדעתך, בעל מכונית אספנות משקיע McMoneito כפי יכולת, למורת שרצו יכול להיות לשפר עוד. הרגשתי שקיים זולו לאנשים שמכוניות אינה במצב "מזיאוני" וזה גורם למצב לא נוח במפגשי החברים.

שובל מרדכי, קריית מוצקין

יש להיות בקשר בינלאומי, לאוות איך הם נפגשים; איך הם כתבים חוברת;קיימים סיורים לימים-פרטיטים ומודורדים; מזיאונים מומלצים - ומה יש בהם (בכל מדינה, כולל מפות); הקמת מזיאון המודען - עדין ורחק מכך מיאתנו; כל 5 שנים יש להוציא ספר המודען, להקל על הטסטים בהרבה; להקל (בלטול מסך) על יבוא רכב אספנות; חסרים צערירים בעלי רכב קלאס; מכל הרשימה - לראות מה גדול עליינו, ומה ניתן לעשות. מה לעשות באופן פרט依 ומה באופן ציבור. יש לשתף חברים מן המניין בהכנות, במעורבות, בכתביה וכו' - אלו בסיס ועתידי המודען.

גורזמן דב, כפר מלל

רצויקיימים טוילים עם רכב האספנות למקומות בהם יש קהל רב ווגם להנויות קצרות. יש לחפש ספרוניים לפירוטם, למימון המודען, במקומות הטובים לתצוגה ולפריטים. אפשר לקיים גם מפגשים תחרותיים במגרשים פתוחים, שם יציו החברים את ריכבם בנסעה (בין קונוסים, לדוגמה), כל רכב בזמן מוקצב ולמרחך נתון מראש.

דיזזר רם, חיפה

יש לקדם את הנושא של יבוא רכב מישן/אספנות בעורת הרצתה מקיפה או חומר מודפס, עם הסברים מפורטים ונוחלים.

ינגני חניון, קריית חיים

רצוי לארגן יותר פעילותות חברתיות שישינו לגיבוש הקשר בין החברים. להקפיד על משלוח דואר בזמן ע"מ לאפשר השתפות באירועים. כבר קרה מספר פעמים שהדוואר הגיע לאחר האירוע. בנוסף היהתי רוצה לציין את תרומתו הענקית של אמנון ארמיי למודען.

אשכנזי רענן, ביצרון

המתכונת כוים מעלה, אם כי היהתי רוצה שתתקיים בתכיפות יותר גובהה. יותר מסעות ראיili כיאה למודען מכוניות עתיקות עם מספר חברים גדול.

טייאר אברהם, ירושלים

1. השגורה במודען קבועה וחסורת חידושים.

2. חוץ מהתקציב הרגיל יש לקיים נסים בתשלום ותערוכות רכב עתיק + צילומים וסרטים.

3. יש לקיים מרכז מכירה וקנייה של רכב עתיק מאושר עיי' המודען ובאחריותו עפ"י תקן המודען.

4. צריך לשתף יותר את חברי המודען בתערוכות, הופעות ותצוגות ואՓילות תחנות, כדי שייהיה לבעל הרכב יותר רצון להשקייע ברכב. זהו חשוב במיוחד למודען בכדי שיצדק את קיומו לאורך זמן.

לי משה, רחובות

לדעתי כולן צריכים לקבל מהזקיק מפותחות של המודען ללא קשר לתשלום אם לשנה ואם לשנתיים או יותר.

רשף אביה, קריית אתא



יבוא מכונית קלאסית מוח"ל

ברצוני ליבא מכונית קלאסית מוח"ל. אודה לכם אם תתרמו לי מידע בunosaim הhaiim:

1. כיצד ניתן לאטר מכוניות קלאסיות בחו"ל?
2. מאי זה ארכזות כדי ואפשר ליבא לארץ?
3. מה המים המשפטים של הנושא מבחינות רישי ומי?
4. פרטיים בנושא מס' והובלה, עלויות וחוירות המתמחות בנושא וכו'.

נסים חסום, כפר בן נון (מספר חבר 12101)

תשובה המזמין: בחודש אוקטובר התקיימה הרצתה מיוחדת בנושא ייבוא רכב אספנות ISR, שהועברה ע"י מומחים ובעל נסוי. במסגרת זו הוצע כל נושא היבוא של רכב אספנות, עם הביעות והקשיים הכרוכים בכך. הרצתה נוספת מתחננת בקשר לאללה שחחמיין, והפעם נשׂתדר להביא אנסי מקצוע נוספים שייענו לשאלות החברים.

כפי שהבהירנו לאחר הרצתה, אנו מרכזים כתעת את החומר בתוכנות כתובה עם השברים ודוגמאות (טפסים, מחוירנים וכו'). החומר נמצא כתעת בעריכה לדפוס ויעמוד לששות החברים כחולמת מודפסת אותה ניתן להזמין מראש במשרד המזמין תמרות 35 ש"ח (כולל דמי משולח) עד תחילת דצמבר 98. מחיר החוברת לאחר הדפסתה יהיה 55 ש"ח. פרטיים בקלאסיקון.

לזכור ולא לשכוח

בתאריך 3/6/98 התקיימה אזכורה בבית העלמי החדש בחדרה לזכר של חברי קובי אברמוביץ זיל, שנפטר בגיל צעיר. את המזמין ייוצו ליאורה, שהניחה זו פרחים, יעקב בכר, ינקה הללי, יוסי הדס, משה צליק ו חברים נוספים. נשׂתדר לכבודו מסע הצדעה בחדרה ולעת שמר. כתעת עברה שנה וקובוי איננו.

יהי זיכרו ברוך !!!

משה צליק, חזורה (מספר חבר 10661)

בלי זמברוה - עם זמברוה

ישוב אני כותב אליכם, בעלייה המאושר של פרינץ 1000 איזומה שנות 73. רציתי לשחר אתכם במרקחה, שלדעתי הוא דוגמה קלאסית לחיוניותו של מזעדיון החכם ולקיום המפגשים השבעיים.

במשך שנה וחצי אני מփשח חלק לרכב שלי (חישוק ויקל בהגה), המשמש לצופר. הפכתי עולם, פירקתי מכוניות, שאלתי אנשים, "קרועתי" את האינטראקט, אפלו במזבלה טיפילתי "להאנטאי" בחיפוי, אך לא העיל. נורטורי לא צופר ואני צופר לצופך מהחלון - "פיפ" כשאני רוצה לצופר...

עם הפרינץ הגעתינו פעמים רבות למפגשים אך בחצי השנה האחרונות אני מגיע עם זוגי אספן 78. מסתבר, אחד מחברי המזמין (שאני מ庫ה שישלח לי אך אני זוכר את שמו - בעלייה של טריומף), הבהיר לפני בחצי שנה שסחר לו אותו חלק, והוא פירק אותו בשבייל מפרינץ נתשה (עצוב...) והביא אותו אליו כל פעם שבא למפגש, בתקווה לראות אותו עם הפרינץ ולתת לי את החלק. אך כאמור אני מגיע עם רכב אחר למזעדיון וرك לפני כשבועיים יצא לי לדבר עם אותו חבר מזעדיון, אך שהזכרתי אני בעל הפרינץ הוא אמר לי "איפה נעמלת? כבר חצי שנה אני סוחב אצליל בגבאי את החלק..."

וכך, הוודות לאותו אדם, ולמפגשי המזמין אני יכול לשחת ליפרינץ ולצפוץ על כל הווים...

ליאור ברוין, כוכב יאיר (מספר חבר 12044)

מאוהב עד כלות...

אני רוצה לספר לכם על תופעה יוצאת דופן (לדעתני). יש לי מכונית LS100 AUDI מודל 1974 והוא רארית ונושעת כמו בום שנתקנתה מהטוכנות. לדעתני, מכוניות האודי הן הטובות והיפות בעולם. כמו שאומרים - אם

כל דבר היה בטוח כמו אודי...

הרכב הזה עובר אצלנו במשפחה. בהתחלהABA של נסעה בה, המשך בעמוד הבא)

חברים כותבים

הטעייה בכוונות?

לאחר מספר פניות של המזמין אליו בדי שאטטרט לחבר החלטי להציגו למזעדיון לפחות שנה. אך בטרם ראש מזעדיון עז והוא שזכה לקבל את "הוואות ותקנות המזמין" בדי שמסוגל לדעת אם אפשרות בקשר חבר אוכל

הסבירה העיקרית לכך שלא רשות מזעדיון עד היום היא בשיחתי הראשו עם נציג המזמין ב-97/10 נאמר לי, שכשר ראש מזעדיון בקשר חבר אוכל לזכות בהנחה של 75% מבטו הרכב רשום כ"רכב אספנות" עלות הביתיה היא אוטומטית זולה יותר ב-75%, שכן במידת מסוימת "כעת" כי הרשות שניסו לצרף אותו בקשר חבר בצוורה לא ישירה.

אני מוקוה שמהווים כל הצדדים ייצאו שכרם.

אמיר קוזלר (מספר חבר 12143)

תשובה המזמין: ראשית, החברות למזעדיון אינה מטרת קבלת הנחה בביטוח. אם הבנת אחרת, עימך הסליה. וعصיו לעניין ההנחות:

מזעדיון החמש השיג את ההנחות המזערות לרכב אספנות עבור חבריו בשנת 1991 והתנאי קיבלן היה הבחירה שלושה רכב שנתיים-שלוש מתאפשרה לקבלן ההנחה גם לאנשים אחרים לאחר רישום הרכב שלהם (שגילו מעל 30 שנה) ברשות הרישוי כ"רכב אספנות". הכוח של המזעדיון במשआ-וותן ובע רקי מרכזו החברים תחת "מטריה" אחת (כמו כל ארונות צרכני אחר בישראל) וכן כל החברים יבטיח את רכיביהם בצוורה מרווחת יש לנו סיוכו להצלחה גם בביטוחים הנוספים וגם בשמירה על ההנחות הקיימות לאורך זמן.

בשנים האחרונות נעשו ניסיונות של סוכני ביטוח ובטים לשמר של לקוחותיהם בעלי רכב אספנות לא יעוזו אותם לטובת סוכנים שעבדו עם המזעדיון, וכן פעול בכל המסוגות האפשרות להשיג עבורם את אותו הסדר מזעדיון התחרותי של היום יכולם חקל מהסוכנים להציג ללקוחותיהם הנוחות דומות לאלה שהמזעדיון השיג, וכן אין כל תחרותאים (אנו לא סוכנות ביטוח). אך שים-לב לכך שההנחות המשמעותיות שמוצעות לחברים דרךנו מתיחסות גם לביטוח החובה וגם לביטוח צד ג' כולל ביטול השתתפות עצמית, דבר שוכני

הביטחוח האחרים משתדלים להציג מלוקחותיהם. לדייטץ, ההבדל בסכומי ההנחה עשוי להגיע עד כדי 500 ש"ח לרכב וכן לבדוק שגובה התשלומים לפולישה יכולה (חובה + צד ג' + ביטול השתתפות עצמית במרקחה תאונה) יהיה אמנים מוקם כפי שפורסםנו בקלאסיקון לאחרונה.

המזעדיון עוזר

אני מזדהים לכם על עורתכם. בשל זה, אני מזעדיון בתחילת השיפוץ (וליתר דיוק, הפירוק, שתחלתו ידועה וסופה מי יושרנו...). אם וכאשר הפיאט 1300 שלו יסע, אני מזעדיון להיות פעיל יותר במזעדיון. בשל זה, בהתייחס לשאלון שלוחות, חשובות של המזעדיון עוזר, עיני היא בעצם קיומו.

אלן גידבי, ראש"ץ (מספר חבר 11796)

ערך מוסף

ברצונו להביע את הערכתנו הרבה לחברת המזעדיון ליאורה לב, אשר מארגנת בשנה האחורה בהתנדבות טוילים ואירועים לחברי המזעדיון ובנוי משפחותיהם. במספר טוילים בהם השתתפו ניכר הרעיון העומד מאחוריהם, המחשבה וההשכלה הרובה בתחקיר ובארגון. בעיקר נהנו מטיפול חנוכה עמוק האלה ולמערות לוזית, ובאותה השבתות לאחרונה מן הטויל המהנה לקיסריה ולשדות-ים.

בזכות פעילותה של ליאורה אנו זוכים לאחרונה ל"ערך מוסף" למזעדיון החמש - פעילות המאהדת את חברי המזעדיון ובני משפחותיהם, מעבר להתקדמות ברכב גורדי.

ישר כח, ליאורה!

אסטר ובני גروم, הרצליה (מספר חבר 10241)



המכוניות הישנות הן פחות בטוחות מהחדשונות, מזוהמות את הסביבה וגורמות נזק לכלכלה המדינה. הפיצוי ימומן מכסי קרן שתוקם למטרת זו, והכנסותיה יבואו מהטיפול מיוחד על מכוניות חדשות בשיעור אחדו וחצי מענק".
אבקש לדעת מה אג'י/אתם חשבים לעשות נגד הטמונות והטפסות המגולמים בידיעה זו על הצעת חוק של ח'כ' אברהם פורוז?

יורם מאירי, חיפה (מספר חבר 12023)



מאוחר יותר אמר, וכשיו אני. המכונית הפסחה לאגדה ולנכש עבini. אין פלא - אם שומרים עליה כל כך טוב - אלו התוצאות. פשוט אין מילם בכך לומר לכם כמה אני מעריך ואוהב אותה. אני דואג לה ומפלל בה ביד מומחים ואהבה, ומתחזק אותה כראוי למוצג אמנומי ונדי.

היא משרתת אותי כמו מלך ואני ממש מרווח ממנה וגאה בה. היא גם מתפקדתמצוון מבחן מכנית והיא גם יפה בזרעה מושלמת. עם השנים אפלו פיתחתי רוש למכונית ואני מסתכל עליה בערצתה. התמננותה שלה הן הוכחה לנצח בו המכונית שורדת עד היום.

לירון סער

בעיות רישי

סוף סוף החלטי להציגו למועדון. בהזדמנות זו יש לי כמה שאלות עליהן אשמה לקבל תשובה.

1. זכרום את הרכב מסוג "באגי", רכב מיברגל שמורכב על שלדה של חיפושית? ובכן, יש לי מרכיב של "באגי" ישן ומוזנח מאד שצידן שיפוץ כללי. אבל יש לי רק בוד. השASI טוב, המגע פורק מהרכב ואח של הפק אותו לקרטיניג לשטוח לפני הרבה שנים. אני לא יודע מה קרה לקרטיניג אבל היא כבר לא קיימת יותר, ורקתי לדעת אם אני יכול לקחת חיפושית, לפרק אותה ולהרכיב את הבודי של ה"באגי" על השASI של החיפושית ולהשתמש ברישו של החיפושית האחרית? אם לא, מה אפשר לעשות לגבי הרישוין?

2. אח של משפט כרגע רכב פרטி מדגם פורד 47, אבל בראשו של רשות השracב הוא תנדר למרות שטיפורי הרכב (שלידה, מנע, רכב) הם כמו בראשו. האם נינון לתקן את הרישוין מטנדר לרכב פרטיז ואם כן - איך מסדרדים זאת?

3. שאלה אחרת, תמיד התענינתי ברכבים שיוצרו בארץ אבל כموון הרכב שמעניין אותו וכי הרבה הוא ה"סארברה". רציתי לדעת אם יש רכב כזה בכל מזבכים למכירה, חומר קיאה טכני, פוסף כל דבר אחר על הרכב שאתם יכולים לידע אותי.

אשכני סייר, חולון (מספר חבר 11)

תשובה המזיכיר: 1. לעניין ה"באגי", אין אפשרות חוקית להרכיב מרכיב לא מקורי על שלדה של רכב וудין לשמר על הרישוי המקורי, ליטיב ידיעתי. לצורך כך יש לבצע שינוי מבנה (במשרד הרישוי באישור מעבדה מסוימת), כמו מכון התקנים), תחילה יקר, קשה וכמעט בלתי אפשרי כיום לגבי "באגי".

2. אם הנתונים הראשונים בראשון נובעים מטעות בהדפסת הפרטים במשרד הרישוי שהרכב נקלט במערכת המוחשבת (לפני כ-20 שנה), יש באפשרות לפנות לרשויות הרישוי בחולון או לירושלים ולבצע בדיקה בתקיק עצמו (בראכון) לצורך תיקון הטעות. אם הדבר נובע מ"שינוי" בתלי חוקי שנעשה ברכב (או ברשויות או במספרים) בעבר, גם אם אין מודע לכך, התשובה ברורה... אין אפשרות "לשנות" רוזה.

3. ניתן לפחותה חומר על הסארברה דרכ' אורכו מועדון ה-5 או אצל חברות במועדון שומרו מידע, כתבות וספרות בנושא. כתבות בנושא התפרסמו באבטומוביל" ואף בגלויו הקרוב. אין כיום אף סברה לממכר בישראל, למיטב ידיעתנו, אם כי במועדון רשומות 5 סאבות הנמצאות בידי חברים.

הוודה מהכביש לרכב ישן?

להלן ידיעה שהופיעה בעיתון "מעריב" ב-28.7.98:

מכוניות ישנות יורדן מהכביש ובעליהם יפוצו ב-6,000 שקל

"מכוניות שיוצרים לפני 12 שנים ומעלה יורדן מן הכביש ובעליהם קיבלו פיצוי של 6000 שקל. כך מיעד ח'כ' אברהם פורוז (שינוי), בעצת חוק שהניח אתמול על שולחן הכנסת. ח'כ' פורז הסביר כי



ברוך סלמנדר, מושב קזימה (מספר חבר 10354)

תשובה שר התחבורה:

מהנסיכון המציגו במשרדנו, נמצא כי לא קיימת עביה לגבי אספהה שוטפת של חלקי חילוף לשם תיקון ואחזקה של רכב שגילו 12 שנה. לעומת זאת חדשנות רשיאים ליבראך רכב פרטיז מכל שנת ייצור עפ"י רשיון יבוא ככל תשליך 1978 סעיף 3, אין כל הגבלה לגבי גיל הרכב המיבו ע"י עולה חדשה. בפועל, לעומת זאת חדשים מיבאים לאוצר כל רכב משנות ייצור הקומותות ל-12 שנה.

בעבודת מחקר שנעשתה עבורה מושרדנו מצוין כי "שייא המעורבות של כלי רכב בתאונות זרכים נמצוא בגילאי 12-15 שנה ולאחר מכן מכך החלו יורידה במעטובות בתאונות". יש לוודא כי לא יוצר מצב בו אנשים ירכשו מוכניות ישנות כדי לקבל תקובלים וכך לא יורידו את הרכב מהכביש עפ"י מצבו הטכני, גם אם הוא יירוד.

שאליל הולם, שר התחבורה

ארץ אחרת...

למרות שאיןני שיק ליחס מטילו מועדון החמש", אני כן רוצה למחות נגד העובדהשה"אירוע החמס של הקייזר מתבצע מוחזק לבולות מדינת ישראל, בשטחים שהם במחוקקת. זו עמדה פוליטית גרידא שקובעת, או מנסה לקבוע, עובדות בשיטה חזק מהה - להביא משפחות עם ילדים לשטחים לא בטוחים וזה מעשה ללא אחראית, ושוב, אני מוחה נגד החלטה זו.

מחצית העם - לפחות - بعد החזר שטחים עבורה שלום ולו הייתה חבר ב"חוג מטילו מועדון החמש" לא הייתה יכולה להשתחן באירוע.

אני גם מבקש שבעתיד כל אירוע של המועדון יתקיים בתוך גבולות מדינת ישראל המוכרים בקהל הבינלאומי.

ברכתם שלום, שלך באננות,

ד. מ. (השם והכתובת שמורים במערכת)

תשובה יו"ר המועדון: מועדון החמס היו עמותה א-פוליטיית שכל עיסוקה ברכב קלاسي ועתיק. מאייך אריאל אינה האחוזות חדשות שכמה אלא עיר החוגגת בימים אלו עשרים שנים לקיים.

ביקונו במקומות (לבkestת פרנסי העיר) לא קבע את גורלה בהווה או בעתיד ולא את עמותת המועדון או החברים המבקשים לשלב טויל עם יום כי מפגחתי שאותו אנו מוקומים במקומות.

אנב, הכותרת אותה אנו נשאים: "בטיחות בכל הדרכים". (המשך הבא)

"תübernahme" ולנהגי המוביליות ששמרו על הרכבים בירידה לאיילט ובעליה זהה.

לשורת החברים שעוזו למארגנים בשטח התצוגה ונענו בחוויב לכל בקשה עורה - לכלכם תודה וישי-כה. תודה גם לכל החברים שהתנדבו לשמש כתרנים לשמירה ולהזדהקה בשטח התצוגה.

תודה מקרב לב לאריך אשפי על על העוזה בתיקון התקלות בדרך, ובמיוחד תודה אישית לו ולבני משפחתו על הלויין הצמוד, פיזי ורוחני, ועל העידוד לאורך כל הדרך אותה וככתי על האופנו. עצרתם איתי בהפסקות מאיית עד ראש"ץ, פתחתם את ביככם לפני, דאגתם לרעוני ולצמאני והרעדתם עלי חום ואהבה - לא משאורים חבר בלבד בחושך, על כך תודה מעומק הלב. כדי שהיא שותף בצוות הארגון בראל, אני מקווה שלא שכחתי להודות לאף אדם על תרומתו להצלחת הראל.

משה צליק, חזקה (מספר חבר 10661)

בעקבות הבריטים

לאמנון שלום,
אייזו דרכ נעה מהנה הייתה לנו לפגוש אתכם ולהכיר אותך מקרוב. נרגענו מאוד במהלך הראל בכל פעם שהגענו לצידנו עם אופנו. כי ידעו שאנו מאוד הנקונה ומוצאים במידים טובות. אני מקווה שתהנו מזמן קצרים אלה מהומן שבילינו יחד (מצורפות תמונות מהראל). אשמה אם תעביר אותן לאנשים המצליחים, האופנון (בני ביקר) במילבד היה טיפוס אמיתי !
אם תהיה בקנדה נשמה פוגש אתכם שנית.

דניס ואוהה שור, לונדון/טורונטו (מספר חבר 12222)

הערת העורך: דניס שור מלונדון (מתגורר גם בקנדה) הצורף כחבר מן המניין במועדון ה-5, בבעלותו רולס-רויס סילבר קלאוד III 1964, עליו תוכלו לקרוא גמס בכתבבה נפרדת בגלון.

ועוד על יבוא רכב

ההרצאה בנושא יבוא הרכב הייתה מאוד מעניינת. גם החברים שלנו שטיפרו מניטוּם האישי תרמו רבות. נקווה לראותם בקרוב את נוהל היבוא מסודר. כל הכבוד !

דוד נוח, רעננה (מספר חבר 11249)

(המשך מספר 25 - ספרות ורכב מקצועית למוכניות אמריקניות)

ספר נתונים (data book): ספר שלא חוץ לציבור (רק לסוכניות המכניות) הכולל את כל נתוני הרכב, מיפורמים, אופציות, נקודות חשיבות למכירה וכו'.

ספר צבעים וריפורדים: פרט של סוכניות הרכב, לפיו ניתן לבחור את צבע הרכב המקורי עם התאמת הצבע והריפורדים כמו שבחרו בשנת הייצור במקורה.

שונות: הבדות לעיתונות, תמנות, פוטרים, צילומים מוקוריים, מודעות פרסומות בעיתונים, גליות, כתבות מקרו וכתבות חדשות על הדום, חברות קודים ומחרוזנים, דוחות שנתיים ועוד.

כל מי שצורך מידע נוסף בנושא או שיש לו בעיה בקשר עם חוויל בכלל השפה, מוזמן לפנות אלינו למשרד המעודן בכתב או בfax עם פרטי המכונית שלו (רצוי אף צילום של רשיון הרכב וצילום הרכב עצמו ליזויו ברור של הדגם), ונשדר לסייע באיתור החומר הדרוש.

נitin גם לפנות שירות לחברה לפי הכתובת להלן:

IRV BISHKO Auto Literature,

14550 Watt Road, Novelty, Ohio 44072 U.S.A.

גם בטלפון: 1-440-338-4811 או בfax: 1-440-338-2222 (ארה"ב)

או בדואר אלקטרוני: DHMM20@prodigy.com



ניתן להזמין חומר יישור (תשלומים בCARTRIS אשראי בינלאומי) או באמצעות המעודן במשלוח ובשללים מוכו בישראל (בشكلים) לאחר קבלת הצעת מחיר לכל פריט מבוקש.

ארוע שבת בפרק המוטורי נחשוניית

ושוב תודה לכל מי שטרח عمل ועשה למען מפגש מהנה ותצוגת רכבים מרשימה. לנו החברים ובני המשפחה ומולויים. יש לי בקשה אשר מבטא את הרגשתי ואת רצון החברים: מדובר במפגשים היכן שניתן ואפשר, למנוע מאיתנו לשבט ביחד. יכול היה להיות מכך אם היוו תופסuns מקום מושך אליו גלגול "מועדון ה-5". אני בטוח שהדבר היה רק תורם מבחינה חברתית והנהה הייתה מרובה.

בתוקה שבארוע בארץ ניתן יהיה לישם בקשטי זיו. ולטיסום: "הנה מה טוב ומה נעים שבת אחיכים גם ייחד".

משה צליק, חזקה (מספר חבר 10661)

עלילות האגרה (2)

להלן תשובה משרד התכנורה למכתבו של ברוך סלמנדר (ראה גליון האבטומוביל 38), שהתקבל לאחורה.

החל מ-1.1.97 חלה שיטה אחת על אגרת רישיון רכב, הן על רכב חדש והן על רכב הרושים בקובץ הרכב בתקופה שלפני 1996. רכב חדש בלבד סוג L-6 קבוצות מחיר, המייצגות את ערך הרכב.

לנושא שהעלית לגבי אגרות רכב יש שוא הבקשה, מובהר כי הוא סוג בקבוצת מחיר אשר מומחים לרכב קבעו את שווי ערכו אילו היה חדש, ולא ערך רכב ישן כפי שהוא רשום במחווני מוכניות מסוימות.

האגורות נקבעות ע"י משרד האוצר וקבעות בתקנות תעבורה לפיהן אנו פעילים. אנו מודים על מכתבך.

מרדי מהתהיהו, אגף הרישוי

רבה תודות על ראל היובל לאיילט

תודה מקרב לב ליום המועדון, זמי לון ותודות רבות למאיר אמן אירמאן על התכנון והארגון. לשולה לזר (גבורות וגביה לקרה הראל), לדורי וסרטין על גיוס המשתפים מחיפה ופרסום הראל ביונטרנט, לאוון קיפניס על הוצאות המבצע פועל, על ליווי השיריה לאיילט ועל ארגון התצוגה, לבני אוור שיטף בתקשות ובהשורה ולגזרה פישטיין שהביא את בני המשפחה וחלק מהחברים לאיילט ובחזורה באוטובוס. תודה מיוחדת לשלהמה, נהג האוטובוס, על האדיבות והסובלנות כלפיו. תודה לחברת

למי תודה למי ברכה ...

מדור הכבוד למי שמספרגו

חברות כבוד לראש עיריית איילט

הגע אלינו מכתבו של חבר-הכבוד החדש במועדון החמש, ראש עיריית איילט גבי קדוש, שקיבל כבוד זה על חנותו לראל אליה ובהיותו בעצמו גם חובב רכב אספנות:

רוב תודות עברו כרטיס הכבוד שלחחים אליו. לכבוד ייחשב לי להיות חבר במועדון החמש, על אחת כמה וכמה שהתרשם מקרוב מהמכניות הקלאסיות כשהגיעו לאיילט.

בכרכחה,

גבי קדוש, ראש עיריית איילט

יש "קלאסי" ויש "קלאסה"

מכתבי תודותכם מ-9 באפריל, ו-1 במאי 98 הגיעו אליו לLOS-אנגלס. לעונג הוא לי להזכיר את החומר לאחרים שモצאים בו עניין (פרט לסלבות...).

עונג גדול עוד יותר היה, לקבל מכתב תודה מהארץ (לא תמיד מקובל) אבל כנראה למועדון Israeli Classic.... יש יותר מאשר רק שם. יש לכם CLASS. SHOW תודה.

בינתיים יש לכם מספיק חומר עד ראש השנה. כשאביא את המשלוּח הבא.

משה זיסר, לוס אנג'לס

Lenco**VESTEL**

ומבצע הגדול על מזעדיון והטמען

עונשנות אחוזי הנחה וב- 11 תשלוםים ללא מרג'ישיס!

מבצע חורף 8/1999!! דגמי 1999!!



טלוויזיה "14"
VESTEL
ש"ח 1900

127 X 11 ש"ח



טלוויזיה "21"
VESTEL
ש"ח 3200
205 X 11 ש"ח
Lenco 20 inch television
VESTEL
ש"ח 3100

186 X 11 ש"ח



טלוויזיה "25"
VESTEL
ש"ח 4800
301 X 11 ש"ח

301 X 11 ש"ח



טלוויזיה "28"
VESTEL
ש"ח 6250
386 X 11 ש"ח

386 X 11 ש"ח



מ"בש כביסה
VESTEL
ש"ח 9200

182 X 11 ש"ח



אדיח כלים
VESTEL
ש"ח 4700

344 X 11 ש"ח



מכונת כביסה
VESTEL
ש"ח 4500

272 X 11 ש"ח



מיקרוגל 23 ל' דיגיטלי
VESTEL
ש"ח 1600
91 X 11 ש"ח
127 X 11 ש"ח



דיסקמן
VESTEL
ש"ח 600

113 X 4 ש"ח



רדי טיפ+דיסק
VESTEL
ש"ח 800

117 X 4 ש"ח



VIDAO 4 דאסים
VESTEL
ש"ח 3250

163 X 11 ש"ח



VIDAO 2 דאסים(פליד)
VESTEL
ש"ח 1950
105 X 11 ש"ח



טלוויזיה "33"
VESTEL
ש"ח 15900

727 X 11 ש"ח



טלוויזיה "21"
VESTEL
ש"ח 3200
186 X 11 ש"ח
VESTEL 20 inch television
VESTEL
ש"ח 3100

164 X 11 ש"ח



טלוויזיה "25"
VESTEL
ש"ח 3500
272 X 11 ש"ח

272 X 11 ש"ח



טלוויזיה "28"
VESTEL
ש"ח 5600
353 X 11 ש"ח

353 X 11 ש"ח

*ספקה מידית במכון הרכבה: אפ"ה ותוקן הלוקה והדרכה לבת הלוקה והתקן 21 ימי עדשה מוחלטת - הניתן מזמן 11-12 חודשים. מילוי המוצרים מוגבל, מילוי נכסות כביסה ומלוחות 125-33" שי"ר, שאר המוצרים 60 שי"ר. תוצאות המומצאים במכון הרכבה ררי נקבעו 12 חודשים *סטטוארא דיזק" אלט - מוכן שלם מהחדש בכינוס למילון שלם פלאזה תל. 07-6370715.

פתוח: א'-ה' 20.00 - 09.00 יומ' ו'- 13.30 - 09.00 מוצ"ש עד- 23.00

אפקטורס דרייז אין - ליין' סגור אכזרי עלייה 3 גיטריסט יאנק תקיסט סק צי' אס' סטן לוייז'ן אס' אס' (לימן 250 ל' 250 ל' ח')

יבואנים בלעדיהם בישראל: מיה אלקטרוניק בע"מ רח' בר-כוכבא 12 חולון טל. 03-5569494 פקס. 03-5569570