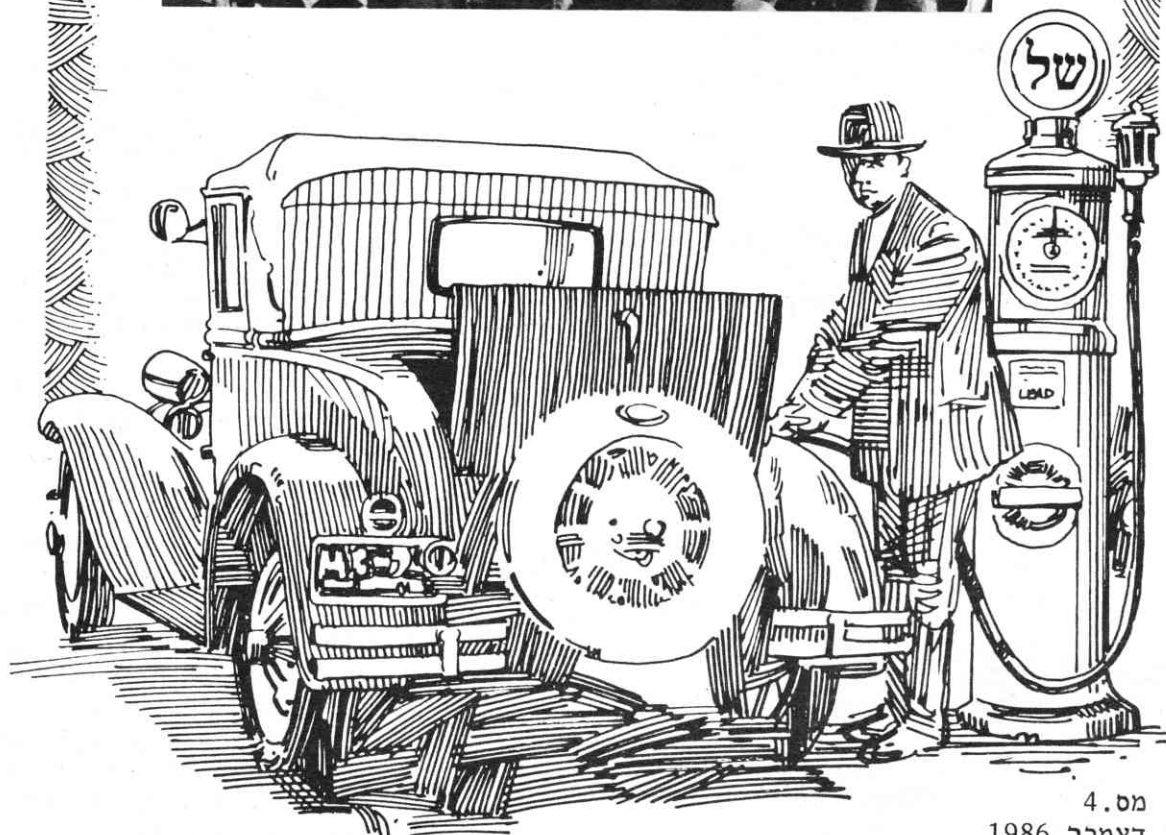


האבטומביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס. 4
דצמבר 1986

מנואלה

...אז עברנו את המפגש ואנו על זרי הדפנה. ממש מתבשמים בשביעות רצון עצמית. אבל לא להרבה זמן. התחלנו לתכנן את המפגש הבא, שיהיה בינואר. אני מקווה רק שמזג האוויר לא יקלקל.

מילה טובה ל"פורד" שהרבה מילים טובות לא יבטאו את מה שיש בלבנו לזכותם. עוד מילה טובה לחברינו ממועדון האופנועים הקלסיים. שני המועדונים מקיימים יחסי ידידות וזה בא לידי ביטוי חיובי במפגש.

זוית ראייה עלינו, לא כל כך נוחה אבל בהחלט פוקחת עיניים, דווקא בתקופת האופוריה לאחר המפגש, ניתנת במאמר האורח של מרדכי דסאור. שימו לב חברים, יש לנו עוד דרך ארוכה מאד להעלות את רמת המכוניות שלנו.

המפגש נתן הזדמנות לרשום למעלה מ-30 חברים חדשים. כיום רשומים 147 חברים ולהם 242 מכוניות מדווחות. ידוע לנו שקיימות בידי החברים מכוניות נוספות שאינן רשומות. אנא עדכנו אותנו. זה חשוב לא רק לאגו אלא גם כדי לקשר בין חברים עם בעיות משותפות. הרי לשם כך אנו קיימים. ועד המועדון החליט לשכור את שירותיו של אמנון אירמאי והמחשב שלו. זה משפר את שירותי המידע ומי מאיתנו שזקוק לאינפורמציה שיפנה לצביקה, טל' 03-452907, או בני, 052-34030, או יוסי 03-478551. נמצאים אצלנו דוחות עדכניים.

להלן רשימת המכוניות הרשומות במועדון:

רנו, שנות ה 1-30 יח'	אלפא רומיאו שנות 3-60-50 יחידות
רנו, שנות 2-50 יח'	אוסטין, שנות 3-30 יח'
רילי, שנות 1-30 יח'	" " 11-50 יח'
רובר, שנות 2-40 יח'	איזטה ב.מ.וו-3 יח'
רובר, שנות 1-60 יח'	שברולט, שנות 4-30 יח'
סאאב, שנות 1-60 יח'	" " 21-50-40 יח'
סימקה סופר ספורט, שנות 1-60 יח'	סיטרואן שנות 5-50-40 יח'
סקודה 1-61 יח'	" " דה שוו-1 יח'
סטנדרד, שנות 2-40 יח'	דה סוטו, שנות 2-50 יח'
סטודיבייקר, שנות 1-30 יח'	דודג', שנות 4-50-40 יח'
סטודיבייקר לארק, שנות 1-60 יח'	פיאט, שנות 1-20 יח'
טטרה 1-1950 יח'	" " שנות 3-40-30 יח'
טריומף 2000, שנות 1-60 יח'	פורד, שנות 2-20 יח'
וקסהול, שנות 5-50-40 יח'	" " 10-40-30 יח'
וספה 1-400 יח'	" " 11-60-50 יח'
פולקסווגן חיפושית חלון קטן-4 יח'	" " טנדרבריד-2 יח'
" " גדול-2 יח'	" " מוסטנג-4 יח'
" " קרמן גיאה 3- יח'	הילמן, שנות 2-50-50 יח'
ולוו 544, שנות 1-50 יח'	יגואר, שנות 2-40-30 יח'
ויליס, שנות 1-30 יח'	" " 1-60 יח'
ויליס, שנות 2-50 יח'	ג'יפ, שנות 4-50-40 יח'
סוסיתא, שנות 1-60 יח'	קייזר פרייזר, שנות 1-50 יח'
	לנציה, שנות 1-30 יח'
	מ.ג., דגמי טי שנות 3-50-40 יח'
	" " שנות 4-60-50 יח'
	מרצדס שנות 30-תחילת 10-50 יח'
	" " שנות 5-60-50 יח'
	מסרשמיט-1 יח'
	מורגן - 1 יח'
	מוריס, שנות 7-40-30 יח'
	" " 12-60-50 יח'
	אופל, שנות 2-60-50 יח'
	פז'ו, שנות 3-50 יח'
	פליימוט, שנות 6-50-40 יח'
	" " וליאנט 2-61 יח'
	פונטיאק, 1-57 יח'

בשער: ב"פורד", 20.10.68.

בשער האחורי: יגואר של
דב גרודמן (ר' כתבה).

האבטומוביל - ביטאון מועדון החמש
עורך ומפיק בני הספל
כתובת המועדון: ת.ד. 22820 ת"א 61227



מועדון מכוניות שברולט 55-57 (פלורידה-ארה"ב)

זמי לוין

השנתית שתתקיים באוגוסט 1987. ביום זה תיערך הגרלה של מכונית שברולט בעלת גג מתקפל משנת 1957 שחודשה בצורה המושלמת ביותר הניתנת להיעשות. במשך השנה תובל המכונית למפגשים הקבועים (קפה מילנו...) ותהווה מוקד לעליה לרגל. מטרת המבצע היא לקבל הכרה בינלאומית ולהגיע לתודעת הציבור בצורה מקסימלית.

לצורך השיפוף, שנמשך זמן רב, הוכן מבנה סגור מיוחד ליד משרדי המועדון, ממוזג אויר ובו כל התנאים לפחחות, מכונאות ובעיקר לצבע. המכונית פורקה לגמרי ונבנתה מחדש כשלעניי המבצעים לא עמדה שום סיבה לחסוך וההשקעה הכוללת הגיעה ל-\$40,000. המכונית בוטחה ב-\$50,000, ערכה הנוכחי. התמונה הצבעונית של המכונית המתפרסמת בגליון האחרון של ביטאון המועדון מעוררת קנאה.

לאחר דברי הסבר כלליים וציון כללי התחרות כותב העורך שלדעתו מכונית שברולט משנת ייצור 1957, בעלת מנוע וי-8 וגג מתקפל היא הרכב הקלסי ביותר, היפה ביותר והפופולרי ביותר שיוצר אי פעם בארה"ב ומהווה משאת נפשו של כל אספן מכוניות.

אגב, כרטיס ההגרלה עולה \$5 ו-\$3 לחבר מועדון. יש לציין שמערכת היחסים בין מערכת העיתון והחברים היא אמיצה ומעוררת כבוד הדדי. אני תקווה שאולי בעוד מספר שנים נזכה גם אנו במועדון ה-5 לשמץ מהדבר הזה. אגב, כדי להיות חבר מועדון אין צורך להיות בעל שברולט אלא רק בעל התענינות ורצון לשלם \$15 לשנה.

כתובת המועדון:

classic chevy club
p.o. box 17188
Orlando, Florida
32860 U.S.A

טוטו אוטו...
ה"שבי" המיועדת להגרלה

באורלנדו-פלורידה, נמצא מועדון מכוניות מיוחד במינו הנקרא classic-chevy club. לדעתי הדבר יעניין את רוב הקוראים ובמיוחד בעלי שברולט לכל סוגיו (נוסעים ומשא) ששנת ייצורם 1955-1957. המועדון נוסד בשנת 1974 ע"י אנשים הנאמנים שמכוניות שברולט שנוצרו בשלושת השנים הללו הן "קלסיות" במלא מובן המילה. אי לכך הם רכשו חלק ניכר מהתבניות הייצור המקוריות של היצרן, רכשו מלאי חלקים מקורי עצום וכן מלאי חלקים משומשים במצב מצויין. החלקים נמכרים במחירים הוגנים תוך הצגת מחירון המתעדכן כל שלושה חדשים לידיעת החברים.

המועדון מקיים מפגשים אחת למספר חדשים וכל פעם במדינה שונה ברחבי ארה"ב. הירחון משקף את הפעילות. בכל גליון מתפרסמות כתבות תחת הכותרת "גאות חברים" ובהן מספרים בקצרה בעלים מאושרים של מכוניות על רכישתן ושיפוצן. כמו כן מתפרסמת בכל גליון כתבה המתארת בפירוט רב את שיפוצו של חלק מסויים ברכב וזה לתועלתו של בעל הידיים השמאליות ביותר.

בחלק האחרון של כל גליון ישנו לוח ובו כ-100 מודעות למכירת רכב כשרמת המחירים למכוניות במצב מעולה היא בין \$7000-\$12,000. איכות חידוש הרכב היא מדהימה ולעיתים נאה יותר מהיום בו יצא את בית החרושת. כללית, נראה מתוך הכתוב שתחביב חידוש ושימור רכב ישן בארה"ב מתפשט בשנים האחרונות בצורה ניכרת ביותר.

בחודש אוגוסט האחרון יצאה הנהלת המועדון במבצע מעניין שנועד להיות גולת הכותרת של הועידה



שיפוע רכב

רשימה ד: ההכנות לפירוק.

יורם סילבר

במאמר הקודם הבאנו את הרכב הביתה או למקום אחר והקצנו לעצמנו מקום נרחב, מואר, אורירי ובעל שירותים (כניסות של חשמל, מים וכו') שיעמוד לרשותנו בכל זמן השיפוע. בכך לא תמו ההכנות. מאחר וכוונתנו הסופית היא להחזיר את הרכב, עד כמה שאפשר, למצבו הראשוני הרי ששומה עלינו להתכונן כראוי למלאכת הפירוק וההרכבה. הכנה טובה תחסוך מאיתנו הרבה שעות של מאמצים לאחר מכן העלולים לעלות בזמן ובממון רב.

גט כאן יש כלל ברזל: כל חלק השייך לרכב חייב להיות במעקב ובנמצא בכל עת. במידה ויישלח לשיפוע, ניקוי וכדו' - גם כאן חייב לבוא רישום מדוקדק. חלק שאבד - לפעמיים לא יוחזר. מאחר וכל חלק חייב לחזור למקומו המדויק שומה עלינו לתעד בצילום וברישום את מקומם המדויק של החלקים העומדים להיות מופרדים זה מזה. בל נשכח - ישנם חלקים ימניים וישנם שמאליים, יש כאלה הבאים מלמעלה ויש - מלמטה. אי לכך אני מציע שכל הרכב יצולם מכל עבריו ומכל זווית אפשרית - כשהוא שלם. יש לפתוח את הדלתות ולצלם בפנים ודבר דומה לעשות עם מכסה המנוע ותא המטען. כן יש לצלם את תחנות הרכב. כך גם בהמשך שלבי הפירוק. יש לצלם לפני ואחרי ובמידה וישנם פרטים מסובכים יש לרשום ולהעיר בכתב. כל חלק מפורק יש להחזיק בכלי או בתא נפרד כשאליו מוצמד פתק עם כל ההערות הרלוונטיות (תתפלאו לדעת, אולט לאחר פירוק מאות חלקים נוטים לשכוח מה שייך למה). חלקים גדולים יש לאחסן תחת

גג כי הם יהיו זמן רב מחוץ לרכב ויחלידו במשך הזמן (הכוונה לכנפיים, מכסה מנוע וכו'). חלקי הרכב הבסיסיים הם: תא נוסעים, תא מנוע, תא אחורי, מנוע, תיבת הילוכים, מערכת ההעברה, מערכת חשמל ושילדה.

להלן רשימה של כלים ועזרים אשר

צריך להכין לקראת הפירוק:

לרישום: מצלמה 35 מ"מ עם מבזק

פנקס כתיבה בעל דפים נתלשים

אמצעים להצמדת הפתקים לכלי האחסון

ולאבזרים המפורקים עצמם

יומן פירוק

כלי עבודה: אין גבול וכל המרבה הרי

זה משובח. מומלץ להצטייד במינימום

הבא:

שני סטים של בוקסות המתאימות

למידות הרכב (אינצ'ים או

מילימטרים)

זרועות הארכה לבוקסות

שני סטים של מפתחות פתוחים במידות

הרכב

מברגי פיליפס ופס גדולים וקטנים

ולפחות אחד מגנטי

מפתח גריפ (מתכוונן)

כמה מרססי "חודר חלודה"

משור מתכת לשבירת ברגים "סרבניים"

ג'ק הידראולי ולפחות ארבעה בוקים

משקפי מגן

שמיכה או עגלה למשכב מתחת לרכב

ברזנטיט וניילונים לכיסוי חלקים

גדולים

מקום איכסון לחלקים קטנים וברגים

לפי מידות

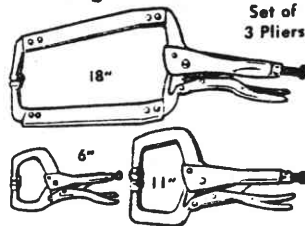
ערכת עזרה ראשונה

כמו כן מומלץ מאד לרכוש

אוברול לעבודה בעל כיסים אשר יכילו



Locking C-CLAMP PLIERS



מתפס ננעל בעקרון "גריפ"

Professional Quality 5", 7" or 10" Lock-Grip PLIERS



Powerful grip, quick release. Drop-forged steel jaws. Nickel-chrome plated.

5" Lock-Grip Pliers. Max. grip 1-1/8"	Each	\$3.99
14-2040Y		
7" Lock-Grip Pliers. Max. grip 1-5/8"	Each	\$4.49
14-2041W		
10" Lock-Grip Pliers. Max. grip 1-3/4"	Each	\$4.99
15-8108W		
Set of 3 Lock-Grip Pliers. One each of 5", 7", 10"		
81-1415A	1-Set or 3	\$11.88

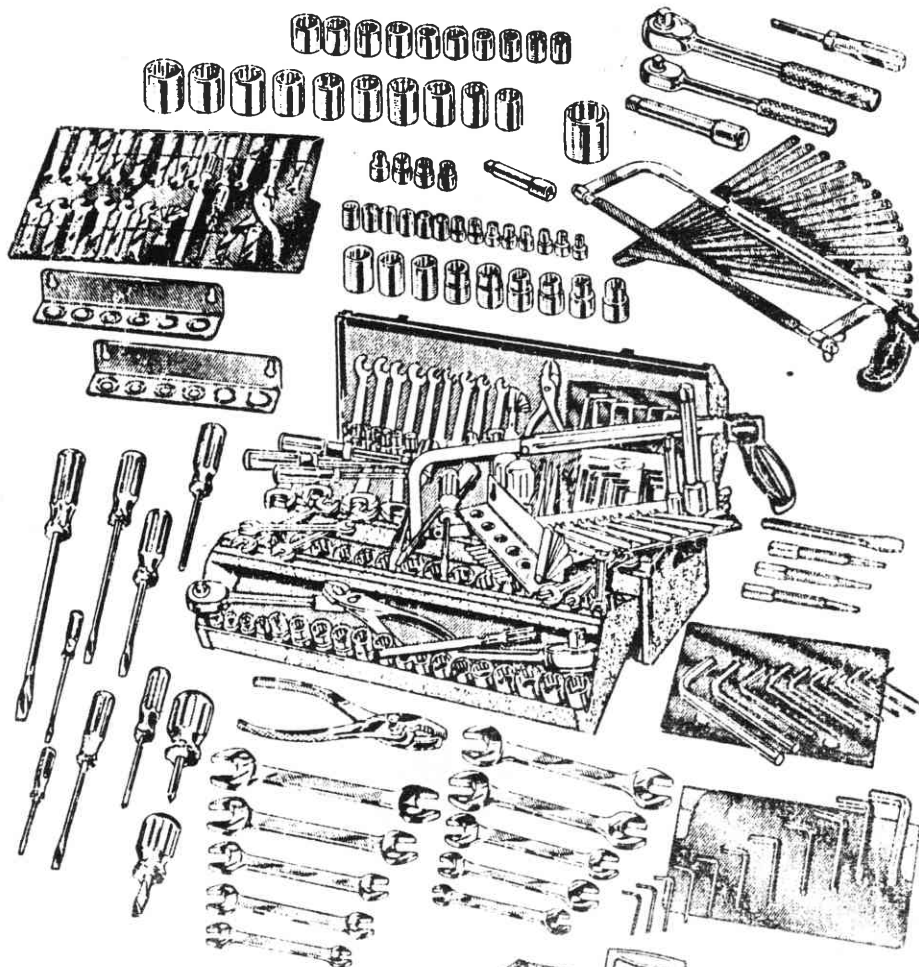
"גריפ" (פלייר פטנט)



מפצח אומים

הן כלי עבודה והן ברגים וחלקים קטנים כך שלא נצטרך לגשת למקום האיחסון עם כל חלק זעיר שיפורק. לסיום חשוב להאיר נושא חשוב ביותר הקשור בנו ולאוי דווקא ברכב והוא נושא הבטיחות. מכונית ישנה היא בדרך כלל חלודה והטיפול בה עלול לגרום לחתכים ושריטות בידיים וחלקים אחרים. במקרה של פציעה יש לנקות ולטפל מיד וכראוי אחרת ייווצר זיהום. חשוב גם להגן על העיניים. בכל מקרה של מבט למעלה (כשאנחנו בתחתית הרכב למשל) או בעבודה עם מברשת מתכת הצמודה למקדחה ובמקרים דומים יש לחבוש משקפי מגן מיוחדות (ולא יקרות). הרי נרצה לחזות ברכב בסוף עבודת השיפוץ...

בפרק הבא נחל בפירוק עצמו.

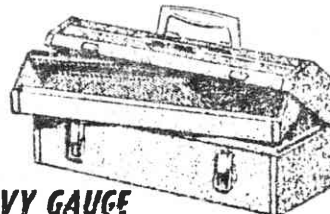


חלומי של
כל חובב

GUARANTEE

These tools are unconditionally guaranteed for life against defects in material or workmanship. If any tool does not give you complete satisfaction, return it for free replacement.

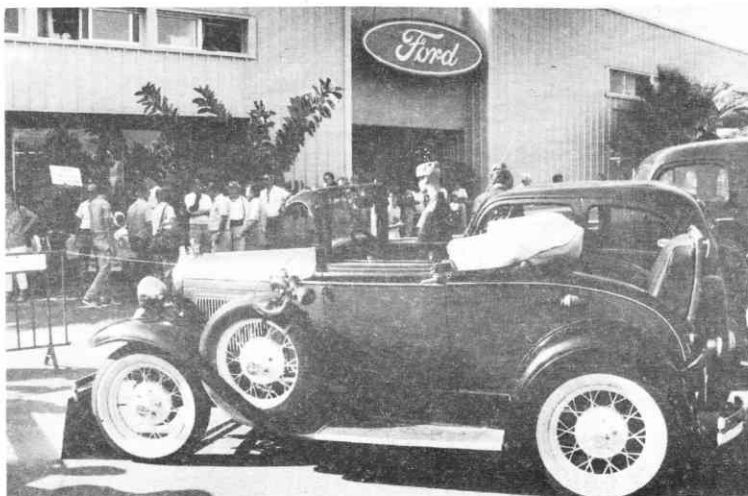
**BOTH
SETS
INCLUDE
THIS HEAVY GAUGE
STEEL LIFETIME CASE**



הייתי לורד...הצגתי ב"פורד"

צבי רכניץ

בבוקר כשעזרנו לחברינו מ"פורד" לסדר את המגרש ולשלוח רכב חברה להביא אופנועים מירושלים ואיזור הדרום. סידור המכוניות נעשה לפי ריכוז תוצרת כללי (אירופאי ואמריקאי) ובתוך כל גוש סידור פנימי לפי דגם. כבר לפני שעת הפתיחה הרשמית הצטברו אלפי אנשים לפני השער. מסתבר שפירסום עושה את שלו. מבטי ההערכה של הצופים אמרו את הכל. קיבלנו תמורה על עשרות שעות העבודה שהשקענו איש איש במכוניות ואופנועו. במיוחד היה מענין לראות צופים קשישים מסבירים לחברי מועדון צעירים: "אתה רואה, ברכב הזה אני נסעתי לפני 25 שנה". הקהל התנהג בדרך כלל בצורה מופתית ורבים לא קיבלו את העובדה שהתצוגה התקיימה רק 3 שעות. הוקמו נקודות הרשמה למועדונים ואצלנו נרשמו 50 חברים חדשים. חמישים אחוזי גידול!!! בין המצטרפים כמה בעלי מכוניות מענינות מאד (דוחות מחשב ובהם מידע על מכוניות במועדון ניתן לראות בקפה מילנו בימי ששי). הכיסוי העיתונאי היה נרחב וקיבלנו כתבות צבע ב"ידיעות" וכתבות גדולות וקטנות ביתר העיתונים. אפשר להגיד שעט ישראל יודע שיש מועדון קלסיות (וזה לטוב ולרע...).



חמשת אלפים? עשרת אלפים? בעצם מה זה חשוב. גם אנחנו, חברי המועדון וגם הצוות הבכיר של "פורד" לא ציפינו ליט האדם שהציף את מגרש החברה.

הרעיון החל מנקר במוחי כשביקרתי בכמה תצוגות של רכב קלסי שהתקיימו בגרמניה. הסתבר לי שגופים מסחריים נתנו חסות ומימון למפגשים אלה.

מהפגישה הראשונה עם אנשי "החברה הישראלית לאוטומובילים" (יבואני "פורד") ובראשם המנכ"ל, אמנון עינבר קשה היה להם להסתיר את העובדה שהם נדלקו לנושא וזה מעבר לכל שיקול כלכלי או פירסומי. הרצינות שבה עוצבו התכניות וההירידה לפרטי פרטים הראו לנו איך החברה הזו מתקיימת בכלל ואת אהבתם לנושא הענתיקות בפרט. ההתלבטויות היו רבות ומגוונות. הן נגעו לעצם השילוב (המוצלח) ביננו ובין מועדון האופנועים הקלסיים, לסידור המכוניות והאופנועי על המגרש, לזמני פתיחה וסגירה, לאמצעי בטיחות, ביטחון, שילוט ועוד ועוד... כשבועיים לפני האירוע הופיעו המודעות בעיתונים ולבסוף ההופעה המכובדת והיפה של חברינו בטלויזיה, דבר שהכניס את האירוע ב"מכה" לתודעתם של מיליונים. חברת "פורד", אגב, מימנה את העברת אחת המכוניות מת"א לירושלים על גבי מוביל. דבר "קטן" המעיד על רוחב לב גדול. היו חששות ממזג האויר, מכמות הקהל שיופיע או לא יופיע..., מהחשש פן החוברת המיוחדת תצא בזמן (ומנכ"ל פורד עצמו שהה בלילה בבית הדפוס להבטיח את הדבר) ועוד...

יום האירוע עצמו החל עבור הפעילים משני המועדונים מוקדם



ההפתעה למשתתפים היתה בסוף כאשר כל אחד קיבל שקית ובה פוסטר יפייפה שהופק במיוחד למפגש (ניתן לרכוש כאלה בימי ששי ב"מילנו"), חוברת מיוחדת משותפת ל"אבטומוביל" ו"מוטוצייקל" ש"פורד" הפיקה במיוחד כשי למועדונים והעיקר, סט לחיוט חשמלי.

לפני מספר ימים הבענו מהמעט שיש בליבנו לצוות "פורד" ובראשם המנכ"ל אמנון ענבר, ואירחנו אותם והיגשנו להם שי צנוע משני המועדונים: מגן מיוחד ובו חרוטות מספר מילות תודה.

תודה לפעילי המועדונים שעשו ימים כלילות להצלחת האירוע והכי תודה לחברי המועדון מחיפה ועד באר שבע שהופיעו עם מכוניותיהם המבריקות. אתם איפשרתם את התצוגה המכובדת. המשיכו כך גם בעתיד. להתראות במפגשים הבאים.



הפיאט בלילה, הטופולינו, הוספה 400 היו במצב די טוב. ה"פורד A" היה לא רע גם הוא, למרות שהצבע מתקלף והמתלים מלאים חלודה, אבל רכב זה הוא אטרקציה בכל תערוכה. אצל האמריקאיות ראיתי הרבה חלודה מתחת לצבע וחבל. החלודה מתפשטת מהר וניתן להסיר אותה בשלב מוקדם בקלות יחסית. לצערי המצב הכללי של המכוניות היה גרוע למדי. היו דברית שכאב הלב כמו לראות את המרצדס משנת 1933, פנינה אמיתית ומוזנחת כל כך. הרבה בעלי ענתיקות מסתפקים בבעלות על רכב בן 5 ספרות וזהו. אבל לטפל מן היסוד, לפרק, לנקות ולצבוע, את זה ראיתי רק ב-3-4 מכוניות. החברה צריכים לקחת את עצמם בידיים, להצטרף ב-10-15\$ למועדוני בחו"ל, לרכוש שם חלפים ולהתחיל לעבוד... אז הם יגיעו למצב של המוריס 8 ואז גט נראה סוף סוף תערוכה ברמה בינלאומית.

התרשמתי מאד לטובה מתערוכת המכוניות והאופנועים הקלסיים. לדעתי אוסף האופנועים עלה, מבחינת הטיב והדברים המעניינים על זה של המכוניות. אילו הייתי צריך לחלק פרסים הייתי נותן את הפרס הראשון ופרס כבוד לאופנוע ב.מ.וו שהיה במצב וברמה בינלאומית ויכולנו לראות שבעליו השקיע מלבד הון קטן גם אהבה רבה. במקום השני - את האינדיאן האדום.

המקום הראשון בין המכוניות היה מקבל אצלי, ללא שום מוחרים, בעל המוריס 8 משנת 1935, פתוחה (של גרודמן) והמקום השני לאוסטין המסחרית (של איילון). התאכזבתי לא לראות שום תוצרת הארץ אחת. לא קייזר, לא הנרי ג'יי, לא דופין לא ויליס ארו, לא קונטסה ולא לארק. גם לא סוסיתא וסברה ספורט. חבל, חבל מאד. היו מספר בעלים שניכר היה שהם מטפלים במכוניותיהם באהבה, אפילו שאין להם כסף רב. דוגמא לכך הוא אמיר מחדרה עם הפורד אנגליה (משום מה נתנו לה את השם "בייבי") שלו.

אולדסמוביל מכונית יומית



משה קרסו • תל-אביב • יפו • ירושלים • חיפה

המכונת שלי

היגואר שחזרה מן הכפור

מאת: דב גרודמן

לחתוך אוונס עם דיסק חשמלי. תוך כדי הפירוק נזרקה כמות גדולה של אשפה. את הדלתות אי אפשר היה לפרק כי הפינים לא יצאו ולכן נאלצתי לקדוח את הציר לכל ארכו עד שגם ממנו לא נשאר זכר. חלק גדול מהכנפיים היה צורך לייצר מחדש ובכלל, הרבה פחים ישרתי וכופתי במסגריה ולשטם כך הצטיידתי בכמות גדולה של פחים וכך חסכתי הרבה עבודה. כך לאט לאט, דלת, כנף אחר כנף, קיבל האוטו צורה ולאחר מכן העברתי אותו ניקוי חול וצבע יסוד ואז נתגלו מאות חורים כמו במסננת. גרוע מכך, במהלך ניקוי החול עלה המנקה על הגג וכופף אותו... אחרי הפחחות (שהיה נסיוני הראשון בתחום) הגיע תור ההכנה לצבע, דבר חשוב ביותר שלקח זמן רב מהמשוער. שיפשפנו וחזרנו ושיפשפנו את כל האוטו עד שהמוכת היתה חלקה לגמרי. את הצבע עשה איש מקצוע.

רק לאחר שהאוטו קיבל צורה התחלתי להקדיש תשומת לב למכניקה. (זה אמנם סדר הפוך מכרגיל אבל טוב לפסיכולוגיה...) המנוע היה תפוס וקשה היה לסובב אותו אבל עם הרבה סבלנות ושמן הוא נכנע. סטרטר לא היה ולבסוף, אחרי המון חיפושים הגעתי לחשמלאי זקן בת"א שהיו לו שניים. סובבנו את המנוע בעזרת הסטרטר והקומפרסיה שאפה לאפס. פתחתי את המנוע ואז הסתבר שהפינים המחזיקים את הבוכנה לטלטל חרטו את דפנות הצילינדר ולא היתה ברירה אלא להכניס שרוולי צילינדר חדשים וכמובן בוכנות ומיסבים חדשים.

סיפורי הבניה והאטפנות שלי מתחילים עוד בהיווני נער. בניתי קרטינג וכן אוספים שונים של כלי נחושת מעוטרים. התפרצות "מחלת" העתיקות החלה לפני כ-4 שנים כשגיליתי מהאוויר (אני טייס) מכונת יגואר ספורט סלון מדגמי שנות ה-30 (שנת ייצור 46). כשנגשתי לראות אותה הסתבר שאמנם שמרה על צורה כללית אבל מצבה היה מייאש. במה שנגעת - נפל. הדלתות הסתובבו עם העמוד המרכזי שהיה קן נמלים והן אכלו את העץ... הכנפיים ממש נפלו מהגוף מרוב חלודה, אחת מהן לא נמצאה כלל. השמש והגשם במשך 20 שנה דרדרו אותה למצב שמכוניות המיועדות לפירוק הן במצב מעולה לעומתה. המון חלקים היו חטרים ומיותר לציון שאין חלקים בשפע למכונת כזו בארץ וגם באנגליה: לא היו פנסים, חלקי גיר, לוח שעונים, מכסה מנוע ועוד ועוד...

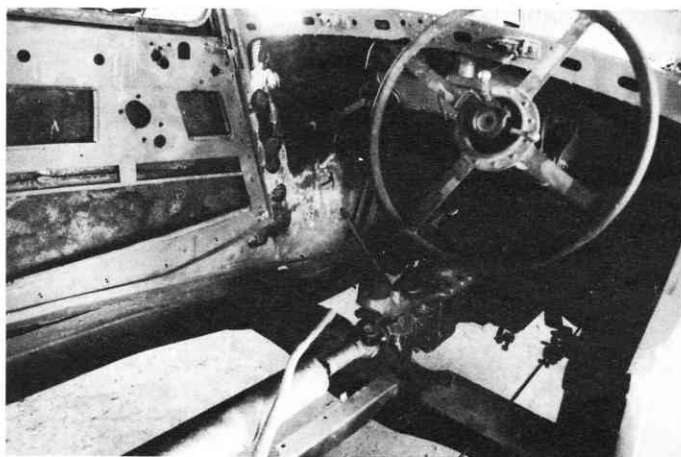
סיפור הקניה נמשך שנה. בעל המכונות לא האמין שאוכל לעשות ממנה משהו ולא כל כך רצה להפרד ממנה. רק אחרי שהראיתי לו מכונת שברולט מודל 50 ששיפצתי בנתיים, השתכנע.

המכונת עצמה נקנתה והובאה לארץ בשנת 1947 ע"י קצין בריטי. בשנת 48 היא נקנתה ע"י תושב חיפה ולאחר מכן היא עברה עוד כמה ידיים. הרשיונות הופקדו בשנת 1966 ומאז היא עמדה כמעט 20 שנה.

החלטתי קודם להתרכז בפחחות והבעיה הראשונה היתה להפריד את הפחים אחד מהשני, דבר שלא היה קל כי שוט בורג לא נפתח והיה צורך



קטנה בבית, שתינו בירה כיד הטובה של אלן האנגלי והפעם שותפה כל המשפחה כולל הבת הקטנה בת 3.5 שנים שנולדה בעצם הימים שקנינו את האוטו וגדלה יחד איתו...



(יגואר-המשך)

חיפשתי בכל הארץ, הגעתי לפי שמועות עד לקריות וכרמיאל אבל חלקים מקוריים לא מצאתי והאילתורים היו יקרים ולא טובים. לא היתה ברירה אלא להשיג חלקים באנגליה. בעזרת חבר טוב, אלן טף, שמשוגע למכוניות יותר ממני השגנו לא רק חלקי מנוע אלא גם לוח שעונים מקורי במצב חדש, חלון קדמי, חלקים לגיר, ועוד.

מסרנו את המנוע לחריטה והרכבנו אותו. הגיר עשה בעיות, למרות הוולקים שהשלמנו לו. לכן החלטנו להזמין קומפלט מאנגליה (סה"כ £70). הנענו את האוטו בגרירה והמנוע התחיל להתחמם ולהתחמם. בחשש רב הוספנו מים עד שההתחממות נפסקה והעסק עבד חלק. כשהאוטו נסע סוף סוף התחיל שלב הגמר שחייב להיעשות בסבלנות רבה. ראיתי הרבה מאד מכוניות בחו"ל וקנה המידה הוא להגיע למצב של יציאה מבית החרושת, אוריגינל לגמרי. צבע, ריפודים, ניקלים וכו'. בנוסף לסבלנות צריך זמן, כסף ובעלי מקצוע טובים אבל התוצאות מצדיקות את ההשקעה. אין טעם שמכונית עתיקה תיראה כמו טרנטה. היא צריכה להיראות פנינה וגמורה כמו חדשה. אני מקווה שכולנו נשאף לסטנדרט כזה ובכך נעלה מדרגה חשובה במועדון המכוניות העתיקות שלנו.

שלב הגמר נמשך ונמשך עד שבא התמריץ בצורת המפגש ב"פורד". כשבוע לפני המפגש הכנסתי את האוטו לרפד, צבעי ושלושה ימים לפני היום הגדול התחלתי להרכיב סופית את האבזרים כשאני עובד עד 03.00 לפנות בוקר. הכל היה תקין אלא שהאוטו לא סחב טוב. הגענו איך שהוא ל"פורד", נהנינו מהתצוגה וכשחזרנו הסתבר שהתקלה בקרבורטור. אחרי שפירקנו ותיקנו המכונית החלה לנסוע כמו נמר אמיתי. כל כך שמחנו שעשינו מסיבה

היגואר-בעת השיפוץ... ואחריו

- * טנדר פרגו 1952 למכירה. כמו כן מבקש להחליף קומפרסור 1/4 כ"ס בשניים וחצי כ"ס. יגאל, 03-483246
- * דרושים חלקים לציר קדמי של יגואר משנות ה 60. משה 03-9229621
- * ב.מ.וו 700 1961 למכירה. נופי כ"ץ, 04-920567
- * מחפש מנוע ויליס "סופר הריקן" 6 צילינדר. בני 052-34030
- * מוריס מיינור 1957, 100, טסט בינואר. דב, 03-844635 (אחרי 21.00)
- * שברולט קופה 1950, דב 052-21079.
- * חיפושית 1957 (חלון אחורי קטן) למכירה או החלפה. רשיונות מופקדים הרכב נוסע. עמי, 04-380671
- * שברולט בל אייר 1955, נוסע.
- * מרצדס 1957 נוסעת ויפה.
- * מוסטנג 1965, נוסע עם טסט.
- * עובדיה, 03-9231499
- * אוסטין 1950, ניירות מופקדים, מוסך מכבי יפו, 03-834367
- * אוסטין 1956, טסט, נוסעת, אנטון פאנוס, 08-326751.

לצורך שיפוץ אוסטין קיימברייג' משנת 1955 אני זקוק ל:
מידע היכן אפשר לבצע פירוק מרכב עד השילדה לצורך שיפוץ יסודי
יעוץ ועזרה בתיקון תיבת ההגה וחלקי ההגה, תושבות למיתלים קדמיים ובולמי זעזועים
ראש מנוע, העברת ידית ההילוכים מההגה לרצפה, רכישת או השגת גריל וסמל אוסטין.
אילן כהן, דירות כוכב 44/17, טבריה

מילאנו כל יום ששי

להזכירכם את מפגשי יום ששי בקפה מילנו בככר מילנו בכל יום ששי אחרי הצהריים (משעה 16.00)
רכילויות, סיבובי ראש אחרי... מכוניות, עוגת המועדון (עוגת גבינה עם אוכמניות) הפכו את המקום
לפאב גברים אנגלי אמיתי.....בואו.

אירוע

אירוע

ביום ה'-של-חנוכה, 3.1.87, יתקיים מפגש+פיקניק בכרם מהר"ל.
היציאה בשעה 10.00 מתחנת "סונול" של הרב מכר (ליד הקנטרי קלאב, ליוצאים מת"א).
בשעה 10.30 מתחנת הדלק האחרונה לכוון ת"א (מול מחנה דוד) ליוצאים מחיפה.

לבאים תחולק החוברת המיוחדת שהופקה בידי חברת "פורד" למפגש שהיה בנובמבר. כמו כן יימכר
הפוסטר שהופק לכבוד האירוע.

בואו

בואו

בואו

1934

	תרום לקרן המכביה ותקבל מכונית סטודבקר!	
---	---	---

