

# האבטומוביל

מספר 40

חורף 1999



- 50 שנה למוריס מיינור
- סביב העולם בשמונה אופנועים
- ארועים: ראלי הנגב, אופנועים
- האופנוע בזירה הצבאית - חלק 2
- אגדה אמיתית על גלגלים
- התערוכה הנשכחת
- סיפורי ענתיקות: פאטמה והפורד
- רשמים מחו"ל: הולנד, איטליה
- הדואר בא היום באוטו האדום
- ועוד מדורים קבועים וחדשים

## מה בגליון ?

- יוסף וכרכרת החלומות 1942
- רשמים מביקור בקפריסין
- טרנטולה - הסאברה האגדתית?
- מיומנו של שיפוצניק - פרק 5
- מכונת המאה
- מ-AJS ל"סטיבנס"
- תעשיות הרכב של צ'כיה - פרק 2

צילום: יוסי חלד



# הצתה מאוחרת

טור אישי



כבר 14 שנה רואה "האבטומוביל" אור, גם אם בשנה האחרונה הוא לא הרים ראש, באשמתי. הוצאתי את הגליון הראשון לדפוס ב-10.2.86 בעריכת צביקה רכניץ, ואחרי גלגולים ותחלופות רבות אני מוציא גם את גליון מספר 40, הנוכחי, בעריכתי. אני אשם באיחור ואני אחראי באופן ישיר או עקיף שלא קיבלתם חוברת כמעט שנה, אך אינני בורח מהאחריות. מאז קום המועדון אני המזכיר, לטוב ולרע, ואני רואה את העורכים, חברי הועד והיו"רים באים והולכים. כל אחד בא ותורם את חלקו, מנסיונו ומרצונו האמיתי לקדם את המועדון. זכינו בכך כמעט לכל אורך שנות המועדון. מגיע להם הכבוד כי הם עבדו בשבילו, בהתנדבות. ונשחקו.

התפקיד שלי שונה. גם כמזכיר וגם כעורך העיתון אני נדרש לעשות את המלאכה כל הזמן, אין הפסקות, אין הקלות וגם אין הנחות. אין הלוקסוס של תחלופה. לכן החליט ועד המועדון בשנים האחרונות שהתפקיד חייב להתבצע בשכר, חלקי או מלא, כי אחרת לא תהיה יציבות, לא תהיה המשכיות. בתמורה - הדרישות גבוהות, לפעמים אף מעבר למה שיכולתי לעמוד בהן. השנה ביצענו רפורמה מקיפה: הוקמה העמותה החדשה כמלכ"ר, נפתח משרד בתשלום עם מזכירה בשכר, פתחנו את הארכיון לחברים, התחלנו לתת שרות באינטרנט ובמישור הבינלאומי (מידע, ספרות מקצועית, חומר כתוב, ייבוא) ועוד. אבל "האבטומוביל" נפגע. למרות זאת אי אפשר להשוות כלל בין הגליון הראשון לנוכחי. 8 עמודים על נייר משוכפל אז לעומת 32 עמודי כרומו כרוכים בחוברת היום, אף כי בשחור-לבן. ידענו ימים של צבע, ידענו עליות וירידות. קיבלנו תקציבי פרסום מחברות-חסות ו"אכלנו" את כספי דמי-החבר להוציא גליונות על חשבוננו. מהיום ייראו הדברים קצת אחרת, אני מקווה. זהו הגליון האחרון לסיכום העשור, המאה, האלף. רצייתי שיתן תמונה על מה שהיה, על מאה שנות המכונית, על 14 שנות המועדון, על שנות עבודתי במועדון - אך גם כעת התקציב עדיין לא מאפשר זאת לנו. במקום זאת, קיבצתי כמיטב יכולתי את החומר שלפניכם, ובנוסף לו בניתי את התשתית לגליונות הבאים שיבואו, כפיצוי, כל חודשיים כדו-ירחון משולב עם "הקלאסיקון" ועם "הלוח הישן" וה"שווקתיק". בנוסף, בניתי אינדקס (תוכן-עניינים) מסווג של כל מה שפורסם באבטומוביל ב-14 שנות קיומו והוא עומד לרשות כל החברים. אם נצליח תקציבית, גם נאפשר לכל מעוניין לכוון את כל החוברות באוגדן מסודר (עם השלמת חומר חסר) כבר בזמן הקרוב.

כל החומר שהצטבר השנה יגיע אליכם כבר בגליונות הקרובים, אבל אל תפסיקו להזרים אלינו חומר חדש לפרסום: כל מאמר טוב יזכה להדפסה. אצלנו ה"חדשות" הן חדשות האתמול ולכן יש עניין בחומר גם כשהוא חלק מן ההיסטוריה.



בתודה,

אמנון אירמאי

מזכיר המועדון ועורך הבטאון

# מה בגליון ?

עמוד	
2	הצתה מאוחרת - טור אישי - מאת אמנון אירמאי
3	יד על המצגרת - דבר היו"ר, זמי לוי
4	יוסף וכרכת החלומות: סיפורו של תלת BSA 1942 - מאת יוסי חלד
5	הידעת כי...! - פינות מעניינות על מכוניות ואופנועים (בכל הגליון)
5	כותבים עלינו באינטרנט
6	האיש והאגדה: אד קרטז', האלוף על האינדיאן - מאת זאב טנדט
6	רוכבים למען רון ארד - מאת אמנון אירמאי
6	מפגש האופנועים בתל-אביב - מאת משה צליק
7	מרטוציקל - בעריכת צביקה שטטלנדר
7	אני לומד את תורת האופנוע - מאת שלמה
7	מיומנו של שיפוצניק - פרק חמישי - מאת די"ר סיימון
8	מ-A.J.S. ל-Stevens. כיצד זה קרה? - מאת זמי לוי
10	כאלה היו הימים... - מאת זאב טנדט
11	מפגש אופנועים קלאסיים בכפר סבא - מאת משה צליק
11	טרנטולה 2: הסאברה האגדתית! - מאת תומר פרת
12	תעשיות הרכב של ציחה (2): לאורין את קלמנט - מאת מרדכי דסאור
14	מועדון שברולט בארה"ב - מאת חיים לויט
14	ניצלו מהרס - מאת ירון פרץ
15	הרהורים - מאת זמי לוי
15	היי הגיפ, היי הגיפ - מאת משה צליק
15	אספנות בחקלאות: שנה לזכרו של אמנון יוגב ז"ל, עורך המדור
16	נציגינו בסוסיאדה בלי סוסיתא
16	היי צפונה - מסע הצדעה - מאת משה צליק
17	צילומים מארועי המועדון: ראלי הנגב, ראלי סוכות
18	יום העצמאות - החגיגה שלא רצינו שתיגמר - מאת משה צליק
18	מכונית המאה - מאת אמנון אירמאי
18	שפע תודות בראלי הנגב - פסח 99 - מאת משה צליק
18	תודה וברכה גם על חנוכה בבית ניר - מאת ליאורה לב
19	ענתיקות בחרוזים: האיכר והמכונית - מאת נתן אלטרמן
19	טיול האופנועים לשומרון ולעמקים - מאת משה צליק
19	הדואר בא היום באוטו האדום - מאת אמנון אירמאי
19	סביב העולם בשמונה אופנועים (המשך) - מאת ניר עוזדור
20	התערוכה הנשכחת - מאת משה גיסיס
22	רשמים מביקור בקפריסין - מאת משה גיסיס
23	אגדה אמיתית על גלגלים: סיפורו של דנלופ - מאת עודד דיאמנט
24	ענתיקה גט: מדור האינטרנט - מאת דרור ושרשטיין
24	רשמים מחו"ל: פרארי ואיטליה - מאת די"ר אשר שיבר
25	ירידי רכב קלאסי בהולנד ובגרמניה - מאת יורם לביאנט
25	תערוכת אופנועים בסטאפורד, אנגליה - מאת צביקה שטטלנדר
25	50 שנה למוריס מיינור - מאת משה גיסיס
26	סיפורי ענתיקות: פאטמה והפורד - מאת י. הנגבי
27	האופנוע בסימן שיבה לזירה (כתבה שניה) - מאת רס"נ דני
28	למי תודה למי ברכה...
29	חברים כותבים + בקשות והצעות של חברים מתוך המשאל
30	

<p><b>ח"כ משה קצב</b> השר לשעבר ישראל קיסר מר אמנון ענבר מר רפי בן-חור מר גבי קדוש, ראש עיריית אילת מר חיקה ברנשטיין</p>	<p><b>חברי כבוד:</b> זמי לוי בני אור אורן קיפניס משה צליק ליאורה לב נחום קדמיאל דרור ושרשטיין אופנועים: בועז דגן יורם מקובר עודד שטרן משה שוורץ</p>	<p><b>ועד המועדון ופעילים:</b> יו"ר: קשרי חוץ: ארועים + סאאב: ארועים + אופנועים: רכות חברתית וטיולים: מ"מ יו"ר + ג'יפים: אינטרנט + צפון: אופנועים: מבקר העמותה: ועדת ביקורת:</p>	<p><b>האבטומוביל</b> ISSN 0793-7679 <b>בטאון מועדון החמש -</b> מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל (ע"ר) מערכת: רח' תבור 37, שוהם דואר: ת"ד 140, נתב"ג 70151 טלפונים: 03-9793773/5 פקס: 03-9793774 <b>עריכה והפקה:</b> מו"ל: עורך: סדר וקלדנות: הגהה: איורים: מודעות וקלדנות: קורין בן-צור 052-683281, 03-9793775, 052</p>
--	---	--	---

© תש"ס 1999  
כל הזכויות שמורות למו"ל ולמפיקים.  
אין לשכפל, לצלם או להעתיק קטעים,  
מאמרים או כל חומר אחר מחוברת זו ללא  
אישור בכתב מהמו"ל.  
מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים  
אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע  
הכלול בפרסומים, במאמרים ובמודעות  
המתפרסמים ב"האבטומוביל" והם מופיעים על  
דעת כותביהם ועל אחריותם בלבד.



# האבטומוביל

מספר 40 - חורף 1999

עורך: אמנון אירמאי

## יד על המצרת

שוקי מדנס - הרכב העתיק ביותר בארוע זה, דרך כלי רכב משנות השלושים והארבעים עד סוף שנות השישים.

ציין דרך ראשון שעשינו בארוע זה (ואני מקווה שיהיה בארועים מסוג זה גם בעתיד) הינו העברת הארוע בשידור באינטרנט לאתר המועדון, כשהתודה מגיעה לחברנו דרור וסרשטיין ולחברת "נטוויזין" שנתתמה לענין זה, ולגואל דרורי ובי"ס מקיף ו' בבאר-שבע שצילמו את הארוע כולו בוידאו.

למחרת גם היינו אורחי עיריית ערד ואני חושב שבסיכום כללי קיבל כל אחד ממאתיים המשתתפים ביומיים אלו "תמורה" הולמת, ויעידו על כך החברים והמכתבים שקיבלנו.

אני שמח במיוחד על הקשר שנוצר בין חברת "מאסטרו שרותי רכב" לבין מועדון החמש וגם על הסכם שרותי הדרך והגרידה הייחודי למכוניות הפרטיות של חברי המועדון, שנחתם בין הצדדים. כאן המקום לציין ולהגיש שאין מדובר בגרידה לארוע או למטרה כלשהי אלא רק למקרה של תקלת-דרך אמיתית (הסבר מדוקדק לכך נמצא בתעודת המנוי).

נמסר לי ממאסטרו על מספר מקרים בהם ניסו חברי מועדון לנצל את שרותי הגרידה שלא למטרה שלשמה נוצרו, וזה כאמור נוגד את ההסכם. לא מן הנמנע שמקרים כאלו בעתיד יובאו אפילו בפני בית-דין-חברים עם תוצאות בלתי-נעימות.

מאסטרו נטלה על עצמה לתת לנו מטריית כיסוי לכל הארועים (ליווי גרידה ותיקוני דרך) ללא תמורה ועל כך מגיעה להם ולמנהל מר איציק מנחם כל התודה.

בתקופת הקיץ היו לנו מספר טיולי שבת וביקרנו בין היתר במוזיאון תפן. קבוצת הגיפים טיילה לה להנאתה, קבוצת סאאב ערכה את המפגש השנתי בחיק הטבע בשרון, השתכסנו בבריכת אריאל ובחוף נחשולים, שם גם ביקרנו במזגגה של הברון רוטשילד, שנבנתה בתחילת המאה והפכה למוזיאון עתיקות (וזה מדבר אלינו תמיד טוב יותר...) ולממצאים ימיים. טיול האופנועים שלנו הגיע הפעם למעגן מיכאל, שם זכינו לתצפית מקסימה על רצועת הים. קיבלנו הסבר והסתובבנו תוך טעימות בבוסתן פירות אקזוטיים שהובאו מכל העולם.

לסיום העונה - יצאנו בחוה"מ סוכות לראלי הצפון, בו נטלו חלק למעלה מ-50 כלי רכב אספנות, כשמטרתנו להגיע לנהריה ולהציג בפני תושבי קו העימות את המכוניות והאופנועים שלנו.

זו ההזדמנות להודות שוב להנהלת קניון "לב-המפרץ" על הארוח והמאמצים שהושקעו, לחברת "נשר", כמו גם לעיריית נהריה ולראש העיר מר גיקי סבג שנעזר במר יוסי דיין, ולמלון "קרלטון" נהריה ולמנהל קרלו, שיצאו מגדרם להנעים לנו את זמננו.

אכן שנה מלאה, פעילה ומגוונת, שלא היתה יוצאת לפועל אלמלא האנשים העובדים ומשקיעים ממרצם ומזמנם הפרטי להצלחת פעילות המועדון. זה המקום להודות להם אישית:

משה צליק (שרותם לעניין את בני משפחתו), אורן קיפניס, נחום קדמיאל, ליאורה ואלי לב, דרור וסרשטיין, בני אור, אפרים בש, בועז דגן, רמי דוידר, רוני רוזנברג, חברי ועדת הביקורת יורם מקובר, עודד שטרן ומשה שוורץ, יוסי צור בפיקוח הכספי, ולאחרים שלא ננקבו בשם - תודה לכולכם.

לסיום, נפרדנו השנה מכמה חברים שנפטרו, כשהוותיק מביניהם הוא רפי יובל ז"ל, שליווה אותנו מהשנה הראשונה להקמת המועדון והיה חבר נאמן ואספן מובהק. יהי זכרו ברוך.



בברכת חברים,

**זמ' לוי**

יו"ר מועדון ה-5

יום רודף יום ושבו רודף שבו והנה עברנו גם את סתיו 1999 שבו מטבע הדברים פחתו ארועי המועדון הן מפאת הגשם והן מכיוון שנסתיימה עונת החופש והטיולים המשפחתיים.

ובכל זאת מה היה לנו בשנה החולפת...?

ראשית, קיבלנו הרצאה בנושא "יבוא רכב אספנות" שהתקיימה לפני שנה באולם מלא מפה לפה בנושא המרתק כל כך את כולנו נוכח ההיצע הקורץ מחוץ למדינתנו. אני חושב שמיצינו בצורה טובה את הנושא ותודתנו נתונה לחברנו אמנון אירמאי (שעשה עבודת הכנה מעולה) ואריה ריינר שלימדו אותנו פרק בנושא זה. אני חושב שאין בישראל מלבדנו שום מוסד שמרכז כל כך הרבה ידע בנושא זה (ועל כך יעידו הטלפונים...).

שנית, ערכנו 8 טיולי שבת שליאורה ואלי לב טרחו על 6 מתוכם "וגרמו" לכם לצאת לחיק הטבע ולקבל (בנוסף לחברותא) מעט היסטוריה וניחוח הארץ.

נזכיר את הטיול לבת-שלמה, בו התארחנו מכל הלב אצל חבר המועדון יהושע זיו-שוורצמן (תודה לך מר זיו) וביקרנו במשק החלב תוך הסבר וטעימות. לאחר מכן המשכנו ועלינו למוחרקה והשקפנו על עמק יזרעאל המרהיב. כחודש לאחר מכן, בחג החנוכה לפני שנה, ביקרנו בקיבוץ בית ניר אצל חברנו איציק שביב שאירח אותנו יחד עם הקיבוץ וחב' אגרינר בצורה נאה כולל טכס הדלקת נרות במערות ה"עתיקות" (הקלאסיות!) של בית גוברין. נראה לי שזו מסורת שמתמסדת והולכת וספרנו שם כ-70 כלי רכב!!! לא נשכח כמובן את הטיול לעתלית בו חווינו מחוויות המעפילים ערב קום המדינה ואני חושב שההסברים בלוי הסרט ריגשו אותנו עד מאוד.

בטיול אחר ביקרנו במושב עין ורד וראינו מפעל של אדם אחד (מר ארז מילשטיין) שאוסף הטרקטורים שלו (כ-50) גדול יותר מאוסף הגרביים שלי... אנו מודים לו על הזמן שהקדיש לנו ומודים לחברנו דוביק גרודמן ששידך בין כל הנוגעים בדבר. חלק מאיתנו המשיך למינחת האולטרה-לייט וקיבלנו הסברים "ושטיפת עיניים" בתחום כל כך יחודי.

רוכבי האופנועים שבינינו נהנו מ-3 ארועים בתקופה זו. הראשון, טיול לצפון שהכין וביצע חברנו משה צליק לאותו קומץ אופנוענים (כעשרה), ואני עבדכם בנייהם) שטרחו והגיעו בבוקר שבת חורפית יפה. קיבלנו טיול (עלוי תקראו בכתבה נפרדת) שבשיאו עמדנו למרגלות הגלבע בכרם נבות הזירעאלי והתרגשנו שוב למשמע הסיפור המפורסם על איזבל ואחאב.

הארוע השני היה כמובן המפגש השנתי לאופנועים קלאסיים שהתקיים בחניון רידנינג תל-אביב (כמו בשנה שעברה) והיה מרשים הן מבחינת התצוגה והחברים והן מבחינת המבקרים. חברים הגיעו מכל רחבי הארץ ובמיוחד שירת החברים מהצפון ובראשם אמיר סתר וגיורא גולדמן. התודה להצלחת ארוע זה מגיעה לחברנו בועז דגן, שטרח מאחורי הקלעים ועשה עבודת שטח מצוינת יחד עם חברנו שטלה, וגם הביאו כלים מעניינים.

השלישי היה מפגש בינינו ובין מועדון האופנועים הישראלי בחסות "מטרו שיווק" כפר-סבא. הפגיגה אופנועים מכל הסוגים שכלל מיני-תחרות בין האופנועים העתיקים, כשהמטרה למצוא את האופנוע המשופץ בצורה האותנטית ביותר לפי קריטריונים שניתנו לשלושת השופטים. אכן, נמצאו

3 מאושרים שהציגו רמת שיפוץ בקנה-מידה בינלאומי.

את סיום החורף הקודם ותחילת האביב סימל למעשה ארוע חוה"מ פסח, "ראלי הנגב 1999", בו נטלו חלק כ-70 כלי רכב עתיקים (בנוסף לכעשרים רכבי ליווי). ביניהם כיכב אוטובוס גיי.מ.סי. 1950, כמו זה שנפגע במעלה עקרבים בתחילת שנות החמישים, שהובא לארוע ע"י חברנו נח סלוצקי, מנהל מוזיאון הרכב היסטורי של "אגד". כמו-כן ראינו גלריה של רכבים החל משנות העשרים המאוחרות (קרייזלר דגם A רודסטר 1929 של חברנו



# הקלאסית שלי - סיפורו של תלת: יוסף וכרכרת החלומות כתב וצילם: יוסי חלד (בעל החלומות...)

לכל אחד מאתנו יש חלומות אבל לא כל אחד מצליח להגשימם. אני אחד מאלה שהצליחו ואספר לכם את סיפורי.

בשנת 1992 רכשתי תלת-אופנוע בי.ס.א. משנת 1942 מאדם שהחזיקו במשך 50 שנה. את הכלי לא ניתן היה להניע ואפילו לא לגרו, כל שנשאר היה

להעלותו על משאית בעזרת רכינה ולהובילו. וכך נעשה, לאחר חתימת חוזה הקנייה שנחתם על כ-400 שקלים. יצאתי לדרכי שמח וטוב-לב ולא היה מאושר ממני בעולם, לא לפני שהבטחתי למוכר הנחמד שביום בו אסיים את מלאכתי, אחפש אותו ואעשה לו סיבוב כבוד ברחבי העיר. ועוד, לפני שלחצתי את ידו, אמרתי לו שאני אסתפק בלהיות בעליו של התלת

כמספר השנים שהיה בבעלותו.

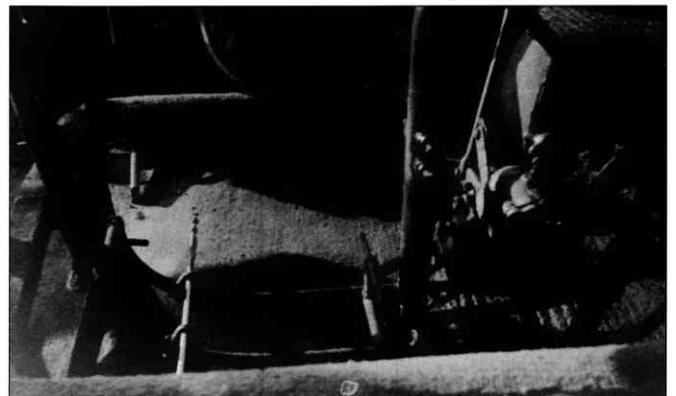
אז יצאתי לדרך ארוכה, בערך כמו יציאת מצרים, שכדי לפרטה לא יספיק גיליון אבטומוביל שלם. הדבר שדירבן אותי לרכוש את התלת היתה הניירת המסודרת. לא לכל הבעלים של תלתנים יש ניירת מסודרת והכוונה

טוב, אז מאיפה מתחילים, ריבונו של עולם!... במקור היה הכלי מוביל סחורות בארגז מתכת מסיבי וכבד, בעל רישוי לארבעה נוסעים - הנהג ורוכב מאחוריו ושני אנשים בתא הארגז האחורי כאשר הם ישובים על מושב עץ מתקפל בכיוון הפוך לכיוון הנסיעה. בשלב הראשון הורדתי את הארגז המסורבל, את החופה שמעל לנהג ואת השמשה הקדמית וזרועותיה. במקומם עיצב בעל מקצוע צורת כרכרה בעזרת פרופיל מתכתי מעוגל וגוף מקיט פיברגלאס. הגוף נצבע בצבע לבן-פנינה וכמוהו גם מכל-הדלק.

על מנת להשמישו לנסיעה, הועבר התלת למוסך שמטפל במנועי בי.ס.א. ובו פרוקו המכלולים המכניים וניטבלו בשמן ובנפט לשם סילוק המשקעים העתיקים

שנדבקו. לאחר מכן נחרטו מחדש הבוכנה והצילינדר וכמובן ה ש ת ו מ י ס ("סופאפים") קיבלו ניקוי והברקה. מערכת החשמל ומערכת הבלמים שוקמו לעבודה, הותקן מפלט אורגינלי (כולל באק-פאיריס מקוריים) ואז כשהכל הושלם הוכנס למכל-הדלק מעט שמן שיאפשר למנוע לשוב ולהסתגל לחיים לא קלים שיזכירו לו נשכחות.

כמושב אחורי הרכבתי מושב אפור וישן של רכב שמצאתי, לא תאמינו,



במשחתת רכב ועל גבי משטח העץ הישן הדבקתי שטיחים אפורים להשלמת המראה.

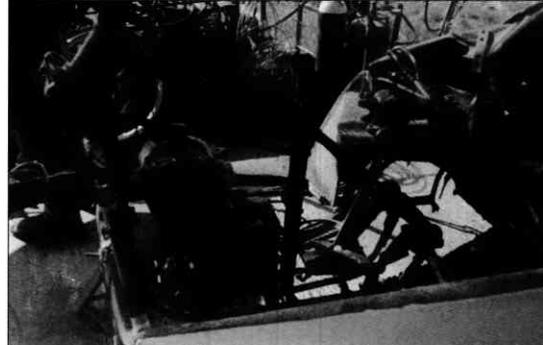
זה היה מראהו של התלת בשנת 1994 וביום בו נישאתי לרעייתי, על-גבי התלת כמובן!

השלב הקשה והארוך ביותר התחיל ביום בו החלטתי להביא את הכלי למצב בו יהיה אפשר לנוע ללא תקלות, כלומר לא עוד התחממות המנוע, נזילת שמן, חריקות חלקים מכניים, התזת שמן מהשרשרת, ויבראציות ששוברות את העצמות, באק-פאירי שגורם להתקף-לב ובלמים שייקחו אותך לגהינום.

הדבר החשוב ביותר, עכשיו, היה הבטיחות - שאפשר יהיה להסיע על התלת חתנים וכלות לחופתם.

לאחר חיפושים קדחתניים מצאתי מנוע בעל גנים מתאימים למשימה שיוכל להתאים לכלי.

לאגרות על אי-תשלום, קנסות שלא שולמו, עיקולים, שעבודים וכדומה. אולם כאן מצאתי אדם שבאמתחתו נמצאה ניירת מסודרת בזכות הקפדה על



תשלומים בזמן למרות שהתלת לא הייתה בשימוש לפחות כ-10 שנים!



## הידעת כי...?

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

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

הידעת כי... קפיצי-העלה שנראו עד לאחרונה מחזיקים את הסרן האחורי במכונית המשפחתית שימשו למטרה דומה גם באופנועים מהדגמים הראשונים. בתמונות הנלוות מוצג שימושם הן עבור מזלג קדמי של "BMW" מ-1926 והן כתומכי המושב של "BSA" מודל 1922.



למעלה: קפיצי-עלה במזלג הקדמי של BMW R-62 משנת 1928 שהגיע למפגש האופנועים בקיבוץ כברי באוקטובר 1992.  
למטה: "BSA" משנת 1922 המוצג במוזיאון המדע בלונדון.



צילומים: ניר עוזדור

## כותבים עלינו באינטרנט

### להלן קטע שפורסם במדור "לינק" על אתר המועדון:

למכוניות יש התנהגות מוזרה: בכל שנה הן מאבדות עוד ועוד מערכן (והאמת, כמה פעמים פתחתם מחירון וקיבלתם התקפת-לב כחשיבתם את ההפסדים?), עד שהוא הופך אפסי ממש. אבל, בתוך כמה שנים אותן מכוניות הופכות לענתיקות קלאסיות, ואז הערך שלהן ממשיך לצמוח עם השנים, עד שלפעמים הוא עולה פי כמה וכמה על המחיר של רכב חדש. מוזר, לא?

על כל פנים, יש לא מעט פריקים שאוכלים, נושמים וחולמים מכוניות קלאסיות, והאירגון המרכזי שמאגד אותם בארץ הוא כמוכן מועדון החמש (שקרוי, למי שלא יודע, ע"ש לוחיות הזיהוי של הענתיקות, שהן בעלות חמש ספרות). באתר המרהיב של המועדון הזה תוכלו להבין למה יש כל כך הרבה התלהבות מרכב משנת ייצור כמו של הביליוי, והפאן המרכזי שבו הוא כמוכן שטיפת העיניים בתצלומים המרהיבים. חוץ מזה, יש פירוט היסטורי של כלי הרכב הקלאסיים, רשימת כלי הרכב הרשומים במועדון ובעליהם, ואפילו שומר מסך נורא חמוד להורדה בחינם. אחלה.



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

במשך חודשים ארוכים ובעזרתו הנפלאה של חברי הטוב דובי, ריתכנו תושבות שיחזיקו את המנוע החדש ולאחר מכן הכנסנו את המנוע. הרכבנו גם פרונט חדש דו-שימושי שיהיה מוכן לכל מהמורה. ולאחר מכן מדדנו וחרטנו גלגלי שיניים לשינוי בתמסורת תיבת ההעברה שמתפקדת גם לרוורס כשצריך.

מתחת למושב האחורי בנינו ארגז עץ לאחסון המצבר, ארגז כלים, גלגל רזרבי ושמיים למיניהם.

השנה הבאה הוקדשה כולה לחידוש מערכת החשמל והתאמתה למנוע החדש, חידוש מערכת הבלמים על כל מרכיביה - צינורות, משאבות, סנדלים, צלחות דיסק ורפידות.



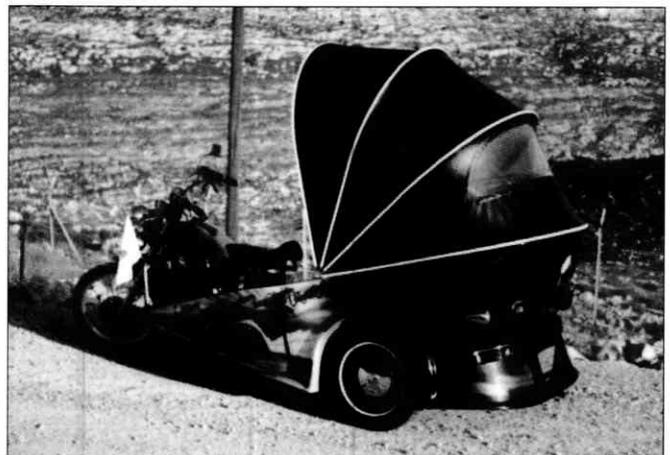
לאחר מספר ניסיונות כושלים ותיאומים נוספים, הגיע המנוע החדש ויצאתי לסיבוב מלכותי ברחבי תל-אביב. תארו לכם את התרגשותי כששמעתי את המנוע מניע בפעם הראשונה, כשלוש שנים לאחר שהתחלתי את השיפוץ המכני.

לאחר פסק זמן קצר למנוחה ולהתארגנות כספית קלה, פניתי לבעל מקצוע לבניית גג קבריולט בסגנון הכרכרות של המערב הפרוע. מנגנון מתכתי הורכב על-גבי הכלי והגג נתפר מסקאי שחור עם חלון שקוף בצידו האחורי. את מכל-הדלק הישן שלחתי לניקוי בחומר חריף במיוחד, בעל ציפוי עמיד וחלקו התחתון צופה בחומר מונע התחמומת שעשויה להגיע, לא עלינו, מכיוון המנוע. עכשיו צריך היה לצבוע מחדש את התלת. פה נעשתה עבודת קודש לשמה, התזות חול למי שמגיע וניקל לכל דיכפין.

השלב האחרון ובאמת חביב היה שלב הריפוד והשטיחים. בחרתי בשטיחים ובריפוד בצבע אדום קטיפה אשר השלימו את מראהו המלכותי של הינוקא. וזה היה הסוף, תאמינו או לא.

שבע שנים של עבודה קשה הגיעו לסופן!

ברשותכם, הרשו לי לנצל כמה זר על מנת להודות לשני אנשים יקרים ואהובים שתרמו, שסבלו ושהתאזרו בסבלנות ראויה-לשבח וסייעו להצלחתו של חלום גדול זה: אשתי נעמה, וחברי דובי בן-ארי. הם, ורק הם, מסוגלים להעיד עד כמה קיצרתי ותימצתתי את סיפורי זה.



## מפגש אופנועים ומכוניות שבת 13.3.99 בחניון רידינג, ת"א מאת משה צליק

זה היה האירוע שנקבע למדרחוב דיזנגוף והועבר עקב בעיות קואליציוניות בעיריית תל-אביב, וטוב שכך היה. הארוע התקיים בעזרת חברנו משה גרינשטיין, שהצליח להעמיד לרשות המועדון את חניון קואופרטיב "דן".



את מפגש האופנועים הארצי ארגן המועדון באמצעות ובעזרת בועז דגן. מאחר שבועז לא היה בקו הבריאות, אנו חבריו שאוהבים אותו אהבת-אמת, התגייסנו לעזרתו כאשר המנצח על המלאכה היה אברהם שטטלנדר. ב-7:00 בבוקר התייצבנו כולנו בבית-העסק של בועז "צמיגי רמת אביב". חבריו: איציק דותן עם אופנוע בי.אס.אי, אורן קיפניס עם מכונית סאב עם עגלה להובלת אופנועים, איציק סלומיאנסקי עם הגיפ הצהוב של מ.מ.ס.י. לגריה, אבי מ-א.א. חילוצים עם עגלה להובלת אופנועים, אוהר לאוסון מקיבוץ העוגן, בחור צעיר ונחמד שנרתם לעזרה בהעמסה ולהעברת חלק מהאופנועים ברכיבה לשטח התצוגה, צביקה שטטלנדר עם ב.מ.וו. אדום, ערן קליין ומשה צליק עם אופנוע טריומף.

בשטח התצוגה התמקם מזכיר המועדון אשר הקים משרד וגייס חברים לעזרה: רונית קרנגה, שצויידה במפתח רינג וחיברה שלטים ולעזרתה בא טילו קרנגה. הבנות החמודות עדי וזוהר ואביהן יוחאי שקד מהישוב רעות סייעו לצליק לתלות את השלטים. איציק אידלמן דאג למערכת הקול ולמוזיקה. רוני רוזנברג היה הממונה על הסדר וההכוננה. ניר עוזדור מבאר-שבע עזר בסיום לקפל את השילוט ועל כך התודה לכולם (אם שכחתי מישור - איתו הסליחה).

חימם את הלב לראות את חברינו הצפוניים אשר הגיעו ברכיבה בשיירה על

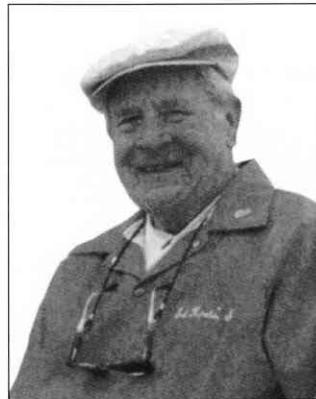


אופנועים משגעים. בארוע השתתפו גם חברי מועדון האופנועים הישראלי ומועדון ההארלי שבאו עם אופנועים משתונים מתקדמים יותר (והדרת פני זקן - הצדעה לאופנועים הישנים).

הארוע היה מאוד צבעוני, עם מוסיקת רקע בניצוחו של איציק אידלמן. היתה אווירה של קרנבל מוטורי מיוחד ומעניין, קהל המונים זרם ללא הפסקה והתעניין בתצוגה. לרעבים ולצמאים אף התארגן מזנון נייד. לציבור הרחב ניתן הסבר על מטרות המועדון וכן נירשמו חברים חדשים, ונשמח על כל מי שיצטרף אלינו. שוב הוכחנו לעצמנו ולאחרים שעלינו דרגה.

## האיש והאגדה מאת זאב טנדט

ב-30 לינואר 1996 נפטר בביתו אשר בעיר הולדתו מונטריי פארק בקליפורניה, רוכב האינדיאן האגדי אד קרטז'. אד נפטר לאחר סיבוכים שנבעו ממספר התקפי-לב. "איש הברזל" כונה והקריירה שלו נמשכה על פני כ-3 עשורים לפני ואחרי מלחמת העולם השנייה. אד חרט לעצמו מקום קבוע בהיסטוריית האופנועים בביצועיו על מסלולי Roadrace circuit ו- TT oval.



שיאי הקריירה שלו כוללים נצחונות במירוץ הראשון ל-200 מייל של אגודת האופנועים האמריקנית בדייטונה-ביץ' ב-1937, במירוץ ה-100 מייל בלאקוניה, במירוץ ה-200 מייל בסאוואנה, ובמסלול הלונג-הורן בפנסילבניה. קרטז' הוכרז כאלוף הארצי הגדול בשנים 1951-1952 והמשיך להתחרות עד סוף שנות ה-50. באוגוסט 1995 הוכנס שמו להיכל התהילה של המוזיאון הלאומי לאופנועים.

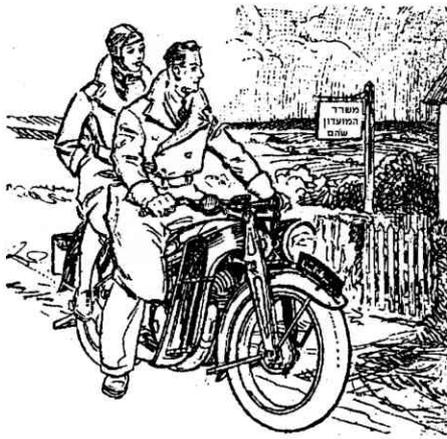
אד קרטז' נקבר לצד אישתו הראשונה איירין ב-5 בפברואר 1996 בבית הקברות ברוז הייל ויטייר בקליפורניה בנוכחות בני משפחתו שעדיין בחיים: בתו מנישואיו הראשונים דינה ובנו (גם כן מתחרה האינדיאן) אד קרטז' ג'וניור, ואשתו השנייה מארי. זכרו ישאר חרוט לעד בליבם של כל חובבי האינדיאן בעולם כולו.

## רוכבים למען רון ארד מאת אמנון אירמאי



מספר אמיצים מרוכבי הקלאסיים של מועדון החמש ועוד מכוניות אספנות חברו אל מאות אופנוענים חברי מועדון האופנועים הישראלי (בתמונה) במסע מיוחד מתל-אביב לגבול הצפון למען רון ארד ונעדרי מלחמת לבנון. מטרת המסע היתה להעמיד את גורל החיילים הנעדרים בראש סדר היום הלאומי ולהעיר את הנוגעים בדבר להזרתם. המסע התחיל בצומת גלילות ומשם עלה צפונה לגבולות עם סוריה ולבנון. המסע הסתיים במטולה, סמוך ל"גדר הטובה", בה נערכה עצרת במהלכה הוחתמה עצומה שהועברה לנשיא המדינה ולראש הממשלה.





בשנות ה-80' פעל בארץ מועדון קטן אך חביב שהוקם על ידי עבדכם הנאמן עם זאב טנדט ויוסי שוץ - הלא הוא "המועדון הישראלי ללאופנועים קלאסיים". באמצעים דלים אפילו הצלחנו להוציא חוברת שנקראה "מוטוצייקל".

לא מכבר בחיטוט בין עשרות חוברות האופנועים הנמצאות בביתי, מצאתי לפתע את אחת החוברות הבודדות שהוצאנו אז. מצאתי בה כתבה משעשעת עם חוש הומור נהדר והנה היא לפניכם.

צ'יקה שטטלנדר



צ'יקה

אני לומד את תורת האופנוע מאת שלמה (ספורט של לא-ספורטאי)

נוכחתי לדעת, שבחור, ולו גם החכם ביותר, אם אין לו אופנוע - אין לו כל ערך בעיני המין היפה.

הגדול בתענוגים לגבי הבחורה הוא: לרכוב על האופן האחרון של האופנוע לאחוז בידה האחת את השמלה המתעופפת, לטוס על כבישים וברחובות העיר. בשעת מעשה מסמיקות לחייה בלי עזרתו של "קוטי" ועיניה מבריקות מאושר.

ומכיוון שאינני יודע לרכב על אופנוע - אין לי מזל לנשים, ביש-גדא ממש. החלטתי ללמוד את התורה המוחכמת של רכיבה על גלגלים מחברי (הוא בר-מזל, יש לו אופנוע).

- התדע לרכב על אופניים? - שאלני חברי.

- כמובן! - ענית בגאווה.

- ובכן, במשך רבע שעה תלמד את כל התורה - אמר.

השעור החל:

- ראשית-כל עליך להדליק את המנוע. אתה מסובב "כאן" ברגל, ופותח את הבנוץ, "כך". תפשת?

- תפשתי! - ענית.

- הלאה: אתה מוריד את "המעצור" ומכניס את "המקל" הזה ב"נקבי"

**המדור לחיפוש כתבים**  
**אנו מחפשים אופנוען קלאסי**  
**עם יכולת כתיבה ורצון לסייע,**  
**שירים את כפפת ה"מוטוצייקל"**  
**ויחתום בכל גיליון.**  
 פרטים אצל מזכיר המועדון: 03-9793775

הזה. זה נקרא "מהלך ראשון". אחר כך אתה מסובב "כאן", כלומר, פותח את הבנוץ. האופנוע יתחיל לנסוע; כעת עליך להעביר את "המקל" אל ה"נקבי" הזה - הוא "מהלך שני" ולאחר כך אתה עובר ל"מהלך שלישי".

תפשת?

- תפשתי!

- אם אתה רוצה לעצור בבת-אחת - עליך ללחוץ ברגלך "כאן" ולסגור את הבנוץ. הבינות?

- הבינותי.

- חזור על דברי, - פקד.

חזרתי על דבריו, מלה במלה, עם כל ה"נקבים-נקבים", "סיבובים", "לחיצות" ו"מהלכים" והוא היה שבע-רצון. הוא הוסיף והסביר לי את תורת הדלקת הפנסים, חימום המנוע, יצירת הבנוץ ולוח המהירות.

- לאחר שלמדת כבר הכל, תנסה לנסוע - ציווה עלי.

בלב שלם נגשתי אל האופנוע, חבקתי והדלקתי את המנוע. ישבתי על האוכף, העברתי את "המקל" אל ה"נקבי" הנקרא "מהלך ראשון", פתחתי את בורג הבנוץ והאופנוע התפרץ בכח-אדירים והתחלתי לטוס בו.

אין ספק שבעיני העוברים ושבים הייתי שיכור. אותו רגע לא חשבתי כלל; עיני היו נעוצות נוכחי ובלבי התפללתי שלא אדרוס את אחד האדם, שלא אתקל ברחוב, שלא אמעך את אחד הסוסים, שלא אהרוס את הגדרות, ביחוד חששתי לחלונות-הראווה הגדולים...

פתאום הופיע מרחוב צדדי חמור עמוס שקים עם מלט. הפנית את ההגה ולחצתי על הברזל, הוא המכונה "מעצור".

עד היום אינני יודע כיצד קרה הדבר, אולם האופנוע השמיע קול נפץ כקול יריית תותח והתחיל לדהור כאותו סייח פראי. בדרכי פצעתי שני ילדים, דרסתי אשה זקנה, עקרתי עץ עול-ימים, פרצתי דרך גדר, הפכתי סוכת גוזז ונכנסתי יחד עם האופנוע אל תוך חלון-ראווה גדול ומשם ישר אל חדרו של המנהל.

מי יודע אנה הייתי בא אלמלא שולחן הכתיבה הגדול וקופת הברזל הכבדה

כשפקחתי את עיניי, הרגשתי מכאוב נורא בכל גופי. כולי חבוש הייתי בתחבושות ורק עין אחת נשארה בלתי חבושה, היא נפוחה ורק סדק צר נשאר לה.

על ידי ישב שוטר ושמר עלי

בבית הסוהר נדרתי נדר: מוטב להיות ביש-גדא בעיני הבחורות ובלבד שלא לנסוע עוד על אופנוע. אני מוכן לכל הקרבנות שבעולם, מוכן גם להתחתן - ובלבד שלא תרצה שאסיע אותה על אופנוע.

אם אמצא בחורה המסוגלת לאהוב אהבה ללא אופנוע, היא תדע להעריך את קרבן חיי זה ותארס לי.



**המשך המדור המשעשע בסידרת הפרקים פרי עטו של חבר המועדון ד"ר סיימון (רופא במקצועו אבל שיפוצניק בנשמתו). נשמח לשמוע גם מכם סיפורים בנושא.**

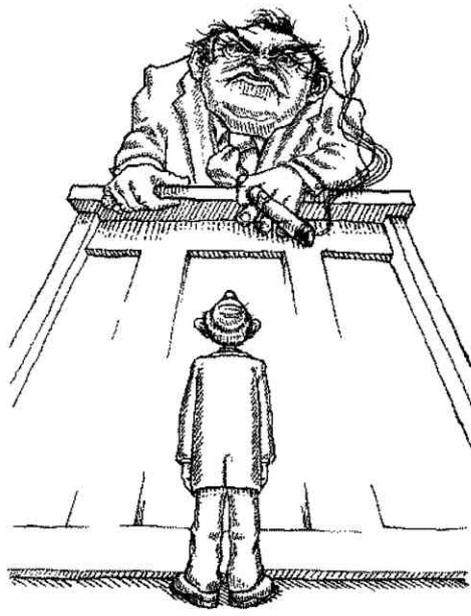
**מיומנו של שיפוצניק  
פרק חמישי  
מאת ד"ר סיימון**



נו טוב, יושב אני לשולחני ביוטבתה בכיכר העצמאות בנתניה. זה איננו יום שבת, אין אווירה חגיגית, אף אחד לא עובר לפני, והגילוליה שלי לא נמצאת בקירבת מקום. קשה לי לבד, בחוץ יורד גשם, השמיים שחורים, העננים נמוכים, מסננים גשם מונוטוני, טיפות קטנות מדכאות. מכיוון הים נושבת רוח קרה, ובכל זאת בתוכי בעורות גחלים של ייסורי מצפון. אני לא יכול לשתוק יותר, אני צריך להתוודות... כן, חטאתי - כן, בגדתי. נו עכשיו אני מרגיש יותר קל. מה עשיתי אתם שואלים, קניתי מכונית חדשה. לא חיפשתי יופי או נוחיות או ביצועים. כל אלה נמצאים ועוד איך בגילוליה שלי. פשוט חיפשתי מזגן. הקיץ האחרון ייבש אותי ולא היתה לי ברירה. כן חטאתי והעונש לא אחר לבוא. נו טוב, זה היה המקרה הראשון שלי של התנגשות בחוקי התנועה ועם שומרי הנאמנים של החוק - "השוטרים". לא זה לא היה עם הגילוליה אלא דווקא עם "הטראנסה" החדשה שלי. לא שאני קדוש, לא שאני לא מקבל לפעמים התכווצויות בכף רגל ימין, דווקא כשהיא נמצאת על דושת הגאז, אך בדרך כלל לאור המצב שאני פנסיונר, אני לא חוגר שעון, אני לא ממחר להגיע לאף מקום. בשנים האחרונות אני נוהג רגוע, במילים אחרות - אני באמת מטייל.

- אז למה התנגשת עם השוטרים? אתם שואלים.

- נו טוב, אספר לכם.



יצאתי באותו יום שבת של חודש פברואר בלי גשם, עם שמש זורחת, עם מזג-אוויר כפי שאומרים בתחזית: "חם מהמוצע בעונה". יצאתי לטייל עם המכונית החדשה ללא מטרה, רק סתם לנוע על הכביש. הכביש היה כמעט ריק, השעה היתה 8:30-9:00, לא היה חם, לא היה קר, איך לומר לכם - אמריקה! קצת לפני חדרה, שמעתי מאחורי סירנה של ניידת משטרה. בהתחלה חשבתי שזהו אמבולנס של מד"א. מבט אל המראה הבחיר לי שזוהי משטרת התנועה. מבט אל מד המהירות הראה 90 קמ"ש. אותתי ימינה ועצרתי בצד ימין של הכביש מעבר לפס הצהוב. בקיצור, מהניידת ירד שוטר צעיר גבוה וצעק אלי בגסות:

- "את הרשיונות!"

התחלתי לחפש את התיק. השוטר בעמידה ליד החלון הסתכל אלי ואמר בשמחה:

- "אהה, זה אתה?"

- "כן", אני עונה וממשיך לחפש בתיק. תמיד רציתי להיות אחי אבל הורי התנגדו בתוקף.

מסרתי לו את המסמכים מבעד לחלון ולראשונה הרמתי את עיני ואת מי אני רואה לפני? את השוטר עם ה-IQ הגבוה (זוכרים - מאז ?). הוא קורא במיסמכים, מדפדף ברשיונות, מסתכל אלי בעיניים של אינקוויזיטור, מסתכל על המכונית, אני שותק ובודק את הציפורניים שלי, מה להגיד לכם - אווירה פסטורלית. אני ידעתי מה אוכל אותו. בדרך כלל, כל נהג ששוטר עוצר אותו, נכנס לפאניקה... "אדוני השוטר, מה עשיתי לא נכון?"

וכן.

השקט שלי הוציא אותו משלוותו. בסוף הוא עוזב אותי, חוזר



לניידת, מדבר עם בן זוגו, לוקח את פנקס הרפורטים, כותב, כותב, מגרד את ראשו ושוב כותב. אני ממשיך לבדוק את הציפורניים, כשבסוף אני רואה אותו חוזר אלי.

- "תחתום כאן!" פוקד עלי ועושה סימן על הדוח היכן לחתום.

הוא רוצה לתת לי את העט המשטרתי שלו. לא לקחתי את העט אבל לקחתי את הדוח וממבט קצר הבנתי שמאשימים אותי בנסיעה ללא פסים זוהרים על הפגוש האחורי. צחקתי בתוכי, ורק כדי לעשות לו דווקא, שלחתי יד לתוך התיק שלי, הוצאתי את הפרקר עם הציפורן מזהב שקיבלתי לפני חודש ליום ההולדת שלי וחתמתי לאט וברור - ד"ר סיימון.

- "אתה רופא?"

לא עניתי, לקחתי את כל הניירות שלי, נתתי סטרטר, שמתי וינקר שמאלה, פתחתי את הקומפקט עם פאברוטי ולאחר כמה קילומטרים שכחתי מהעניין.

אבל מה אתם חושבים? הם לא שכחו אותי. לאחר ארבעה חודשים אני נמצא באולם 4 בבית משפט השלום בנתניה וכבוד השופט אומר לי:

- "אתה מודה שנסעת ביום זה וזה, בשעה זו וזו, במקום זה וזה, ללא פסים זוהרים על הפגוש האחורי של מכונית זו וזו?"

מה להגיד לכם. לפני עברו בידיים של כבוד השופט כתשעה עד עשרה תיקים במהירות מופרזת, אולי חצי דקה לכל תיק, לפי אותה שבלונה:

- אתה מודה ש...  
- כן, כבוד השופט, אבל...  
- 700 ש"ח קנס.  
וכן וכך עד שהגיע אלי.

- "במבט שיטחי נראה שכן", שמעתי את עצמי עונה לשופט, "אך הכתובת לרפורט היא לא אני".

- "הכתובת לא אתה?", חורג השופט משיגרתו, "זו לא המכונית שלך?"

- "הכתובת היא הרשויות שמסרו לי את המכונית", אני ממשיך בבטחון ומרגיש שאני דורך בשטח מוצק. "אני קבלתי את המכונית מיבואן הרכב, הרכב עבר בדיקת רישוי, היבואן הדביק על החלון את מדבקת מכון הרישוי,



מסר לי את המפתחות ואמר: 'הכל בסדר, סע לשלום!' אני לא מכונאי ואני לא יכול להיות אשם שאני נוסע עם מכונית ללא מנוע, או רק עם שלושה גלגלים. אם היבואן דאג שלמכונית יהיה מנוע וארבעה גלגלים, הוא היה צריך לדאוג גם לפסים זוהרים על הפגוש האחורי, ואני לא מאמין שיכול להיות כאן אותו המשפט שהיה לי ברומניה".



היתה בחוץ תנועה ערה. כולם רצו עם הציוד לכיוון המחסן, ואחד צעק לנו: - "תמהרו, חסרות שמיכות."  
"רצנו לאוהל שלנו, ואני בדרך משכתי שמיכה מאיזו מיטה, כדי להיות בטוח וכך השתחררנו."

- "ובאמת הייתה חסרה לך שמיכה?" שואל השופט מנתניה.  
- "לא, באוהל שלנו לא היה חסר כלום, כי אף אחד לא העז להיכנס לאוהל של הבוגדים."

נו, טוב, אני גם לא אחראי שכל היושבים באולם של בית המשפט מנתניה שכחו את הצרות שלהם וצחקו כמו בהופעה של יצפאן. אני גם לא יכול להישבע שכבוד השופט בעצמו נשאר כל הזמן רציני. אני יכול רק להגיד לכם, שאחרי כמה דקות כשהשקט חזר לאולם הוא אומר:  
- "פסק הדין ינתן במועד אחר", והפטיש נפל ברעש על שולחנו.

מאז לא שמעתי כלום מבית המשפט, אבל פגשתי שוב את השופט ההוא עם ה-I.Q הגבוה שכתב לי את הרפורט.  
- ומה קרה? אתם שואלים?  
נו טוב, זה כבר סיפור אחר.

**מדור פרסומי**

**פיקו במוסד קיבוץ ברקאי**  
 (5 ק"מ צפונית למחנה 80  
 בכביש ואדי ערה)

פיקו, מכונאי רכב ותיק וידיד המועדון, מאוד ישמח לקבל מכוניות עתיקות לתיקוני מכוונאות וחשמל כולל שיקומים, במיוחד מכוניות אמריקאיות, אבל לא רק אמריקאיות. פיקו שיפץ עד היום מספר מכוניות של חברי המועדון.  
 אצל פיקו ישנה גם אפשרות לאכסן מכוניות, או להציב מכולות לאחסון וכן ישנה אפשרות לעבודה עצמית במקום.  
 הטלפונים שלו במוסד: 06-6387145, 050-396779.

**אספנות**

השופט קיבל פנים ארוכות, הזיז את גבותיו, חשב על המילים שלי, שכן שהוא ממהר, ובלי לשים-לב שאל:

- "מה קרה במשפט ברומניה?"

- ברומניה עשיתי טירונות חודש אחד בלבד, במסגרת לימודים באוניברסיטה. לילה אחד, בסביבות השעה 2:00 לפנות בוקר, עבר שומר מאוהל לאוהל וקרא: - "מקרה חרום! האימפריאליסטים האמריקאים תקפו את רומניה! כולם להגנת המולדת! תוך דקה תגיעו לנשקיה לקבל נשק ותצאו מערבה לחזית".

חושד, בלגאן, עיניים דבוקות משינה, מגף שמאל ברגל ימין, כמה אגרופים פה ושם, דרך דלת הנשקיה, איפה הרס"ר! ביד אחת מסר את הרובה וביד השנייה קופסה עם 12 כדורים. בסוף הכיתה שלי במרחק 200 מ' שוכבים על הבטן עיניים פקוחות לאימפריאליסטים האמריקאים שתקפו את רומניה.

אחרי כמה זמן של רעשים ותנועות, צעקות, פקודות, רקטות, כמו בכל תרגיל, רגע ארוך של שקט. כמעט נרדמתי שם על הבטן, כשפתאום שמענו במגאפון: "לטעון את הנשק!" פותחים את הקופסה עם הכדורים, רוצים לטעון את הרובה, ולא הולך.

"היי", אומר אחד מאיתנו, יותר עירני, "קיבלנו כדורי אקדח 6.35 מ"מ במקום כדורים 9 מ"מ לרובה!"

אנחנו היינו שמונה בכיתה, ומהר התברר שלכולם אותם הכדורים שאינם מתאימים. בזמן שאחנו לא יודעים מה לעשות, באה פקודה מהמקול: "אש!" פה ושם צרורות אש, רק אצלנו שקט. בא לי רעיון להציל את כבוד הכיתה ואני צועק חזק: "נגמרה התחמושת! הפיגיון על הקנה וקדימה נגד האימפריאליסטים! היי צ'אושסקו!"

נו, טוב, זה היה כבר 4:00-5:00 לפנות בוקר, וב-7:00 כל המפקדים ואנחנו שמונה באולם בית המשפט הצבאי שבמחנה.

כתב אישום: אי ציות לפקודת אש ושינוי של טקטיקות לחימה. השופט: - מי קרא 'נגמרה התחמושת'?

- אני, אמרתי וקמתי דום.

- איך נגמרה התחמושת

אם לא יריתם אף לא

כדור אחד?

- לא היו כדורים לרובה,

אני מגמגם.

- לא היו כדורים? אומר השופט. היי אתה, ומצביע על אחד מאיתנו, קיבלתם כדורים?

- כן, אבל...

השופט לא נותן לו להמשיך, ומצביע עם אצבע על אחר מאיתנו.

- קיבלתם 12 כדורים?

- כן, אבל...

- אז ברור, קיבלתם כולכם 12 כדורים ולא יריתם. חודש ימים מחבוש עם לחם ומים בלבד! והפטיש נפל ברעש על שולחנו של כבוד השופט.

- "והייתם חודש במחבוש?" שואל אותי השופט מנתניה.  
- "לא", כי היה ה-31 לחודש ונגמרה הטירונות. באותו רגע שהפטיש של השופט מרומניה נפל על שולחנו התחילו לצלצל הפעמונים במחנה: יום השחרור! כולם מיהרו ללא סדר לצאת החוצה. כשיצאנו מאולם המשפט

הידעת כי... הרדיו הראשון לרכב נוסעים תוכנן ע"י חברת מוטורולה והוצג כבר ב-1930 ? ב-1955 הציגה "מוטורלה" את הרדיו המשוכלל המבוסס כולו על טרנזיסטורים.

הידעת כי... מדור זה ישמח לכל עזרה שתושיט בכתיבת קטעי מידע כגון אלו. אנא פנה אלי דרך מזכירות המועדון. ניר עוזדור



## מ-AJS ל-Stevens. כיצד זה קרה? מאת זמי לוין

הפסקה - זוהי מילה שצצה בכל עת שמתעדים את היסטוריית תעשיית-האופנועים האנגליים. היא מתייחסת לזעזוע שפקד את המשק העולמי והבריטי ככלל ואת התעשייה בסוף שנות ה-20 בפרט ולהעלמותם בין-לילה של מפעלים ויצרנים מפורסמים. מעניין שדווקא מפעלים זעירים, שברובם היו חסרי הון ועיסוקם בהרכבת חלקים שניקנו בשוק, הם אלה ששרדו.

חלק ניכר מהיצרנים הגדולים הצליח עדיין לשרוד אף אם נאלצו לפתח דגמים חדשים (בנוסף למלאי השוטף שקפא על שמריו) אולם צניחת המחירים לתחתית ופגיעה ברווחיות נתנו את אותותיהם. מי היה מאמין שיצרן גדול כמו AJS יהיה חייב לסגור את קווי הייצור ולשלוח את העובדים הביתה בסוף שנת 1931?

המפעל שנוהל בידי משפחת סטיבנס (Stevens) נשא עבר מפואר כיצרן גדול כולל הצלחות במחירי אופנועים. יותר מכל, הוא היה צריך להיות מוכן לעבור תקופה קשה זו על מנת לממש את הידע והכלים שנצברו.

החל משנת 1928 לא הפרישה החברה לבעלי המניות רווחים. מפולת 1929 וירידת המכירות קיצצה עמוק ברווחיות ודחפה את משפחת סטיבנס לנסיון (שיתברר בעתיד שנדון לכשלון) לעבור לייצור רכב, משוכנעים שהשינוי יניב רווחים וישאיר את החברה על פני המים. נחתם חוזה עם חברת Clyno Light Weight Company לבניית מרכב לרכב מסחרי קל.

כאמור, לרוע המזל נכשל הנסיון, מותר את החברה חוסר-ודאות וחובות ניכרים לבנק מידלנד (Midland Bank) והתקבלה ההחלטה לפירוק מרצון ומכירת המתג AJS, דבר שהכניס מזומנים לקופה לתשלום חובות אך ללא מפעל האופנועים המוכר.

הרוכשים, האחים קוליי (Collier Brothers), שבבעלותם מפעל מצליח (Matchless) העבירו את קווי הייצור לדרום לונדון, משאירים את שני המתגים זה לצד זה.

למשפחת סטיבנס נותר עדיין קלף מיקוח והוא מפעל הברגים הוותיק שנוסד ב-1906 ע"י ג'ו סטיבנס הקשיש. הארי סטיבנס הבכור בחמשת בניו של ג'ו היה משוכנע שעתיד המשפחה יהיה בפיתוח רכב מסחרי קל וחסכוני שיעזור לסוחר לונדון ואנגליה בשיווק מרכולתם ויחליף את הסוס והעגלה.

במשך חודש מאי 1932 הוא הרכיב בעזרת צוות קטן במפעל הברגים ב-Retreat Street רכב תלת-אופני שהוגדר כ"מסחרי קל", הינע במנוע חד-בוכנתי בנפח 588 סמ"ק מקורר-מים עם שסתמים צדדיים. לרכב היה נפח הטענה סביר, הוצאות אחזקה קטנות ומהירות מרבית של כ-70 קמ"ש והוא השלים את צפיית המשפחה.

עקב אכילס של הרכב הני"ל, יתברר מאוחר יותר, היתה שרשרת ההנעה שחבורה לגלגל האחורי היחיד וגרמה לתקלות אין-ספור. בדגמים מאוחרים יותר הוגדל נפח ההטענה בכ-50%, הושתלו קפיצים לשלדה והוחלפה השרשרת של הגלגל האחורי בגל הינע (Driveshaft) עקב תלונות הלקוחות.

ההצלחה לה זכה תלת-האופן הולידה שוב מחשבות ורצון לחזור לייצור אופנועים מה גם שבמשך השנים, משפחת סטיבנס סיפקה מנועים ליצרני אופנועים שונים. וכך בשנת 1934 הארי סטיבנס מטיל פצצה לשוק בהציגו אופנוע חדש



בשם Stevens בנפח 249 סמ"ק עם שסתומים עיליים. הדגם החדש סומן כ-DS 1 עם מפלט גזים תחתון והיה נשוא מבחן דרכים בחודש נובמבר אותה שנה בעיתון רכב שנקרא "Motorcycling" וזכה לתשבחות רבות. כמו-כן הוצג מייד דגם נוסף שסומן DS 2 והיה עם מפלט גזים עליון.

הנתונים הכלליים של שני הדגמים כללו מכלולים שהיו מקובלים בתקופה כמו: 4 הילוכים מוחלפים ברגל ושסתום עילי סגור חלקית. כמ כן המנוע הצטיין בגמישות רבה ובכושר שיוט שנע בין 30-100 קמ"ש בהילוך הרביעי. אחיזת הכביש והמעצורים היו נפלאים כמו גם צריכת דלק נמוכה ביותר (כ-42 ק"מ לליטר במהירות ממוצעת של 60 קמ"ש). נקודות שזכו לציון מיוחד של הבוחן היו עבור ידיות האחיות "כידון", פנס ראשי בקוטר גדול במיוחד ומשענות רחבות ומוצקות לכפות הרגליים, כמו גם ארגו כלים לתחזוקה שוטפת.

התגובות המיידיות היו נפלאות ומעודדות. שני הדגמים נמכרו במחיר של 51 ליש"ט כל אחד באזור מלא, אם כי היה צורך בתשלום נוסף של 2.1 ליש"ט עבור שעון מד-מהירות.

בחישוב מחיר האופנוע נלקחה הנחה שהמכירות תהיינה במספרים קטנים אולם באיכות מוצר מעולה.

דגם חדש בנפח 348 סמ"ק הופיע בשנת 1935 ומייד אחריו דגם בנפח 495 סמ"ק להשלמת הסדרה כשכל האופנועים ניחנים בעיצוב דומה.

ניתן היה לומר שמשפחת סטיבנס אכן תקעה שוב יתד בתעשייה ובשוק האופנועים, אולם לרוע המזל שוב לתקופה קצרה.

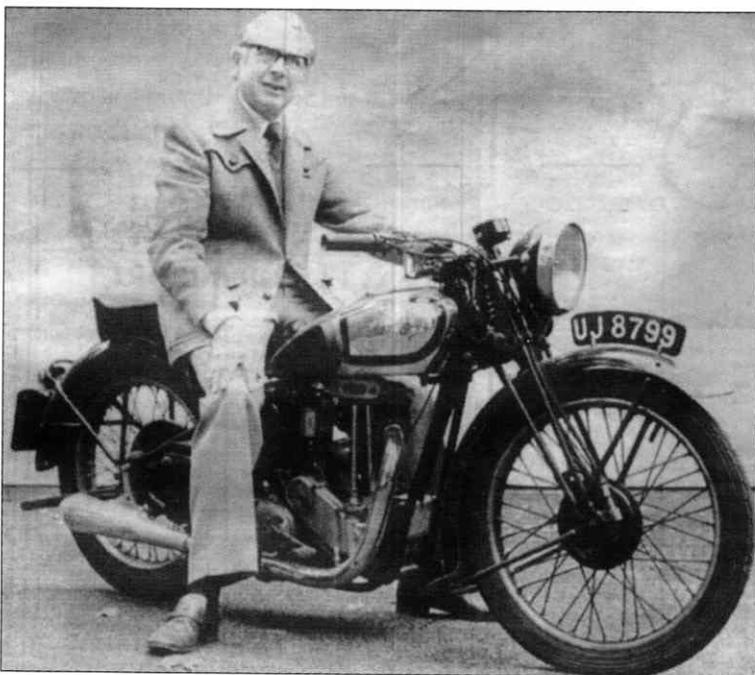
יצור תלת-האופן הופסק בסוף שנת 1938 דבר שגרר אחריו את הפסקת יצור האופנועים בקיץ 1938, שעקב המכירות המוגבלות עברו את גבול הכדאיות בייצור.

מעורבות נוספת ואחרונה של החברה בשוק האופנועים היתה במהלך 1938 כשניו ג'ו ברו הזמין מ"סטיבנס" מנוע אופקי בעל 4 בוכנות לאב-טיפוס שלו שנקרא "Golden Dream" (חלום מוזהב) והיה אמור להיות מוצג באותה שנה בתצוגה השנתית המסורתית לאופנועים.

חלק מהטחטח ששימש למפעל האופנועים "Stevens" משמש כעת כסופרמרקט. הבעלים החדשים הציבו במקום פסל של אופנוע שניצב באווה במקום ומרמז על עבר מפואר.



דגם S3, האחרון מייצור AJS, מנוע V רוחבי בנפח 498 סמ"ק שהוכרו באפריל 1931, בדיוק לפני מכירת המתג לבעלי מפעל Matchless. רק מעטים יוצרו ממנו.



# מפגש אופנועים קלאסיים בכפר-סבא, שבת 26.6.99 מאת משה צליק

בחסות חברת "מטרו מוטור שיווק"  
יבואני אופנועי קאווסקי וסאניאנג



זו היתה תצוגת אופנועים מעניינת ומרתקת של חברי מועדון ה-5 ומועדון האופנועים הישראלי, שניפגשו לארוע משותף אליו הזמנו על ידי מטרו מוטור בכפר סבא. את ההצגה גנבו האופנועים של בועז דגן וחברי מועדון החמש שהגיעו מכל הארץ.

על האירוע ניצחו יו"ר המועדון זמי לוי, מתאם הוועד איציק אידלמן ומשה צליק, כאשר בועז דגן משמש כמרכז ולעזרתו יד-ימינו אברהם שטטלנדר, וכן יצחק דותן ויצחק סלומיאנסקי. את משרד המועדון ניהל נציג הוועד ליאור ברוך. אנשים חדשים נירשמו, קיבלו הסברים על מטרות המועדון והפעילות בו, חברים חידשו חברות ונמכרו אבזרי המועדון.



כגולת הכותרת נערכה הפעם תחרות על האופנוע המושלם מבחינת השיפוץ, הפחחות, הצבע וההתנעה במכה ראשונה. בצוות השיפוט השתתפו מטעם "מטרו מוטור" - שמוליק ברגמן וממועדון ה-5 - אבי כתיאל ועמי פרבר. בכל 3 המקומות הראשונים זכו חברי המועדון מבין 22 החברים שהשתתפו בתחרות, עם אופנועים משגעים.

**הפרסים:** מקום 1 - קסדה, מקום 2 - חגורת גב, מקום 3 - זוג כפפות.

**מקום ראשון:** יוסי חורש - ב.מו. R-62 משנת 1928.

**מקום שני:** שטטלנדר אברהם - סאנבים 9 Series משנת 1935.

**מקום שלישי:** זאב טנדט - אינדיאן סקאוט Moto Plan משנת 1934.

## תיקון טעות

בראשית ברא... (גליון אבטומוביל 39)

בגליון הקודם הושמט בטעות שמו של כותב הקטע בעמוד 19: "בראשית ברא..." על אופנועי העבר.

**זאב טנדט** כתב את הדברים וגם הביא את הכתבה מעיתון "ידיעות אחרונות" משנת 1983 באותו נושא.

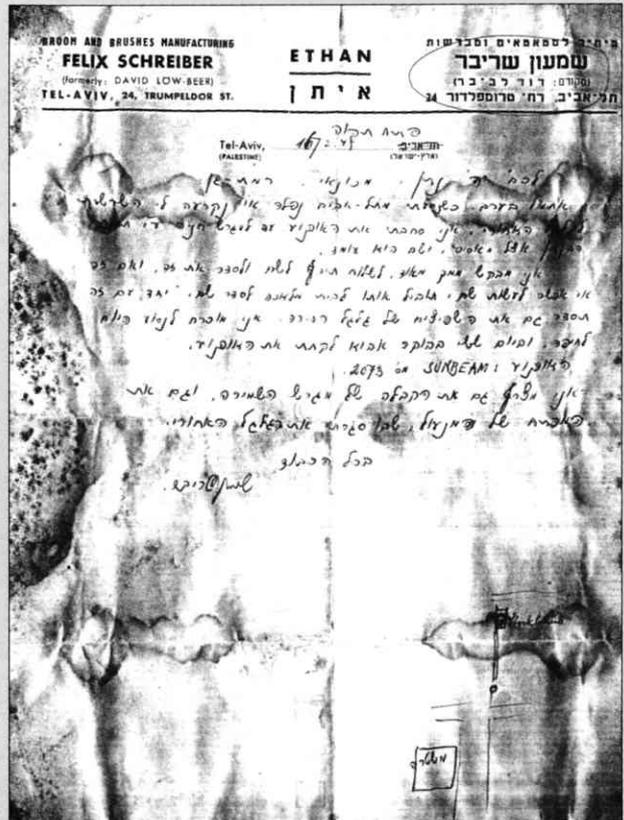


## כאלה היו הימים...

מאת זאב טנדט

את המכתב הישן שתוכנו מובא להלן חשפתי במחסן ישן באזור תל-אביב. הוא נכתב ע"י מר שמעון שרייבר והועבר למוסך של נתן ברמט-גן לצורך תיקון האופנוע שלו. תוכן המכתב מדבר בעד עצמו וראוי להתייחס לתאריך שלו. זהו מסמך ראשון מתוך אחדים שנחשפו כאמור ובעתיד נפרסם פרטים נוספים.

תכולת המחסן כולה הייתה בבעלותו של מר נתן שבדרון ז"ל. בתו וחתנו נילי ואשר הל נתנו את הסכמתם לפרסם את המכתב ב"אבטומוביל" וב"מוטוצייקל" ועל כך תודתי נתונה להם.



## להלן תוכן המכתב:

פתח תקוה 17.2.49

לכב' ה' נתן, מכונאי, רמת-גן:

אתמול בערב, כשנסעתי מתל-אביב נפלה או נקרעה לי השרשרת לגלגל האחורי. אני סחבתי את האופנוע עד למגרש חניה ע"י תחנת הבנוין אצל "אסיס", ושם הוא עומד. אני מבקש ממך מאוד, לשלוח תיכף לשם ולסדר את זה, ואם זה אי אפשר לעשות שם, תוביל אותו לבית מלאכה לסדר שם. יחד עם זה תסדר גם את השפצים של גלגל הסירה. אני מוכרח לנסוע היום לחיפה, וביום ששי בבוקר אבוא לקחת את האופנוע האופנועי: Sunbeam מס' 2073.

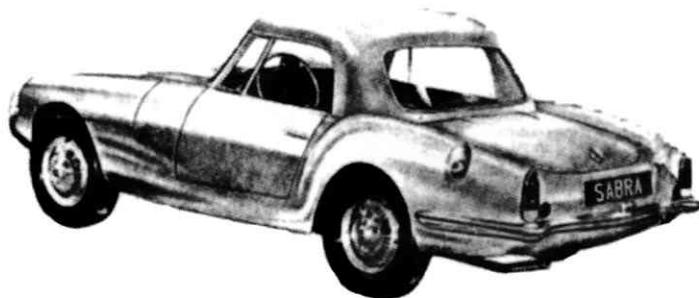
אני מצרף גם את הקבלה של מגרש השמירה, וגם את המפתח של המנעול, שבו סגרתי את הגלגל האחורי.

בכל הכבוד,  
שמעון שרייבר

## טרנטולה 2

### מאת תומר פרת

(מתוך שבועון "כל העיר", ירושלים, 29.4.98)



זהו סיפור של מכונית ספורט נמוכה, עם שם משונה וסמל של צבר. בארה"ב היא מייד הפכה ללהיט, ובארץ לא עמדו בלחץ ההזמנות. אחר-כך התברר שהמתלים עקומים, מערכת האווירור חורקת וההיגוי דפוק. סאברה-ספורט, פאר תעשיית הרכב המקומית בסיקסטיז.

### הזינוק

התאריך: 24 במאי 1962. למרגלות האקדופוליס באתונה ניצבת שורת מכוניות ספורט, ונהגיהן מחממים את המנועים לקראת הראלי המתיש שלפניהן: 2,800 קילומטרים בארבעה ימים רצופים ללא שינה. בשורת היפהפיות רואים מרצדס, סאב, סאנבים, ב.מ.וו., רנו ועוד רבות וטובות. הסמלים של כולן מצוחצחים, ודגלונים הלאום מתנוססים בגאון. מיטב התוצרת המוטורית של תחילת שנות השישים מרוכזת על קו זינוק אחד, וכולן מגובות בסוללת מכונאים וחלקי חילוף למקרה של כשל במנוע.

באחת השורות האחוריות ניצבת מכונית ספורט נמוכה, עם שם משונה וסמל מוזר עוד יותר. זוהי ה"סאברה-ספורט" מבית סוסיתא, פאר תעשיית הרכב הישראלית של שנות השישים, שכולה חאקי וצנע. הסמל המבריק שלה, שיח צבר ירקרק וקוצני, מושך מבטים מכל עבר. בתוכה יושבים שניים: עמוס זיורבסקי, צעיר תל-אביבי בן 27, וקורט גומפרט, גבר בגיל העמידה, נהג קומנדקרים, עובד צה"ל במקצועו. במקום צוות מכונאים ומסוייטים לשעת משבר, מגובים השניים בפטיש ומברג שנמצאים בכוננות בבגאז', עמוס זיורבסקי הוא אלוף ישראל במירוצים באותה תקופה. את קורט גומפרט, היקה האקסצנטרי, הוא פגש בצבא, והוא שגרר אותו להרפתקה המטורפת ביוון. עם יריית הזינוק, הסאברה מזנקת ראשונה והמצב נראה שפיר. מנוע ה-1,700 סמ"ק שלה מתנהג יפה, ותיבת ההילוכים הגרמנית עונה לדרישות. זיורבסקי נוהג ראשון, וגומפרט יושב לידו, בעוד כמה שעות הוא אמור להחליפו.

### מכונית הצבר

מעטים זוכרים את הסאברה-ספורט שדהרה פעם בכבישי הארץ. הסיבה לפריחתה מהזיכרון הקולקטיבי פשוטה: מכונית הצבר הקדימה לפרוח ומיהרה לנבול. בארץ הצליחו למכור ממנה עשרים חתיכות בקירוב, ורובן נזרקו אל מגרשי הגרוטאות עוד בטרם מלאו להן עשר שנים. היתה זו המכונית מנפחת האגו והיומנית מכולן, אך גם המאכזבת ביותר שיוצרה כאן מעולם. כדרכן של גחמות פרי מוחו הקודח של איש אחד, היא עוררה התלהבות בבריאתה וקיתונות של לעג באחריתה. האיש הקפריזי שהגה אותה, יצחק שובינסקי, בעל מפעל אוטוקרס, יצרן סוסיתא, עשה מצדו הכל כדי שיקנו אותה בארץ ובעולם.



תכנון האבטיפוס שלה הושלם ב-1959, ובשנים הראשונות היא זכתה להצלחה גדולה, בעיקר בארה"ב. שובינסקי הקפיד על עיצוב מרהיב ודינמיות בפיתוח הדגמים (סאברה פתוחה, גג מתקפל, גג קשיח). כשהוצגה הסאברה לראשונה בניו-יורק, היא הפכה להצלחה היסטורית. הדרישה הפתאומית לרכב יצרה לחץ עצום, והמפעל טרם נערך לקצב הייצור. את מאה המכוניות הראשונות ייצרו בכלל במפעל רלאיינט האנגלי (שותף למפעל הישראלי), ורק בהמשך התעשתו הישראלים וייצרו אותה כאן. ברלאיינט נוכחו שבידיהם מיכרה זהב, והחלו לייצר סאברה משלהם במקביל. היא היתה חזקה ומשוכללת יותר, בעלת הגה ימני, וענתה לשם האנגלי "סייבר".



קטעי העיתונות המחמיאים לסאברה מאותה תקופה הם תולדת קמפיין מסיבי שעשה לה שובינסקי. התעשיין הנלהב עקב אחר כל תחרות זוטרה שהמכונית השתתפה בה (בעיקר בארה"ב), ומדורי הרכב הישראליים הולעטו בנצחונותיה בארץ ובעולם. במדורו, "מיומנו של נהג" מה-31 באוגוסט 1962, כותב העיתונאי יאיר קוטלר על מבצע המחירים (10,499 לירות למכונית) שהנהיגה

החברה במטרה לחבבה גם על הנהג הישראלי.

הנימה מתלהבת, אך גם ספקנית, "בדעת החברה לעשות את המכונית לרכב עממי לכל ישראלי האוהב מכונית ספורט פתוחה..." כותב קוטלר, "למעשה, צריכה היתה לעלות לפחות 12,500 ל"י. המחיר שנקבע לה הוא ממש מציאה... המכונית הצעירה ביותר בעולם הצליחה לזכות בפרסום מצוין בעיתונות המקצועית ואף בכללית. השבועון "טיים" הדפיס תמונה שלה ליד מכוניות בעלות מוניטין של שנים... הקטלוג השווייצרי החשוב 'אוטומוביל רוויז', היוצא 57 שנים ונחשב לעיתון רציני, פירסם תמונה שלה תחת הכותרת 'ספורטיביות ומהירות', לצד תמונות של מכוניות כמו פיאט 900 ופרארי 1000. פרסום חשוב זה בו זכתה עדיין אינו ערובה לטיב המכונית..."

אפשר שספקנות הכתב הדביקה את קוראיו. ייתכן גם שישאל של תחילת שנות השישים לא בשלה עדיין למכוניות מנקרות עיניים. כך או כך, בחברה הפועלית והממותנת של אז לא מיהרו לקנות את הסאברה. המבצע הניב שישה קונים בלבד: יצחק שובינסקי עצמו, תעשיין תל-אביבי, מהנדס מרמת-גן, סוכן מכוניות, טייס באל-על וחובב ספורט תל-אביבי. עד 1964 נמכרו עוד כ-14 מכוניות בלבד.

"הארץ" סיפק אז הסבר מקורי לכישלון השיווקי: "בישראל אין ביקוש רב למכוניות ספורט. אולי מחמת האקלים, אך נדמה כי הסיבה האמיתית היא פרוזאית למדי: פרחים וסתם אנשים רגילים מחבלים במכוניות פרטיות, גונבים אבזרים, סורטים את המרכב ויושבים על הרכב כאילו היה ספסל ציבורי. מכונית ספורט פתוחה הרבה יותר פגיעה לחבלה".

באמריקה ובאירופה התרבותיות והזמנות נמשכו, אם כי בקצב מתון יותר. חוקר תעשיית הרכב הישראלית, בני הספל, מספר שקשה לאמוד את מספר הסאברות שיוצרו בשנים '61 - '66. "ככל הנראה יוצרו בין מאתיים לשלוש מאות מכוניות, כולל הסייברים. אבל אז התחילה הנפילה. רוב הרכבים יוצאו לאמריקה, והיה קשה להקים שם מערך שירות טוב. גם השירות בארץ היה לקוי. לשובינסקי היה נוח לייצר המון סוסיות כרמל לצבא, להיות תלוי בלקוח גדול אחד ולא להתעסק בשירות למספר מועט של מכוניות".



## המירוץ

אפילו ממרחק של 36 שנים, לא מתקשה עמוס זיורבסקי, היום בעל משרד לשמאות רכב, לשחזר את תחושתו המעורבת ערב הבכורה הבינלאומית של הסאברה. "מצד אחד נהנינו מההתעניינות בנו ומתחושה פטריסטית", הוא נזכר, "דגל ישראל התנופף בכל מקום. זה היה הביקור הראשון שלי בחו"ל, ושובינסקי שמימן את מיבצע הראלי, דאג לנו יפה מאוד, מאידך חששנו מאוד, כי ידענו מה יש לנו ביד. זה היה חתול בעור של נמר. מכונית יפהייה עם מנוע קטן ומערכות גרועות. התחריתי איתה בארץ וניצחתי, אבל ביוון זה היה סיפור אחר. צוותי הטלוויזיה התעניינו מאוד ברכב הישראלי החדש, וכולם רצו שנפתח את מיכסה המנוע, שנראה בדיוק כמו של יגואר E-type. אנחנו סירבנו מחמת הבושה. החלטנו לשמור על פני פרק".

ואכן, ככל שהתקדם המסע התאמתו החששות. התברר שהסאברה לא מתאימה לתחרויות ארוכות. הבעיות המרכזיות היו ההיגוי, המתלים ומערכת הקירור. בעיה נוספת: הנהג קורט גומפרט לא נמצא בכושר המתאים לחוויה המפרכת. זיורבסקי: "אחרי שתיים-עשרה שעות שאני נהגתי, גומפרט נשבר. נאלצתי להמשיך לבד. אני זוכר שבשלב מסוים היתה הפסקה של שלוש שעות, אי-שם בצפון יוון. העיניים שלי היו כל-כך נפוחות ושורפות, שלא הצלחתי לעצום אותן. אז ניגש אלי הנהג הצרפתי של רנו עם טיפות עיניים והזליף לי טיפה לתוך העין. זה עזר מיד. הבנתי אז את ההבדל בהכנה למירוץ בינינו לאחרים".

תחרויות הראלי מורכבות לרוב מכמה קטעים: ניווט, מכשולים, נהיגה הררית ומירוץ נגד השעון. המתחרים מנופים בזה אחר זה עד לשלב הגמר. זיורבסקי, שהתאמן עם הסאברה בארץ לפני המירוץ, למד אותה על בוריה וידע עם מי יש

לו עסק: "פעם קמתי בשבת בשש בבוקר ונסעתי איתה מהר מאוד לכיוון חיפה. כסיבוב כפר-סבא התוודעתי לתת-ההיגוי בצורה מפחידה. ניסיתי לקחת את הסיבוב והסתובבתי על הכביש פעמיים 360 מעלות. אם היו שם מכוניות נוספות זה היה הסוף שלי. ההגה היה קטסטרופה. היום הוא לא היה עובר את מכוון התקנים".

## וכשהתחיל המירוץ, האירופים הבינו שהשד הישראלי לא נורא כל-כך?

אי-אפשר היה להסתיר זאת. אני זוכר שבקטע המהירות יצאתי דקה לפני סטרלינג מוס, אחותו של הנהג הדגול פט מוס. היא נהגה באוסטין 3000 סמ"ק. זה היה בלילה, הדרך היתה הררית, בחוץ היתה סופה, הכביש היה רטוב, וידעתי שהיא מתקרבת אלי במהירות ושקרב אצטרך לפנות לה דרך. פתאום ראיתי את האורות שלה במראה ונכנסתי ללחץ נורא. לפי החוקים אסור לחסום נהג עוקף, והיא חיפשה מהיכן לעקוף אותי. סייעתי לה, והיא עברה אותי ונעלמה. זה היה מדהים לראות את המקצועיות שלה בנהיגה, מיומנות מדהימה בעיקולים, שליטה מושלמת ברכב. בסוף המירוץ היא ניגשה אלי, חיבקה אותי והודתה לי.

## ההגה והמתלים דפקו את הכל?

הסיבה הסופית היתה התחממות. המאוורר בקושי עבד, וכל כמה עשרות קילומטרים נאלצתי לעצור ולשפוף לדיאטור גיריקן מים. זה גרם לאובדן זמן יקר.

## הסיום

כיום שרדו בעולם כמה עשרות סאברות. 34 נמצאות בארה"ב, ו-16 מתוכן עדיין נוסעות. אספן אמריקאי אחד (בעל שלוש סאברות) אף הקים מועדון שנקרא "קשר הסאברה" ("The Sabra Connection"), וחבריו מסתייעים זה בזה באלתור חלפים. הסאברה הראשונה שיוצרה אי-פעם נמצאת ברשותו של

אספן ישראלי יעקב שליט, חבר מועדון ה-5, המתגורר בקליפורניה ומתחרה בסאברה השניה שברשותו במירוץ רכב היסטוריים (ראה בהמשך). בישראל לא נשארה כמעט אף אחת במצב נסיעה. הישראלית השמורה ביותר מוצגת במוזיאון תפן שבכפר-ורדים. ארבע אחרות שמורות אצל אספן מכוניות באר-שבעי בשם יוסי בריינס, גם הוא חבר מועדון ה-5.

סאברת המירוצים של גומפרט וזיורבסקי לא זכתה לסיים את המסע. היא נפסלה בקטע המהירות, אחרי שלא עמדה בלוי"ז הקבוע. היא אמנם חצתה את קו הסיום בנסיעה יחד עם 32 מכוניות אחרות (42 מכוניות התהפכו או יצאו מכלל שימוש), אבל זה היה בשביל הספורט בלבד. "המתלים היו עקומים לגמרי, ומערכת הקירור הרוסה", חותם זיורבסקי את סיפורו, "זחלנו איתה עד הסוף וזהו. השטנו אותה בחזרה ארצה, וכאן פירקו אותה לחתיכות ועשו לה שיפוץ כללי. גומפרט נסע איתה עוד כשנתיים ואז מכר אותה".

## יש לך מושג מה איתה היום?

אחרי הרבה שנים הבחנתי בה יום אחד עומדת כגרוטאה בחזית של מוסך בשדרות בן-צבי בתל-אביב. זיהיתי אותה לפי המספר. רציתי לקנות אותה, אבל לא היה לי מקום אחסון, אז ויתרתי. כעבור כמה שנים לקחו אותה משם, ומאז אבדו עקבותיה.

## לקרוע את קליפורניה

לפני כחמש שנים החליט יעקב שליט, ישראלי המתגורר בקליפורניה, להשיב לסאברה את כבודה האבוד. הוא רכש סאברה ישנה והכשיר אותה למירוצים היסטוריים של מכוניות עתיקות, תחביב נפוץ בארצות-הברית. את המנוע

המקורי הוא החליף במנוע גדול, ובנוסף ביצע עשרות שינויים מכניים, כמו הרכבת שסתומים גדולים, חריטת גל זיזים, שינויים בסעפת הפליטה ושאר ניתוחים לשינוי מין. עם סיום העבודות ניצבה מולו מפלצת רבת-עוצמה, ששמרה רק על צורתה החיצונית של הסאברה המקורית.

המוטציה הישראלית-אמריקנית הזאת היתה צבועה באדום, וכדי לשמור על כבודו הלאומי, קילף אותה שליט, צבע אותה בלבן והוסיף שני פסים כחולים לאורכה, כמו דגל ישראל. לסיום ייצר שליט בעצמו את שלט הצבר הירוק שאבד לה, וכן תפר את דוגמת הסמל על מעילו. מאז הוא מתחרה איתה במירוצים היסטוריים שונים וקוצר הצלחות רבות לתפארת מדינת ישראל (עם מדבקת מועדון ה-5 על השמשה הקדמית !!).



## החזון ושברו

יעקב שובינסקי, הוגה הסוסיתא והסאברה, נולד בפולין בתחילת המאה. הוא התחנך בישיבה, עלה ארצה בשנות השלושים והתיישב בחיפה. עד מהרה הפך לסוחר מזון גדול והתמחה בליבוא משקאות ודגים. מכריו זוכרים יהודי עסיסי, איש מעשה חם-מוג. חלומו הגדול היה להקים תעשיית רכב ישראלית שתעסיק מאות פועלים ותייצר מיוגון דגמים של מכוניות.

ב-1957 הוא הכיר את לדיסלב שנלר, בעל בית-מלאכה קטן להרכבת כלי-רכב תלת-אופנים מתוצרת אנגליה. ההיכרות הולידה שותפות, וכאן נסללה הדרך להגשמת חזונו של שובינסקי. משימתו העיקרית היתה למצוא ספקים לכל המערכות המכניות (היה ברור שלא ניתן לייצרן בארץ), כדי להרכיב כאן למין שעטנז ישראלי. חסר ניסיון במכונאות, מצא עצמו סוחר המשקאות המתכנן, מבקר איכות ומנהל של מפעל מכוניות. הוא נלחם במשרד התחבורה, שהערים אינספור בעיות של יבוא ומכס, וכתב מאמרים שוצפים לעיתונים בכל הזדמנות.

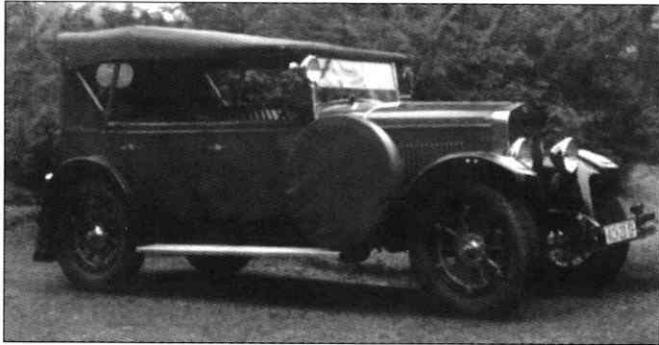
עקשנותו השתלמה והשוק הישראלי הוצף בסוסיות קובייה, כרמל, גלבע, סטיישן ודומותיהן. בתחילת שנות השישים החלו להישמע טענות על ליקויים בייצור המכוניות, ועד מהרה הפכו אלה להאשמות בשחיתות בנייה. המכירות צנחו, המלאי במפעל גדל והבנקים סירבו



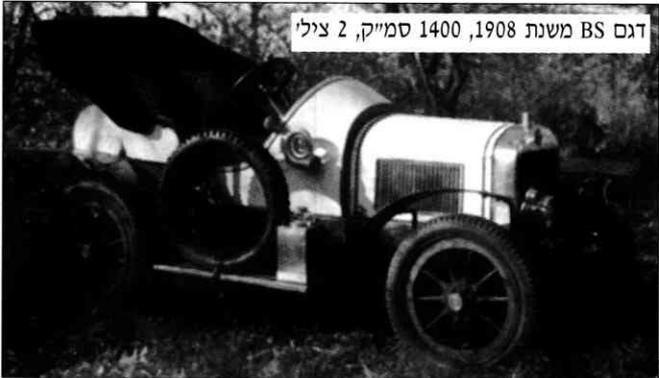
לתת אשראי. באוגוסט 1971 פשט המפעל את הרגל. לא די בכך שאיבד את מפעל חייו, נאלץ שובינסקי להילחם על נקיון כפיו בבית-המשפט. איש החזון הקשיש זוכה לבסוף מכל אשמה, אך המחיר האישי ששילם היה כבד. ב-1981 הוא נפטר מהתקף לב.



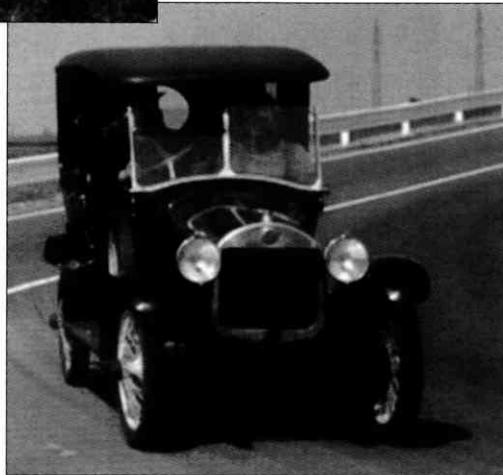
## תעשיות הרכב של צ'כיה פרק מס' 2 - לאורין את קלמנט (1894-1928) מאת מרדכי דסאור



(למעלה) שעליו מופיעים גם השם לאורין-את-קלמנט על הרדיאטור ומעליו בקטן יותר השם סקודה (ראה פרט בתמונה התחתונה). אל סיפורה של סקודה נחזור באחד הפרקים הבאים.



דגם BS משנת 1908, 1400 סמ"ק, 2 צילי



לאחר מכן יצא דגם A משופר (בתמונה משמאל) וגם סידרה של מכוניות עם מנועים בעלי 2, 4 ו-6 צילינדרים. מלחמת העולם הראשונה עצרה כל ייצור של מכוניות ולאחר תום המלחמה חזרה לאורין-את-קלמנט לייצר במלוא העוצמה ומלבד מכוניות ייצרה גם משאיות ואוטובוסים. כבר בשנת 1913 קנתה החברה את החברה הכושלת ר.א.פ. שהחזיקה באישור לייצר מנועי "נייטי" האמריקנים המיוחדים (Knight). בשנת 1925 נכנסה לתמונה חברת "סקודה", יצרנית של נשק כבד, ולמעשה רכשה את החברה בכדי להיכנס לתחום ייצור מכוניות. עוד זמן מה (עד 1928) הופיעו המכוניות תחת השם לאורין-את-קלמנט כפי שאפשר לראות בתמונתו של דגם A-110

## מועדון שברולט בארה"ב מאת חיים לויט, קרית אונו

במסגרת ההכנות לשיפוץ מכוניתי - שברולט הרד-טופ קופה משנת 1951 - איתרתי והתקבלתי כחבר ב"מועדון השברולט הישנות של ארה"ב" VCCA - VINTAGE CHEVROLET CLUB OF AMERICA. זהו מועדון לבעלי מכוניות שברולט בלבד, המאגד יותר מ-8000 חברים מארה"ב ומארצות אחרות. המועדון מארגן מפגשים לחבריו באזורי מערב, מרכז ומזרח ארה"ב וכן מוציא לאור ירחון מעניין.

כמו-כן מפרסם המועדון רשימת יועצים טכניים לנושאי רכב שונים, יועצים המתמחים בדגמי שברולט על פי שנות הייצור והדגמים השונים, כל אחד והתמחותו. היועצים עושים את מלאכתם בהתנדבות כמו חברי הוועד אצלנו. אחד מן היועצים - ביל צימברגר - אליו פנית, לא חסך מזמנו ונתן לי עצות טכניות למכביר והכל בדרך חברית ביותר, ועל כל נושא שהעליתי. מצ"ב עותק אחד הגליונות של ירחון VCCA לעיונכם לארכיון המועדון.



## הרהורים מאת זמי לוין

כאחד ממייסדי המועדון וכחבר בו במשך 15 שנות קיומו, אני יכול להבחין בתופעה מעניינת (אולם מסבירה את היציבות והגידול לאורך הזמן) הנוגעת למערכות היחסים הניבנות בין החברים לבין עצמם. כבר לא כל כך חשוב הרכב (הרי ראינו אותו כבר עשרות פעמים) או הפעילות, אלא יותר המפגש החברתי.

בתחילת הדרך היה מפגש כלי רכב. לאחר מכן המפגש היה בין כלי הרכב והחברים לבין עצמם. בשלב הבא הצטרפו בני משפחה + החבר + הרכב למפגש כולל. בשלב הנוכחי נוצרות חברויות וקשרים שוטפים (ולא דווקא בימי שישי) הפולשים ליתר ימות השבוע וללא הרכב העתיק. הקשר הוא בין בני האדם. אני חושב שזהו הדבר המחבר בין האנשים ואני תקווה שהתהליך יגדל וישתרש.

מידי שבוע אני נשאל ע"י חברים (ובצדק!) ובמיוחד בעלי האופנועים, בדבר התפתחות בתחום הפחתת דמי ביטוח החובה.

לצערי עדיין איני איש בשורות היום וחברת אבנר עדיין לא מבינה את ההבדל בין אופנוע סוזוקי חדש לבין בי.ס.אי. שנת 1942 הנוסע בערך 30 יום בשנה. לאחרונה נשמעים דיבורים על רפורמה ועליות מחירים משמעותיות וכל הנושא כרגע בבדיקה. יש להתאזר בסבלנות ונקווה לבשורות טובות.

הידעתם שעד מחצית שנת 1995 (רק לפני 4 שנים פלוס!) נפגשנו חברי מרכז הארץ בקפה מילנו בכיכר מילנו בתל-אביב (איך הצלחנו?). בארבע השנים שחלפו מאז החלפנו 3 מקומות מפגש, כשבמפגש הנוכחי ברמת-גן סברנו שהגענו למנוחה ולנחלה? ובכן מי שביקר בחודשים האחרונים במקום חש בהתפוצצות האוכלוסין ונראה שבקצב הנוכחי יהיה גם מקום זה "קטן עלינו".  
ראו הוזהרתם.

להתראות,

זמי לוין

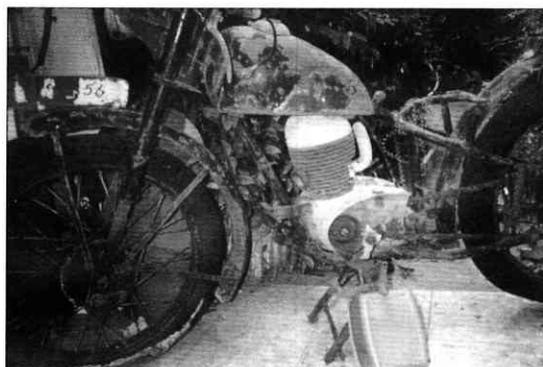


## ניצלו מהרס הפעם: מאת ירון פרץ גי'פ פורד 1943



הגי'פ הנ"ל "נמצא" במוסך במרכז הארץ שם הוא שימש עד לשנת 1973 כגרר לגרירת רכבים למוסך ומאותו זמן הוא אינו נוסע כלל. הגי'פ יצא את שערי מפעל פורד בארה"ב בחודש נובמבר 1943 - ונמצא במצבו המקורי לרבות כל חלקי האיזוור כפי שהיה בעת שיצא את המפעל לצבא.

## אופנוע "צבי" 1953



ה"צבי" הינו האופנוע היחיד אשר יוצר בארץ ישראל מאז קום המדינה ועד היום ואף מוכר באנציקלופדיות בעולם כאופנוע הישראלי היחיד (ראוי לציין כי ה"טוסטוס" של I.C.M. אשר יוצר בקיבוץ צרעה אינו נחשב לאופנוע). ה"צבי" יוצר בארץ בין השנים 1948-1953 כאשר כל חלקיו למעט המנועים יוצרו בארץ. על ה"צבי" הורכבו מנועי וילירס וגיאפ. ה"צבי" בתמונה "נמצא" באיזור גוש דן במצב עגום למדי כאשר אי-אילו חלקים חסרים בו.

## היי הגי'פ, היי הגי'פ מאת משה צליק

האופנוע שלי (צליק הפיראט) איבד שווי-משקל ונפל למים. מיד קמתי אך בהמשך שוב החליק ונפל, אך לא קרה כלום לאופנוע ולרוכבו פרט לרטיבות קלה. בעזרת החברים חולץ האופנוע ויחד המשכנו למושב עמיקם.

קיבלנו הסבר על האזור ומקורות המים בתקופה הרומית, המשכנו עד אמת-המים שהובילה מים לקיסריה ומשם בדרכי עפר בין שדות עם שלף שלאחר קציר, עד למעין שמתחת לקיבוץ רמות מנשה. הלאה לכוון הכפר דליה-אל-טרוכה לשעבר. בצומת אליקים עצרנו לאכול ולתדלק ומשם המשכנו שמחים ומרוצים הביתה.

השתתפו בטיול: צביקה בגי'פ אפור, מהצפון - אלון צדוק וזוגתו בגי'פ צהוב, יהודה שחם ואשתו בגי'פ ירוק, משה גיסיס ובנו בגי'פ לבן,



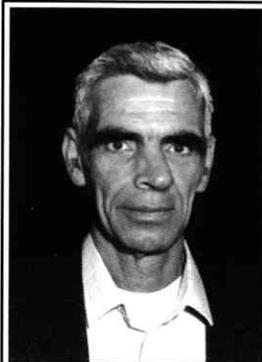
בשבת 19/6/99 יצאו 7 גי'פים של מועדון ה-5 בליווי אופנוע אחד לטיול שבת. אירגן את הטיול והדריך אותנו יהודה שחם, הגר באזור הטיול (כפר גליקסון). זוהי יוזמה מבורכת שחבר מארגן טיול לאזור, כן ירבו כמותו מכל רחבי הארץ וכולנו נהנה, כל פעם באזור אחר.

מסלול הטיול עבר בנחל עירון. בדרך עצרנו לבקר באנדרטה לזכר חיילי משמר הגבול, בצומת וואדי ערה-ברקאי, המקום מומלץ לביקור. צפינו משם על האזור כולו

והמשכנו על דרך המוביל-הארצי עד קיבוץ רגבים (בדרך סוג א'), ירדנו לדרך עפר בין כרמים ומטעים והגענו למכשול-מים. הגי'פים עברו בקלות רק



ירון פרץ ואביו בגי'פ אדום, נחום קדמיאל ובניו בגי'פ ירוק, משה שוורץ בגי'פ ירוק, וכותב שורות אלה, משה צליק באופנוע טריומף.



**שנה למותו של חבר  
- אמנון יוגב ז"ל  
מוותיקי המועדון וכותב  
המדור "אספנות בחקלאות"**

הדברים להלן נכתבו לזכרו ע"י  
שלמה ויטנברג מקיבוץ גבעת ברנר  
והוקראו בהלווייתו.

אמנון יוגב חברנו היקר,

מלווים אנו אותך היום למנוחת עולמים בדרכך האחרונה. ביום זה אני מנסה לזכור מהיכן מתחילה הידידות והחברות בינינו, ובאם זכרוני אינו מטעה אותי, פגישתנו הראשונה היתה בתערוכה של טרקטורים וכלים חקלאיים בקיבוץ עין-שמר לפני כ-6 שנים. מאז ועד היום שררו בינינו יחסים טובים של חברים, כאשר תמיד עמד לנגד עינינו הטיפול והשימור של כלים וטרקטורים ישנים משנות ה-30 עד שנות ה-60.

אמנון, זכורים לי הביקורים בקיבוץ יפעת, במוזיאון ובביתו של בנימין לוי. השעות והימים האלו היו שעות יפות וחמות, ושם אתה היית בעל-המקצוע. שם גם ראינו וגילינו את כשרונך ואת יכולתך להפוך גושי ברזל ישנים לטרקטורים פעילים, אשר חזרו למה שהיו פעם - כלים לתפארת. כמו כן זכורים לי הביקורים בקיבוץ גשר, בו ביצעת שיפוץ לשני משוריינים "ברן קרייר" ממלחמת העולם השנייה, העומדים שם היום, מוצבים ופועלים במוזיאון בגשר ובמוזיאון ההעפלה בעתלית.

אמנון, אתה עבדת גם במוזיאון ההיסטורי של "אגד" ובכל מקום בו היית ראיתי בך תמיד אדם רציני, בעל חושים, שהמלאכה הזו היתה עבורך קודש-הקודשים.

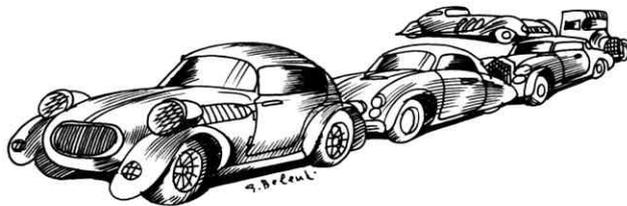
הביקורים שלך בקיבוץ גבעת-ברנר ובביתו היו כבר דברים שבשגרה. הטרקטורים הישנים במוזיאון שלנו זכו לכתוביות מעשה ידיך, וגם העצות שנתת לי היו תמיד במקום. לאחרונה, עם פתיחת המוזיאון בגבעת-ברנר, אתה ונחמה הייתם מבקרים קבועים וגם בשטח זה עזרת רבות.

אמנון ידידי, בקשתך האחרונה ממני היתה להציב מספר עבודות שעשית בביתך לצורך תצוגה במוזיאון. כעת, לצערי הרב כבר ללא השתתפותך בדבר, אשתדל לבצע זאת בעצמי, אף כי לא יהיה מי שידריך אותי בנושאים הרבים שיש לאספנים מהסוג שלנו.

ידעתי כי מצב בריאותך אינו טוב ותמיד צחקנו על מצבך הבריאותי. לא כך תארת את המצב, כאשר לפתע באמת עזבת אותנו כל כך מהר וכל כך עצוב. תנוח על משכבך בשלום.

שלך בידידות ובחברות,

חברי "מועדון השרשרת" מגבעת-ברנר



**היי צפונה - מסע הצדעה  
"לחופש נולד" - מאת משה צליק**

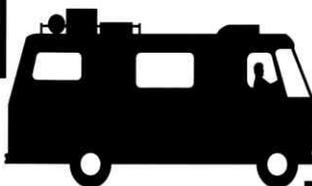
שבת של חודש אוגוסט יצאו חברי מועדון ה-5 בשיתוף עם חברי מועדון האופנועים הישראלי למסע הצדעה לגדר הטובה למען השבוי רון ארד ונעדרי סולטן יעקב. זכריה שלמה באומל, צבי פלדמן ויהודה יקותיאל כץ (ממלחמת לבנון).

בראש-החץ הראשון נפגשו חברי המועדון מוקדם בבוקר בצומת הסירה ויצאו בשיירה מאורגנת לכיוון מטולה. משה צליק נציג ועד המועדון, רכוב על אופנוע טריומף 1970 מקושט בדגלי המועדון, צביקה שטלנדר על אופנוע ב.מ.וו., ינקלה הללי ויעקב בכר במכונית שברולט בל-אייר, צבי בר-גיל מנתניה בשברולט קמארו ספורט, אורן קיפניס בסאבא 99 וצביקה ליליאן ברכב פרטי.

ראש-החץ השני, של רוכבי מועדון האופנועים הישראלי, יצא בשעה 9 בבוקר מגלילות, דרך רמת-הגולן עד לגדר הטובה, כאשר צוות שלנו עם בועז דגן (נציג האופנועים במועדון החמש), אברהם שטלנדר ואיציק דותן, משמשים כמאסף, צוות חילוץ ואספקת-מים. הצוות גרר עגלת חילוץ לפינוי אופנועים בחירום, שהיתה מקושטת בדגלי מועדון ה-5, ובתוכה אופנוע נורטון 1942 של בועז.

חברי המועדון שלנו נסעו דרך עפולה, כפר-תבור והמושבה יבנאל. נעצרנו בקרבת הישוב ביתניה לתצפית על הרי הגולן, הכנרת וישובי הסביבה. המשכנו בכביש סובב הכנרת עד למושבה יסוד-המעלה, וביקרנו בדרך בחוות דוברובנין, בה גרו המתיישבים היהודים הראשונים של עמק החולה. משם נסענו דרך צומת הגומא (עם ארוחת צהרים דשנה ומנוחה קצרה) והימשכנו דרך ישובי הסביבה: כפר בלום, נאות מרדכי, להבות הבשן, שמיר, כפר סאלד, גבעת-האם, חורשת טל, הגושרים, מעיין ברוך, בית הלל, דרך צומת גיבור בואך לגדר הטובה. שם ניפגשנו עם חברי מועדון האופנועים הישראלי וצוותו של בועז.

קבוצת מועדון החמש נכנסה לשטח העצרת בשיירה מאורגנת ומרשימה, כאשר בתום העצרת שנערכה במקום חולקו למשתתפים חולצות מיוחדות לארוע. בחזרה, כרגיל, הקפה אצלי בבית...



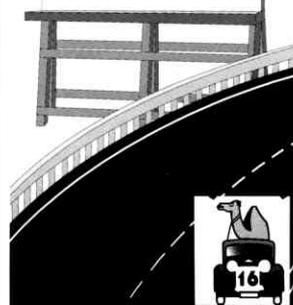
**נציגינו בסוסיאדה בלי סוסיתא  
(מתוך שבועון "בבקעה" - בטאון בקעת בית שאן)**

לתחרות לזכרו של יוחאי הכהן ז"ל, שהתקיימה בימי שישי-שבת בקיבוץ ניר-דוד, הגיעו מיטב הרוכבים מרחבי הארץ. לצד התחרות בקפיצות סוסים, שהשנה התרחבה לתחרויות נוספות מעניינות, התקיים הפנינג משפחתי, שכלל רכיבה על פונים, שייט-בקיאים, באזאר, דינג ועוד.

אטרקציה נוספת: **מפגן של מכוניות עתיקות של חברי "מועדון החמש" שהגיעו מצוחצחות ומבריקות בניסיעה מכל חלקי הארץ.**

**בתמונה: איציק ממן מרמת ישי וההילמן מינקס משנת 1936 שלו.** מספר המשתתפים היה השנה גדול במיוחד וחברים רבים מהקיבוץ נרתמו לעשייה בהתנדבות, בניצוחה של שירי, אחותו של יוחאי ז"ל. (ג.ב. הארוע התארן ביוזמה מקומית של דרור וסרשטיין והחברים בצפון).

היכנונו לגליון  
"האבטומוביל"  
כל חודשיים, החל  
מפברואר 2000



# ראלי הצפון: סוכות במלון "קרלטון", נהריה

ליליאן שמש: איסטוק.א.



בתמונות מלמעלה למטה: 1. צליק מארח את מנכ"ל מלון "קרלטון" נהריה עם הדוגמניות החינניות על אופנועי התצוגה שלו ושל בועז דגן לצורך צילומי תדמית ולעיתונות.

2. ה-B.S.A. 42 של יקלה הללי עם דוגמניות הבית של מועדון החמש (וצליק, כמובן) על רקע

אוטובוס ה-G.M.C. 1950 של מוזיאון הרכב ההיסטורי של "אגדי", שהגיע לבד בנסיעה ישירה מחולון כאשר נתברר שיש תקלה באוטובוס הפרד 42 שהיה צריך להגיע איתו.



3. חלק מחברות הפעילים שטרוה ברלי: (משמאל לימין): אפרים בש מחיפה, משה צליק מחדרה, בני אור מלפיד (עם בתו).

4. לאור הפרסום הרב שניתן לתצוגה המוקדמת בתחנת-הביניים בקניון לב-המפרץ בדרכנו לנהריה, זרם קהל של אלפים לתצוגת המועדון לראות את המכוניות והאופנועים בשעות הצהריים בקניון, שנטל על עצמו חלק נכבד בחסות תמונות נוספות יפורסמו בגליון הקרוב.

**סאלם בומרי**  
בקייה בקייה  
5 ארוחות  
השישית  
היום

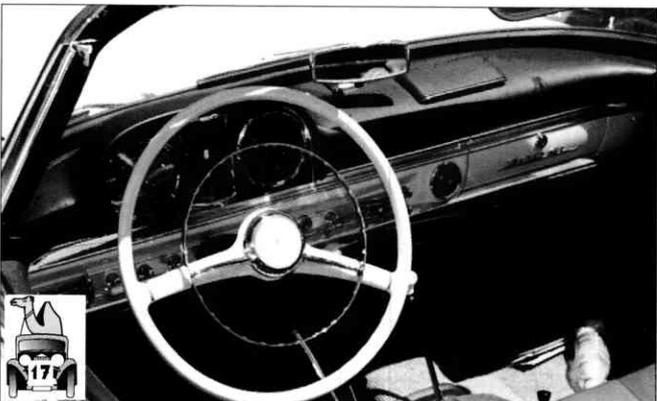
מסעדה המלכה

ביום ג', 28.9 חוה"מ סוכות  
תערוך תצוגה מרהיבה  
על כ-40  
**נלי רכב עתיקים**  
מימועדון החמש

**לב המפרץ**  
קניון ללא הבסקה

שד' הסמדרות 55 צ'ק כוסם, ח'יבה טל' 84-8416970

תמיד יפה לראות את פנים הענתיקות המשופצות כראוי. בתמונה: פנים המרצדס 300SL.



ליליאן שמש: איסטוק.א.



# ראלי הנגב: פסח במלון "נאות מדבר", באר-שבע

ליליאן שמש: איסטוק.א.



בשיירת המכוניות של ראלי הנגב היו גם כאלה שתפסו טרמפ (משה וולף עם האיזטה, למעלה).



יפות-יפות: חבל שלא רואים את האדום הבוהק של איתן פוזיילוב. ברקע: נציגי האופנועים בראלי.



תצוגת הגייפים והטנדרים עמדה למופת בחזית מלון "נאות מדבר" באר שבע, מ-1942 ועד שנת ה-70.



מוזיאון אגד ונח סלוצקי לא מאכזבים ומגיעים לכל ראלי לפחות עם אוטובוס יפה אחד. הפעם הגיע

גם ה-G.M.C. משנת 1950 בצבעי ירוק-לבן. אוטובוס מדגם זה הותקף ב-1954 במעלה-העקרבים ע"י מרצחים בדרכו לאילת. מימין: המכונית העתיקה ביותר בראלי ואורחת הכבוד שלנו הפעם: קרייזלר דגם A משנת 1929. במצב מעולה, של חברנו החדש (יחסית) שקוי מדנס.



## שפע תודות בראלי הנגב - פסח 99

### מאת משה צליק

תודה לכל אלו אשר עזרו ותרמו להצלחת הארוע:

1. מנהל הראלי יו"ר המועדון - זמי לוי.
2. מזכיר המועדון - אמנון אירמאי.
3. ראש הצוות הלוגיסטי והארגון - אורן קיפניס.
4. חבר צוות הארגון - ניר עוזדור.
5. " " " - ערן קליין.
6. " " " - איציק אידלמן.
7. " " " הארגון והתקשורת - בני אור.
8. לראש צוות האינטרנט ועוזרו אשר דאגו לשידור לכל העולם - דרור וסרשטיין ואפרים בש.
9. לאחראי צילומי הוידאו וההקלטה - גואל דרורי ותלמידי מגמת הצילום בביה"ס מקיף ו' בבאר-שבע.

תודה מיוחדת לחברים אשר תרמו עגלות נגררים: איציק אידלמן, זאב טנדט, זמי לוי, בועז דגן, אברהם סטטלנדר, ולגוררים המעולים: אורן קיפניס במכונית סאבא 99 ויצחק סלומיאנסקי בגיפ של מ.מ.ס.י.



מפגש יד מרדכי

תודה לנוטני החסות ולפעילים:

1. לחברת "יפנאוטו" יבואנית סובארו ולמר שמעון לוי.
2. למר גיל שבדרון מבאר-שבע.
3. למלון "נאות המדבר" ולמר יוחנן קיות המנכ"ל.
4. ל"מפגש יד-מרדכי", למכוורת יד-מרדכי ולמוסד, לחבר דובי אשר דאג להרוות את צמאונו וחילק לנו שי דבש.
5. לחברת "מאסטרו שרותי דרך" אשר עמדה לרשותנו, ואף חילצה את הרובר של חברנו ישראל סמילנסקי.
6. למר עמי היימס, נציג עיריית ערד שידע להיערך לקראת התצוגה בערד ודאג לכל מחסורינו.
7. למר נדב רחמים, בעל תחנת "פז ערד" שתרום את הדלק לראלי ודאג לתת לכל משתתף דלק לנסיעה חזרה הביתה.
8. לחבר המועדון וחבר בצוות המארגן: נציג ירושלים וערד שדאג לכל הציפורים - דלק ואוכל, קפה ועוגה וגם חיבלול בתצוגה - החבר גלעד פרסי.
9. למנהל הקניון בערד ולאנשי האבטחה, לחברים מבאר שבע ומערד, ולחברי המועדון מכל חלקי הארץ שהגיעו לראלי.

ולא פחות חשוב: הרבה הרבה תודה לכל נשות החברים שאירגנו את ראלי הנגב. מי כמוני יודע להעריך עד כמה נפגמה הנאתכן עקב פעילות הבעלים למען הצלחת הראלי.

## תודה וברכה גם על חנוכה בבית-ניר

בשמי ובשם חברים שהשתתפו בטיול שבת חנוכה 4.12.99 שולחת מעל דפי אלפי תודות לחבר איציק שביב ולחברים ולאנשים אשר עמלו, טרחו ונתנו כתף בארגון, בביצוע ובכל דבר הקשור לטיול זה וכמובן אלפי תודות לחברת "אגרינרי" אשר תרמה את שי כד-השמן לחברים. ישיר כח ושנוכה לשנים נוספות ומוצלחות.

כמו כן ברכות לחברים עמי אחראי, יוסי גזיל, דני סטוצינר, יוסי סופר ואלו רובינשטיין שהשתתפו השנה בתחרות על הגביע הנודד של מגזין אוטו ע"ש שאול גלאי ז"ל וברכה מיוחדת לחבר בני גרומר על זכיית רכבו היגואר 1948 בגביע לשנת 1999. הנני תקווה שבשנה הבאה ישתתפו חברים רבים בתחרות וטקס הענקת הגביע יהפוך למסורת רבת-שנים. כה לחי!

ברצוני להוסיף גם כל הכבוד לחבר שאול גזולי עם הסאבא הצהובה שזה הטיול השני שהוא מגיע עם רכב האספנות שלו לטיולים מהעיר הגלילית כרמאל.

מקווה אני ונשמח מאוד לראות חברים נוספים מהצפון בטיולים ללא תירוצים שזה רחוק... כי יש פיתגם האומר: "אין דבר העומד בפני הרצון".

ליאורה לב

## יום העצמאות - החגיגה שלא רצינו שתיגמר מאת משה צליק

חברי המועדון מהצפון אירגנו חגיגה לתפארת בביתם של זיקלין ובני זהר, חברי המועדון הגרים בטבעון. לחגיגה הגיעה נבחרת מכובדת של חברים עם מכוניותיהם העתיקות ואופנועים.

המפגש ניפתח בנסיעה מאורגנת ברחובות טבעון כולל הכפר בוסמת-טבעון, עד לביתם של הגברת זיקלין ובעלה בני. שם סידרנו את הרכבים בסדר מופתי לתצוגה. החברים ובני משפחותיהם התכנסו בחצר הבית, "המנגלים" ניכנסו להילוך גבוה ובשרים מכל הסוגים היו בשפע, האווירה היתה נעימה ותרבותית. נשות המועדון מצאו נושאים לשיחה ולדי החברים שיחקו ביניהם.

את החברים מאזור המרכז ייצגו משפחת אירמאי בהרכבה המלא, משפחת קיפניס לצערי עדיין בהרכב חסר (הכוונה לבחור השמנמן והנחמד עם הזקן והמשקפיים, מזכיר מועדון סאבא והעונה לשם אורן) ומחדרה הנציג הקבוע עם האופנוע מסוג טריומף.

מאוד מאוד הנחינו והיה קשה להיפרד - תודה לכולם.



## מכונית המאה

### מאת אמנון אירמאי

אחרי ארבע שנים של הכנות ובהשתתפות פעילה של מיליוני חובבי רכב נבחרה "מכונית המאה": המכונית שלדעת כל אנשי המקצוע, חובבי המכוניות ועיתונאי הרכב היתה המוצלחת ביותר מבחינת התכנון, התנהגות הכביש, ביצועים, חשיבותה ההיסטורית וחדשנות יחסית לתקופתה.

על סיפור התחרות, על כל שלביה ועל המכוניות הזוכות נכתוב בגליון הבא. כעת רק נספר לכם שמי שזכתה במקום הראשון היא המכונית שהשפיעה יותר מכל מכונית אחרת על התרבות המוטורית העולמית, שלא לדבר על מחיר המכוניות הפרטיות בעולם כולו. זוהי הפורד מודל T. מכונית זו החלה את דרכה בשנת 1908 במחיר 850 דולר ובעקבות הפעלת רעיון הסרט הנע באופן מאסיבי, לראשונה בתולדות תעשיית הרכב, הגיעה למחיר של 260 דולר בשנת 1925. בסיכומו של דבר יוצרו יותר מ-15 מיליון מכוניות מדגם זה בלבד, שיא שנשבר רק עשרות שנים מאוחר יותר עם זוכת המקום הרביעי בתחרות "מכונית המאה": החיפושית של פולקסוואגן.

מתוך 716 דגמים שבחרה הוועדה המארגנת של התחרות לשלב הזינוק, עלו רק 100 דגמים לשלב הבא לבחירה מנומקת של 133 עיתונאי רכב מ-33 מדינות, לרבות נציג אחד של מדינת ישראל: רוני אהרונביץ. בשלב האחרון בחרו מיליוני חובבי רכב באמצעות אתר אינטרנט מיוחד את הזוכים. התחרות נעלה באמצע דצמבר, לקראת סוף המאה.

הזוכות האחרות היו: במקום השני - המיני מיינור הבריטית,

ראשונה המכוניות הקומפקטיות האמיתיות, במקום השלישי -

סיטרואן DS בעלת העיצוב המהמם והחדשני, ובמקום החמישי

- פורשה 911, מכונית הספורט הקלאסית של כל הזמנים.



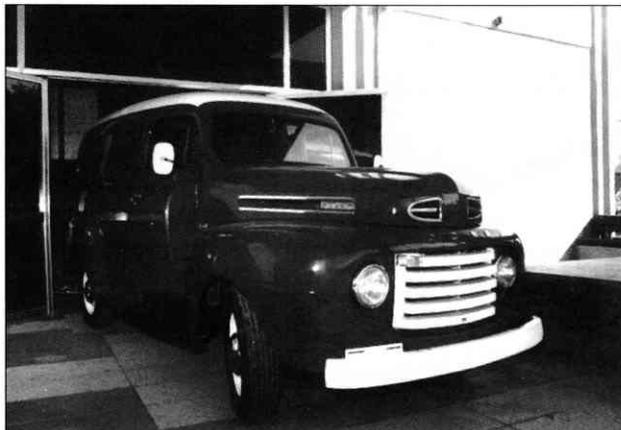
**הדואר בא היום, באוטו האדום  
מאת אמנון אירמאי**

במוזיאון ארץ-ישראל תל-אביב נפתח לפני יותר משנה מוזיאון הדואר והבולאות בשיתוף עם רשות הדואר. כחלק מן התצוגה הוכנסה מכונית פורד מסחרית כמוצג מיוחד ומרכזי במוזיאון.

זהו רכב מסחרי סוג מסוג Ford Panel Wagon F-1 משנת 1949 (מנוע V8) - רכב אספנות שכמותו היו מכוניות דואר רבות ומכוניות בשירות המדינה (במשמר הגבול, במשטרה, בצבא) בראשית ימיה של המדינה (בסוף שנות ה-40 ובתחילת שנות ה-50).

מעצב המוזיאון וצוות הקמת המוזיאון חיפשו אוטו דואר מראשית ימי המדינה כאשר החל דואר ישראל. אוצרת המוזיאון מצאה בירחון דואר ישן תמונה של טנדר מסוג פורד F-1, שהיוותה קצה חוט ראשון לחיפושים. מאחר שבמחשני רשות הדואר לא נשמרו הרכבים הישנים ניסו אנשי המוזיאון להתחקות אחר עקבות המכונית אצל אספנים פרטיים.

בסיוע מזכיר מועדון החמש (כותב שורות אלה), הגיעו לאספן רכב ירושלמי, חבר המועדון, שהסכים למכור את הפורד שבעלותו למוזיאון ועל פי הנחיות מהנדס התחבורה של רשות הדואר שופץ האוטו על מנת שיוכל לעמוד כמוצג מוזיאוני לאורך ימים. הרכב שופץ ע"י אבי שוורץ, מומחה לשיפוץ רכב אספנות ממוסד "טופ-גל" ברוממה, ירושלים (עליו כתבנו ב"אבטומוביל" 39 - שיפוץ הוולוו 544).



הרכב בתמונה הגיע באמצע שנת 1998 ומוצב בתוך המוזיאון כחלק אינטגרלי מתצוגת הקבע של מוזיאון הדואר.

תצוגה זו מספרת סיפור של קשר בין אנשים באמצעות הסיפור של כותב המכתב שמחבר בין שני אנשים. הכוונה להראות שמבחינה תרבותית הבולים הם ראי של ההתפתחות הכלכלית, החברתית והתרבותית של המדינה. חוויית הביקור במוזיאון הופכת לחוויית כתיבת מכתב של המבקר בשילוב אמצעי המחשה, סרטים, תצלומים ועזרי מחשב. בתצוגה גם תצלומים וגם מוצגים רבים מתולדות הדואר בישראל, כמו מכונית הדואר האדומה מהתקופה (בתמונה).

**האיכר והמכונית**

מאת נתן אלטרמן

שעתיים הוסבר לאיכר המחריש  
איכה נע-נוסע האוטו בכביש.  
שמע האיכר להסבר שעתיים,  
וממצח מורהו נזלו פלגי-מים.

אך הנה האיכר פצה פיהו פיתאום:  
די - חסל, הבינותי!  
כלומר, יש קרבורטור,  
ויש גנרטור,



ויש סוללה,  
וישנו קונדנסטור.  
הנה כאן הבנזין  
את הדיזל מזין,  
ופה - חד וחלק -  
המנוע נדלק.  
ומפה הטננסמיסיה  
מוסרת אמיסיה  
ועוברת חיש קל  
עד אל זה הגלגל.

ומפה אל הסליל הלזה - הנה ככה -  
זה מובן לי. דבר רק אחד אל אשכחה -  
שאלה רק אחת עוד אשאל בנימוס:  
לא ברור לי היכן פה רותמים את הסוס.

**טיול האופנועים לשומרון ולעמקים**

מאת משה צליק

בשבת 27.2.99 התקיים טיול אופנועים במתכונת שונה מהרגיל. כמי ששקד על תכנון הטיול בחרתי בדרך שיהיה בה גם עליות, סיבובים חדים וירידות תלולות, דרכים שלא כל אחד נוסע בהן, ומקומות שלא רבים מגיעים אליהן.

נסענו בכביש ואדי-ערה ועלינו לישוב קציר לתצפית על יושי השומרון. משם נסענו לישוב מי-עמי וירדנו בדרך המתפתלת עד לכביש ואדי-ערה/עפולה.

המשכנו לקיבוץ מרחביה, ביקרנו בבית "גולדה מאיר" (ראש ממשלת ישראל ז"ל) ושמענו הסבר על הקואופרציה שהוקמה בקיבוץ מרחביה. המשכנו לגן הפסלים היפהפה במושב מרחביה (חווייה בפני עצמה). נסענו בדרך עפר למעיין תל יזרעאל על שם צבי, חייל הפלמ"ח שהגן על המקום.

משם עלינו בדרך היפה והמתפתלת להר הגלבוע, וצפינו על עמק בית שאן. התגלגלנו עד לקירבת הכפר נעוריה וסיימנו בארוחת צהרים בתחנת הדלק נעוריה.

השתתפו: אברהם שטטלנדר עם אופנוע מצילס 1946, יעקב בכר עם ב.מנו. 1954,



זמי לוי עם בי.אס.אי. 1955, צביקה שטטלנדר עם אי.גי.אס. 1967, מיכאל קרטור עם נורטון 1970, משה צליק עם טריומף 1970, רחל ואריק אשפיז עם סוזוקי 1992, אבי שור עם אנפילד 1995 ויוסי חלד עם הונדה 1996.

אורן קיפניס היה היחיד עם מכונית, ומגיעה לו תודה מיוחדת על הליווי הצמוד עם הסאב 99 שנת 1975 שלו ועגלה לחילוץ.

תודה מיוחדת לבועז דגן שתורם לנו לכל טיול אופנועים את העגלה לחילוץ ותודה מיוחדת לרונן קמפינסקי ממושב מרחביה על הארוח.

לסיום, תקוותי שגרמתי למשתתפים חווייה עם טעם של עוד.



## סביב העולם בשמונה אופנועים המשך סיפורו של טיול האופנועים ב-1935 מאת ניר עוזדור

זהו הסיפור על מסעם של תריסר חברי "מכבי" מארץ ישראל על גבי אופנועים סביב העולם. בחלקה הראשון של הכתבה סופרו מעלותיו של האופנוע מדגם Rudge, שכבש לו חסידים בשנות השלושים בזכות היותו אופנוע מהיר ואמין ביותר. סופר גם על חיים כהן, צעיר ארצישראלי, יליד אנגליה, שהפך אופנוען כדי להצטרף לטיול סביב העולם. באביב 1935, עם תום המכבייה השנייה הפליגו לדרום הרוכבים על גבי שמונה אופנועים שרובם מדגמי ה-Rudge. ממגרשי "יריד המזרח" (גני התערוכה הישנים בתל-אביב) יצאו לסיבוב פרידה מהמולדת. על שלושה מהאופנועים הורכבו מנשאים עבור צמד מזוודות, סמלי "מכבי" מקשטים אותם, והם מלאים בכל ציודם ובגדיהם של הרוכבים.

למלאכה ובחריצות בלתי אופיינית לאיטלקים סיימו את הרכבת הגיר בתוך כשעתיים.

מגנואה חלפו דרך מילאנו, מונקו, ניצה, מונטה-קרלו, מרסיי, ליאון, ודיז'ון. בדרכם לפריס, בעברם דרך אחד הכפרים, פגע בן-זאב באשה מבוגרת שהגיחה לפתע מאחת הסימטאות. האישה נהרגה במקום והאופנוע סטה והתנגש בעץ. בן-זאב נעצר על ידי הג'נדרמרייה (המשטרה) המקומית והובא



בפני שופט. חיים כהן שימש כסגנוורו לאור היותו היחיד הדובר אנגלית. למולם, במקום התרחשות התאונה, שמע חיים את המקומיים הנסערים מדברים בינם לבין עצמם כאשר מלה מסוימת חוזרת שוב ושוב. כשחקר לפישרה, הסתבר שהמלה היא "חרשת". הזקנה שהייתה חרשת, לא שמעה כפי הנראה את רעם האופנוע המתקרב בעת שהתפרצה לדרך. בעזרת טיעון זה הצליח חיים לשכנע את השופט לשחרר את בן-זאב. לאחר שביקרו ותרו בפריז, המשיכו לנמל לה-האבר, שם עלו על אנייה לקנדה, לנמל קוויבק.

בהפלגה לאמריקה התאכסנו במחלקה השלישית. על הסיפון התוודעו לאחד מנוסעי המחלקה הראשונה שהתגלה כמנהל אגודת "מכבי" בקנדה שחזר מהמכבייה בארץ-ישראל. כששמע כי הם משלחת הרוכבים של "מכבי" מארץ-ישראל, מיהר ושלח טלגרמה מהאנייה והודיע על בואה הצפוי של החבורה. הפעם כבר קידמה את פניהם משלחת של מכובדים ובאחת מקבלות-הפנים שאורגנו לכבודם נכח אף ראש ממשלת קנדה. חיים כהן, שכאמור היה היחיד שדיבר אנגלית שוטפת, זכה לכבוד לשבת ליד ראש הממשלה, שהזמינו לויסקי ולסיגר. מכאן ואילך דאגו הקהילות היהודיות להודיע על בואם ליעדים הקרובים והם זכו פעמים רבות להתארח על חשבון הקהילה.

הם עברו את מונטריאול וטורונטו וחצו את הגבול לארה"ב ליד מפלי הניאגרה. משם המשיכו לדטרויט, שיקאגו, סנט-לואיס וקנזס-סיטי.



הם הצפינו לחיפה ומשם דרך ירושלים וחרבון הדרימו לבאר-שבע. בבי"ש התארחו ללינת-לילה בביתם של שרה וחירם דנין (ממשתתפי המסע) ואחר כך המשיכו למצריים. חצו את מדבר סיני דרך קוסיימה, עוגית חפיר, ביר חסנה וקנטרה. דלק מילאו בחמישה גרוש בקוסיימה ובביר חסנה והבדואים אף סיפקו להם מי שתייה. את תעלת סואץ חצו על גבי מעבורת והמשיכו לקהיר. חציית המדבר הייתה כרוכה הרבה פעמים בחטיפת האופנועים במעלה הגבעות החוליות. כביש לא היה באותם ימים והתנועה התנהלה על גבי דרכי עפר מאובקות כשהראשים עטופים בכאפיות להגנה מפני השמש



והאבק. בדרכי סיני גם ארע התקר הראשון מתוך השניים שארעו לאורך המסע כולו. לאחר שהייה של שבוע בקהיר וטיולים בסביבה, כולל ביקור בפירמידות, נסעו לאלכסנדריה, שם עלו על אניה שהפליגה לנמל ברינדזי שב"יעקב המגף" בדרום איטליה. המסלול נמשך דרך נאפולי, טיפוס עם האופנועים להר הגעש וזוב והעיר החרבה פומפיי, משם לרומא, פיזה וגנואה. 80 ק"מ לפני גנואה התפרקה תיבת ההילוכים באופנועו של פימה. האופנוע הועמס על משאית והובל אחר כבוד למוסך בגנואה. כששמעו המכונאים על המסע המתוכנן, התגייסו מיד כולם



אותיות לטיניות. אולם גם שם לא דיברו אנגלית. לאחר מספר ניסיונות הידברות הסתבר כי בעלי הבית הזכירה לחיים כהן מישהי שאצלה היה אוכל חברים. בעלת-הבית הזכירה לחיים כהן מישהי שאצלה היה אוכל בפתח-תקווה. עד מהרה הסתבר שהעולם אכן קטן ואותה בעלת בית היא אחותה התאומה של הבשלנית מפתח-תקווה.

ממקסיקו חזרו לשטח ארה"ב, עברו באריזונה, ניו-מקסיקו, דאלאס טקסס, אוקלהומה, ארקנסו, טנסי, וושינגטון, בלטימור ופילדלפיה, עד שהגיעו ב-2/7/1935 לאטלנטיק-סיטי. הם נסעו מאות קילומטרים ביום במהירות ממוצעת של כ-100 קמ"ש, שכן מיהרו להספיק להשתתף בכינוס הציוני ה-38.

לאחר הכינוס המשיכו לניו יורק, ביקרו ב"אמפייר סטייט בילדינג" (אז - הבניין הגבוה ביותר בעולם) והורשו לעלות אפילו עד לקומות העליונות ביותר, בהן החזיק הצבא, כדי להשקיף על העיר. מניו-יורק עלו על אניה לסאות' המפטון שבאנגליה.

בלונדון פנו להארכתן בבית מלון, אך מששמע בעל המלון שהם משלחת רוכבי אופנועים מפלסטינה, סרב לארחם לפתע וטען כי כל החדרים תפוסים. הדבר חזר על עצמו בבית מלון נוסף. כששאלו אז את בעל-הבית לפשר סירובו סיפר כי כבר התארחו אצלו בעבר קבוצת רוכבים מפלסטינה. הללו, לאחר שבוע שהייה, נמלטו לילה אחד בהשתלשלות מחלונות חדריהם שבקומה השנייה באמצעות חבל שכרכו משמיכות קרועות, בלי ששילמו עבור שהייתם. היו אלו אנשי "הפועל תל אביב" שערכו קודם טיול אופנועים באירופה. חיים הסביר לבעל המלון כי הללו הם יריביהם המושבעים ואין ביניהם מן המשותף ועל מנת

לחזק את בטחונם אף שילמו לו את כל הסכום מראש. בהגיעם לקובנטרי, שם שכן בית החרושת לאופנועי ה-Rudge, התקבלו בכבוד רב, שכן בעצם מסעם פארו את שמה הטוב של החברה. האופנועים נלקחו



לטיפול בידי מכונאי החברה, שמצאו את כולם במצב תקין ורק צמיגיהם הוחלפו לחדשים על חשבון המפעל. לשם מזכרת להם ולמפעל צולמה החבורה בתמונה שהוזכרה בפתח הסיפור (התמונה משמאל). לאחר שסיימו את טיולם באנגליה, עלו על האניה "קוני מרו" ודרך מיצרי גיברלטר חזרו ל פ ו ר ט - ס ע י ד שבמצרים. משם דרך

תעלת סואץ, מדבר סיני וחברון הגיעו לירושלים. שם כבר חיכו להם כל חבריהם ובשיירה גדולה ליוו אותם עד שובם לתל-אביב. המסע הסתיים ב-8/8/35 לאחר 4 חודשים בדיוק. בדרכם נסעו לעיתים למעלה מ-1000 ק"מ ביום על דרכים שהיו בחלקן דרכי עפר. בתום המסע הראה מד המרחק 32,000 ק"מ.

חיים לא נשאר אופנוען לאורך זמן. את אופנועו העביר לאחיו והפך להיות נהג "על-ארבע". כיום, לאור גילו המבוגר, החליט לוותר מרצונו לחלוטין על הנהיגה ונותן רק עם אלבום התמונות וזיכרונות שכולנו יכולים להתקנא בהם.



מקניס-סיטי חצו את שרשרת הרי הרוקי המושלגים בגובה 14,000 רגל בדרכם אל דנבר, קולורדו. את קולורדו חצו לאחר תקופת שיטפונות והדרכים כולן היו מכוסות בוץ סמיך. בעברם בקולורדו זכו לליווי ידידותי של רוכבי המשטרה המקומיים שרכבו על "הארלי-דייודסונים" ענקיים ועתירי סמ"קים. השוטרים התפלאו לשמוע כי מסע שכזה נעשה על אופנועים בני 500 סמ"ק בלבד. בתגובה הציעו הישראלים לערוך כנגדם תחרות. לתדהמת האמריקנים מהר מאד השאירו אותם אופנועי ה-Rudge מאחור. הסוד היה



טמון בשיטת החלפת ההילוכים. בעוד שעל ה"הארלי" נאלץ הרוכב להוריד ידו מן המצערת על מנת לאחוז במוט ההילוכים הידני, באופנועי ה"ראדג' המתקדמים כבר התבצעה העברת ההילוכים על-ידי הרגל.

משם המשיכו לרכב דרך מדינת יוטה והעיר רינו נבדה לסן-פרנציסקו. לפני קליפורניה ארעה התאונה השנייה במסע. אחד האופנועים התנגש בעץ ויצחק אנדתי, שישב על המושב האחורי, שבר את רגלו. זליג רייכרט קנה טנדר עליו עלו יצחק והאופנוע וכך המשיכו ללוות את החבורה עד לוס-אנג'לס.



בהוליווד התארחו באולפני הקולנוע הגדולים והצטלמו למזכרת עם השחקניות היפהפיות.

בסן-דיאגו ביקרו בתערוכה העולמית. כרטיסי הכניסה עלו הון-תועפות, אבל גם כאן סיעה האחוה היהודית ובעזרת מכתב הפנייה שקיבלו אל מנהל התערוכה הפכו להיות אורחי-כבוד. מכל רשמי התערוכה, ההתרשמות החזקה ביותר היתה ממחנה נודיסטים שהיה במקום והוגדר על ידי חיים כ"גועל נפש".

מארה"ב עברו למקסיקו דרך טיחואנה. במקסיקו נתקלו בבעיה חדשה. שם אפילו עם האנגלית של חיים לא יכלו להסתדר, שכן המקומיים דיברו ספרדית בלבד. במקסיקו-סיטי ביקשו לאכול ולבסוף מצאו מסעדה שעל חזותה נראו



# רשמים מביקור בקפריסין

## מאת משה גייס

לפני כשנה וחצי יצאתי במעבורת לרודוס, כשבדרך ישנה חניית-ביניים של

כחצי יום בלימסול, עיר נמל קפריסאית. בעודי עומד על המעבורת הנכנסת לעגינה, עובר בנמל על הכביש ממול מוריס מיינור אדום סדרה II 1952 או 1953 בעל חלון חצוי, גריל ופנסים של אז, וחשבתי לעצמי שאם זה הדבר הראשון שאני רואה סימן שהמקום הזה שווה בדיקה מעמיקה יותר. לקח קצת זמן אבל בפברואר האחרון יצאתי לכיוון קפריסין והפעם במטוס. קצת



פחות רומנטי, לא מספיקים להמריא וכבר צריך להדק חגורות לנחיתה. ואכן לא התאכזבתי. כבר בהגיעי למלון ראיתי במגרש החנייה עומדות להן סיטוראן DS יפהפיה ומוריס מיינור. המלון עצמו, בדרגה ראשונה, גם בו אפשר היה להרגיש שכאן חיים בצורה אחרת ובתקופה אחרת, למרות המתח בין היוונים לטורקים באי. למרות שניקוסיה חצויה ממש כמו שהיתה ירושלים עד שנת 1967 עם גבול עויין בלב העיר, יש כאן מין שלווה נעימה ואנשים מסבירי-פנים, משהו שנעלם ממקומותינו לפני שנים רבות.

בבוקר הביאו לי מחברת ההשכרה יונדאי אקסנט, ללא אימוביליזר וללא אזעקה וגם איתוראן לא מצאתי. "לא אדוני, לא צריך לנעול את האוטו - לא יקחו", אומר לי הבחור מחברת ההשכרה. מכל הדלק לא היה מלא וכששאלתי הוא אמר: "תחזיר בכל מצב, אפילו ריק, אל תדאג".

למרות שנוסעים בצד שמאל של הכביש, הנהיגה בקפריסין קלה ונעימה ולא מאיימת. מרכז ניקוסיה היה קרוב למלון לכן התחלתי בו וכמו בעיר מודרנית מוצאים שם חנויות עם כל השמות הידועים והגדולים, רחובות סואנים והמחירים בערך כמו אצלנו, אבל כשיוצאים אל הפרוורים, הכפרים והעוירות הכל שונה. בשבילי כישראלי זה היה כמו לחזור אחורה בזמן.



הנוף והצמחייה בקפריסין דומים מאד לאלו שלנו אבל הם עוד לא עברו להילוך מהיר שבו הכל צריך לשעוט קדימה בלי להתחשב בתוצאה. המקום מזכיר בהרבה דברים את ישראל של שנות ה-50 וה-60. עצרתי בהרבה מקומות כפריים ובערים קטנות יותר, בסימטאות לימסול עם הנפחיות והגרויות, המסעדות הפשוטות והבתים הישנים עם תריסי העץ היורקים שהיו כל כך נפוצים אצלנו, סוכות הגפנים בחצרות...

בכפרים - בתים מקסימים ופשוטים וליד כל בית יש טרקטור ישן, בדרך כלל מאסי פרגוסון, ובכל מקום, בחצרות, בצידי הדרכים, במוסכים וסתם זרוקות בשדה, מכוניות משנות ה-50-60-70. רובן הגדול אנגליות כמצופה, אך יש גם אחרות כמו לנצ'יה, פולקסוואגן, וולוו ואפילו אמריקאית אחת ראיתי בלימסול. ממש בכל מקום: אוסטיין וסטנדרד, מוריס, ריילי, רובר, הילמן, טריומף ויגואו; משאיות ואוטובוסים בדפוד, חלקם הקטן בשימוש ורובן עומדות במצב סביר ואפילו טוב. התעניינתי מדוע ויודע דבר הסביר לי,

שאסור ליבא ענתיקות לקפריסין, אבל מישהו קיבל אישור לייבא מכוניות משומשות מיפן שנמכרות בזול בקפריסין, דבר שקרה רק בשנים האחרונות, וזה הדבר שדחק את גלגליהן של כל הטובות והיפות מן הכביש. אני מניח שאפשר לקנות את המכוניות האלו בזול כיום, ומי שמשפץ אנגליות

מהשנים האלו, אולי כדאי לו לקפוץ לקפריסין ולפרק כמה חלקי חילוף שם. פה ושם ראיתי גם מכוניות משופצות יפה וגם בהליכי שיפוץ, אך לא בדקתי עד כמה הדבר נפוץ בגלל קוצר הזמן.

באחד הכפרים ראיתי בצד הכביש בי.אס.אי. מתחילת שנות ה-50 עם מנוע בנפח קטן והכל הכל אורגנילי מאז ללא כל שיפוץ. על הכידון היה תלוי סל והרוכב הלך ככל הנראה לקניות. לא מנעול ולא אזעקה ואף אחד לא נוגע.

דרך אגב, בעניין אופנועים: בניקוסיה יש תצוגה מרשימה מאוד בסוכנות הארלי-דווידסון וגם בסוכנויות האופנועים היפנים, שם עומדים כל

גדולי-המנוע בחלון-הראווה ולא רק בתמונות וחבורות.

כמובן שגם ניסיתי ליצור קשר (והצלחתי) עם המועדון הקפריסאי ועם חנות חלקים מסויימת שאמורה לספק גם חלקים למכוניות עתיקות. נסעתי לחנות שנמצאת בדרך לשכונה בשם לציה (Latsia) ברח' לימסול 39 (Limasol Road) טלפון: (-2-1483244) (-2-1483670) (הקידומת לקפריסין +357). לבעל החנות קוראים פיליפס ובחלון-הראווה עומד לו הילמן קונוורטיבל משנות ה-30 ומצבו לא מי-יודע-מה, בקיצור: לפני שיפוץ. שאלתי מחיר והאיש אמר בלי להתבלבל: 15,000 לירות קפריסאיות (יש להכפיל ב-8 או 9 ש"ח ללירה קפריסאית והמחיר יוצא גבוה מאוד).

אז אצלו לא הייתי מחפש חלקים.



לעומת זאת ראיתי פתאום באמצע שום-מקום חצר מלאה לנדורברים מכל הסוגים והדגמים, נראה גם שהוא קונה מכרזים מצבא קפריסין, ישנם הרבה גיפיים צבאיים. אצלו יש להשיג את כל חלקי הלנדורבר והוא גם שולח לכל מקום. פרט לתיבת ההגה שאינה מתאימה (הגה ימני) הכל הרי אותו הדבר.

להלן הכתובת והפרטים שלו:

Aggelo Apostolou, 46 Sokratous Str., Xylophagou,  
CYPRUS Tel. -9-524180, -9-424123, -9-994180

LAND ROVER

AGGELLO APOSTOLOU

SALES • REPAIRS • PARTS

בקיצור המקום מיועד לכל מי שאוהב את אווירת שנות ה-50-60, את המכוניות האנגליות הישנות והטובות שנתנו או בכבישים (כמו שהיום היפניות והקוריאניות) ולא ידענו כמה טוב היה. סעו קצת להסתובב לכפרי וערי קפריסין; אפשר עדיין לתפוס שם את מה שנעלם מפה מזמן.

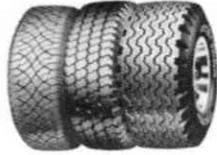


## אגדה אמיתית על גלגלים

מאת עודד דיאמנט

(הכותב הוא יבואן צמיגי דולופ בישראל וכן צמיגים לרכב אספנות ועתיק)

אומנם הגלגל הומצא כבר לפני אלפי שנים אולם קשה לדמיין את התפתחות תעשיית הרכב המודרני בעולם במאה השנים האחרונות ללא הצמיג הפניאומטי (ממולא אוויר).



הגלגלים בהם נעשה שימוש לפני 1888 היו עשויים מעץ ובחלקם מצופים בגומי קשיח שלא נתן תכונות של גמישות, בלימת זעזועים, היצמדות לכביש, ניקוז מים ועוד.

הראשון שנתן דעתו לכך ופיתח את הצמיג הפניאומטי היה ג'ון בויד דנלופ, וטרינר סקוטי, שבנו הצעיר ג'וני פנה אליו בתלונות חוזרות ונישנות על כך שבנסיעה בתלת-האופניים שלו על כבישי בריטניה של אותם ימים, כבישים שהיו מרוצפים באבנים משולבות, חש זעזועים חזקים וכתוצאה מכך סבל מכאבי-גב קשים.

דנלופ האב חשב כיצד ניתן לבלום את הזעזועים ודרך ניסוי בשני גלגלים: אחד רגיל עשוי עץ והשני גלגל עליו הדביק צינור גומי ממולא אוויר בלחץ. בניסוי שנערך בחצר ביתו גילגל את שני הגלגלים מרחק של כ-30 מטר אל קיר ביתו. הגלגל הרגיל עשה דרכו אל הקיר תוך כדי קפיצות וזעזועים חזקים ובהגיעו לקיר הבית פגע בקיר ונפל. הגלגל שהיה מצופה בצינור הגומי ממולא האוויר עשה דרכו בקפיצות חלשות יחסית ובהגיעו לקיר, בניגוד לגלגל הקודם שנפל, חזר הגלגל "המצופה" כשליש המרחק חזרה. מכאן הבין ג'וני דנלופ כי הצמיג הפניאומטי יתרום תרומה אדירה לנוחיות הנסיעה בכלי רכב

שונים. לראשונה הותקנו הצמיגים הפניאומטיים באופניים שהשתתפו במירוצים. האופניים בעלי הצמיגים הפניאומטיים זכו בכל המירוצים שנערכו באותה תקופה וזכו לאמון ולהערכת המומחים והציבור ומכאן המרחק עד השימוש במכוניות, במשאיות ובכל שאר כלי הרכב היה קצר. מפעלי הצמיגים "דנלופ" עברו מאז הקמתם גילגולים רבים והיו ספקי הצמיגים העיקריים לצבא הבריטי בשתי מלחמות העולם. המפעלים שהוקמו ע"י משפחת "דנלופ" ב-1889 באירלנד, ב-1893 בגרמניה, ב-1909 ביפן, ב-1919 בצרפת, ב-1920 בארה"ב, נמצאים כיום בבעלות אחד הקונצרנים המובילים בעולם. קונצרן "סומיטומו". הקונצרן מעסיק באופן ישיר ועקיף כ-280,000 עובדים; בבעלותו חברות רבות העוסקות בבנקאות, ביטוח, מספנות, יצור רכבות וקטרים; שותפות בחברת המכוניות "מזדה" ובחברת המחשבים NEC ועוד ברבות אחרות. גם כיום מפעלי "דנלופ" נמנים בין יצרני הצמיגים הגדולים בעולם ונחשבים לאיכותיים ביותר. צמיגי "דנלופ" מוערכים ע"י יצרני הרכב המובילים בעולם כצמיגים מעולים והם מורכבים בהרכבה ראשונה במכוניות איכות כגון: אאודי, ב.מ.וו., פיאט, פורד, אופל, דיהטסו, הונדה, יגואר, מאזדה, מרצדס, מיצובישי, ניסן, סובארו, סוזוקי, פיזו, פורשה, רנו, רובר, טויוטה, וולוו, פולקסוואגן ועוד. צמיגי "דנלופ" מובילים בין צמיגי האופנועים בעולם ומהווים כ-25% מכלל הצמיגים המורכבים בהרכבה ראשונה ע"י יצרני האופנועים ו-100% באופנועי הארלי דוידסון המפורסמים. דנלופ הינו גם יצרן בינלאומי מוביל בתחום מוצרי הספורט לטניס וגולף וכן במוצרים נוספים, כגון מערכות שינוע והסעים למוצרים תעשייתיים וגם לשימוש בני-אדם (לדוגמה: המדרכות הנעות במלון סיוז פאלאס בלאס-ווגאס הינן מתוצרת דנלופ).

## ענתיקה.נט - מדור האינטרנט

מאת דרור וסרשטיין

אתר המועדון עובר עידכונים לפי הארועים השוטפים וכן נושאים מעניינים אחרים. לכל מי שעדיין לא ביקר באתר או לא יודע את כתובתו:

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

לפי סטטיסטיקה שמנהלת עבורנו באמצעות נטוויזן (החברה שנתנת לנו תמיכה מלאה באתר האינטרנט חנים!) מספר המבקרים באתר שלנו הוא בין 200 ל-300 מבקרים בשבוע, שזה כ-1000 ביקורים בחודש - די הרבה למועדון כמו שלנו !!! כן, אנחנו על המפה !

## שומר מסך ענתיקה

לאחרונה נבנה שומר מסך המכיל את תמונות חלק ממכוניות המועדון המופיעות באתר. "שומר מסך" הינה תוכנית מחשב אשר נכנסת לפעולה כאשר אין משתמשים במקלדת המחשב ובעכבר במשך פרק זמן מוגדר מראש. ניתן לשלוט על פרק זמן התחלפות התמונות וכן על זמן תחילת תצוגת התמונה על המסך.

את שומר המסך ניתן להוריד מאתר האינטרנט של המועדון מהדף הראשי. יש להקיש על השורה המפנה להורדה בתחילת דף השער. גודל הקובץ להורדה הוא כ-2.1MB. את הקובץ יש לשמור בסיפריה ידועה ובגמר ההורדה יש להפעיל את תוכנת ה"סייר", לעבור לסיפריה שבה שמרנו את הקובץ וללחוץ לחיצה כפולה עם העכבר על הקובץ. תוכנית ההתקנה תופעל. ההתקנה קצרה ביותר. תיהנו !!!

מי שמאד מעוניין שתמונה מסויימת תופיע במקבץ המכוניות של המועדון, יכול לשלוח את תמונת מכוניתו אל אמנון במשרד המועדון בצרוף שם וטלפון והיא תועבר אלי לסריקה. לאחר בניית שומר המסך המועדון הוא יופיע באתר שלנו להורדה.

## המכונית שלי

לאחרונה הוספו לאתר המועדון כתבות מהמדור "המכונית שלי" כפי שפורסמו באבטומוביל. בדף הראשי של המועדון מופיעה מעתה תמונה קטנה של המכונית המפורסמת למעלה בצד ימין ומתחת לתמונה כתוב: My car. הקשה על התמונה תפנה לכתבה



בעברית עם תמונות של מהלך השיפוץ (אם ישנן) או כפי שפורסם באבטומוביל. עם הזמן יתווספו כתבות והתמונה המופיעה בקטן בראש הדף תוחלף מידי פעם.

כמוכן שכתבות קודמות ישארו ויהיה ניתן להגיע אליהן בקישור מתאים ולקרוא אותן באתר המועדון.

הכתבה הראשונה היא של היו"ר הקודם, אבי כתריאל, כתבה המספרת על שיפוץ הבורגווארד, ולמי שלא זוכר את ההיסטוריה של מפעל בורגווארד הגרמני שנסגר, בהחלט מעניין לקרוא שוב את הכתבה ולהנות.

אני מקווה שהדבר יסייע משהו לנוחיות - לפחות לאלו שמחוברים קבוע לאינטרנט ויכולים לעיין בחומר הכתוב בכל עת.

## קשרי האינטרנט

אנו מופיעים בקישור מאתרים ישראלים מובילים כמו:

[www.netvision.net.il](http://www.netvision.net.il) בנושא ספורט / תחביבים.

[www.walla.co.il](http://www.walla.co.il) בנושא רכב ותחבורה.

[www.achla.co.il](http://www.achla.co.il) בנושא רכב.

[www.sababa.co.il](http://www.sababa.co.il) בנושא אתרים כלליים.

[www.netcar.co.il](http://www.netcar.co.il) אתר מגזין הרכב של רוני הארנוביץ.

ובאתר האינדקס הגדול ביותר [www.indexnet.co.il](http://www.indexnet.co.il) בנושא רכב כללי.

אנו כלולים גם בכמה מנגנוני חיפוש בעולם ויש לנו קישורים ישירים ממספר אתרי מועדוני רכב קלאסי ואתרי אספנות שונים.

רשימת אתרים מומלצים תופיע בגליונות הקרובים.

## גלישה חנים

ולבסוף - אתר אינטרנט הנותן שרותי חיבור חנים ללא תשלום כלל.

כדאי למי שאינו משתמש "כבד" - אין תמיכה אבל שווה לנצל את השרות חנים! ניתן להוריד את קבצי ההרשמה באתר ולהתקין בכל מחשב עם מודם ללא תשלום. השימוש חנים באינטרנט דרך אתר זה מותנה בהקרת רצועת פרסום קבועה בחלק העליון של המסך אך הדבר אינו מפריע לעבודה השוטפת: [www.surftee.co.il](http://www.surftee.co.il)

למידע נוסף ניתן להתקשר אלי ישירות בדואר אלקטרוני:

E-mail: [5club@5club.org.il](mailto:5club@5club.org.il)

להתראות בפינה הבאה.

## ביקור בתערוכת אופנועים קלאסיים בסטאפורד - אנגליה מאת צביקה שטטלנדר

הרבה שנים שמעתי וקראתי על אחד הארועים הגדולים בעולם בשטח האופנועים הקלאסיים - תערוכת סטאפורד שבמרכז אנגליה. פה ושם שמעתי סיפורים מחבריה שהיו שם וחזרו עם מזוודות מלאות חלקים שהיו זקוקים להם. השנה החלטתי - יאללה - פעם נראה מה הדבר הזה. נסעתי לשלושה ימים לאנגליה דבר שעל גבי הנייר (וגם במציאות) נראה אדיטי אבל מה לעשות: העבודה וההתחייבויות קודמות. היות ויש לי בן-דוד החי באנגליה (יליד אנגליה) וחובב אופנועים, קבעתי לישון אצלו ולמחרת לרכב ביחד על גבי ההונדה 750 שלו ממנציסטר לתערוכה בסטאפורד ואכן כך היה. עברנו דרך עוקפת כדי לרכב באיזור יפהפה, הררי עם כבישים צרים ומתפתלים, דרך אידאלית לרכיבה על אופנוע - נוף פסטוראלי, הרים מכוסים דשא והמון חוות כבשים - ממש יפה (איזור צ'ישייר). כבר בהתחלה כשהגענו לתערוכה קיבלתי מכת-ראש. המוני אופנועים קלאסיים חונים בחניית המבקרים - אופנועים שלא רואים ולא ראו בארץ. וינסנט, אריאל וכו' וכו'.

בתערוכה עצמה, המון אדם, רובם בגילאי 30-70, המוח מתפוצץ, רצים מדוכן לדוכן, הזמן קצר ורוצים לראות הרבה. בקהל נשמעות גם השפות הולנדית, צרפתית וגרמנית כך שנראה שהרבה חובבי אופנועים קלאסיים באו מהיבשת.



בחוץ היו דוכנים רבים עם מנועים שלמים, מפורקים, גירים, כנפיים, ידיות, פנסים - כל מה שתרצו. גם בתוך האולם הענק היו דוכני מכירת חלקים משומשים, אולם החלק המעניין היו דוכני מועדוני החובבים שהציגו את אופנועיהם המשופצים למשעי: בי.אס.אי, טריומף, נורטון, ב.מ.וו., פנתר, וינסנט, אריאל, קטנועי וספה ולמברטה משנות השישים מסרשמיטס וכל מה שלא תעלו על דעתכם.

הבעייה בתערוכות שכאלה היא תמיד אותה הבעייה - הכל מתבלבל בראש רוצים להספיק הכל והתוצאה הסופית היא "דייסת קוואקר" במוח, אך החוויה למי שמקורב לנושא נשארת חוויה.



## ירידי רכב קלאסי בהולנד ובגרמניה מאת יורם לביאנט

שבת של תחילת פברואר האחרון (7/2/99) ביקרתי ביריד המכוניות הקלאסיות שנערך ב-Autotron שבעיירה Rosmalen בהולנד. היריד הוא חוויה לכל חובב רכב קלאסי. בנוסף לרכבים למכירה ולתצוגה ניתן היה למצוא ביריד דוכנים של כמעט כל דבר הקשור לאספנות רכב ישן, החל מחוברות וקטלוגים של כמעט כל סוגי הרכב ועד לחלקי חילוף באלפים לכל סוגי הרכב.

בהולנד קיימת מודעות רבה לנושא אספנות רכב ורבים עוסקים בכך. לדוגמה, במועדון הפיאט 500 (Club De 500) בו אני חבר, רשומים 4000 חברים (!). התערוכה הגדולה הבאה שכולם ציפו לה בעת ביקורי שם היתה מתוכננת להיערך בעיר Essen שבגרמניה בחודש אפריל 1999 ונקראת Techno Classica Essen. מומלץ בחלט להגיע לתערוכות אלה (מתקיימות בדרך-כלל אחת לשנה-שנתיים).

כמו כן התקיים יריד נוסף בעיר Bochum בחודש מאי 1999. מקווה שתמצאו את המידע שימושי ומועיל לחברי המועדון המתכננים להגיע לאירופה בתקופה זו (בחורף ובאביב).

כתובות באינטרנט:

Autotron בהולנד: <http://www.autotron.nl>

Techno Classica Essen בגרמניה: <http://www.siha.de>

מועדון Club De 500 בהולנד:

<http://www.noord.bart.nl/~fiat500/>

### פרארי ואיטליה

#### מאת ד"ר אשר שיבר, באר שבע

ראשית, תודה על עזרתו ועזותיו של אמנון, מזכיר המועדון, בהעשרת נסיעתנו לאיטליה בביקור במוזיאונים של מכוניות, וזאת למרות ההתרעה הקצרה בפנייתנו למועדון.

בחרנו לבסוף בביקור ב"גלריה פרארי" בעיקר עקב שילוב נוח של מיקומה במסלולנו - היא נמצאת בעיירה מאראנלו.

התערוכה שם מרשימה, כוללת תיאורים אור-קוליים של ההיסטוריה של פרארי (האיש והמכונית) ומוצגות במקום כל המכוניות החשובות בהיסטוריה של החברה לצד מכוניות חדשות. בנוסף יש במקום חנות בה ניתן לקנות ספרים, חוברות, דגמים, לוחות-שנה, אבזרים, בגדים, שעונים, תיקים ועוד ועוד - הכל כמובן של פרארי. למכורים ממש ניתן לקנות שם גם בכונה של מנוע פרארי או אף שסתום שרוף...



למזלנו נתקלנו במקום במשהו מעניין ומרשים לא פחות: בדיוק באותו זמן התקיים הראלי של ליאזי-רומא-ליאזי שכלל עשרות (אם לא מאות) מכוניות קלאסיות ואף עתיקות ממש, מכל רחבי תבל, אשר עשו חניית-ביניים במגרש החנייה שלפני מפעלי פרארי. כמובן שהתלהבנו לצפות, לצלם ולשוחח עם המשתתפים שסיפרו ברצון על הראלי ועל מכוניותיהם.

אני מצרף מספר תמונות שצילמנו בתי ואני, הן בתצוגה של פרארי והן במגרש החנייה, וכן את הפרוספקט של גלריה פרארי לספריית המועדון.

## 50 שנה למוריס מיינור

### מאת משה גיסיס



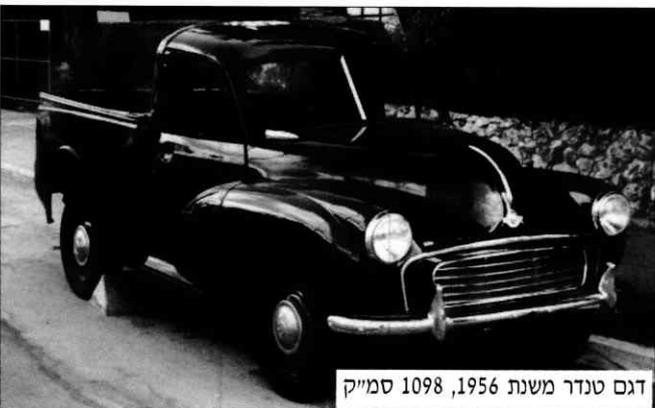
דגם Traveller סטיישן משנת 1960, עודד עילם

המיליון והיה להם גם מספר שאסי מיוחד שהתחיל ב-1000000 עד 1000350. ב-1962 הוגדל המנוע ל-1098 סמ"ק ומאז ועד סוף הייצור למעט שינויים קוסמטיים קטנים יוצר המיינור באותה צורה על דגמיו השונים.

ב-1969 יוצר הקונוורטיבל האחרון, ב-1970 הופסק יצור מכוניות הסלון וב-1971 הטרוולר, הטנדר והואן הופסקו גם הם.

המיינור יוצר או הורכב גם מחוץ לאנגליה, בדרום אמריקה, דרום אפריקה, הולנד, הודו, דנמרק, אינדונזיה, פיליפינים, אוסטרליה, ניו-זילנד, סינגפור ועוד. היו לו שימושים שונים ומשונים בארצות העולם; במזרח הרחוק שימשו כמוניות; באנגליה שימשו הוואן והטנדר את חברת הטלפון הבריטית, את הדואר, את הצבא ואפילו ניידות משטרה מדגמי מיינור הסתובבו בכבישי אנגליה.

בקיצור, 50 שנה אחרי (כפי שכתבתי בהתחלה) עדיין נוסעות עשרות אלפי



דגם טנדר משנת 1956, 1098 סמ"ק

מכוניות מיינור ברחבי העולם. באנגליה קיים מועדון עם 15,000 חברים (מי שרוצה להרשם יכול לפנות אלי) והשגת חלקי חילוף למיינור היא אחד הדברים הקלים ביותר לביצוע, מה שהופך את המיינור לרכב אידיאלי לשפוף.

בשנים האחרונות שופצו גם אצלנו כמה מיינורים וישנם כמה בשיפוץ גם כעת. אפילו הועלה רעיון לפתוח סניף של המועדון הבריטי M.M.O.C. כאן בארץ. מה שכתבתי כאן זו רק טיפה בים של אינפורמציה הקיימת על המיינור, מכל סוג שהוא. מספיק לציין "מיינור" באינטרנט ולא צריך לחפש יותר מדי: מועדונים, חנויות, חלקים וכו'.

אז רק רציתי להזכיר את יום ההולדת של המכונית הקטנה הגדולה בעולם.



דגם מסחרי משנת 1962, לוי אליהו

אם כי באיחור מסוים, אך מוטב מאוחר מאשר לא לציין כלל את יום הולדתה של המכונית שהייתה אחת הפופולריות בכל הזמנים. גם כיום עדיין מסתובבות ברחבי אנגליה ובכל העולם עשרות אלפי מכוניות מדגמי מוריס מיינור השונים, חלקן במצבם האורגינלי וחלקן אחרי שיפוץ, ובעלי המכוניות האלו מסרבים להיפרד מהן.

הסרת הלוט מהמיינור נעשתה ב-1948 בתערוכת המכוניות הגדולה ב-Earls Court, תערוכת רכב ענקית בה הציגה מוריס שלושה דגמי סלון חדשים. המיינור זכה מייד באהדת הקהל בתערוכה בשני הדגמים שהוצגו: ה-Tourer שהוא קונוורטיבל וה-Saloon. אך אף אחד - גם לא אנשי מוריס עצמם - לא חשב על הצלחה בקנה-מידה כזו וייצור-שיא שהגיע בשנת 1961 למיליון יחידות, עובדה ללא תקדים בתעשיית הרכב הבריטית.

גם תקופת הייצור שהתפרסה למעשה על 4 עשורים, החל מ-1948 ועד 1971, בה יוצרו אחרוני הטנדרים, מראה על הצלחה הכבירה של המיינור. המיינור כמו המיני אחריו, תוכנן ע"י סר אלק איסיגוניס יליד טורקיה שהגיע לאנגליה בגיל מאד צעיר וגוייס למפעלי מוריס ב-1936. זמן קצר אח"כ ניתנה לו יד חופשית לתכנן את המכונית הקטנה הבאה של מוריס.

השנים היו שנות מלחמת העולם והמפעלים עבדו עבור הצבא, אולם ב-1943 היה אב-טיפוס בשם "מוסקיטו" מוכן עם גוף ושילדה כיחידה אחת בעלת מתלים קדמיים נפרדים ומנוע 4 צילינדרים ושסתומים צדיים שכבר היה שנים רבות בשרות. לקראת התחלת הייצור ב-1948 הוחלט להרחיב את האוטו ב-4 אינטש, אך מאחר וההחלטה ניתנה מאוחר מדי, הדגם הראשון של המיינור יצא עם פגושים חצויים לשניים עם מכסה על הרווח שנוצר. המנוע שהוכנס היה מנוע משופר של מוריס 8 בעל 918 סמ"ק וכך באוקטובר 1948 הגיע המיינור מסדרת MM בעל חלון חצוי ו-2 דלתות לתערוכת המכוניות הגדולה של לונדון ב-Earls Court.

בתחילה היו הפנסים הראשיים בתוך הגריל והכנפיים הקדמיות היו עגולות לגמרי, אולם רצונם של הבריטים לייצא את המכונית לארה"ב, הכריח אותם להגביה ולהרחיק את הפנסים זה מזה בהתאם לתקן האמריקאי וב-1950 הוצג לראשונה הדגם עם הפנסים המוגבהים בתוך הכנף הקדמית ו-4 דלתות, שהיה בשנה ההיא מיועד ליצוא בלבד. לבריטים המשיכו למכור את הצורה הישנה עם 2 דלתות בלבד.



דגם Series II Tourer משנת 1953, 803 סמ"ק, משה גיסיס

ב-1952 לאחר האיחוד עם אוסטין ויצירת BMC (בריטיש מוטורס) הוחלף המנוע למנוע 803 סמ"ק עם שסתומים בראש וסדרה חדשה החלה: סדרה II. כמנהגם, המשיכו במוריס לייצר במקביל גם מכוניות מסדרת MM עם המנוע המיושן יותר עד פברואר 1953, אז הופסקה סופית סדרת MM. באוקטובר אותה שנה מוצג לראשונה ה"טרוולר" Traveller היפהפה, הוא דגם הסטיישן המעוצב עם עץ בגג בשילוב אלומיניום, כמו כן החלו לייצר גם את הדגמים המסחריים: טנדר ו-וואן. באוקטובר 1954 שונה הגריל בחזית האוטו לגריל פסים רוחביים, שהחזיק מעמד עד תום הייצור ב-1971. סדרה II הופסקה ב-1956 ואז החלה סדרת המיינור 1000 עם מנוע גדול יותר של 948 סמ"ק. הראות שופרה ע"י חלון אחורי גדול יותר וחלון קדמי שלם ומעוגל. בתחילת 1961 יצאה סדרה מיוחדת של 350 יחידות צבועות סגול עם ריפוד לבן שנקרא "מיינור מיליון" לרגל מכונית



# OLD TIME DAYS

## סיפורי עתיקות

### פאטמה והפורד - מאת י. הנגבי

התחרות התחילה! הנאקה פרצה קדימה כחץ מקשת, והפורד החליף מהלכים והגביר את מהירותו. יצחק השתומם למרוצתה של הנאקה - רגליה הדוהרות כמעט שלא נגעו באדמה. כאשר ראה את הבהמה ארוכת-הצוואר מקדימה אותו בהרבה, החלו חששות כבדים עולים בלבו. אף-על-פי-כן לחץ בכוח על הדוושה, ומעט-מעט התחיל להדביק את בת תחרותו. כאשר התקרבו אל גבעות החול, לא פיגר הפורד המטרטר אלא במעט. אך זו היתה פיסת דרך, אשר מפניה התיירא יצחק ביותר. כאן היתה דרושה זריזות ידיים רבה ומנה גדושה של מזל, כדי לשמור על המכונית שלא תחליק ולא תשקע בחול הרך. הוא החליף מהלכים בשנית, והשתדל להנהיג את המכונית על שכבה מוצקת יותר של החול. אך למרות כל מאמציו אירע מה שאירע: הגלגלים האחוריים החליקו בחול והחלו בוחשים בתוכו, כאילו שקעו במים. יצחק לא הפליג במחשבות. הוא קפץ מן המכונית, חטף את הטוריה, ובשתיים-שלוש תנועות זריזות פינה את החול הרך מתחת לגלגלים, והמכונית המשיכה בדרכה.

מעולם לא עשתה מכונית פורד את דרכה במאמצים ובייסורים כאלה. האבק הכבד שהקימה הסתיר אותה מעין רואים. הצופים בתחרות ראו רק ענן חול דוהר קדימה. האשל הסתמן מעתה בבירור, ורק כמה מאות מטרים הפרידו בין הנאקה לבין הניצחון. באותו רגע הופיע עורב והחל מתעופף בשביל, בדיוק לנוכח פניה של הגמלה. פאטמה נבהלה ונתרעה הצידה בקול צנפה, כיאות לבהמה רגישה ועדינה שכמותה. כאשר הצליח חסן אל-גידי להשקיט אותה, כבר היה הפורד הדוהר במרחק לא רב מאחוריהם. הרגעים האחרונים של התחרות לא יימחו מזכרונם של הצופים. פאטמה, נאקת-המרוץ, גמאה במרוצה את שאר המסלול ולא ביישה את מסורת אבותיה. הפורד במלוא עוזו לא יכול להדביק אותה. כאשר פשטה הנאקה את צווארה הארוך בצילו של האשל, נמצא הפורד ממש סמוך לזנבה, ואילו ניתנו לו עשרים מטרים נוספים, היה מקדים את יריבתו. אך ההזדמנות הוחמצה; המכונית הפסידה.

לאחר זאת לחצו ידיים, וכולם בירכו את המנצח והמנוצח, וחסן הסכים בנדיבות-לב, שאילו היתה התחרות ארוכה יותר, אפשר שהיה יוצא בהפסד.

"לא נותר עוד ספק בדבר, חוואגיה יצחק, חמור-הברזל שלך יכול לרוץ מהר יותר מפאטמה, אם כי אתה הוא שהפסדת."

ואף-על-פי-כן מספרים על יצחק, שניסה לרכוב על גמל, והיה לומד את המלאכה על דבשתה של פאטמה. חסן חזר וטען, שהנאקה גילתה התחשבות רבה ברוכב הזר, אך יצחק היה נתקף על גבה במחלת-ים. כן, מחלת-ים או מחלת-רכיבת-גמל, כי תנועותיו המתנדדות של הגמל גורמות לך שתחוש כאילו חלית במחלת-ים.

יצחק לא הצליח ללמוד את מלאכת הרכיבה: תמיד היה מאבד את שיווי משקלו, גופו נמשך לצד אחד, וראשו מיטלטל לצד השני. לבסוף שאל חסן - וכבש את החצוק שעמד לפרוץ מפיו - אם לא כדאי לו ליצחק לשוב אל הפורד שלו. "איש-איש לדרכו, חוואגיה יצחק. ומעתה נדע לכבד את מנהגי זולתנו. האם לא כן? השבח והתהילה לאללה, כי אין חקר לחכמתו."

יצחק היה גאה מאוד בפורד הישן שלו. היה זה בזמן המנדט האנגלי, וכבר שש שנים שימש אותו הפורד באמונה בסירורו במרחבי הדרום. הוא היה פעיל הקרן הקיימת בנגב, ובתוקף תפקידו היה צריך לעבור קילומטרים רבים במדבר. כיוון שכך, חרה לו מאוד כשחסן אל-גידי, בדואי גבוה וחייכני, איש משמר-הגבול, הרוכב תמיד על נאקה, הטיח דברים של זלוזל במכונה שלו.

חסן אל-גידי היה לבוש מדים מרהיבי-עין בצבע חאקי ואדום. לראשו חבש כפייה צחורה, שהיתה יורדת לו על כתפיו בקפלים חייניים: רובה גדול מידות היה מתנווד בתוך נתיקו על גב הנאקה. הנאקה היתה גבוהה וצנומה יותר מן הרגיל, רתמתה ואוכפה נוצצים ברוב עיטורים, ועורה מבהיק למרחוק. נאקה זו היתה מגוע של גמלי מירוף, שאולפו במיוחד לעבור את המדבר.

"חוואגיה יצחק, חמור-הברזל שלך מפריע את השקט במדבר." "לא, חסן ידידי, לא אני הוא המפריע את שלווה המדבר, כי אם מבריחי החשיש שלך," אמר יצחק וצחק ברוח טובה.

"שמע לי, חוואגיה יצחק, מדוע אינך מוצא לך גמל טוב ומאולף, כמו פאטמה, למשל. יודע אתה שהיא מגוע טהור, ומספרים על סבא שלה, שמירושלים ועד הסואץ לא היתה בהמה מהירה ממנו." "יכול להיות. דברך נאמנים עלי, ידידי הטוב, חסן, אך כל זה קרה לפני שנים רבות, ועתה נתחדשו הזמנים במדבר. יש לנו אדונים חדשים עכשיו" - יצחק הורה על שעונו - "ואין לי עוד פנאי לרכוב בעצלתיים על פני החולות."

"אמנם כן. האם תחשוב שפאטמה לא תוכל לדהור במהירות בשעת הצורך? אני בטוח, שהיא מהירה יותר מחמור הברזל שלך."

"אך האם ראית מעודך את חמור-הברזל שלי במלוא כוחו? ידידי שומר-השלום, חסן, מוטב לך שלא תרבה בדיבורים. יום יבוא, ואולי גם אתה תצטרך להחליף את החיה במכונית."

"אפשר ואפשר. אך ביתניים אני שמח בבהמה שלי. הבה נערוך מירוף, ואם אפסיד בתחרות, אמכור את פאטמה, ואקנה לי חמור-ברזל דומה לשלך. אני סבור, שזו הצעה הוגנת."

כדי שלא לפגור אחרי אומץ הלב והאבירות הבדואיים ענה לו יצחק: "נאה והוגן. אני מקבל את הזמנתך. ואם אפסיד, אמכור את המכונית ולאמך לרכוב על גמל, כה ייתן לי אלוהים וכה יוסיף!"

התחרות נקבעה לשבוע הבא, סמוך לבקעת אל-רוויבה, במקום שהואדי העמוק פונה צפונה. רודפי הרפתקאות אחדים באו לחזות במראה. המסלול נקבע מקצה הואדי עד לגבעות החול ועד לאשל, העומד בקצה המישור.

יצחק ערך ביקורת אחרונה. הוא בדק את מלאי הדלק ומצב המנוע, וניקה אותו מחול ואבק ככל שהשיגה ידו. הוא בדק את המעצורים, ויצק שמן ומים. לאחר זאת התניע את המכונה, והודיע שאין עוד עיכוב מצדו. חסן אל-גידי הקפיד לפטם את פאטמה היטב בבוקר, אך מאז לא הוסיף להאכילה. עכשיו פרק מעליה כל משא מיותר, ועמד ודיבר אליה דברי פיוסין: "יפהייה שלי, יונתי קלת-הכנף, אני אקנה לך חופן של סוכר."

לבסוף הקיש חסן בלשונו, והבהמה כרעה על ברכיה, ובהכנעה הניחה לאדוניה שיעלה על גבה. משנתן לה האות, קמה ועמדה על רגליה - גבוהת קומה, מרטטת, דקת רגליים. חסן הודיע, שגם הוא נכון.

(מתוך הספר "בואו ניסע", רכס הוצאה לאור, 1993)



# האופנוע בסימן שיבה לזירה

מאת רס"נ דני

(המשך הכתבה מגיליון קודם)

מתוך ירחון "מערכות", גליון 265, ספטמבר 1978

## השימוש באופנוע למטרות צבאיות בעשור הנוכחי (שנות ה-70)

### מגמות וניסויים בצבא ארה"ב

בשנת 1977 פתח צבא ארה"ב דף חדש בתולדותיו של האופנוע כאמצעי לחימה. היה זה בעקבות סדרת ניסויים שנערכו במשך שנתיים בפורט-הוד שבטקסס בכ-30 אופנועים חדישים מתוצרת מפעלי סוזוקי (Suzuki) היפאניים, מרביתם מדגמי 185 סמ"ק ומקצתם 125 סמ"ק, מונעים במנוע דו-פעימתי בעל בוכנה אחת. סדרת ניסויים זו נועדה לבדוק אפשרות הפעלת האופנועים למטרות סיורי מודיעין ומצוד טנקים. במהלך הניסויים נבחנו אספקטים של הובלה, קשר, נשק, ציוד מיוחד, יכולת תימרון ותנועה, ביצועי הכלליים של האופנוע ותורות הפעלתו. מניסויים אלה למדו רבות על אופי של האופנוע כאמלי"ח, וחלק מן הלקחים שהופקו כבר יושם בצבא האמריקני ובצבאות אחרים.

### הובלת האופנוע

הובלת האופנוע אל איזור המשימה היה אחד הנושאים הראשונים שנבחנו. התברר, כי נסיעה על-גבי אופנוע לטווחים של 20-30 ק"מ בדרך בלתי סלולה הינה משימה קשה ומתישה, הפוגמת ביכולת הרוכב לבצע בהצלחה את המשימה אשר לשמה עבר את אותה כבדת דרך. לאור מסקנה זו הוחל בחיפוש אמצעי תובלתי אשר יאפשר הובלה בטוחה, מהירה וחשאית של האופנוע עד למרחק מזערי משטח המשימה. במסגרת מגמה זו נבחנו שלושה אמצעי הובלה: משאית, נגמ"ש ומסוק, כשמתוכם נמצא המסוק מתאים ביותר לדרושות. תוך בחינת שיטות ההובלה הוברר, כי אופן ההובלה וסוג המסוק המשמשים לביצועה הינם פועל יוצא של אופי המשימה, לדוגמה: הוכח שלחדירה בודדת למטרות סיור מתאים ביותר ה-UH-1 (בל 205), הודות לממדיו הקטנים של מסוק זה וביצועיו המאפשרים נחיתה כמעט בכל מקום ופריקה וטעינה מהירים של האופנועים על רוכביהם. במהלך הניסויים נעשה שימוש במסוק מהדגם האמור להובלת שלושה אופנועים מדגם 185 סמ"ק. התברר שהטעינה והפריקה גם יחד אינם עורכים יותר מחמש דקות. נבדקה אף אפשרות הובלת האופנועים במתלה-מטען, אלא שכאן למרות שהושג צמצום בלוח הזמנים נחבלו האופנועים במרבית המקרים בעת ההנחתה ובמרביתם לא ניתן היה להשתמש שנית. לבסוף הועדפה השיטה בה מוביל מסוק UH-1 שני אופנועים הקבועים משני צדדיו על משטחי טעינה מיוחדים המותקנים למטרה זאת. למשימות בהן מופעלת יחידת אופנועים בסדר גודל של מחלקה ומעלה נמצא המסוק מדגם ציינוק (CH-47) כאידיאלי. במסגרת התרגילים הוטענו בבטן מסוק זה עשרה אופנועים. משך טעינתם לא עלה על 10 דקות, בעוד שפריקתם ארכה שתי דקות בלבד. במספר תרגילים נבדקה הובלת האופנועים בנושאי גייסות משוריינים. הוכח כי ניתן להוביל אופנוע אחד עד שניים בתוך הנגמ"ש או מחוצה לו קשור למנשאו. מכל-מקום בסיכומו של דבר נמצא המסוק, כאמור, כמתאים ביותר להובלת האופנועים.

### זיווד וציוד

**קשר:** מערכת הקשר תופסת מקום מרכזי בשאלת יעילות הפעלתו של האופנוע כאמלי"ח, ובמסגרת הניסויים נבחן תחום זה באופן מדויק. בתחילה נעשה שימוש במכשיר קשר מדגם AN/PRC-77 אשר הוצמד לגבו של הרוכב בעזרת מנשא מיוחד או חובר לגוף האופנוע. הרוכבים צוידו בקסדות שריונאים (V.R.C.), בעזרתן נתאפשרה הפעלת מערכת הקשר תוך כדי תנועה. אולם שיטה זו נמצאה לקויה, מכיוון שתוספת משקלו של מכשיר הקשר על גב הרוכב הביאה להקטנת



יכולתו לשמור על שיווי משקל, בפרט בעת מעבר מכשולים. בנוסף לכך, ובלא קשר למיקום המכשיר, נתגלתה האנטנה כגורם מסגיר (קלה לאיתור) ושבייר. אנטנות רבות נשברו במהלך האימונים, ולאור זאת התעוררו ספקות ביחס לאיכות הקליטה והשידור של מכשירי הקשר. כמו-כן נמצאה הקסדה המיוחדת (V.R.C.) בלתי מספקת במקרים של גגיעה בראש הרוכב. לאור כל זאת הוחלט, כפתרון ביניים, להעדיף את מכשירי הקשר הקטנים מדגם "ווקי-טוקי" על המוטורולה ומכשירי קשר דומים אשר כנגד טווח קליטה קצר מצטיינים ביכולת קליטה מעולה ובאנטנה קצרה.

**ציוד מגן:** לנוכח התנאים הקשים של הקרקע והצמחייה בהם אמורים לפעול רוכבי האופנוע הוחלט על ציודם בבגדי מגן מיוחדים, לרבות כפפות ומגפי רכיבה. כל אלה נועדים לצמצם עד כמה שניתן את מידת פגיעותו של הרוכב בעת חבלה.

**חימוש:** חימושו של רוכב האופנוע מהווה בעיה מרכזית אשר לה טרם נמצא עד כה פתרון חד-משמעי. במהלך הניסויים נוסו מספר כלי נשק שנועדו להקנות לרוכב דרגות שונות של כוח-אש. כלי הנשק כללו בין היתר אקדחים בקוטר 0.35 ו-0.45 אינץ', רובה סער M-16, תמ"ק SAR 15, מטול רקטות אישי LAU (M-72) וטיל מונחה נגד טנקים מדגם דראגון (Dragon). למעט האקדחים גרמו כלי הנשק שנוסו להפרת איוון המשקלים של האופנוע ורוכבו, לערעור יציבות ולסרבול. כמו-כן נבדקו דרכי שימוש בנשק תוך כדי נסיעה ואפשרויות הובלת טילי דראגון. מתברר כי מרבית הרוכבים מעדיפים אקדח על-פני כלי נשק אחרים. עד-כה לא ידוע על גיבוש תורת הפעלה בנושא האמור.



מתוצאות הניסויים בצבא ארה"ב

במהלך ניסויים אלה נמצאו שתי מסגרות תפעול יעילות ביותר. האחת מונה קבוצה בת חמישה אופנועים הנעים בשטח כשהם פרוסים בצורת מניפה, והשניה כוללת קבוצות ננות שניים עד שלושה אופנועים. מבחינת שיטת הסיור הוחלט לבחור ברכיבה בדילוגים. זו כוללת: תנועה, ירידה מהאופנוע לסיוורים, סקירת השטח באמצעים אופטיים ודילוג לנקודת התצפית הבאה. בתנועה בדרכים בלתי סלולות הגיעו האופנועים להישגים מניחים את הדעת, כשהם נעים במהירות של 16 קמ"ש ביום. בלילה הגיעו למהירות תנועה של 8 קמ"ש, תוך כדי הסתייעות במכשיר אופטי. בתחום ציד הטנקים גובשה שיטת הפעלה הכוללת מארבים של שלושה רוכבי אופנועים מצוידים בנשק נ"ט, שיעודם לפגוע באויב ולהתפנות לאחר ביצוע משימתם בעזרת מסוקים או בכוחות עצמם. בראשית שנת 1977 ערך הצבא האמריקני ניסויים בהפעלת אופנועים ביחידות שריון, בהם נבחנה אפשרות הסתייעותו של המפקד ברמה הטקטית באופנוע לשם שליטה על כוחותיו. במהלך התנועה נקבע האופנוע בסל הצריח של טנק מדגם M-GOA-1, ועל-פי דרישת המפקד נפרק ושימש את המפקד. תוצאות הניסויים אינן ידועות עדיין אולם ניתן להעריך, כי המפקד ברמת השדה עשוי באמצעות האופנוע לשלוט ביתר יעילות בכוחותיו בחניונים ובמצבים סטטיים אחרים. הפעלת האופנוע מבטלת את הצורך בהפעלת מערכות קשר ובכך מצטמצם סיכון האיתור.

### מערב גרמניה

באמצע שנות ה-50, עם תחילת ייצורם של האופנועים הספורטיביים המיוחדים, אשר הצטיינו בכושר עבירות גבוה, פנה הצבא הגרמני אל החברה המייצרת מייקו (Maico) בבקשה להתאים את האופנוע לשימוש צבאי. לאחר הסבתו בראשית שנות ה-60, הוכנס כלי זה לשירות כשסימונו - Maico 250B,

פעולה מיריבי של 550 ק"מ, וזאת בזכות מכל דלק מקובל (17.5 ליטרים) ומכל נוסף בן 10 ליטר הממוקם בחלקו האחורי ימני של האופנוע.

## סיכום

מקומו של האופנוע בעידן המלחמה המודרנית הינו נושא הנבחן בעשור האחרון באינטנסיביות רבה, בהיקף נרחב וביסודיות. ניתן, להערכתנו, להתייחס לתקופה הנוכחית כאל שלב-ביניים בין תקופת השפל, שאיפיינה את השימוש הצבאי באופנוע מאז תום מלחמת העולם השנייה, לבין המהפכה העשויה להתחולל בתחום זה בעתיד הלא-רחוק. מכלל המדינות, משקיעה ארה"ב את מירב המשאבים והמאמצים בכל הקשור להפעלתו הצבאית של האופנוע, אם-כי לאחרונה ניכרים ניצני התעוררות בנושא זה בצבאות מערביים נוספים. כיום ניתן להצביע על שלוש מגמות פיתוח עיקריות הקשורות בניצולו של האופנוע הצבאי, כשהמדובר בעיקר באופנוע דו-אופני (ללא צינת-צד), קל, אמין ונוח לתפעול.

**סיור מודיעיני:** - בעזרת האופנוע יכול סייר המודיעין להגדיל לאין שיעור את נצילותו המודיעינית בחזירות ובתצפיות, הן אלה הנערכות ביום והן אלה הנערכות בלילה, כאשר עיקר התנועה אל היעד וממנו יכול להתבצע באמצעות "כלי-אם" בשיטות שונות: הנחתה או הובלה במתלה-מטען ע"י מסוק, הצנחה ממטוס, הובלה בתוך רכב רך או משוריין והנחתה מהים מכלי שיט, שממדיו אינם עולים על אלה של סירת קומנדו ממוצעת.

**צייד-טנקים:** - כתוצאה מהפיתוח המתמיד בשטח הטמנייט (טיל מונחה נגד טנקים) האישי, הקטנת ממדיו מחד-גיסא והגברת קטלנותו מאידך גיסא, אין זה מן הנמנע כי האופנוע ישמש בעתיד הלא רחוק כפלטפורמה לנשיאת טיל נ"ט ולהפעלתו או להובלת לוחם חמוש בטיל מסוג זה. האופנוע עשוי להקנות לטיל הנ"ט מימד חדש של ניידות שיאפשר את ניצולו לחדירה לתוך מערכי שריון האויב, במגמה לפגוע בכליו בשטחי התארגנותם העורפיים.

**שליטה:** - לנוכח האפשרויות הרבות של שיבוש מערכות התקשורת במלחמה המודרנית (לפחות ברמה הטקטית), עשוי האופנוע - ככלי קומוניקטיבי, זול, אמין ויעיל, כמעט בכל מזג אוויר ותנאי קרקע - להוות פתרון הולם לרבות מהבעיות בתחום השליטה בכוחות, העברת פקודות, אגרות וכיו"ב.

אמנם לאופנוע, כמו לכל מערכת אוטומוטיבית, חסרונות לא מעטים, אלא שהפוטנציאל הצבאי הטמון בכלי רכב זה רב מן הגלוי. מן הראוי לתת על כך את הדעת במטרה למצוא דרכים נוספות לניצולו היעיל במסגרת הלוחמה המודרנית.

משקלו - 165 ק"ג, נפח מנועו - 250 סמ"ק והספקו - 14.5 כ"ס. בראשית שנות ה-70' הוחלף אופנוע זה בהרקולס (Hercules) שנתוניו 125 סמ"ק ו-12.5 כ"ס. אופנוע זה מצוי עד היום בשימוש הצבא הגרמני. לאחרונה פיתחה חברת Maico דגם חדש של אופנוע צבאי, שסימונו 250/M, משקלו - 130 ק"ג, והספק מנועו - 27 כ"ס. אופנוע זה מצטיין בחוזקו, באמינותו ובכושר עבירותו. 250 יחידות מסוגו נמכרו לצבא הסודאני, והוא עשוי אף להשתלב במסגרות הצבא הגרמני. אפשר ותהליך זה יציין את ראשית השיבה לימי הזהרה של האופנוע בצבא הגרמני. (הערת העורך: כאמור, הכתבה מתייחסת לשנת 1978).

## שבדיה

החברה השבדית Husqvarna הוציאה לשוק באמצע שנת 1977 אופנוע מהפכני המצויד בתיבת הילוכים אוטומטית. 20 אופנועים מסוג זה נמצאים עתה בשלבים שונים של ניסויים ובדיקות טכניות ואופרטיביות של הצבא השבדי. על-פי נתוני היצרן מצטיין האופנוע החדש בכושר עבירות מעולה, המכשיר אותו לפעול כמעט בכל סוגי הקרקע. נתוניו העיקריים של האופנוע כוללים: מנוע בנפח 250 סמ"ק, הספק - 21 כ"ס, מהירות - 120 קמ"ש, אורך - 225 ס"מ, רוחב - 86 ס"מ, גובה - 120 ס"מ, מרווח קרקע - 28 ס"מ ובעל משקל של 136 ק"ג בלבד. האופנוע מיועד להפעלה על-ידי איש צוות אחד, אשר ביטול הצורך בהחלפת הילוכים מאפשר לו ביצוע משימותיו הצבאיות ביתר קלות ויעילות. על-פי תוצאות של הניסויים סביר להניח שהצבא השבדי ירכוש אופנוע זה, ושיבוצו בשורותיו יחל כנראה בשלהי שנת 1978.

## בריה"מ

אף במזרח הצטמצם בהדרגה תיפקודו של האופנוע במערך הצבאי מאז מלחמת העולם השנייה. את תפקידי הסיור האלים מבצעים בצבא הרוסי שריוניות. המשימות אותן עדיין מבצע האופנוע בצבא האדום מצומצמות בקישור. תעשיית האופנועים הרוסית, כתעשיית הרכב בכלל, נמצאת בתהליך התפתחות מתמיד והיא מייצרת כיום אופנועים דו- ותלת-אופניים המתקרבים באיכותם לאלה המיוצרים במערב.

## גרמניה המזרחית

בצבא המזרח-גרמני אומצה התפיסה הסובייטית של הפעלת האופנוע. עם-זאת, עדיין מצוי כלי רכב זה בכמויות משמעותיות ביחידות שונות במשטרה הצבאית, משמר הגבולות ועוד. בשנת 1973 הוחלפו האופנועים המזרח גרמניים באופנועים חדשים מדגמי 250 א.ט.ס.. משקל האופנוע - 168 ק"ג, כושר המעמס שלו - 177 ק"ג ומרווח גחוונו - 13 ס"מ. לאופנוע טווח

## מכתב מארגון מנהלי תחבורה בישראל

למוכיר המועדון שלום,  
אבי כתריאל החבר בארגונו, סיפר לי על מועדונכם המכובד. כן סיפר לי חברנו גיל שבדרון מבר-שבע על המבצעים שלכם.  
חזרנו לפני ימים מספר מסיור בפיאט איטליה ובין היתר ביקרנו במוזיאון של אלפא-רומיאו. לוט חוברת שבוודאי תעניין אתכם.

בברכה,

עמנואל איתן - יו"ר א.מ.ת.

לכבוד

עמנואל איתן - יו"ר

ארגון מנהלי תחבורה בישראל

חיפה

אני מודה לך מקרב-לב, בשם מועדון החמש וחבריו, על יוזמתך במשלוח החוברת/קטלוג של מוזיאון אלפא-רומיאו באיטליה. אני בטוח שחברינו ישמחו לעיין בחומר ובתמונות המעניינות. נשמח לקבל גם בעתיד כל חומר נוסף הקשור ברכב ישן ואספנות, מהארץ ומהעולם.

בתודה,

אמנון אירמאי - מזכיר המועדון



## למי תודה למי ברכה ...

מדור הכבוד למי שמפרגן

מכתב ממלון נאות מדבר, באר-שבע

לכבוד

מר זמי לוי - יו"ר מועדון החמש

מר אמנון אירמאי - מזכיר המועדון

מכובדי,

בשמי ובשם עובדי המלון אני מודה לכם על מכתבכם.  
אנו משתדלים כל יום מחדש להשביע את רצון האורחים שלנו וכך עשינו גם עם משתתפי הראלי.  
אני בהחלט בעד המשך שיתוף הפעולה עם המועדון ואשמח לקבל פנייה מכס לכל אירוע שהינכם מעוניינים לערוך באזורנו.

בכבוד רב,

יוחאי קיות, מנכ"ל

## חברים כותבים

### יום הזיכרון לחללי צה"ל

יש חברים אשר השכול פקד אותם אישית. אחד בנו נפל בשדה-הקרב, השני אביו נפל, השלישי איבד חבר. ויש חבר שאינו שוכח ובכל שנה, עובר בערב יום הזיכרון מבית לבית ופוקד את משפחות הנופלים שהכיר. עליו רציתי לספר לכם.

בערב יום הזיכרון ביקר בביתי אותו חבר, שאני רואה בו כאילו את אחי הבכור, וכך סיפר לי חברי הבוגר:

"ישבתי והתחלתי לחלק את המעטפות והבולים שהוצאתי ליובל 50 שנותי בדרכים כמכונאי הרכב הראשון הממונע במדינת ישראל, וכאשר רציתי להדביק את הבולים על המעטפות הרגשתי יובש ומחנק בפי והחילותי לבכות, וכל בול הרטבתי בדמעות אשר זלגו מעיני. אחר-כך עברתי בין המשפחות השכולות לחלק את המעטפות" (גם אני קיבלתי ממנו מעטפה עם בול). יש אנשים יפים וטובים בין רעננה לחדרה. לחבר קוראים יענקלה הללי (בן חדרה).

ברגשי כבוד,

**משה צליק, חדרה (מספר חבר 10661)**

### טוב לי בראלי

ליו"ר ולפעילים שלום רב,

בראש ובראשונה ברצוני להודות מקרב לב למועדון ולכל הפעילים על ראלי פסח האחרון ועל הארוע בבאר שבע שהיה מהארועים היותר מכובדים ומוצלחים שהמועדון קיים. כל זאת הודות להשקעתכם הרבה ועל כך תודתי לכם. כמו כן אני רוצה להודות למנהל מלון "נאות מדבר" מבאר-שבע על הענקת הפרס הראשון בו זכיתי בהגרלה בראלי - אירוח סוף-שבוע זוגי במלון. בתקווה להמשך ארועים מוצלחים כאלו בעתיד, אליהם אגיע כבר עם רכב האספנות שלי (לארק סטודבייקר) הנמצא כרגע בשיפוץ מתקדם.

בתודה ובברכה,

**עופר בן-צבי, ירושלים (מספר חבר 10209)**

### מחמאות על ראלי הנגב

אני ואשתי רצינו להודות לכל הפעילים אשר טרחו ותרמו על מנת שראלי הנגב יצליח. והוא אכן היה מוצלח מאוד. יישר כוחכם!

**משה קוליק, ירושלים (מספר חבר 11521)**

### מחמאות לרשת

בתחילה ברצוני לברך את כל מי שהגה ועשה להקמת אתר האינטרנט של המועדון. שמחתי מאוד לראות תמונות ולהעלות זכרונות מטיוולים בהם השתתפתי. ההתקשרות דרך האינטרנט נותנת לנו החברים והחובבים עוד כלי תקשורת עם המועדון ובנוסף חוויה ויזואלית של מצגת תמונות.

ברכה,

**טל ונונו, ראש העין (מספר חבר 10209)**

### ברכות מקרב לב

לחברי אורן קיפניס על קבלת תעודת הוקרה והערכה על תרומתך למועדון ולמען הצלחת ארועי הראלי לאילת, לבאר שבע ולערד, המשך בדרכך זו.



**משה צליק, חדרה (מספר חבר 10661)**

## שוב תודה

ליושב ראש מועדון ה-5 - זמי לוי  
למוזכיר המועדון - אמנון אירמאי

תודה בשמי ובשם משפחתי על שמצאתם לנכון להעניק לי תעודת הוקרה והערכה. אציין שכל משפחתי נהנית ומעריכה את פעולות התרבות של המועדון.

ברגשי כבוד,

**משה צליק, חדרה (מספר חבר 10661)**

### ביקור בתערוכת ציורים וציולומים של שולה לרר

שולה, גיזברית המועדון וגם ציירת וצלמת מזה שנים רבות, פתחה לפנינו את ביתה והזמינה את חברי המועדון והועד לתערוכה של עבודותיה. אנו חברי המועדון, שביקרנו בתערוכה, נהנינו ושמחנו לפגוש את שולה, לראות את הציורים הסגוניים והגדולים המקשטים את קירות ביתה, ואת התמונות המצולמות בנופי-מים בעיקר.

תודה שולה, ונשמח לבקר בתערוכותיך הבאות.

**בלה זומי לוי, כפר סבא (מספר חבר 10015)**

**עדנה ומשה צליק, חדרה (מספר חבר 10661)**

### אכלתי אותה... בגלל הכלב

לאמנון אירמאי המוזכר שלום,

אני חבר במועדון יותר משנה, אך רציתי להודיע לכם שמאז הצטרפתי ובמשך שישה חודשים בערך לא קיבלתי דברי דואר ממועדון החמש וגם לא מכתבים או חוברות. אחרי חג פסח האחרון, קראתי בעיתון מקומי בבאר-שבע על ראלי הנגב חו"מ פסח. הופתעתי וכעסתי נורא והתכוונתי להתלונן בפניך על שהמצאתי הזדמנות פז להשתתף בראלי הנגב לראשונה בחיי. התאכזבתי נורא מהמועדון על כך שלא הזמנת, כי אני תושב באר-שבע ואין באפשרותי להשתתף בארועים אחרים ורחוקים.

אבל סוף טוב - הכל טוב.

לאחר ניקיון יסודי בגינה שלי, מצאתי כמה מכתבים וביניהם הזמנה לראלי הנגב, קלאסיקונים והודעות חידוש חברות. לאחר בירורים מעמיקים עם הדורית קיבלתי את תשובתה: "יש כלב זאב גדול בשכונה. פחדתי ממנו ולכן זרקתי את המכתבים בגינה". היא הבטיחה לא לעשות זאת יותר והכל בא על מקומו בשלום.

לצערי הפסדתי את ראלי הנגב ואת המיפגש עם חברי המועדון והעומדים בראשו ולהכירכם מקרוב, אבל מבחינתי, הפעילות שלכם בהודעות, בהתכתבויות ובניהול ואירגון כל המערכת - אתם 10.

**ביטון דודו, באר שבע (מספר חבר 12095)**

### תיקונים קלים

בעקבות הכתבה "האופנוע בסימן שיבה לזירה" מאת רס"נ דני שנלקחה מתוך ירחון "מערכות" גליון 265, ספטמבר 1978, נכתבו מספר דברים לא נכונים או נשכח לדווח עליהם:

(א) אופנוע ה-R-75 מתוצרת ב.מ.וו. היה באמת הנפוץ ביותר יחד עם הצונדפ KS-750 Zundapp, ששכחו ממנו לגמרי.

(ב) הקטנקראד (ולא קטנקארד) Ketten-Krad לא היה מתוצרת ב.מ.וו. אלא פרי יצירתה של חברה גרמנית אחרת, לא פחות מפורסמת, נ.א.ס.או. (N.S.U.).

לקטנקראד היה מנוע של האופל אולימפיה 1.5 ליטר ומשקלו היה 1280 ק"ג ומהירותו (על הכביש) כ-70 קמ"ש.

ידוע לי שהכתבה נלקחה במקור מחוברת אחרת, אך לשם הדיוק חשבתי לנכון להביא בפניכם את הדברים הנכונים.

**מרדכי זסאור, ראשל"צ**

## טעות בספר הבחנים ("טסט")

להלן מכתב תשובה ממשרד התחבורה שנתקבל ע"י חבר המועדון **צבי פוגל** בעניין אישור המוסך המורשה לרכב אספנות, אותו דורשים במכוני הרישוי בכל חצי שנה שלא לפי התקנות (במקום רק פעם אחת בשנה).

### הנדון: תגובה לפנייתך בנושא רישוי לרכב אספנות

בהתאם לתקנה 281 א' - רכב אספנות חייב במבחן כשירות פעמיים בשנה, אך חייב בהצגת אישור מוסך מורשה בעת ביצוע מבחן הכשירות פעם בשנה. כדי שבעל רכב אספנות ידע מתי עליו להביא אישור, מודפס ברשיון הרכב שלו אחת לשנה: "לטסט - אישור מוסך מורשה".

בספר הבוחן נרשם בטעות כי רכב אספנות חייב להציג אישור מוסך מורשה פעמיים בשנה, ומכוני הרישוי אכן דורשים זאת.

ספר הבוחן יתוקן ומכוני הרישוי יונחו לדרוש אישור מוסך מורשה לרכב אספנות פעם אחת בשנה בלבד - כאשר רשום ברשיון הרכב שיש להציג אישור זה. בברכה,

**אבנר עובדיה, דובר משרד התחבורה**

## הורדת רכב ישן מהכביש

להלן מכתבי תשובה ממפלגת שינוי וממשרד התחבורה שנתקבלו ע"י חבר המועדון בעניין הצעת החוק שהוגשה לפני זמן רב להורדת כלי הרכב הישנים מהכביש תמורת "רכישתם" ע"י המדינה במחיר אחיד.

### אל: מר ברוך סלמנדר

אני מבקשת להשיב לך על מכתבך לשר התחבורה בנושא הצעת החוק של חייב אברהם פרוז, להורדת מכוניות מעל 12 שנה מהכבישים אשר התפרסם בגליון מס' 39 - סתיו 1998, בבטאון "האבטומוביל".

ראשית, עלי להקדים ולומר כי מטרת הצעת חוק זו לא באה לחייב אלא לעודד את הורדת המכוניות הישנות מהכבישים. שנית, המכוניות הישנות גורמות לנזק רב. הן הרבה פחות בטוחות מהחדשות מאחר וחלקיהן ישנים ובלויים ואין בהן מערכות מודרניות כמו A.B.S וכריות אוויר.

מכוניות ישנות מזהמות את הסביבה משום שלא מותקנים בהן ממירים קטליטיים. כמו כן, נגרם נזק לכלכלת המדינה מאחר ומכוניות אלה מצריכות תיקונים רבים, חלקי חילוף וצריכת הדלק שלהן גבוהה הרבה יותר ביחס למכוניות חדשות.

בברכה,

**עליזה פולגר גלילי, דוברת שינוי**

### אל: מר ברוך סלמנדר

### הנדון: הורדת רכב ישן מהכביש

מפנייתך לכבי שר התחבורה בנושא הצעת החוק להורדת מכוניות מעל 12 שנה, הריני מביא לידיעתך כי משרד התחבורה אינו תומך בהצעת חוק זו, וכי הנימוקים שציית מוכרים למקבלי ההחלטות במשרדנו. בכבוד רב,

**בני אביעד, מנהל מח' רכב ופיתוח, משרד התחבורה**

## חוסר חשיפה בתקשורת

כבר שנים שהאירועים שלנו מתקיימים בכל הארץ כמעט ללא פרסום מוקדם וחשיפה בטלוויזיה. לדוגמא: בחול-המועד פסח או חוה"מ סוכות מתפרסמים בעיתונים כל האירועים המתוכננים. ביניהם אירועים שונים ומשונים כמו חגיגות יין, גבינות, צעדות, עפיפונים, תצוגות בעלי-חיים, רכיבת סוסים וכו' אולם אף מילה על האירועים שלנו. נדמה לי כאילו העיתונות והטלוויזיה מתעלמים בכוונה תחילה מהאירועים שלנו, ובאופן שיטתי כמעט ואינם מתייחסים אליהם בכתבות.

אני מקווה שבעתיד נצלח יותר בשטח זה.

**בירגר אבי, חיפה (מספר חבר 10267)**

## מתוך משאל החברים והפונים:

### הערות, ביקורת ובקשות לפעילות נוספת של המועדון

כחבר בעל רכב מסחרי ישן, דרוש מאוד סיוע של המועדון בהנחות בביטוח רכב אספנות גם מסוג "משא אחוד".

**פלג שמיל, תל-אביב (מספר חבר 11196)**

במסגרת פעילות המועדון הייתי רוצה שיהיו יותר מפגשים עם רכבים, וגם יותר ימי פקניק לחברי המועדון עם המכוניות והמשפחות. חסרות כתבות בטלוויזיה בכדי לעודד את משרד התחבורה להיות יותר גמיש לנושא הרכבים מכל ההיבטים, בעיקר בנושאי יבוא מכוניות, חלקי חילוף וכו'. חסר גם פרסום ע"י המועדון על מקומות בעולם של חלפים, כתובות וכו'.

**חזן בן-ציון, מעלות (מספר חבר 10283)**

יש לפרסם מכירת מכוניות ישנות, מניאטוריות ודגמים. רצוי לאפשר השכרת רכב ישן לביצוע טיולים ונהיגה אפילו רק במקומות מסויימים, ומוגבלים. המועדון יכול ליזום קשר בין חברי המועדון כדי לקנות רכב ישן במשותף.

**צורי דביר, ראשל"צ (מספר חבר 11286)**

המועדון צריך לפעול להקמת גרעין איכותי של נותני שירות לחברי המועדון בכל השטחים: פחחים, צבעים, ספקי חלפים, סוכני ביטוח. אם הייתי יודע שיש לחברות במועדון יתרון באספקטים הנ"ל, הייתי משתמש בזה ברצון.

**גולן חיים, מיתר (מספר חבר 10106)**

הייתי רוצה שהמועדון יהיה פעיל יותר בקידום נושא רכב אספנות כלפי הרשויות. נושאים כמו ביטוח, מכוניות ללא רישיונות בני-השגה, יבוא ללא צורך ברשיון יבוא על כל חלק ותהליך מסובך ביבוא מרכבים למשל. יבוא חלקים באופן מסחרי, יבוא צמיגים, יבוא מכוניות לתצוגה בלבד ללא תנועה על הכביש.

**סהר אורי, כוכב יאיר (מספר חבר 10092)**

לדעתי צריך יותר פעילויות של טיולים וסיוורים עבור החברים, ללא תשלום נוסף. כמו כן רצוי לקבל יותר מידע ויותר עלונים ובוודאי יותר עיתונים.

**בנד נועם, ראש העין (מספר חבר 10351)**

תודה ששלחתם לי טופס הרשמה אבל אינני מוכן להרשם כי לדעתי הסכום הנדרש לחברות הוא גבוה מדי (לפחות בשבילי כרגע), כי אני בשרות חובה בצה"ל. את הכסף שלי אני מעדיף להשקיע ישירות על האוטו הקטן והמסכן שלי כדי לשמר אותו ולא לאבד אותו. אם המועדון לא יכול להתחשב במצבי הזה אני מעדיף להישאר מחוץ למועדון, בינתיים לפחות, ולחסוך לעצמי את הסכומים הנ"ל.

**גולדין איתי, יבנה**

הספר שרכשתי לפני כמה חודשים על מכוניות חברי המועדון הוא לדעתי ספר יפה מאוד, למרות שרכשתי אותו באיחור ובוודאי נוספו מאז מכוניות נוספות. אינני מצטרף למועדון החמש מפאת חוסר זמן להשתתף בפעילויותיו. הדברים שבעיקר מעניינים אותי במועדון החמש הם הספר שהוצאתם לאור ובוודאי תוציאו ספרים נוספים, וכמו כן החוברות שהינכם מוציאים מידי מספר חודשים. לדעתי המחיר שאתם גובים כדי להיות חבר מועדון הוא מחיר סביר, אבל הייתי רוצה לקבל את החוברות שהינכם מוציאים במחיר נקוב לכל חוברת בלי להיות חבר במועדון (אם אפשר להיות מנוי רק על החוברות).

**שמואלי עדי, מושב מזור**

יש לפעול להרחבת היקף המשתתפים בבחירות עבור הוועד (אותם אנשים נבחרים ע"י אותו חוג מצומצם של בוחרים). יש לבטל את החברות של אלה שבאופן עקבי אינם משלמים דמי חבר, לרבות כאלה שבשל 50 ש"ח נוספים לשנה מוכנים לוותר על כך. לחילופין יש לשקול 2 סוגי חברים: חברות חלקית ומלאה על כל המשתמע מכך. יש לדאוג גם ליותר חשיפה של המועדון בעיתונות: ידיעות, תצלומים מארועים וכו'.

**שוורץ משה, הרצליה (מספר חבר 10772)**



# Lenco®

לנקו - אחת מהשתיים הטובות בעולם!!

צגאי 2000!!

כמוצד שני נוסף!

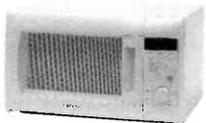
מייבש כביסה Lenco

● 2700 וואט ●



רק 36 ת"ש X 55 ש"ח = 1980 ש"ח  
או

מיקרוגל דיגיטלי 24 ליטר



רק 36 ת"ש X 26 ש"ח = 936 ש"ח



כמוצד שני נוסף!

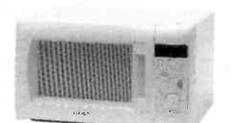
מכונת כביסה Lenco

● דוד נירוטטה ● 500 סליד ●



רק 36 ת"ש X 62 ש"ח = 2232 ש"ח  
או

מיקרוגל דיגיטלי 18 ליטר



רק 36 ת"ש X 23 ש"ח = 828 ש"ח

## ב-36 תשלומים שווים!

טלוויזיה Lenco NS 21" כולל ניקם סטריאו רק 36 תש"ח X 49 ש"ח = 1764 ש"ח

טלוויזיה Lenco 28" רק 36 תש"ח X 99 ש"ח = 3564 ש"ח

טלוויזיה Lenco NS 28" כולל ניקם סטריאו רק 36 תש"ח X 109 ש"ח = 3924 ש"ח

טלוויזיה Lenco NS 33" כולל ניקם סטריאו רק 36 תש"ח X 199 ש"ח = 7164 ש"ח

מח' הזמנות ארצית: 292-291-800-1

הטלוויזיות מיוצרות באירופה!! (לא בסין מאלזיה..)

פתוח: א'-ה' 09:00-20:00 יום ו' 09:00-13:30 מוצ"ש עד 23:00

- הובלה לבית הלקוח בתוספת 90 ש"ח ל-28"-21", 125 ש"ח ל-33" שיצורפו לתשלום הראשון ● קניית המוצרים והובלתם הינה מקשה אחת ● אין הנחת מזומן ● המכירה בכרטיסי אשראי בלבד ● אחריות שנה ●

מחסן ראשי ארצי: חולון בר כוכבא 12 טל. 03-5569494

● סוכנות דרום: אילת - מרכז שלום החדש 07-6370715 ●