

האבטומוביל

בטאון מועדון החמש



פיאט טופולינו של דידי לין

מרץ 2001

מספר 44

אירוע



מועדון החמש - מועדון הרכב
הקלסי והאספנות בישראל (ע"ר)
עומתונה מס. 0-58-033-599-599

נשים כבוד: כבוד נשים המדינה מר משה
קבב.

חברי כבוד:
מר רפי בן חור
מר חיקה ברנסטיין
מר יואכימ לויין
מר אמנון ענבר
מר גבי קדוש
מר ישראלי קיסר.

יו"ר כבודים:

צבי רכnic
יוסי בראל
שי אמיר
אבי כתריאל

עד המועדון והעומתות:

יו"ר: זמי לויין
מ"מ יו"ר וגובר: נחום קדמיאל
בני אויר
קשרי חוץ: ארון קפניש
אירוועים: משה צליק
רכז אופנאים: רוני רוזנברג
אבוריס וציזוד: ליאורה לב
טילומים וחברה: יורם מקובר
ודעת ביקורת: משה שורץ
אב בית דין חברים: עוז'ד צבי סלנט.

משרד המועדון:

כתובת המשרד: רח' שדה בוקר 10 גבעתיים
ת.ד. 1193 גבעתיים מיקוד 53111
דוא"ל: 5club@5club.org.il

אתר אינטרנט של המועדון: www.5club.org.il

המשרד פתוח:
.15:00 – 09:00 -
בימים א' ב' ב' / ב' בשעות 20:00 – 15:00 –
בימים ג' בשעות 30 – 08:30 –
15:00 –
מנהל המשרד: אלי שגיב
טל. משרד: 03-7318818
fax: 03-7319059

במסגרת השינויים שעוברים על ניהול המועדון,
נקרא גם הסוט הוקן, מוסטנג 1966 אדום,
לשאת את רוכבו בחזרה לנשיאות האחירות על
"האבטומוביל". היתי על הוגה של המערכת
מגילון מס. 3 ועד גילון מס 31 ואז פרשתי
מועדון המועדון ומערכת "האבטומוביל", שחוק
אבל מאר מרצו מהייצור שצבי רכnic, יו"ר
המועדון הראשון ואני יצרנו ויצבנו.

רוני מוסקוביץ לכאח את המושכות, עד גילון 34
ומאו עד גילון הקודם (מס. 43) נשא בעול
אמנון אירמאן ואני قول תודה לו על המרצ
הבלתי נדליה שהשיקיע בעיצוב ובכתיבת כתבת
העת שלנו.

עכשו הגיעו שלב חדש, או חדש ישן זהה מתבטא
גם בפורמט שהוחזר לדוגמא הקודמת. החוורטה
הפעם היא בת 16 עמודיםอลם לאמן הנמנע
שבעתיד היא תגדל, וזה תלוי הרבה בנכונות
שלכם להרים בכתיבה, בתצלום או בפרסומת
(בתשולם) שתביאו מספק או נתן שירות.

ב 4 אוקטובר 2000 נעו אמות הסיפים בתולדות
הרכב כאשר המני האחרון ירצה מפס הייצור
באנגליה.

בשביל חובי קלסיות, זה מסמן באמת את קץ
האימפריה (נו..לא נזים, "רולס-רויס" עדין
קיימת).

המני התחבבה על נגאי ונגאות ארצנו ויוצגה
כאו כמעט בכל הגירסאות. חברת אוטוקרס
בנתה אפילו כמה אבות טיפוס לגרסת פיברגלס.
גם במועדון יש ייצוג למני ובחשש שלנו
הרשומות לא פחות מ-26 ייחוות. למכונית
הקטנה זו מוקדש עיקר הגילון.

עוד מכונית קטנה מתקבלת מקום של כבוד,
הלא היא הפיאט 500 של דידי לין שזכה השנה
בפרס הנודד על שם שאול גלאי מטעם מועדון
ה-5 והמגן "אוטו".

חברינו האופנאים גם הם מקבלים ייצוג של
כבד ומעתה ה"מוטוציקיל" יהיה בן עמוד שלם,
כפוף כמובן לכך שיכולת הכתיבה תהיה כיכולת
הרכיבה...

קריאה נעימה
بني הספל

"האבטומוביל" ביטאון מועדון ה-5

עורך: בני הספל

דוא"ל: bennyh@tauex.tau.ac.il

טל. (ע) 03-6406789

fax: 03-6408883

מרכז העיתון, מועדון החמש והmanufacturers אנים אחרים בכל צורה
שהיא לתוך ולמידע ולמדועות הכלולים בגילון זה...
לلحזכויות שמרות
Issn 0793 - 7679

כלכלה/כרכ'ם

האופנוניים יהיה בין הראשונים שיטופלו. לפני מספר שבועות "התברנו" על גניבת אופנוע אספנות של חבר המועדון.

אני כولي תקווה שאופנו זה ימצא במחarra. מקרה מצער זה צריך להדילק נורה אדומה אצל כולנו בנושא בитוח "אש-גניבה". כוכור לפני שנה בישרנו לכם על מציאת כסוי ביטוחך זהה לרכב אספנות ובעלוט כספית זולה יחסית אפילו לרכב חדש. ההיענות לצערך הייתה מועטה ועקב כך ביטלה חברת הביטוח את הכספי הנויל.

לאור המקרה המצער ביקשנו מהחברה שתמשיך בתכנית ונענינו לשמהנתנו בחיבור ולטיזום, במהלך חודש Mai השנה אנו עומדים לכנס את האספה הכלכלית השנתית שלנו.

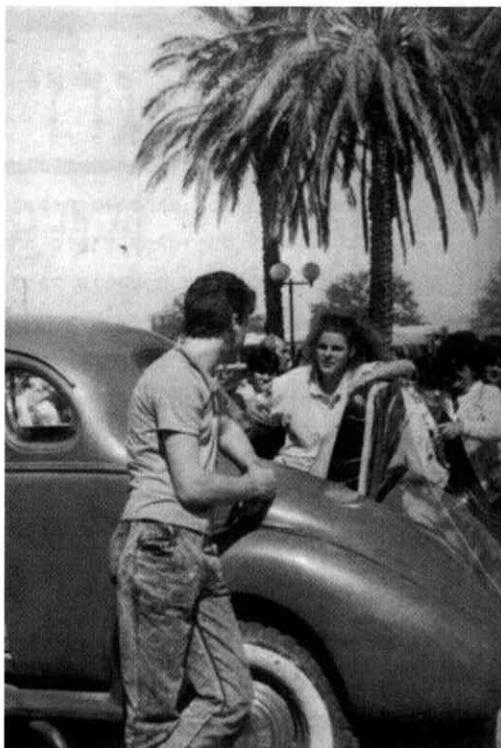
הoved הנוכחי ידווח לנוחים את שיתרחש במהלך השנה החולפת יחד עם תחזית לשנה הקרובה.

כמו-כן יוצג דו"ח כספי שיספק את הפעולות הכספיות בשנה שלאחר ולטיזום ייחזר ועד חדש.

אני קורא לחברים להגיע וביחוד לאלה החשובים שיש ביכולתם לתרום ולתת כתף בהצעדת המועדון קדימה לעתיד.

עודפעם הבאה-להתראות ,

5אי



ב-14 לחודש ינואר האחרון ערכנו את ישיבת הוועד הראשונה במשדרינו החדים בגלגוליהם. כפיעיל המילוה את המועדון וניהלו משך כל השנים, אני יכול להגיד שההרגשה שאנו יושבים באותו מקום שלנו ללא מגבלה כלשהי, פשוט והותירה כי טעם נפלא שקשה להסבירו. בצד מושרד זה יש אלום ובו הקמן את הספרייה. בעת כתיבת שורות אלו, אנו עדין בתהילך רישום, בדיקה וסידור החומר הקיים. אניאמין שלכשתקראו שורות אלו במהלך חודש מרס, נהייה כבר מוקטלים, דבר שיקל علينا למצוא את החומר המבוקש.

כמובן, שאנו מוכנים לקבל מכל ספרות או כל חומר כתוב שמעניין את החברים. כל תרומה מסווג זה תתקבל בברכה. הספרייה פתוחה אחת בשבועוימי ג'acha'צ' ואתם מוזמנים לבקר בה. באחת הכתובות בעיתון הקודם (43) שואלה ליורה לב, שהינה אחת הפעילות המבורכות ומרכזת הטילים והנושא החברתי של המועדון:

"לאן אנו הולכים?"
ואכן בתקופהἄחרונה יש ירידה בהשתתפות החברים בפעילויות השונות. אנו מוצאים זאת בעת הרצאות המקצועיות, בטיפול השבה אחת לחודש ובARIOועים אחרים. הקו המשותף בכלם הוא היענות המועטה של החברים. אנו חברי הוועד פעילים ועשים את המרב כדי לחזק את ה"ביחד" במסגרת המועדון אך לא נוכל להצליח ללא שיתוף פעולה מצדכם. אי לך, הבו תגובותיכם לבעה שהועלתה כאן, הציעו רעיוןות לגבי כיוונים חדשים ואחרים המעניינים אתכם. חשוב זה חשוב לנו מכך. ולבסוף אחר לא פחות חשוב. לפני מספר חודשים עברה בכנסת בקריה שלישית הרפורמה לביטוח חובה. אחד הנושאים העיקריים אותנו ברפורמה זו הוא ביטוח אופנוני אספנות. לאחר איןספור פניות ובקשות בנושא זה, הבין מושרד האוצר שיש להתייחס לאופנוני האספנות במתכונת של המכוניות הפרטיות בכל הנוגע לביטוח החובה. יחד עם זאת טוענים אנשי האוצר שהפרמיות המחויבות ביום לאופנוניים {טבלאות} אנחנו ריאליות, נמכות ומוסבדות ע"י ענפי רכב אחרים. התוצאה של שני גורמים אלו תביא להגדלת פרמיית הביטוח לאופנוני האספנות. ואני רק הפחתה באחוז נכבד לאופנוני האספנות. תהליך החלטת כל הרפורמה יתפרק נשנתיים הקרובות ואני מקווה שפרק

מייני... איזו אגדה

מאת בני חספל



ריילי (ימין) וולסלי, שתי מוטציות של מיini

בוריאנטים של ה"וולסלי" וה"ריילי" וכי יודע מי עוד. היום זה כבר סטורה והמכוניות עברות לאט לאט למעמד המיחוס של רכב אספנות. אז איך זה התחיל? נוכל לומר לאמ' ש"המיini והבביה היהודית" שיחקה כאן תפקיד. לאחר



מיינישן הייצור הראשונה

משבר קדש/סואץ, בשנת 1956 ראו בתעשייה הרכבשמי שיושב על השיבר של הדלק יכול לתקוע את כלונו חזק, ובמיוחד עם המנויעים עתורי הנפח, מרובי הצלינדרים ודלי ההספק של אז.

חברת British Motor Corporation (BMC) הייתה ענק הרכב של אנגליה באותה תקופה ואיגדה שמות זכורים לטוב כ"אוסטין", "מוריס", "וולסלי", "ריילי", א.ג.'י ועוד ..

מיini... איזו מילה טעונה.. איזו מילה מרגשת שהרטיטה את חובבי הרכב, הטקסטייל והשלוב של שנייהם... לבני דור'(gilai חמישים פלוס מינוס) הופעת שני החידושים, הרכב והאופנה, פחות או יותר באותו זמן, בלבלו לנו את הנשמה... וכי מה היה יותר טוב, איזה מראה היה יותר מלבד מלולות, כחיל טרמפיקט, ביום חורף גשם וקר של סוף שנות הששים למיini אדומה, והנוגת, בוחן הרכב החם לבושה במיני קצוץ ונועלת נעל' בית!!! וואו.. וככה כל הדרך מאשקלון לתח'א... אני חושב שבאותו רגע התחלתי להעריץ את המיני (אגב, מריה קוונט, יוצרת שמלה המיני הודתה שאט ההשראה לשם היא לקחה מה"מיini") ואת מי שנוהגות במיני...

למשל אמא שלי... ב-1976 היא קנתה מיני לבנה, 1000 סמ"ק ואוטומטית... כן.. אוטומטית, עם גיר של ארבע מדרגות ותאוצה שהשאהה את כולם מהחר... מהר מאד השתלט הדור הצעיר על העכבר הלבן הזה והתרוצץ אותו בכל

מקום ובכל שעות היממה. מה שרציתי לומר בכל ההקדמה היו הוא שהמיini הייתה תופעה חוצת דורות או מחדת דורות. בעוד שהמיינור הזכורה לטוב הייתה המכונית של הדודות האנגליות הקישיות, (והדאר והאינסטלטורים, אבל לא היה "מיינור קופר"...) הרי שהמיini הייתה של כוועווולים וכוואוין, שלא לדבר על הדורדים, במיני הסגורה, האינסטלטורים בטנדרא הפתח, ה"חברה" בקופר הספורטיבית, האצילים שהפגינו צניעות

יותר של "ולסלס" ו"רייל". לא נשכח גם את ה"ג'יפון", ה-"Moke" (4X2) וה"טוויני-מוק" (4X4) שהחלו את דרכם כפרויקט של הצבא הבריטי אבל לאחר שנדרשו ממשם, התחרבו באזוריות (מ-1969 הייצור עבר לאוסטרליה). כמה מוקים התגלגלו ארץ והאשמה לשימושם שרדו.

ב-1961 הופיעה המדילקה מכלון: ה"קופר" ושנתיים אחר כך ה"קופר S" בעלות מנוע 1000 ו-1100 (בהתאם), יותר סוסים, יותר קישוטים והרבה יותר ביצועים. עד היום הן הנחשות במכוניות המיני (מי יודע איפה הקופר הייתה ברמת אביב לפני 15 שנה??).

ב-1967 הופיע הדגם השני של המיני עם חידושים בקפיצים, מנוע 1000 בנוסף ל-848,



קלאב מנ



קלאב מנ סטיישן



איינצנטי – מיני, תוצרת איטליה



מיינ קופר, הדגם הראשון

אחד השמות שהטבעו הכני הרבה את חותם על תעשיית הרכב באנגליה, היה הקשור לALK או אל זו לא הייתה מכונית, אלא בן אדם בשםALK איסיגניס. הוא היה מתכנן רכב גאנוני שיצירטו הקודמת, המיניור, כבשה את לב הדודות האנגליות ואת לב כולנו עוד בסוף שנות הארבעים (והיתה בייצור, אגב, עד תחילת שנות השבעים). סרALK נטל על עצמו את האתגר לתכנן מכונית חסכונית קטנה (מקסימום 10 רגלי אורך שווה בערך 3 מטר) וקלה מפסיק על מנת לחסוך בדלק אולם מרוחת דיה להסיע ארבעה מבוגרים.

הפתרון שמצא איסיגניס היה פשוט גאנוני: הוא שם את המנוע (848 סמ"ק, 34 כ"ס) מקדימה, אבל לרחוב ושיידך לו את מיבת ההילוכים מלמטה. גם הרדיטור היה בצד (דבר שגרם לקצת צרות בארצנו החמה). כל זה אפשר להגדיל את תא הנוסעים שנגמר בחולון האחורי וללא "בגאזו"… ככלmor היה משחו מאחור, שהוועתק מה A40 וביחד עם הגלגל הרזרוי היה שם מקום أولי לשני תיקים…

בקיץ 1959 הופיעה המיני בשתי תצורות "אוסטין 7" ו"מוריס מיני מיינור". שני הדגמים

הייו זחים לחולוין, כמעט משלו קטן בגריל. ישנן מעט מגד המכוניות שאתה יודע, מיד עם הופעתן, שדבק בהן קסם, הילאה. הדגם שעולה על הדעת זו ה"מוסטנג". אבל כאן לא הייתה רק בשורה עיצובית אלא גם מהפכה טכנית. כל מכונית קטנה אחורי המיני כבר לא הייתה אותו דבר.

והמינи כבשה את הלב... מהדגם הראשון, (1959-1967) נבנו כמיליון וחצי מכוניות כאשר ב-1960 הופיעה הסטיישן (עם פסי עץ לקישוט) והמשמעות הסgorה ושנה אחר כך הטנדר הפתוח, וכן הדגמים המוחדים והיקרים

וגם העלייה ברמת החיים שהולידה את ה"סופר מיני" גרמו להআהה בשוק. עם האיגולרים שעבירה רובר, ירד גם הגרזן על העכברון שהלהיב את תעשיית הרכב. אבל המINI לא מטה. כי הקסם לא יכול למות. אמנים יש איזשהו תחליף, טוב יותר, בטוח יותר, אבל כמו בסיפור של מטוס ה"דקוטה", האמרה ש"תחליף האמית לדקוטה זה דקוטה אחר" נוגעת בהצלת גם למINI. אמנים זה רק חפץ, רכב, ברזילים וחוטים, אולם שם תחליף לא יתן לנו את ההרגשה של לשכת צוף ונמצא, לאחוז בהגה בעל זיות המשאית המכעט אופקית, להתבונן ימינה במוד המהירות הענק המונח במרכזו ה"דש בורד", להציג את הרעדות של המנוע, להתחמק מכל מכסה ביב, והעיקר, לדעת שאני נודג بلا אחרת מאשר ב"מINI".



מINI מוק



אבטיפוס של מINI מפיברגלס שפותח על ידי חברת "אוטוקרס מישראל"



והעיקר, הגריל המצליח שלווה את הרכב עד הסוף. גם הקופר השתפרה וקיבלה מנוע 1300. ב-1970-1969 החלו שינויים משמעותיים בקונספט של המINI. ראשית השם התאחד והרכב נקרא "מINI" ללא אוטין ומורייס, למרות שהיצור נמשך בשתי החטיבות (ולכן היו כאן שני יבואנים של מINI....).

ב-1969 גם נפרדה המINI מחלונות ההזזה ונוסף לה עוד אחות, ה"קלאלבן" שהיתה ביצור עד שנת 1982. זה היה כנראה הניסיון הראשון לייצר יורשת למINI, במנועי 1000, 1100 והג'י טי עם מנוע 1275 וקרוב ל-60 כ"ס. ולא נשכח את התיבה האוטומטית שנוספה אף היא.

המINI שיעוצבה סופית ב-1970 נשאהה ככה עד הסוף. באמצעות הדרך נשר המנוע המקורי של 848, מנוע חדש נכנס לחרטום ב-1980 (ללא שינוי בನפח), 12 שסתומים החוטספו ב-, 1984- , ובשנות השמונים, ברוח התקופה, צצו מדי פעם גירסאות "מוגבלות" (Limited Edition) כמו ה"מייפר" שגם הגיעו לאירן.

המINI צלח את השינויים בתעשייה הרכב האנגלית ולאחר שהויהה "אוטין" ו-"מוריס" היא המשיכה תחת "ליילנד" וסימנה כ"רובר".

- 1980 הופעה המחליפה, ה"מטרו", יותר, גדולה, יותר נוחה, יותר מרוחחת... אבל זה לא זה, והמINI נשאהה. בסוף שנות השמונים שרדה המINI את מהפכת הקטלייזטור (שהרגה אגדה אחרת, ה"זה שו") אולם הפניות והפניות

טיול ג'יפים להר חורשן יולי 2000

מאט יהודה שחם

במסגרת טיוול ג'יפים של המועדון התקשתי להנחות טיוול לאיזור הר חורשן ודורם הכרמל. בשכת חממה הגיעו להפתעה לנוקודה המפגש, עשרים ואחד רכבים של חברי המועדון. רובם ג'יפים וטנדרים משופצים משנות ה- 40 עד ה- 70.

יצאנו בשירה לכון צפון מזרח, לאורך נחל תנינים, חצינו את מושב עמיקם וטיפנסנו לפיסגת הר חורשן בדרך מרהייה. לאחר הסבר קצר בمكان המשכנו בירידה תלולה למושבה בת שלמה. מכאן טיפנסנו מערכה למושב עופר, כאשר לפניינו נפרס נוף הנדר של דרום הכרמל. גלשנו במרזות מהר"ל עד משתלה קק"ל. קיימנו חניה וארוחת צהרים מאוחרת ואחר כך כל אחד התפזר לבתו. כמויל הטויל נהנית מהיחס החבוי של כל המשתתפים, דבר ההופך כל מסע לטויל מהנה.

האם נגיע להיות לנדוון הקטנה?

מאט אמןון ריבק

לאחר כתבה שעשינו באבטומוביל מס' 42 גבר קצב ההתחננות במפגשי טריומף בישראל, מסתבר, שרבים האוחזים ברכב טריומף כלל לא ידעו על מפגשים שמארגנים אמןון ריבק ורוני רוזנברג חברי מועדון ה- 5.

רישמת בעלי הטריומף בישראל עברה את מספר 40, כמובן שלא כל הרכבים תקינים כרגע או עם טסט.

ראוי לציין כי התקשרו בעלי טריומף מקיבוץ הגושרים בצפון, ב"ש בדרום, בית שם, אורנית ועוד ...

חלקם מספרים שמצאו את הרכבים במצב מזונה ועזוב ומתחילה לשפכם. בסוף ינואר ערכנו מפגש הכרות בין בעלי הרכב היישנים והחדים, במפגש הוולף מידע ועזרה בחלקים, כל זאת בתקופה שהמפגש הבא שייערך בקרוב ויכלול גם טויל יהה מהגדולים עד היום. למעןינו לחתור, נא להתקשר לאמןון ריבק 050-568251

ובבית: 03-7322661 בשעות הערב.



סיכום סוף

סיכום פיאט

TOPOLINO מודל 500C

(מאט דידי לין)

עם השיפוץ החובבני הזה נסע הטופולינו עד שנת 1980. אני התגייסתי לצבאי, ואחר כך למורים. זאת הייתה תקופה ההשbetaה השניה. חמיש עשרה שנה התחנה "מלחה" להשתראת הרכב בחיק המשפחה, כאשר השכנים ואני לחזו שניפטר מהמכונית ואליים הצטפה העירייה שדראה לשלח בנו את פקחיה, עם קנסות והתראות לסלוק המיגען. בנוסף לכך היו פניות רבות של מתעניינים שעוררו ויכוח לגבי מכירתה.

הודעת פינוי כוותא בשנת 1995, שכלהה אולטימוטום לפינוי למלוי פינוי ע"י העירייה עצמה וחיבינו בהוצאות, גרמה לי להזין את העניין ולשפץ את המכונית.

האוואו היה שלם במבנהו וכל המכוללים המכניים היו שלמים כשבচב הפה החלוד התדרדר. זכרה לי הנסעה האחרונה, כוללת הברזולים נישמעו מהמנוע ועשן לבן וסמיך הקיף את האוואו. לזכירון זה נוספו חורי ענק ברצפה ובשאר החלקים שבמעבר תיקוני כאמור בפוליאסטר. במქבל היה ניסוני הכושל להביא רכב מפרק מאיטליה או חלקים.

הבנייה ששיפוץ הפיאט יעשה מהקיים - אותו חלקים שנותרו מהתופולינו 48, שהועברה לנו ילדים, ומה שנמצא ברכב עצמו. במקביל ברرتagi לגבי מכוניות מסווג זה, הקימות בארץ, נסעות או זירות. הגעתו לאספן מוקنعم שידע לספר לי כי לפני מספר חדשים העבר תמורה משאבת ביטו ישנה מכונית כזו לאספן חיפאי שהתגללה כפחה ובעל עניין בתיקון הגוף של הפיאט.

האוואו הועברلاحיפה ונמסר לעבודתו של עולה החדש, בוריס, שהתגלה כבעל מקצוע בתחום המתכת ואהבה גדולה לשיפוץ מכוניות עתיקות. באותו חיפוש אחריו פיאטים טופולינו ישנים שמעתי כי רכב מסווג זה, מסחרי, זרוק בשדה ליד כפר אתה. "חרשתית" את השדה ומצאי עת טופולינו מרוח, אחרי שטרקטור עבר עליו. הצלחתי להלץ מחלץ ממו שני פנסים אחרים מקוריים. כשנה עבר בוריס על פירוק האוואו ותיקוני הפחות. הטופולינו פורק עד הבורג האחורי. הגוף הופרד מהשילדיה והכל עבר ניקוי חול צביעה בצבע אפור.

כבר לפני 30 שנה הייתה המכונית זו לרכב אספנות עבור אבי. הוא רכש אותה בשנות ה-60 כשהנימצאה הפה לצד דרך חיפה תל-אביב. הפיאט טופולינו מודל 49 מודגם C הייתה זהה לרכב הראשון שלו.

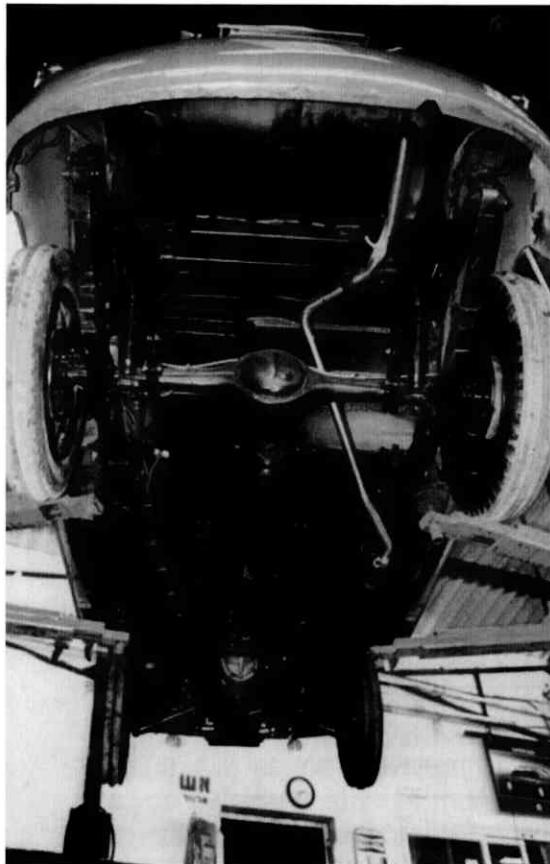
את המכונית שיפיצנו אז ללא ידע וכליים וזכה להיות שכילדים נחנו מהחותן האוואו בתריסי צבע. את הטופולינו צבענו בזהב והוא הייתה לרכב ההסערת לילדים.

השנתיים חlapו, מעט גדלו וامي המשיכה בסירובה לנוהג בפייאט, והאוואו הושבת. כשהגעתי לגיל המצוות עמד בחרר ביתנו שתאי טופוליניות, האחת שמעט שנים קודם קודם הייתה במצב נסעה, וכןפת, מודל 48, שנירכשה כמקור לחלפים. עבורי היה זה מגש המשחקים - פרקיי, ניקיתי, וחשבתי שתיקנתי הכל.

כך נימשך המשחק מספר שנים, עד חופשת הקיץ שלי בסיום כתה ט'. אז במסגריה בה עבדתי אפשרו לי להשתמש בכלים, לאחר שעוזה העבודה וכך התחלתי בשיפוץ, פחחות וצבע, הראשוונים בחיה. זכרוות לי שכבות הצבע והחומר שקלפט, כך גם ההורם והחלודה שמתה. אלו תוקנו ע"י פוליאסטר, כפי שידעתי מתיקוני סירות וגלשנים.

חיזונית צבעתי את הרכב בצבע "איתון" אפור ואת הגלגלים בצבע בז', כפי שיכלתי לראות משורידי הצבע שנותרו. כו הקפדתי להעביר פס אדום לאורך המכונית (בחשופת התקופה). לאחר השיפוץ הזה, כאשר לאווצה לא היו עדין רישיונות, פנו אלינו מהפקת הסרט אסקימו לימון, וביקשו לצלם אותו. עלות הגרר הייתה גבוהה יותר مما ששלמו עבור צילומים אבל החוויה הייתה עצומה.

בשלב זה אחורי רבה אכזבות ומסכת שלמה של רמאות בעבודת השיפוץ המכני, חבר מועדון הפנה אותו לאספן מהדרה. נקבעה פגישה ואז פגשתי לראשונה את צאליך והוא חולל מפנה של ממש בהמשך תהליך השיפוץ של האוטו ובהתיחסותי למועדון ולחבריו.



אצל צאליך התקבלתי בצוורה הנעימה ביותר והופניתן לערים מלאות חלקים פיאט טופולינו, משילדה ועד דושות קלאי' וברקס עטופות בניילון. קופסאות פח, עם גרפיקה שוכרת מיילדות מלאות ברגים וחלקי מנוע. משה צאליך לא רק שמר את החלקים הוא גם מכיר כל בורג, ועזר לי רבות בהרכבת המכונית לאחר צביעתה.

ולבסוף מוסך קובלנץ, ורפי החשמלאי במוסך, היו חוליה אחרונה בהשלמתו של הרכב, כאשר הוצאות הוותיק במוסך זכר את האוטו וביעיותו. רפי הצליח לשחרר את מערכת החשמל המלאה אף מצא עוגן חדש של דינמו בארכנו.

זאת הייתה לטופולינו התחנה الأخيرة לפני הטסת.

עם השנים בהם התעניינתי בפיאט טופולינו ולימודי בתחום עיצב המוצר הבנתי את החשיבות ההיסטורית של הטופולינו, לדוגמא הייתה המכונית הראשונה שצודעה במערכת בילימה פניאומטית וכן במצבר 12V משנת הייצור הראשונה שלה, 1935.



טיול חברי חוג האופנווענים ב- 5.10.00

המשתמשים בדרך, כמו כן הפגין את קיומו נגבה. לוחמי הפלמ"ח ניסו לכובש את המיקום 3 פעמים ללא הצלחה, ותוך כך סבלו אבדות קשות. לאחר מאמציהם קשיים ניכבש המוצב.

שם המשכנו למושב כפר-מיימון, בגוש קטיף, והתארחנו אצל אורה וראובן שבכעלאותם מטע פירות אקזוטיים. התכבדנו במתיב מאכל' המטבח התימני ושמענו הסברים על המקום. ניצלנו את הזדמנויות להרמת כסית לכבוד יום ההולדת של חברנו מיכאל מאיר.

את הלילה העברנו בקיבוץ עולם. לאחרת, היום השני של הטויל, נסענו מבארץ לכוכן נשמר הנגב וביקרנו במוזיאון למורשת הבדואים, עברנו דרך יער להב, שהינו כביש מפותל ונחדר לרביבת אופנוועים. הכוון היה סוסיא ובקור לאחרת העתיקות במקום. הביקור כלל הסברים, סרט על התקופה, זהילה במערות מילוט, וארות צהרים באחת המערות. מסוסיא המשכנו, דרך עד לכוכן ים המלח, ב"כביש המות" היורד מערד, עד מושב נאות היכר שם ערכנו קבלת שבת והרמנו כסית ליום הולדתו של חברנו צליק.

את يوم שבת, שהיה היום השלישי של הטויל, התחלנו בטיפול לאופנוועם, וזאת בתורת הכנה לחוראה צפונה. רכבנו לאורך ים המלח, נפננו ורחצנו בעין בוקק, המשכנו לכוכן עין-גדי, דרך עוקף יריחו וביצש הבקעה עד קיבוץ בית-השיטה. בסיומה שם סיכנו את הטויל וניפרדו לשולם מלאי חוויות.

בדרכיו לחדרה, עמוס תרמילים, עוזר אובי שוטר לביקורת רשיונות. אני מנסה להיות רציני אך קשה לי להסתיר את החיווך. לאחר שהורדתי את הקסדה זיהינו אחד את השני, הוא כמווני חבר המועדון בעל A.B.S.A. כאמור היוות עד הרגע האחרון. ראוי להזכיר שבכל מקום שעברנו באו סקרנים לראות את האופנוועם ולהיזכר בנוסטלגיה בימים עברו.

הטיול תוכנן ל- 3 ימים. נפגשנו בביתו של אמיר סטר, בקרית חיים. התכנית המקורית הייתה לנסוע דרך כביש ואדי ערה דרך צומת ברקאי, בקה אל גרביה, עוקף טל-כרם, כוכב יאיר, כפר-קסם, רשא העין, דרך שוהם לכיביש ירושלים היישן.

בעקבות התפריעות התושבים הערביים בוואדי ערה, הכביש היה מכוסה שיברי בקובוקים וצמיגים וכן המסלול שונה לכיביש ואדי מליק דרך חדרה, שם אספנו את חברנו צליק והמשכנו עד למחלצת מודיעין, שם הצטראפ אלינו איש המחלצת, דובי זיו שגם הדירק את הטויל.

ὑברנו דרך שוהם, כביש ירושלים היישן ובית שימוש, התחלנו לטפס לכוכן היישובים סמלון, רמת רזיאל, בית יערם והר הטיסים שם נעצרנו לתצפית והסבירם. הר הטיסים משמש כगלאעד של חיל האויר לזכר אנשי צוות מטוס שנהרגו במהלך הלחמה העצמאית.

ニיצלנו את המקום למנוחה קטרה, חברנו דניס שלף גזה והcin קפה, יתר החברים הוציאו כיבודים שונים שהביאו איתם.

לאחר זמן קצר המשכנו למקום ליישוב נס-הרין, בדרך מדהימה ביופיה. בכנסה לישוב ערכנו תשפיות וקבלנו הסבר על הסביבה.

מכאן המשכנו למושב זנוח ושם לכוכן קרית-גת עד מטהרת עירק סואין - אחד מהמלחמות של מלחמת השחרור. במקום ישב הצבא המצרי, בפיקודו של גמאל עבד אל נאצר, וירה על



ומכרת את אביזרי המועדון על מנת להעשיר את קופתו. גם את הבן שלך רתמה לעורתנו.

כמי שיזדעים להעיר את גודל תרומותך ברכוננו להודות לך על כל העוזה שהושטה לנו ולכל חברי המועדון.
ברצוננו ל��ות שתואיל לחזור ולהיות פעיל כמו שרק אתה יודע.
מת'ק'ת, הוועד בשם חברי המועדון.

יום הולדת לחברנו בעל B.S.A עם סירה.

בתאריך 12.01.01 החלטה קבוצת חברי המועדון לעורך יום הולדת הפתעה לחברנו יענקלה הללי, בנצוחו של יעקב בכיר. התכנסנו במסעדת "מצדה" בהרצליה, חברי ובני משפחה, להרמת כסית מלאת לו 74. החברים הזמינו עוגת יום הולדת וחברנו משה צליק ברך בשם החברים:

לחברנו האחוב יענקלה הללי
יש - חברים שימושיים בעבודה, כי בשביבם הצלחה זה cocci חשוב בעולם,
יש - אנשים שימושיים בתפקידים כי בראיות זה הוכח המנייע אותם,
יש - אנשים שימושיים בידע כי חכמה תביא אותם לכל מקום,
יש - כאלה שימושיים במעשים טובים אפילו שזה לא כל כך הולך היום.
ואנחנו יענקלה, cocci הבכור, אנחנו כאלה שימושיים בחברים, כי אושר לדעתנו הוא תמצית החיים.
בשביל אושר שווה לקום בבורק, וחברים הם אלה שעשויים אותך מאושר ואתה בתור חלק מהאהנו הזה משקיים בנו בחזרה ועל כך אנו מודים לך היום ביום הולדתך.



חדשנות ואירועי המועדון

חבר' דגל

המועדון הגיע להסדר עם חבר' דגל, המשווקת בתיה מלון לקבוצות וארגונים גדולים, כמו איגרונות המורים הארץ. אלו מקוימים שירות זה יאפשר לחבריו המועדון ליהנות מרמות מחירים תחרותיות ובתשלים נוחים. השירות ניתן רק לחברי מועדון בעלי אישורי חברות תקפים.

למר אלוי שגב

המנהל החדש של מועדון ה-5, הצלחה בעבודתך החדשה
חברי וועד המועדון

אירוע שניתי של אופנועים ומכוניות עתיקות

אירוע שניתי ארצי של אופנועים ומכוניות
עתיקות יתקיים בפורים, יום שבת ב- 31 במרץ 2001, בשעה 10:00 בבורק, בחניון רידינג תל-אביב (חניון דן).

לפרטים נוספים ניתן לפנות אליו:
זמי לויין - י"ר המועדון - 053-968125
(17:00)
בוזע דגן - אופנועים במועדון - 050-219877
משה צליק - רוכז אופנועים ולוגיסטיקה -
050-796514

לחבר המועדון הוטיק, מר יעקב בכיר

יעקב סיים את פעילותו הציבורית במסגרת המועדון. אלו מוצאים לנכון להוות לך על שיתוף הפעולה, העוזרה והכוונה שהשיקעת בקידום מטרות המועדון. תמיד הייתה רשותך לעזר ולסייעomi וכי כמוני יודע להעריך את גודל ההשיקעה והזמן שהשיקעת בך. בראל מטולה הצבת את הטנדר הפרטי שלך לטובות המועדון.

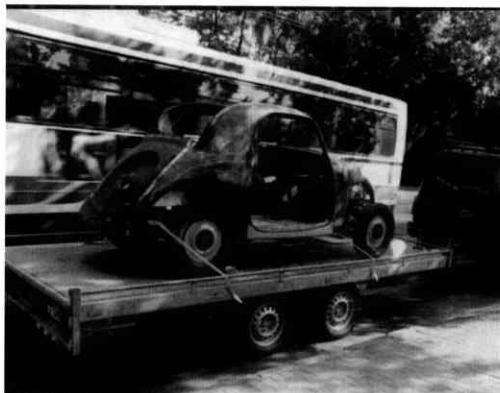
באירוע עין שמר, זכרו של cocci אברמוביץ' זיל, שיתפנו פעולה ונוצרה חברות בינינו. ניתן למנות עשרות אירועים שהיית בהם שותף פעיל, אירוע באר-שבע ואת האירוע בחג הסוכות ביקב עוד. בכל האירועים הצבת דוכן

לתשומת לב החברים,

אנו מוצאים לנכון לפנות אליכם ולהAIR את תשומת לבכם לחשיבות של הופעה נאותה של הרכבים המופיעים בתצוגות שונות, זאת על מנת לשמר על כבוזו של המועדון ועל כבודכם.
יש הבדל ממשמעותם בקשרו החיצוני של הרכב.
לקהיל יש ציפיות מaszgoת מוכניות עתיקות / אספנות וחלק מהן שהרכב יהיה נקי ומסודר וכך הוא גם מושך את העין ואת תשומת הלב.

גנוב (2)

גרור שני ציריים, תוצרת סריס מס' רישיון 4402100
עשוי פח מגולוון ועליו משטח עץ ללא דפנות.
כל היודע פרטם מתבקש לפנות לחבר המועדון
ידי 054-581405
(בתצלום: הגנור הגנוב)



גנוב (1)

קול מבקש ומתחנן

אני בבקשתה, החזר את אופנו עת'נבריד שנת
יצור 1952, בצעע תכלת מטלי, שמספרו 991856.
אני משה צליק, רוכז האופניים במועדון ה- 5
, חבר יולדות של בוועז דגן, פונה אל האדם שבך
— אני בבקשתה, אם יש ברק לב רחום וחנון,
צור קשר טלפוני עם בוועז. איןך חייב להזדהות.
אני מתחייב לחתת את האופנו מכל מקום
שתבהיר, ומתחייב לשמר על סודיות.
אלוהים ימחל לך, כי אל רחום וחנון הוא.
עומד לרשותך 24 שעות ביוםמה, משה צליק:
050-796514 04-6323686

(בתצלום: האופנו הגנוב)



משרד הביטחון
סוכן - היחידה לאירועים בינלאומיים

אירוע טובן

מכירת טפי מכורי תל אביב ליום 16.1.01 בימי המבקרים, רוי אלהץ א. מנדרל 12/א' מקורי תל אביב,
שעות א' ובלאי: ביום א-ה' שבעות 08:30-12:30, ביום א'-ב' שבעות 15:00-13:30. ללקוחות
פרטני, ניתן לפחות לפחות לטלפון: 03-6975150.

טפט' ותקופה 4

מכיר מס' 01/02: 0887/01/02

ארבעה טפס דבוקה כ-17 ס"מ אטמיים (כ-500 ש"ח) על
הגופם ו-50 ש"ח על כל צד. אונד סד בע"מ צד צד צד
ודיזיין דאשאש צדש - אך דוד צדש
נתן דוד עליון בנטרי מנטראטס במ"מ הושט.
יום סירול לאעננים יירד בנטראט ח'א לד' לד'
נתב"ג' במאיר 1.2.01 (יום ה') בין שעות 9:30-
12:00. על מנת להשתתף כבודו יש להזמין עד ל-
אוחר מאייר 24.1.01. שעתה 12:00.قابلן
שם מל'א, מס' ת.נ. מל'א, מס' רכב ומס' טלפונן
התוצאות עד 10:00. שעה 27.2.01.

מחננת ברזילית ואל ברזילית

מכיר מס' 01/01: 001/01/01

• צער נושא, בוגה בפיזי ונוטרי שטוח, נטן,
חרבון, אשפה וזה...).

מי שהו רוצה להוסיף מטוס ענטיקה?
(מכרז של משרד הביטחון מינואר 2001)

שימוש בבניין נטול עופרת במכניות קלאסיות

מאט ארון קיפניס

עופרת: יסוד כימי הנפוץ מאד בתעשייה
כבדות, כגון: נשק וייצור חשמל. החל מסוף
שנות השלושים של המאה שעברה,
העופרת שימשה כאמצעי להעלאת אוקטן
הבנייה.

שסתום: פותח מעבר בתחום המנווע לתערובת
אויר בנזין לכינסה לתא השရיפה ולגזים
השרופים לציאה למערכת הפליטה.
השסתום עשוי מטבחת שאליה מחובר מוט
והוא עשוי מפלדה קשה שעוברת טיפולים
כימיים וטרמיים. מוט השסתום נעה בתחום
מוביל והוא מופעל על ידי גל הזרמים של
המנוע באמצעות דחף.

טושבת שסתום: החלק הנגדי לשסתום
הוסף את מכות העבודה של השסתום ואת
החומר הנצבר בו. טושבת השסתום נמצאת
בדרך כלל בראש המנווע. במנועים ישנים
במיוחד השסתומים נמצאים בבלוק המנווע
(side valves) לצד הצילינדרים וראש המנווע שטוח (flat)
בדרך כלל בראשים העשויים
יציקת ברזול ושותומים צידיים בבלוק.
טושבות השסתומים חרוטות בגוף המתכת.
בחלק הראשי יציקת הברזול ובכל הרושים
העשויים מסגסוגת אלומיניום, ישנן
טושבות שסתומים העשויות מפלדה קשה
ומורכבות למקומן בלבד.

שסתום שרוף: שסתום שהתחمم יתר על
המידה מסוימת שלא הגיע למגע מספק עם
טושבת השסתום על מנת שהחומר הציבור בו
יועבר אל גוף ראש המנווע.

כאשר החלו להשתק טושבות השסתומים
בשימוש בבניין נטול עופרת בצפון אמריקה,
התברר כי העופרת משמשת כחומר סיכה
لتושבות השסתומים. עם צבירת הניסיון
התברר כי בראשי מנוע בהם טושבות שסתומים
העשויות פלהה קשה אין נזק בכלל או שישנו
נזק מזעיר בלבד שאינו גורם להשבחת מנועים.
תופעה זו הוותה אחד הזרומים לשימוש בראשי
מנוע מאלומיניום שלא היה הולכת חום טובה
יותר.

במקביל נלמדו דברים נוספים. את
הקרבורטורים ומערכות ההזרקה לא מעוניין האם
וזרם זרכם בנזין עם עופרת או בנזין נטול
עופרת. לעומת זאת, העופרת יוצרת תגובה
הבנייה.

לאחרונה פורסם באמצעות התק绍ות כי בקרב
יפסק בארץ שוק בניין עם עופרת.

למרות שעדין לא ידוע מתי דבר זה יקרה,
פרסום הידיעה גרם ליצירת דין בקרב חברות
המודען בנושא בניין לרכב אספנות ורכב ישן.
ברשימה זו אנסה לחת תשובה לשאלות וגם
לנפח דיעות קדומות.

במהלך שנת 1975 החלו לשוק בצפון
אמריקה בניין נטול עופרת, ובאחד הפסיקו
את שוק הבניין עם העופרת לאחר מספר שנים.
תהליך דומה התרחש במערב אירופה עם תחילת
שוק בניין נטול עופרת באמצעות חברות השמונהים,
והפסיקה מוחלטת של שוק בניין עם עופרת
בסוף שנת 1999.

המעבר מבניין עם עופרת לבניין נטול עופרת
בא מסיבות של צמצום בזיהום האוויר וזאת
במקביל לשימוש באמצעות נוספים המקדים
מטרה זאת.

לאחר שהחל המעבר מבניין עם עופרת לבניין
נטול בצפון אמריקה, התברר כי בחלק ממונעי
השရיפה הפנימית נוצרה שחיקה מואצת מאוד
של טושבות השסתומים ובמהשך שריפת
סתומים והשבחת מנועים.

על מנת להבין את תגובת המנווע לשימוש בבניין
כזה או אחר, אבחן מספר מושגים:

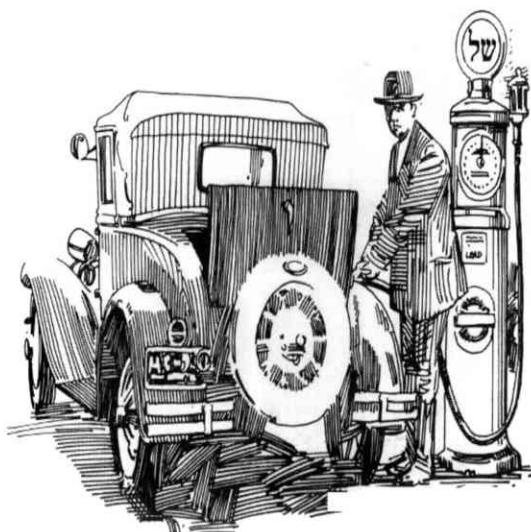
בניין: סוג הדלק הנפוץ ביותר למנועי שריפה
פנימית, במיוחד בכלי רכב ישנים. את הבניין
מציתים בתחום תא השရיפה באמצעות ניזוץ
חשמלי.

אוקטן: מספר האוקטן מבטא את עמידות
הבנייה בפני התקחות עצומות. ככל שמספר
האוקטן גבוה יותר, כך גוללה עמידותו בפני
התקחות אלה. מספר האוקטן עולה את 100
במקרים מסוימים ואין שום קשר בין מספר
האוקטן לבין הנקיון או האיכות הכללית של
הבנייה.

התקנת תושבות מנוע מפלדה קשה בראשי מנוע קיימים: הדרך היקרה והטובה ביותר להתמודד עם שימוש לבניין נטול עופרת בעומסים גבוהים.

מה צריך לעשות?

המלוצתי היא להשתמש לבניין נטול עופרת עם תחליף עופרת במכוניות הקלאסיות, בשימוש. תחליפים כאלו היו זמינים בארץ ביום בו יפסיק שוק הבניין עם העופרת. בעת פירוק ראש מנוע לצורך שיפוץ, בהחלטת כדי להתקן תושבות מפלדה קשה למרות העלות הכספיות הנוספות.



כימית בממיריהם הקטליטיים הגורמת להם לפרק עצם לדעת ולהיסתם. כמו כן העופרת והרס את החישנים במערכת הפליטה המבקרים את יחס התعروბת של הבנזין עם האוויר. הניסיון מלמד עוד כי מי שסובלים מהבעיה הם מנעים החשופים לעומסי עבודה גבוהים של נסיעות ארוכות וסיבובי מנוע מהירים, ולאחריהם מנעים מאותם הדגמים הנוטעים נסיעות קצרות ובעומסים נמוכים לא נפגעו.

במערב אירופה, שם עברו לבניין נטול עופרת אחרי צפון אמריקה, למדו מהניסיון ותכננו את המנועים לעבודה עם בניין נטול עופרת.

או מה עם המכוניות הקלאסיות?

עם השנים התברר כי חלק מהמכוניות הקלאסיות עומדותיפה בשימוש לבניין נטול עופרת. וכן פותחו מספר שיטות להתמודד עם התופעה:

הוספת بدיל (Tin) לבניין: פטנט ששימוש להעלאת אוקטן לבניין רוסי במלחמת העולם השנייה על ידי צבאות בנות הברית לשימוש במנועי רכב ומטוסים. באנגליה ישנים אנשים המוסיפים טבעות بدיל למיכל הדלק, אולם דבר זה לא הוכח כי עוזר למנוע בעיות בתושבות השסתומים.

שימוש בתחליף עופרת: נוסף בדיקות כמו התוספים שננסים "לדוחף" לנו בחתנות הדלק. נפוץ מאוד באירופה בשימוש במכוניות קלאסיות. אין גורם לויהום ומגן על תושבות השסתומים.

למכירה

SAAB 99GLE

שנה ייצור 1974 . משירם
מנוג B-20 יצירה 1985 . 2000 סנ"ה
הזרקה + טורבו - משופצים.
זוגן מקורי משפטן לחולטן
(SAAB) מערכת חשמל + חיטח חדשם (מקורי)
מערכת מים ורדיאטור חדשם (ירביא משבדיה)
פניות הרבה - סלון מהיר חדש (ירביא משבדיה)
מנג' רכב מעליה
 עבר טסט (פעם ראשונה ללא בעיות) - עד
14.07.01

050-321222 . 04-8410240
יורם

ר.י. כל-חلك 2000 בע"מ

בית הלו 20 תל-אביב טל': 03-5620261 פקס: 03-5619991 ס. 03-56

- ❖ חלקים ומערכות תיקון לרובוטרים.
- ❖ משאבות דלק להזרקת בנזין.
- ❖ חלקים למערכות הזרקה.
- ❖ חישבי חום וחמצן לכל סוג הרכבה.
- ❖ תוספי דלק וחומרים לניקוי מערכות זרקה.

ייבוא ושיווק לכל חלקי הארץ

VOLTA VOLTA VOLTA VOLTA

מברילון מונטז'ו וולטה מונטז'ו וולטה

טברנו לסניף תל-אביב

רפתח הטוויל החג'ה מטה-אטמיים.

קניות * אכירות * התקנה

המכים אוניברסיטאיים מתקנים או רצוניים.
בק נסח הדעת או שום מהלך מתקן.

30% הנמה אומינית האמילון
ממקלן אונצון ה- 5
חינה חומפת אקdem.

סניפינו בארץ :

- ירושלים - קריית רומוסטיטס 6
- ירושלים - א-ית תלפיות - 02-6480508
- חיפה - השיש 60 - 04-8720016
- תל אביב - צ'חק שודה 31 - 03-5611255
- ראשון-לציון - שמוטקין 21 - 03-9663331
- באר-שבע - דרך חביבו - 08-6235316

VOLTA טל': 03-5611255 פקס': 03-5619991

אותו מודיעין בע"מ

רוח' הרוקון 8 בני-ברק טל': 03-5794411 פקס: 03-5783120 ס. 03-

החברות הוותיקת ביותר בישראל בענף הרכב.

40 שנים נכיר.

כל סוג חלקים למכוניות עתיקות.

יעוץ טכני.

(ברשותינו נמצא כל המלאי של אחמיוכו)

אותו מודיעין בע"מ

. חלפים . מצברים . פנסים .

. לכל סוג הרכב.

מצברי שנפ בנהנות ובמצעים !!!

- חלפים לטיפולי 10,000
- פנסים , מראות , ידיות , חלקי פח.
- אביזרים ותוספים לרכב.

מחידים מייחדים לחבריו המודען.

ניתן לבצע הומנות בטלפון ולקבל
במלגות המפגש השבועי של המודען.

הרוקון 8 בני-ברק
טל': 03-5701704 פקס': 03-6187419

