

האבטר מוביל

בטאון מועדון החמש



מפגשים בססאבאה (עמוד 16)



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

נשיה כבוד: כבוד נשיא המדינה מר משה קצב.

חברי כבוד:
 מר רפי בן חור
 מר חיקיק ברנסטיין
 מר יואכים לוין
 מר אמנון ענבר
 מר גבי קדוש
 מר ישראל קיסר

י"ד קודמיים:
 צבי רכני
 יוסי בראל
 שי אמר
 אבי כתריאל
 זמי לוין

עוד המועדון והעמותות:
 נחום קדמיאל
 י"ד:
מ"מ מקום י"ר וגובר: זמי לוין
קשרי חוץ: בני אוור
משה צליק: משה צליק
לוגיסטיקה לאירועים: רונה רוזנברג
ארגוני ויצו'ז: בני הספל
עורץ "האבטומוביל": עוזי צבי סלנט
אב בית דין חברים: עוזי צבי סלנט

עדות ביקורת: אמנון ארמאן
 יורם מקובר
 ירון פרץ

משרד המועדון:
 רח' שדה בוקר 10 גבעתיים
 ת.ד. 1193 גבעתיים 53111
 דוא"ל: fiveclub@zahav.net.il
 טל. 03-7318818-03 פקס 03-7319059
 שעות פתיחת המשרד:
 ימים א,ב,ג,ה: 15:00-09:00
 יום ג': 20:00-15:00
 יום ו': 15:00-08:30
 מנהל המשרד: אלי שגב

אתר האינטרנט של המועדון: www.5club.org.il
 מנהל האתר: דורור וסרטניין

מנואלה

עשינו את זה!

אחרי שתי חוברות בהן נזרקנו למים קריכים של ניסוי וטעיה, אנו מוחזקים בידי חוברת גדולה יותר וצבעונית יותר. זאת טפיחה על השכם של אלו העשימים במלאה, הכותבים, אנשי המקצוע וכמוון גם עבדכם הנאמן. תודה.

בחוברת מגוון מאמריהם: לקרהת הקיז ולרגל הצלטרופתנו לפיב"א, שמננו את הדגש על טיפולים לחו"ל עם הרכב. חברי יוסי צור, המקשר בין המועדון וביב"א נתנו לנו עצות טובות וחשובות הנוגעות לביטוח (ותודה לאורן קיפניס שהוסיף והעיר). אורן קיפניס מספר על החוויה שעבר עם הסאאב שלו לפניו מספר שבועות באירופה.

אתה המכוניות העתיקות ביותר במועדון זוכה להשיפה, האלסטור של ניסים אשכנזי, שכוכיח שוב ושוב שרצון ונחישות יכולים להרים מכוניות מאשפנות לכדי יצירת מופת.

לאחר הגייפ בא הלנדロבר, מבון. נחום קדמיאל מספר לנו על הרכב האנגלי, אחד מסממןיה האחרונים של האימפריה. עוד סיול והרפתקה, הפעם בארץ ועם אופנו, מסופר על ידי עמית הרפז.

אננו נפרדים בחומרת הזאת מامي לוין, היוזר החמישי של המועדון ומקדמים בברכה את נחום קדמיאל התופס את ההגה. נחל לו הצלחה ופירגון מוכלו. ואחרון אחרון עצוב, אני נפרדים, פרידה מסוג אחר, מחבבנו המנוח מאיר אבטומוביל, זיל. ותיקי המועדון חשו ذקירה בלב כששמעו שמאיר לא יהיה איתנו עוד.

עוד פרידה כואבת חשיעלים הרכב הישראלי כלו, כשהנסתלק מאיינו בפיתומות אברם פורת, עיתונאי ותיק, בכיר וmourך בירחון "אוטו". לפורת היה יחס מיוחד לעתיקות והוא היה איש הקשר ורוח חייה בManufacturer הנודד לזכרו של שאול גלי... עכשו שניהם יושבים שם למעלה, מסתכלים ומשוחחים עם אלה שננתנו לנו את התរימות הזאת: דימלר, בנץ, מוריס, פורד, וגם אחד עם השני כי בזאות שנייהם יש כאן תרבות מוטורית חיה, תוסת ובעיטה...יהי זכרם ברוך.

בני הספל

"האבטומוביל"

ביטתאון מועדון ה-5

עורך:	בני הספל
הפקה:	רוני מוסקוביץ
גרפיקה:	אלון בן חנן
דו"ל:	bennyh@tauex.tau.ac.il
טל:	03-6406789 (ע) פקס: 03-6408883

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוקן ולמידע ולמודעות הכלולים בגיליון זה.
 כל הזכויות שמורות © 2009 - 0793 - 7679

יד על המצערת

במסגרת תוכנית האירועים מתוכנן גם מפגש יום שיישי עם ה"אגף" הצפוני. אנו מבקשים להתארוג לנסעה בשירות רכבי-האספנות למפגש בצדמת הציק-פוסט. כמו כן, יקבע בהמשך מועד למפגש עם ה"אגף" הדרומי.

בגילוון זה מתפרנס הנהול והקריטריוניים להשתתפות בתחרות על-שם של שאל גלי זיל. לשlostת הפרטים יחולקו במסגרת אירוע חנוכה שיתקיים, כמייטב המסורת, בקיובץ בית-ניר, בינויו ועוזתו הנדיבה של חמרינו הוותיק איציק שביב.

ולפni סיום,

אני מבקש להודות לזרמי לוין, יו"ר המועדון היוצא, על תרומתו רבת השנים למועדון. בשם כל החברים אני מוקיר ומעירך את עשייתו והשקבתו, ואני בטוח שימשיך לפועל עמננו באוטה חדווה גם הלאה.

אני מבקש להודות לוועד היוצא על ההתנדבות והעבודה הקשה, ולאחל בהצלחה לאנשי הוועד הנכנס.

תודה מיוחדת ליוסי צור על טיפולו המסור בנושא FIVA.

אנו משתתפים בצערן של משפחת פורת - על מותו של אלברם זיל, משפחת אבטבול - על מותו של מאיר זיל, ומשפחת שחם - על מותה של מيري זיל. אני מבקש לאחל לכל חברי המועדון ובני משפחותיהם שנה טובה וחג שמח.

נחום קזרמיאל

אנו מצויים לפני שנת תשס"ב הבאה علينا לטובה. חשוב שגם במועדון החמש תהא זו שנת פעילות מוצלחת, של תרומת החברים, כל אחד לפי דרכו, ולפי יכולתו, מרצו וזמןנו. אנו עםותה וכמועדון חברים זוקים לתרומותכם, כדי שהמועדון ימשיך להתקיים ולהתקדם. אני מנצל הזדמנות זו לפנות לכל חברים וותיקים, שמשמעותו נזקפת לא מגיעים למפגשים, אני חייזרו אלינו, אנו זוקים לכם !!

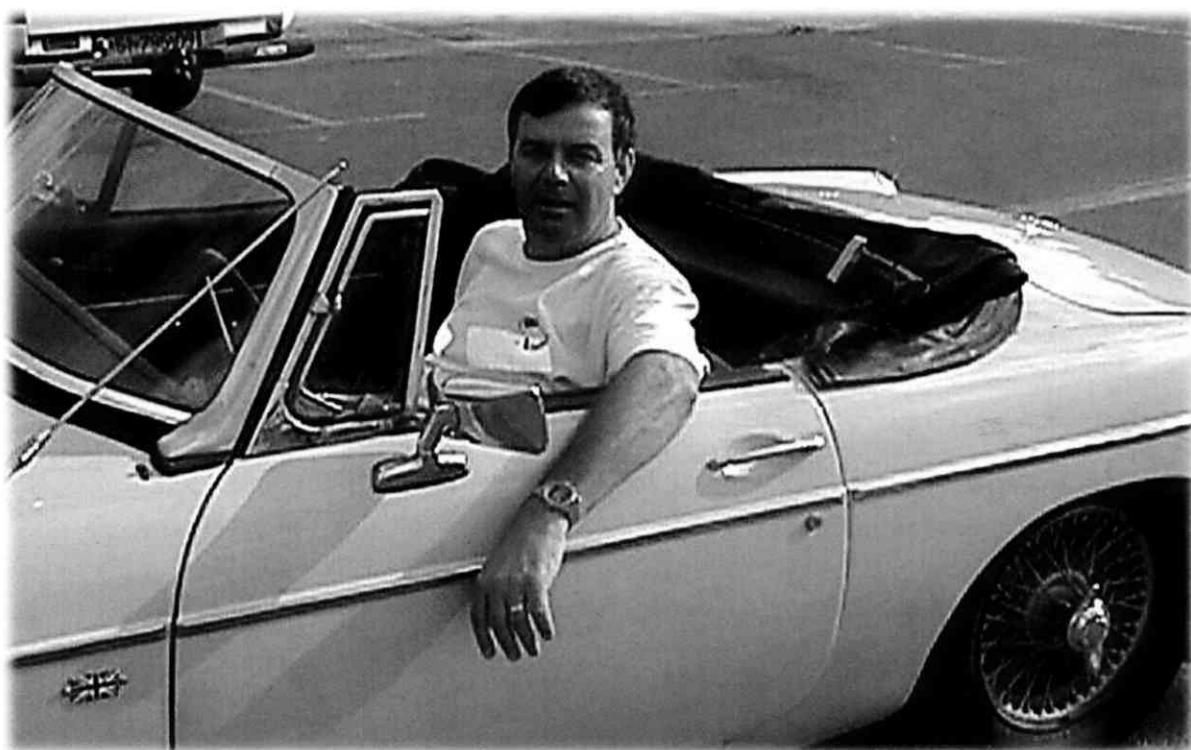
בדחילו ורחימו קיבלתי על עצמי את תפקיד היור"ר של המועדון, שהוא בענייניו פיקדון יקר, שיש להמשיך לטפח, לשמר ולקדם את מטרותינו המשותפות למען היא המועדון מגוש ומעוניין, אטרקטיבי ומהנה לכל חברי.

בגילוון זה מצורפת תוכנית אירועים לתקופה החל מספטמבר ועד דצמבר 2001 - סמן לפניכם בלוחות השנה.

בתוכנית זו נלקחו בחשבון הערות של החברים מהאסיפה الأخيرة ומכתבים שנשלחו אלינו. אני מבקש מכל החברים להגיע לפחות שנתיות שנקבעו, ורצוי בהרכב מלא (רכב אספנות + משפחה).

אני מוצא לנכון לציין באופן מיוחד מס' אירועים, כללה:

בהתאם לבקשת החברים קבענו מועד לשוק עתיק שיתקיים בגני התערוכה. חשוב שיגיעו הרבה חברים עם חלפים לרכב שתוציאו מעליית הגג, מהচצר ומהמחسن. אנו מקווים להפנינג גדול ומהנה.

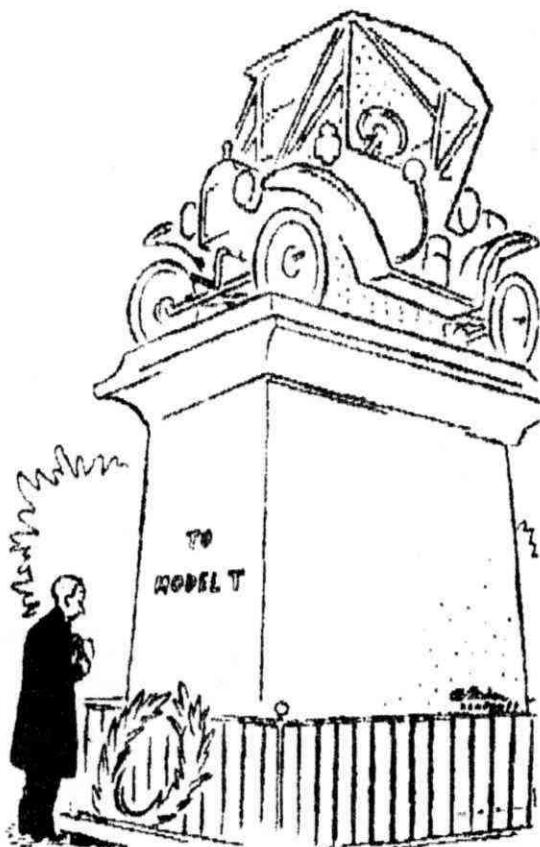


زمי לוי

הירהורים

אנו עובדים כרגע על כל החומר הטכני בנושא זה ובקרוב נודיע אתכם בדברים מעניינים ואני מקווה ש"ניפרוץ" לעולם במהרה. נקודת נוספת שמקלה על החיים ולא היתה לפני 10 שנים הם ההקלות בנושא ביוטח רכב אספנות כמו גם אגרת רישיון שהופחתו בצורה ניכרת בשנים האחרונות ונמצאות ביחס נכון וישר לעתת השימוש היומיומי של רכב האספנות. כפי שאתה כבר יודע אם כל אלו הם דברים ש"עובדיס" אולס עדיין יש מספר נושאים שעל וועד המועדון בעתיד להיתמודד ולשפר אותם ואם צריך להילחם עד לפיתרון הבעיה והן:

1. מתן הקלות בנושא הרשי (טסט) ע"מ לעברו لمבחן אחד לשנה.
2. השגת פטור ממסים לחליקים המיוובאים מהעולם לרכב אספנות ואינם נמצא בחו"ל בארץ.
3. החלט הנחה בביטוח חובה לרכב מיסחרי "אספנות" (כמו לאופנוע ולרכב הפרטיא).



פינה זו משמשת אותי בשנים האחרונות כיו"ר המועדון עמ"נ להעלות הירהורים על מה שקרה או لأن פני המועדון בעtid ואיך יצא זאת שוב ובפעם האחרון.

חברים הקרובים אליו יודעים שלא פעם במשך השנה השנים האחרונות הירהור פרישה מניהול המועדון פשוט מהטעם

שעיפויי כמו גם הקדשתי לנושא זה שעות רבות (חקרים ע"ח משפחתי) אולם יחד עם זאת חבר שליווה ותמכה בעשייה בכל שנות קיום המועדון לא נתני ליבי לפרוש מבלי שaidu שיש מישוא הולך את המושכות ברצינות ובהתאם לדרישות התפקיד.

לימים נמצא המועדון לשמחת כולנו הסכים (נחום כמובן) לקבל עליו את עול המניהגות והיה "צמוד" אליו בשנה האחרונות ואני חשב ובתו ש אין אדם ראוי לכך ביום יותר ממנו. חבר וועד וכגוזר המועדון (בשנה הקロובה) אתראום בתחום זה ככל שادرש וזה המקומ להזדמנות לשפחתי ובמיוחד לאישתי שתמכנו בי פירגנו סבלו ועזרו לי ככל יכולתם.

כשאני מנסה להבין (בהתאם לרוח הדברים הקוראים במועדון בשנים האחרונות) כיצד נראה עולם האספנות ואני המועדון בעtid אני חשב שהוא נראה טוב יותר مما היה לפני 5-10 שנים ומדוע?

ראשית המועדון הפך לאוטוריטה בנושא האספנות ושפע הפניות המגיימות למשדרינו הן ע"י גורמים פרטיים והן ע"י גורמים ממלכתיים אומרות זאת בבירור.

שניית העלו בזיכרון רצינית את רף השימור והשיכון של הרכב הקלاسي בארץנו שיחד עם שפע האינפורמציה באינטרנט ובעיתונות חוויל הוסף לכך את חלון הטיסות לעולם שהפך לכפר גלובלי קטן אנו יודעים היום הרבה יותר טוב מאשר בעבר.

בנוסף נפתחו שערי יבוא רכב אספנות מהעולם ומדינת ישראל הושירה בעשרות רבות (ויש אמורים מאות) כלי רכב בחמשת השנים האחרונות דבר שיכלנו לחולם עליו לפני 10 שנים בלבד.

נקודת חשובה שתחבר אותנו לעתיד טוב יותר עם חיבורם לעולם הגדול הוא הקשר שלנו עם FIVA והכרה במועדון החמש כרשות לאומית על כל מה שמשמעות מכך.



מAIR אבוטבול ז"ל

כאמור מאיר השתתף בקביעות באירועי המועדון ובפגשי יום שיישי בצפון והיה אחד האנשים המוכרים והבולטים בהוואי החברים.

מAIR, הlcת mAיתנו בהפתעה גמורה, הורתת את משפחתך ואיתנו המומאים, מופתעים עם חוסר עמוק של דמות מרכזית, של חבר טוב ונאמן !

מרבים מאיתנו לא הספקת להיפרד וכל אחד ואחד מאיתנו נזכר מתי ראה אותו בפעם الأخيرة ומה היו דבריו. רק לפני שלושה חודשים חוגגת את מסיבת הבן מצויה של בין הקטן גילי והנהcai לו לא עבר הזמן והlcת mAיתנו בفاتאומיות, וכבר ראיינו עצמנו שוב יחד - אך הפעם כדי ללוות אותו בדרך האחידנה.

אנו לא נשכח אותו לעולם וננציח את זכרך תמיד!

כאן המקום להודות לחבריו המועדון אשר עזרו בתרומה כספית למשפחה בעזורה להקמת המצבה.

תודה מקרוב לב המשפחה !

**וסרטין דרור
והחברים בצפון**



ב-23 יוני 2001, מוצאי שבת, נפרדנו מחבר יקר מאיר אבוטבול חבר מועדון ותיק מעכו אשר נפטר בפתאומיות.

הודעה זו היכתה אותנו בתדבמה והותירה אותנו החברים בצפון והמשפחה בגלם עמוק. החברים בצפון מכירים אותו כ "המכונאי" של העתיקות שלנו.

הרבה וכבים של חברי מועדון בצפון ואך כמה מהרכבים של איתן ורטהיימר ממוזאון תפנעו תחת ידיו הן באוברול, טיפול, שיפוץ ועזה בעלות לכל סוג הרכב.

במושאי שבת חזר הוא ומשפחתו מטיול קרוואניים. בערב בסביבות השעה 22:30 בביתו חש ברע ובתווך דקות ספורות כבר לא היה בין החיים.

מAIR לא חלה מימי והוא אדם בריא. חי חיים בריאים.

איש עבודה היה, בכל מגז אוויר עבד ברחבות ביתו, תיקון, שיפוץ את המכוניות וחיו בצדניות לפראנסטו.

במהלך שנות חברותו במועדון מאייריל 1989 שיפוץ את המכוניות הבאות:

מוריס 8 שנת 1946 צבע אדום שחור. שופצה במשך שנה, ובשנת 1991 השתתפה בפעם הראשונה בארוע המועדון למילון היילטון ירושלים. בין הארועים שהופיע עמו רכב זה: ירושלים, קריית מלאכי, יקב בראשון, ספורטון זכרון ארוע קיז ועדו ...

אופל אולימפיה 1952 צבע שחור, לפי הרישום - היחידה בארץ.

הרכב נרכש לאחר שגילו אותו באחת התערוכות ביקב ראשון. השיפוץ נמשך במשך שנים ומאז השתתף במסע למיטהה, ארוח חברי לופטהנזה מגטניה בקיבוץ נחשולים, ארוח חברי לופטהנזה מלונדון לירושלים בשנת 1998, קבלת פנים בנמל חיפה ונסיעה עם האורחים לראש הנקרה, ארוע המועדון בצפון סוכות 1999 בקניון לב המפרץ ונهرיה.

כמו כן השתתף הרכב בטווילים רבים וארועים מקומיים נוספים.

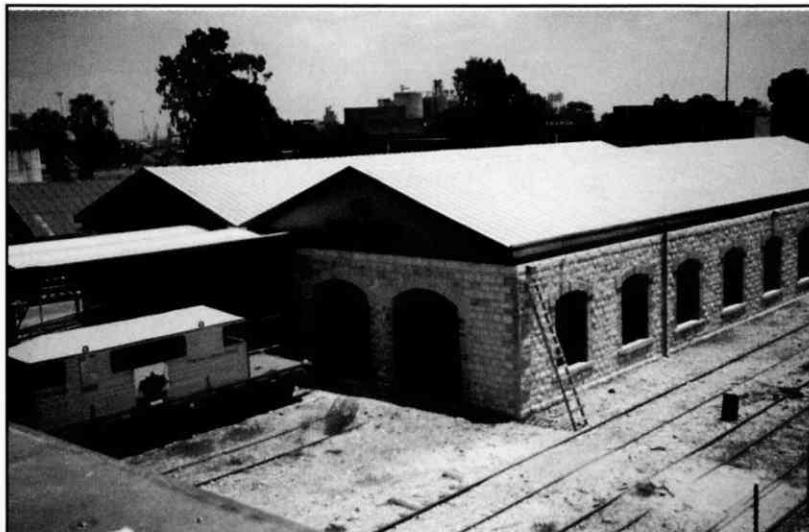
לאחרונה שיפוץ דודגי דארט שנת 1966 צבע אדום אשר שימש אותו כרכבו היום יומי וגם עם רכב זה השתתף בטווילי המועדון וארועים שונים כמו בשוק עתיק האחרון. לרכב זה הרכיב וו גיריה והשתתף בטווילים עם קרוואן קלנסי - אף הוא משנות השיבעים יחד עם מועדון הקרואונים.

בני הספל

אתרים שימושיים אוטנו



הכבאית במויזיאון א"



מויזיאון רכבת ישראל



מויזיאון ארץ ישראל בת"א
bolt בשימת הדגש שלו גם על נושאים תחבורתיים. כבר מזמן שוכן שם האוטובוס משנות העשרים (מודל TT של פורד, TT זה T Truck) שהברי מודול עזרו לשפץ אותו לפני כעשר שנים וכן מכונית דאר משנות החמשים. השנה הטרפה אליו מכונית Ciiboi American La France משנת 1918. היא בעצם חזרה למוזיאון לאחר שלפני כ-15 שנה הוצאה ממנו במצב מוזנח ביותר. כמה מחברי המועדון הקודם ואני בניהם ניסינו להניע אותה אז (אבל זה נגמר בהרירות המცבר של הפיאט 600 של אמא של...).

מכל מקום, אחורי שהות בתחנת הרכבי ברוחב בזל בת"א ובmgrash גראוטאות היא שופצה לאחרונה והוחזרה אחר כבוד למוזיאון.

חידוש נוסף בנושא שימור כל רכב עתיקים בא **מרכזת ישראל**. מויזיאון הרכבת השוכן שנים רבות בתחנת חיפה מורה עבר לבניה סמוך אשר שימש מושך קטרים לרכבת החיג'אזית (רכבת העמק). המזיאון ממש עלה בדרגה עם כי יש לו עוד כמה דרגות...

כל הכבוד לידינו פול קוטרל מהרכבת אשר נתן סוף סוף פן מיקצועי למוזיאון ולארכיו העשיר שלהם.

בתמונה, מבנה המזיאון וכן המוצג הכי הכי... קטר קיטור מתקופת רכבת העמק, "קרואס" מודל 1903.

"הירושה"



מחורבן נשא על גבו שכבת מים מכובצת. התחלנו בנסיעה זהירה עם השכבות מינימליות, שומרים מרחק מהרכב שלפנים, כי הרכב שמאחור אף פעם לא שומר מרחק סביר. במצב כביש צזה צרייך להבטיח זמן התחמקות מצרה. גשם כשלעצמם הוא לא ממש בעיה, הטיפות גדולות והרוח מעיפה אותן מהשקי. הבעיה האמיתית היא נטזים מגלאי המכוניות, כאן כבר מדובר ברסס מלוכך שמסרב לנוקת את עצמו. כל ניגוב כפפה ממשair סריטות נוספת על השקף הבלתי סריט לשעבר של קסדת מрак. הירשה התחילה בתור סירה של BMW R-100 (1000 סמ"ק) בשנת 1977, עם סירות פיברגלס ציכות (התחלתה בטור סירה ג'אווה). באחד BMW R-90/6 בשנת 1974. מכונה גם הירשה, כי ליאור קיבל אותו מהירשה של מראק. הירשה התחילה את חייו כ-BMW Standard שマーク קנה באוסטרליה. כמו כל אוסטרלי גם מראק היה חייב לשנות וכذ זכה האופנוו במונו שוק בסגנון יפני, שינויים במלג הקדמי והצטה אלקטرونית. התוצאה נעימה מאוד בנסיעה על הכביש למרות שיכוך חלש מדי במונו שוק. ליאור הוסיף כסא קורביון מותאם למידות אמריקאיות, קצת כמו כורסאות טליזיה.

עברנו את עפולה והנה כביש הסרגל, אני מעלה את האופנוו למהירות לא חוקיות, אין כמעט תנעה. לפנים נושא רכב מסחרי אני עובר לנטייב שמאל, מתחיל עקיפה. מכוניות פרטיט עולה מהשולדים, בהנחה שהרכב המסחרי יעבור לנטייב שלי, אני בולט ומפנה לו מקום. הוא ממשיך בנטייב הימני, מחמייך בכמה סנטימטרים את הtempoon של הפרטיט, מזגוג לשולדים מזל שהם מצופי אספלט, לרגע הוא איבד שליטה, אבל אחר כך התאושש ועכשו הוא נושא הרבה יותר לאט. בעליות לכוכן ואדי עירה, אפשר להרביץ אחיליה השכבות כשהכביש יבש, אבל הוא מצופה מים וחצץ, אני חוזר למהירות החוקית ונכנס לסייעים במצב כמעט זקורף.

אופנוו עם סירה זה כי לטווחים קארים. אפשר אפילו להנות ממנו בנסיעה של שעה, אבלليسוע מראש פנה לתל אביב ביום גשם? עדיף שהוא יותר קונגנציונלי. שאלתי את ליאור אם יוכל לקבל את הירשה לכמה ימים, עם תשובה חיובית לפצתי אליו והחלפנו. אחד סירות פיברגלס ציכית (התחלתה בתור סירה של ג'אווה). באחד BMW R-90/6 בשנת 1974. מכונה גם הירשה, כי ליאור קיבל אותו מהירשה של מראק. הירשה התחילה את חייו כ-BMW Standard שマーク קנה באוסטרליה. כמו כל אוסטרלי גם מראק היה חייב לשנות וכذ זכה האופנוו במונו שוק בסגנון יפני, שינויים במלג הקדמי והצטה אלקטرونית. התוצאה נעימה מאוד בנסיעת הכביש למרות שיכוך חלש מדי במונו שוק. ליאור הוסיף כסא קורביון מותאם למידות אמריקאיות, קצת כמו כורסאות טליזיה.

כשהגעתי הביתה קיבלתי נזיפה חמורה "אתה רוץ לך לומר לי, שבום גשם הרציני הראשון השנה אתה מתכוון ליסוע לתל-אביב? בתחזית מדברים על סופות ושתפונות! אתה רוץ להעשה אותך אלמנה?"

בבוקר הוצאתי מהמרתק ציוד נגד גשם שאסף שם אבק מיום שנולד לי יلد. מעיל לרט קיבל ספריי סיליקון לשיפור העמידות בגשם, המכניים תוצרת בלסטך שקנייתי לפני עשרים שנה באנגליה נראות כמו חדשות. האח שלי שגד לונינים בתל-אביב הцентр למסע, התלבשנו ויצאנו לדרך. אספלט ישראלי

אחרי חצי שעה, וורדים מכביש החוף והמהירות יורדת דרסטית. יש עבירות בכיבש אתה אף פעם לא יודע, מתי תתקל במשאית עשוה פנית פרסה, או עירמת בוץ. אחרי מאיר שפה הכביש הופך לדו מסלולי, המהירות עולה סיבובים ארוכים ב מהירות גבהה איזה תעוג. בירידות ליקנעם אני חושב על יידי - הארכים, השוטרים, כשמזג האורי נעים הם בטח יוכבשים כדי לשמה אותנו. שיירה לפני, אני מאט ומתחליל לעקור ב מהירות שתאפשר לי לעזר או לבסוף, אם מישו בשירה יחוליט פתואם לעבר נתיב שלי. כשאני עובר את המשאית האחרון, אני רואה רכב חדש על השולאים. אני גומר את העקיפה וחזור ב מהירות התנועה לנטיב הימני. כן, זה אחיו השוטר, אקדה הליזר שםוט והוא מסתכל עלי, אולי הוא לא רוצה לכנס אופנו?

כל שאני מתפרק ממנו המהירות עולה. לסfidומטר נמאס, הוא עובד כבר 26 שנים אז עכשו החליט לחת חופה. שמים כחולים עם עני קומולוני מבוס אדריכים באופק. התחזית דיברה על התחזקות הגשם בצהרים, מזל שהם טועים קריגל.

צמת אלונים שמאליה לכון צמת המוביל. לפני ואני אמריקאי, נסע ב מהירות בלתי חוקית אך ללא דגל שחור. אני נסע בקצב שלו, זה מספיק. השמים ממשיכים לחיך ואנחנו כבר ב策ות גולני, נסעים צפונה שאחננו חוטפים את משב הרוח הצדית. אני משען את האופנו על הרוח. מתישראל רק כשמשאית חולפת בנטיב הנגיד. הרוח ממש חזקה, אפילו עם גלגל 19 איןץ', מأتים ארבעים ק"ג משקל עצמי, ושני רוכבים, זה קרב לא קל.

פעם לעם עברים באחת החיציות המכוערות של מע"ץ וקירות האבן חוסמים את הרוח. ידית החיפזון מתוחה עד הסוף, ממול מגעה ניידת. בಗלי, כבר לא בורחים ממשטרה, אבל הסיכוי שהנידית תספק להסתובב ולהציג אותו קלוש. אני שומר על קצב מהיר ושמח שאח שלוי נסע איתי, אחרת היה הרבה יותר קשה להתמודד ברוח הזאת.

בצמת קדרים ימינה, עכשו הרוח חלה ונשבט עם כיוון הנסעה. מצמת עמיד ישר כבב איטי ותיקוני כביש אני עומד לפאה של נהיגת סטלבט והנה הגיעו בראש פנה. מכניס את האופנו לבית המלאכה שלא ירטב. חולץ כפפות, מעיל וקסדה. שעה ושלשה רביעים, מגדל האופרה לאן.

וואלה, זמן טוב, כמעט כמו עם הטריומף. בבית מהכח לנו מرك חם ואשת חיקי הנצחית מעשה לי את השכמה. מעבירה את הכאב שגרמה ידית הגז המחוורבת. איזה יופי של נסעה.

פיירינג מקורי עושים עבודה טובה, הרוח עוברת לי מעל הראש. אבל רعش הרוח נשאר והוא חזק בהרבה מאשר באופנו חשוב, גם הריפוד הבלוי של הקסדה לא עוזר.

בואי ישנס סימני הצמיגים שנשרפו כאן לפני חדשניים. על הכביש זורמים נחלים מים, אולי כדאי להגיד לעמ"ץ שבצד שנזקי מים מלאו את תפקדים, צריך לנ��ות אותם לפני הגוף. האופנו משמע צללים מוקוטעים אני מעביר לזרווו. בצתת עירון מלא דלק, לא קור אבל אני די מאובן. אני מהכח שהמיכל יתמלא ובנטים עושה תרגילי אכבעות, כדי להזכיר את הגימות לידים. BMW תכננו אופנו לאותוסדרות גרמניות, לא למסלולי המכשולים של ארץ הקודש. הcidion קטן ומהיבר הרבה אנרגיה כשותמנים מכשולים. ידית הגז פטנט יהודי וגורען של הבאורים שחוקה, כדי להשתמש בה צריך כל הזמן לדחוף אותה פנימה. אני מרגיש איך מתפתח לי CAB בשכם ימיון.

כביש החוף מסביר לנו פנים, עדיין יש קטת רסס, אבל האספלט יבש ברומו ואפשר לחת בו ולעסוק בעקיפה מתמדת. כשהאני נסעו יותר מהר מקצב התנועה, כל להתחמק מנהגים גורעים ומצבים מסוכנים.

הגענו לשיכון לי אחרי שעתיים, לשינוי יש תור אצל רופא שניים. הוא חבר כבר עשרים שנה ואופנו בסגנון ועדות הרצליה פיתוח. אך איזה יופי של אספרסו וסיגריה במופשת. כמו תמיד בתל-אביב גם המרפא הזאת סגורה בתריס פלטיק.

טיפול השניים עומד בזירות. עכשו צריך לננות קטת מתנות לכבוד ראש השנה לחברים באוסטרליה. הוחלט על ספר שירים של יהודה עמייחי באנגלית וDisk של אהינעם ניני. נסעים למגדל האופרה, המשש יוצאת, קשה להאמין שבגיל גשם וערפל וקר בעשר מעלות.

בתוך העיר הcidion הצר דורש עוד יותר מאיץ. מזל BMW תכננו זוית היגוי תלולה יחסית וקוטר סיבוב מסווב. לא יכולנו להתפקיד וקנינו עוד כמה Diskים במצע, אך אני יכול להשאיר את גרגי ברנס בארכיים ש"ח על המדף? שמננו את המתנות במזוזה המשובחת, BMW עם קרואז, זה כמו מכונית מיני עם באגי' של מרצדס.

סטרטר וווצאים לדרכ. מרישפון צפיפות התנועה סבירה, כולם עדיין בתסומות אינטיפאדת אל אקזה ולא ווצאים לטיל. כשמיירוט האופנו עולה ההיגוי משטרף, אפשר לזוג בקילות ב מהירות גבהה פי שתים מאות המותרת. הכביש ממש יבש וזה פשוט כי. מחלף זכרון מופיע

האגדה... LandRover Series I

מאת נחום ועمر קדמיאל

חלק ראשון



אלא גם יוצרה בתקופה בה חברת רובר עדיין "השתעשעה" בדגמים, ולפיכך יוצרה מספר רב של דגמים מיוחדים שיוצרו בכמותות קטנות. ה"חסרון" בדגמים אלו - הנובע באופן ישיר מדגםם הנוראי של הבריטים - הוא שמכוניות אלו מוקטלות טוב כל כך, עד שאין סיכוי למצוא "מציאה"... בודאי לא כזו שאפשר עוד לשפץ... למיטב ידיעתי, מאבי הטיפוס אין בנמצא בישראל אף רכב, על אף שגם דגמים אלו יוצאו. בכל מקרה, חברת רובר לא זנחה גישה זו - על אף שהיא לא הוכיחה (אם נשתמש במידלים עדינים) את כدائותה הכלכלית, והמשיכה לייצר דגמים רבים ושונים - אין עוד גיב אחר שיוצר במגוון כזה של דגמים ושימושים. ובחזורה לשנות ה-40 המאוחרות: כשהניגשו הבריטים לבנות את ה"ג'יפ" שלהם היו - כפי שכבר ציינו - חומרי הגלם בקיצוב בריטניה. הלכו חיפשו הבריטים - איפה אפשר להשיג "פח" בזול? מסתבר של תעשייה הבריטית נותרו עודפי אלומיניום מן המטוסים שנבנו במהלך מלחמת העולם השנייה, להם לא היה שימוש... וכך נולד הרעיון של בניית מרכב הלנדロבר מאלומיניום -- בדגמים הראשונים יש סימן נוסף ל"מורשת" הטיס של הלנדロבר -uchiqi האלומיניום מחוברים במסמרות - כפי שהומרו על גביהם המטוסים...

חברת רובר תכננה את הלנדロבר כרכב קלאי, שנועד "להעביר" את החבורה את תקופת הקיצוב הבריטניה - ומכאן מהירוטו הגבוה (כמעט 70 קמ"ש - בדרכים מישוריות - על פי היצורן).

מאז ומעולם הובילה ארה"ב בייצור גיבים. ראשוני הגיבים הופיעו במלחמת העולם השנייה - עת היו אך ורק גיבים אמריקניים. אז מה בכלל זאת כל כך מיוחד בגיב האנגלי - ב-ランドロבר? ומה מבديل אותו מהלאדה הרוסית, לדוגמא? או מה עושה אותו שווה (כמעט!) לגיבים מוקדמים יותר? (הגענו להזכיר את ה-42' המפורטים?)

ננסה, במספר מילימ, להסביר. הלנדロבר נולד בשנים הראשונות לאחר מלחמת העולם השנייה. ממשלה בריטניה הודיעה לחברות הרכב - ובכלל זאת לחברת רובר (Rover) שישבה איז בסוליהול (Solihull), וייצרה רק דגמים שיועדו למכירה באנגליה - כי תקציב חומרם גלם רק לצורך יצוא. כתוצאה לכך, פורקו בשנת 1947 שני גיבים Williys בפעול בסוליהול, ועל פיהם יוצרו ראשי הלנדロברים.

שינוי אחד שניסו המעצבים הבריטיים להכניס, אבל לא "תפס" לאורך זמן הינו מושב נהג מרכזי - לפטור את בעיית השמאלי/ימני...; בעיה נוספת שנתגלתה רק לאחר שיוצרו 1500 הרכבים הראשונים הייתה, שמוות הילוקים חוברו לגוף, ולכן כל פעם שהמכונית קפצה בשטח קשה (...הקפיצים לא היו ממולאים בכך...) התנתק מוט הילוקים מן התיבה...

זה המקום לציין, כי מכוניות הסדרה הראשונה (Series I) של הלנדロבר נחלקות לשניים: אלו שיוצרו בארבע השנים הראשונות - 1948-1952 ו אלו שיוצרו לאחר מכן. הקבוצה הראשונה נבדلت בכך, שהיא רק "הראשונים שייצרו"

במהלך חמיש שנים הראשונות לייצורו, החלו שיינויים משמעותיים כמעט בכל חלקי הלנדровер. עם זאת, צורתו החיצונית נשאה ללא שינויים משמעותיים (עד שנות ה-80'!). השינויים החיצוניים המרכזים בשנים הראשונות אלו היו: הוצאתם של הפנסים הראשיים מאחוריו גril האלומיניום במאי 50', והפיכתו של הגרייל לצורת T הפוכה; והעתרם של פנסי האitäות לכנפיים בשנת 51' עד אז היו אלו ממוקמים מתחת לחילון הקידמי (הפנסיםiali היו עלי הוברו - אבל גם בשלדות מואחרות יותר החורים עדיין שם...). בשנת 52' נוספו ללנדровер גם ידיות חיצונית לדלתות. מבחינה מכנית השינויים היו מרחיקי לכת הרבה יותר: כבר ב-49' הוחלפו גלגל התנופה, הקפיצים, הבלמים והמצמד; תיבת ההילוכים הראשונית הוחלפה בשנת 50'; באותה שנה נוספה אפשרות לסעור לא ב-4X4-ב-4X4 קבע - אם כי רק ב-High. ב-Low 4X4 קבע.



דגם היצור הראשון

בשנת 51', הוחלף מנוע ה-1600cc, ל-2000cc. חברת רומר הסבירה, כי החלפה נעשתה על מנת לתת לרכב יותר כוח בטורים נמוכים, ואולם האמת היא ש司מ"ת החברה ללנדровер - "Go Anywhere - Do Anything" השפיעה יתר על המידה על קוני הרכיב, שכן ניסו לבצע אותה... ובכך הביאו מעט על מנוע הפרייבט המקורי של הלנדровер.

שנת 54' הביאה לשינויים משמעותיים בתצורת הלנדровер. השדרות גדלו - 80 אינץ' ל-86', נוספה גם קטרgorיה חדשה של "107", ושוב נברן הרעיון של גראסאט טישין. ההגדלה מ-80" ל-86" הגדילה את נפח המטען של הלנדровер ב-25%, וגרסת ה-107" נועדה להיות תחליף למשיית קטנה. יצוין כאן, שבאותה שנה, על מנת להרוויח את מגוון הקונים רובר החלטה לשוק את הלנדроверים בצדדים, נספסים - כחול ואפור; להסיף אטמי גומי בדלתות, על מנת לשמור את מגוון האוויר בחוץ... להחליף את חלונות הפרספקט הצדדים לזכוכית; ולשנות את לוח השעונים. לשדרת ה-107" אף נוספה גרסת דלקס - בה יכולת הולקה לבחור בכיסוי תקרה, רצפה, ואףילו דלתות ודלתות פנימיות.

ואולם, מהר מאוד התברר לחברה כי הביקוש לנדרובר - הן לשוק המקומי והן בחו"ל - עולה על כל הציפיות, וחורגת (בהרבה...) מן השוק החקלאי: לדוגמא, באוקטובר 48' - שבועה וחודשים לאחר "השקט" הלנדровер הראשון - היו נציגויות של לנדרובר ב-68 מדינות.



אבטיפוס מס' 1

...וזה התחילתה התתנוולות: הצבא הבריטי, התעשייה, קבנאים, שירותי החירות, וגם אזרחים פרטיים בארץ זהן, כהגדה הבריטית - "היו הדריכים מעטות, ומרוחקות אחת מן השניות". כתוצאה לכך, בסוף שנת 48', הודיע מנכ"ל החמלה כי "מכירות הלנדровер עשויות להיות גדולות ממכירות המכוניות הפרטיות" של החברה - יעד שהוכח בשנת 49', ובשנת 51', היחס היה כבר שניים (לנדロバִים) לאחת (רובר).

בשנים הראשונות, ניתן משקל רב לעברותו של הלנדровер, ובאפשרויות חיבור כלים קלאיים אליו. מайдן, לא ניתנה שום מחשבה בשנים הראשונות להנדסת אונוש או לנוחות בסיסית: גrustת הסטיישן הראשונה - על בסיס 80", הייתה אמורה להושיב 7 נוסעים על מרכב שבגדול הוא ג'יפ. יתרה מכך, על מנת להזיל את מחיר הלנדровер (540 # באותה תקופה) הגירה החברה מס' 540# "חלקי מوتורות" שלא בגרסה הבסיסית, ונitin: היה לקבלם רק תמורה תשולם נוסף, ובכלל זה: דלתות, גג ברזנט, חלונות צדדים, מושבים לנוסעים וכיוב. בכלל מקרה, הגראסאות ה"מטוחכםות" יותר, ובכללן, אותה גrustת סטיישן של ה-80", לא הצליחו, בשל מיסוי גבוהה בבריטניה. זה המקום גם לציין, כי בדומה לפורד מודל T, ולהבדיל מהשחור, גם הלנדровер בא (עד שנת 54') במנגו צבעים, כל עוד המזכיר בירוק זית.



כיבוי אש, רכבי הצלה, רכבי דואר, רכבים צבאיים וכוכי. מעלה מ- 70% מן הלנדロברים יועדו לייצור, ובשנה זו היו נציגיות לנדロבר ב- 150 מדינות. באוטה שנה החלו לייצר לנדロברים גם בספרד - זאת בנוסף ללנדロברים שייצאו בחיליקים והורכבו בכל רחבי העולם - תוך

השוגה קפדיית של חברת רובר על איכות הרכבה (וגם הייצור).

בשלב זה שליטתו של הלנדロבר בשוק רכבי ה-4X4 הקלים הייתה מוחלטת. חידרתו לשוק הייתה عمוקה בהרבה משל "אביו הקדמוני" - הגיפ, על אף שב-ארה"ב הוא עדין היה שני לו. ואולם - לפחות באותה תקופה - לא היה קיים יותר לנדロבר "סטנדרטי". לkokוח הוצגו הדגמים הבסיסיים, עליהם היה יכול לבחור אינספור אופציות ואפשרויות - כל כך הרבה, שללנדロבר הקימה מחלקה מיוחדת לדרישות ולפרוייקטים מיוחדים על בסיס גרסאות הלנדロבר.

ואנקודוטה קתינה לסיום: הלנדロבר גרים בעיות רבות ל-BBC: כשהמלחכה החליתה לקנות לנדロבר, הייתה ל-BBC, אשר לא היה מושחה לפרסום או לצין שמות מוצרים באותה תקופה, בעיה: מחד - אסורה היה - כמובן - לומר לנדרוב, מאידך, התאזר הכללי של הרכב כ-"ג'יפ" היה פרטם לחברה המתחרה (וזה אמריקנית...).

לㄣדיה ברוחיו שדרני ה-BBC לצין כי המלחכה נסעת ב"מכונית השטח" שלה, עד שהabitוט נהפץ ניסיתי להעביר תחושה כללית (של קיופה) לגבי 10 השנים הראשונות והמודלים הראשונים של אותה חיה - שהבריטים ב-58' התחלו להגדיר כ"רכב מסוג מכונית" ולא "רכב שטח קלאי". בהמשך, נכתב על 40 השנים הבאות של התפתחות הרכב, שעד היום נחשב כ"lord הכביש והשטח"...



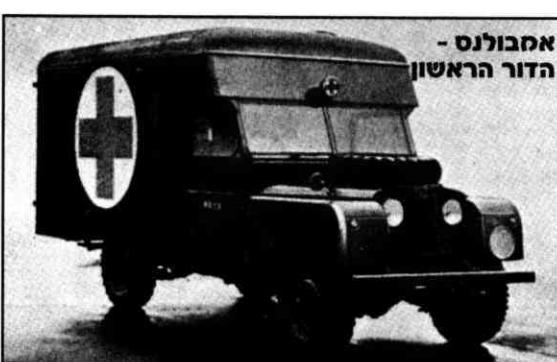
הדגם המקורי הראשון

השינוי המרכזי הבא התרחש ב-56, עת הווארכו השלדות פעם נוספת - 88 ו-109 אינץ' על מנת לאפשר יתר מקום למנוע הדיזל החדש, שלא נכנס לייצור על 57' - בעיקר בשל בעיות כלכליות. החלפת מנוע הבניין במנוע דיזל, לא הייתה כפי שניסתה חברת רובר להציג זאת, על מנת לשפר את העלות למשתמש החקלאי, אלא בשילוב הולכות וגבורות מצד חברות הובלה, שהשתמשו בציוד מונע דיזל, ולפיכך מחו על עלויות הבניין הגבוהות בלנדロברים. הסיבה שלקח לחמירה כל כך הרבה זמן להשיק את מנוע הדיזל הייתה שמנוע דיזל בגודל זהה (למעט דימלר בנז') לא היו קיימים באותה תקופה.

כאשר השוק סוף סוף מונע הדיזל, דאגה רובר לצין כי טווח המהירות שלו "דומה מאוד" לזה של מנוע הבניין - עובדה חשובה, אשר אפשרה שימוש באותה תמסורת, כמו גם החלפת מנועי בניין במנועי דיזל בדגמים "חדשים" ללא כל שינוי.



בשנת 56', החליט הצבא הבריטי לבסס את הלנדロבר כרכב ה-4X4 הצבאי הסטנדרטי. מכאן ועד ימנו אנו, מייצגים הלנדロברים הצבאים חלקמשמעותי - גם מבחינת דגמים מיוחדים - של הייצור. יzion, כי צבאות נוספים הילכו בעקבות הצבא הבריטי (...וגם צה"ל). עד שנת 58' יוצרו מעלה 200,000-200,000 לנדロברים (עלומת 100,000-100,000 מוכניות פרטיות של חברת רובר), במגוון דגמים וסוגים שرك את חלקי המועט הזכרנו כאן: אמבולנסים, רטכחות, כלי



על התנאי להשתתפות באירועים שבוחנות הפיב"א יוסי צור

רמה G
כל רכב שיוצרו ב/או לאחר 1.1.1971 עד לתאריך
שבו חלים 25 שנים לפני היום הראשון בשנתה
השופטת.

סיווג הרכב
נוסף על הנדרנים הטכניים של הרכב מצוין
בתעודות זיהוי פיב"א גם סיווגו על פי אמות
המידה הבאות:

הגדרות רכב

סוג A תקני Standard
רכב בעל מפרט טכני כפי שסופק ע"י היצרן.
וכן רכב מקובצות שימור הרכב 2, 3 ו-4
(כמפורט להלן), בעלי שינויים מאושרים ע"י
היצרן, כן מאושרים אביזרים אופייניים לאותו
רכב ולאותה תקופה המצוים בשוק.

סוג B שינוי תקופה Period Modified
רכב שנבנה במיוחד, או שתקופתו שונתה למטרות
מיוחדות, אופייני לשונו, ולפיכך בעל ערך היסטורי
בזכות עצמו. רק לצורך קבוצות שימור רכב
4-1 בונה שלרכב כזה נחשב ל"יצרן".

סוג C חיקוי Imitation
רכב שנבנה מחוץ לתקופתו, עם או ללא חלקים
מן התקופה, המשחזר את העיצוב של התקופה.
עלרכב כזה להיות מסומן בצורה בולטת לציון
היותו חיקוי. הבונה שלרכב כזה נחשב ליצרן
בהתיחס לרכב משומר מקבוצות 1 עד 4.
רכב כזה יכול להיות מוכר רק אם תאריך היצור
נמצא בתחום מגבלות גיל המוגדרות ע"י פיב"א.
לפני הנפקת תעוזות זיהוי פיב"א לרכב כזה על
הרשויות הלאומית פיב"א (ANF) הנוגעת לכך,
להפנות את הנושא אל הוועדה הטכנית של
הפיב"א לשם קבלת החלטה סופית.

קבוצות שימור הרכב

קבוצה 1 - אוטנטטי
רכב אחד, כפי שיוצר במקור, ללא שינוי ועם
רמת בלאי נמוכה. מקורו לחליין לרבות ימור
פנימי וחיצוני.מעט באשר לצמיגים, מצתים,
מצבר ומוסרים מתכליים אחרים.

קבוצה 2 - מקורי
רכב אחד, כפי שהוא בשימוש, אך מעולם לא
שוחזר למפרט המקורי, עם ההיסטוריה מתמשכת,
ומצב בלאי אפשרי מן המקור. חלקים אשר
בדרכם כלל מתבלמים ניתנים להחלפה בחפפים
התואמים את מפרט התקופה. אפשר להחליף
את עבודות הבלאי התקופתי בצביעה, ציפוי
וריפוד.

הפיב"א מיוצגת בישראל ע"י מועדון החמש,
מועדון הרכב הקלاسي והאספנות המשמש כרשות
לאומית מטעם פיב"א National Authority FIVA (ANF)
, ונושא בלבד במעמד בכל הזכויות
והמחויבויות של פיב"א באותה מדינה.

על הרשות הלאומית פיב"א ANF להיות עצמאית
ומשוררת מכל מחויבויות לגופים עסקיים או
ארגוני אחרים. עליה ליצג את תנועת הרכב
ההיסטורי העולמית בכל שטחה של המדינה.
התקנון של הרשות הלאומית פיב"א ANF ראוי
שייהיה בהרmonיה עם התקנון של הפיב"א.
הרשות הלאומית פיב"א ANF בישראל נושא
בזכויות הצבעה בעצרת הכללית של הפיב"א.
מחויבותה של הרשות הלאומית פיב"א ANF
להנפיק תעוזות זיהוי פיב"א בהתאם לתקנות
הטכניות של הפיב"א.

מרגע שמועדון החמש הוגדר ע"י הפיב"א כרשות
לאומית מטועמה בישראל, יכולרכב בעל רישיון
ישראלקי לקבל תעוזת זיהוי פיב"א רק ממועדון
החמש.

תעוזת זיהוי כזו היא תנאי לשם השתתפותו של
רכב באירועים בינלאומיים, לרבות ראלוי וכנסים
אחרים, הנערכים ע"י גופים המאגדים בפי"ב"א
ובחנותו. תעוזת זיהוי פיב"א תקפה ל 10 שנים
או עד להחלפת הבעלות על הרכב.

אםות המידה להענקת תעוזת זיהוי פיב"א לרכב,
מודרגות בתננות הטכניות של פיב"א, המחייב
גם את מועדון החמש, שהוא הרשות הלאומית
פי"ב"א ANF בישראל.

הגדרת הוועדה הטכנית של פיב"א לשנת
2001/2000 לרכב היסטורי: "רכב ממונע מכני,
מיוצר לפני יותר מ 21 שנים, שמור ומוחזק
בתנאים היסטוריים נאותים, בהשגתנו של אדם
או ארגון, השומר עליו מסיבות היסטוריות
וטכניות ולא לשם שימוש בו להסעה יומיומית..."

בחלק מאירועי פיב"א אין השתתפות באירוע
מוגבלת לרכב ההיסטורי מקטגוריה מסוימת.
קטגוריות הרכב ההיסטורית מורכבות משבע רמות:

רמה A קדום (Ancestor)

כל רכב שיוצרו עד 31.12.1904

רמה B וותיק (Veteran)

כל רכב שיוצרו מ-31.12.1905 עד 1.1.1918

רמה C קלסי (Vintage)

כל רכב שיוצרו מ-1.1.1919 עד 31.12.1930

רמה D קלסי מתקדם (Post Vintage)

כל רכב שיוצרו מ-1.1.1931 עד 31.12.1945

רמה E לאחר המלחמה (Post War)

כל רכב שיוצרו מ-1.1.1946 עד 31.12.1960

רמה F

כל רכב שיוצרו מ-31.12.1961 עד 1.1.1970

חבר הפיב"א מאז אוקטובר 2000 ("אבטומוביל" 43), בשלתי אפריל 2001 הגיעו אל מועדון החמש החוברות הבסיסיות של הפיב"א לרבות: תקנון הפיב"א (מאוקטובר 1997), חוקת האירועים (לשנת 2000), החוקה הטכנית (מספרטמבר 1966), חורבת הוראות להנפקת תעוזת זיהוי פיב"א (מספרואר 2000) ורישמת כתובות פיב"א (מ-2001). אנו שוקדים על לימוד החומר ובשלב ראשוני תרגם כבר לעברית חלק ממנו. עם השלמת לימוד החומר בחודשים הקרובים, יוכל מועדון החמש להתחיל בהנפקת תעוזות זיהוי פיב"א. ואז יוכל בפרסום סדר באירועות "אבטומוביל" של רשימת האירועים הנערכים בעולם בהתאם פיב"א בחודשים הבאים.

יוסי צור

קובוצה 3 - משוחזר
רכב אחד בעל זהות ידועה, שפורק כולה או חלקו, שופץ והורכב מחדש. סטיות קלות בלבד ממפרט היצורן בשל העדר חלפים או חומרים. ככל המציג יש להשתמש בחלפים מקוריים. גימור פנימי וחיצוני קרוב ככל האפשר למפרט התקופה.

קובוצה 4 - נבנה מחדש
חלפים מרכיב אחד או יותר מאותו סוג או דגם שהורכמו לרכיב אחד, קרוב ככל האפשר למפרט המקורי של היצורן. החלפים יכולים להיות מיוצרים בתהליך או להיבנות או להיות מיוצרים מחוץ לתקופה (כגון מרכיב, בлок מנוע, ראשי צילינדר, או חלפים מוביילים אחרים שאינם בעלי זיהוי ייחודי). גימור פנימי וחיצוני קרוב ככל האפשר למפרט התקופה.

ב'יטוח בחו"ל של רכב בינלאומי

משרד הרכטים הירוק בישראל הנכלל במאגר הישראלי לביטוח רכב ("פול"), אשר משרד הנהלתו בשדי' רוטשילד 39 תל-אביב טל. 5677381 ויש לו סניפים בת"א, חיפה, ירושלים ובר שבע. משרד זה מתעלם מפוליסות הביטוח הקיימות לרכב זה אצל מבטח אחר בישראל ומוציאה פוליסות משלו לביטוח רכב חובה בלבד, ולגבי רכב אספנות, מכוניות ואופנועים, בהנחה של 75% מן התעריף של ביטוח זה. אותו משרד גובה עמלה נספת של 25% תעריפי הביטוח שבמה מהויב המבוטח אצל מבטחים אחרים. משרד זה מטפל גם בתביעות בעקבות תאונות ונזקי רכוש בישראל שבהן מושבם תיירים בישראל המבוטחים בארץיהם.

3. להזמין תמורה 250-200 יورو לחודש כרטיס יrok International Motor Insurance במדינת היעד אצל סוכן ביטוח מקומי, באמצעות הדואר, הפקס, או E-mail, אשר משרד נמצא בדרך כלל סמוך למשרדיו המקס.

הנפקת כרטיס יrok אורכת כ 3 שבועות ולכן רצוי להזמין לפחות 3 שבועות לפני היציאה את הארץ. בשל קשיים שבהם נתקלים הירוקים את הארץ אצל גורמים הקשורים לכך בנמלי היציאה את הארץ, מומלץ לא לצאת את הארץ עם רכב, אם אין ברשותו של הנגה כרטיס יrok תקף, ובמקרה של צורך בהארכת תקופה, להאריך זאת אצל סוכן ביטוח מקומי במדינה היעד.

יוסי צור

תודה למר אורן קיפניס על העורתיו החשובות כתבה זו.

עם התפתחות התחרותה היבשתית והחלת ביטוח החובה בארצות אירופה, החליטו מדינות באירופה לאפשר מעבר חופשי של כלי רכב מארץ אחת לשניה באירופה, בתעודת ביטוח אחת, ללא צורך בביטוחים נוספים (green card system). כרטיס יrok הנקראת "green card system", המביטה של אותו רכב נotonin כרטיס יrok התקף לחודש ימים, למטרות שלו היוצא מישראל עם רכבו למדינה המשותפת בהסדר זה ומכבדת את אותו כרטיס יrok, כהוכחה להיותו של רכב זה מבוטח בישראל בביטוח רכב חובה ובביטוח צד ג', התואם את ביטוח הרכב הקיים בתחוםים אלה במדינה היעד. יש מספר ניכר של ארצות שבין ביטוח החובה כולל גם נזקי רכוש וצד שלישי וחובה זו חלה גם על רכב המבker בארצות אלה. שלטונות המקס בארצות אירופה מותנים את שחרורו של רכב מן המקס לביקור בארץ מסוימת רק אם הווג בפניהם היותו של הרכב מבוטח בביטוח חובה ובארצות מסוימות גם בביטוח צד ג' ונזקי רכוש.

בפני חבר מועדון החמש היוצא עם רכבו לארץ באירופה המכבדת את ה"carte de yrok", בין אם לצורך חופשה, או לשם השתתפות באירוע הנערך בחו"ל הפיב"א, פتوחות שורת אפשרויות להציג כרטיס יrok:

1. להזמין כרטיס כזה מן המבטח שאצלו מבטחה רכב, אשר תקופתו מתאריך עתידי תמורה عمלה מסוימת. ישנו מבטחים שכדי להימנע מבעיות הקשורות בתביעות מארצות זרות, הקשוות לרכב המבוטח אצלם, נמנעים מלספק "carte de yrok".
2. להזמין כרטיס כזה תמורה 1005 לחודש

סיפורה של אלסטר משנת 1928 למירוצי שדה

נסים אשכנזי

שביקרתי אצל הספק שהוא מכונאי, וגם הוא מחזיק בבעלותו אלסטר דומה. בדיעד הסתבר שהאיש רימה אותו, ומכך לי מנווע שהורכב מחלקים משומשים במצב גרווע.

שוב חלפו חודשים בחיפושים אחר חלקים, ולאחר שהשגתיהם אותם, נשלח המנווע אל איטן

בשנת 1997 הגיעו לאזני ידיעה על גروفטה הזרוקה על אחד מדרכוניות הכרמל מזהה C-40 שנה. עשתתי מה שעושה מטורף למוכניות עתיקות ורכשתי אותה הגروفטה, וכן הרכבתי בעלים של שילדה, גיר, בלוק מנוע, מוט הגה, ו... 3 גלגלים של דגם מכונית אלסטר מתוצרת אוסטין.



מגנות שSHIPץ את המנווע ואת הגיר לתפארת. נסעה נוספת לאנגליה - הפעם לחפש חלקים.... הופנתי לאדם אשר תחום התמחותו המיוודח הוא אלסטר. נאמר לי מראש כאזהרה שהאיש "אנטיפט" גדול, אבל מאחר והוא גם הכתובת להציג את כל החלקים החסרים לי, לא נרתעת. הגעתי אליו, ובזיהירות רבה כבשתי את לבו והפכנו לדיידים באופן די מפתיע. רכשתי אצל הרבה מאד מן החלקים הנחוצים ואפילה זכייתו לנוהג במוכניתו. שמח וטוב לב חזרתי לארץ והמשכתי את עבודות השיפוץ.



עמדו כ-3 חודשים בהתקבויות ובבדיקות לאיתור ספיקים של חלקים חילוף. במקביל להזמנת חלקים מחו"ל, התחלתי בשיפוץ של החלקים שברשומי - השילדה והמכלולים שהיו מותקנים עליה. כאן המקום לציין שככל אחד מהאנשים שראה או שמע על תוכניותי לגבי האלסטר לא האמין ש"הדבר הזה יישע בסוף". ואילו אני - קניתי לי כבר את כובע הצמר מבד סקוטי משובץ, אותו אהובש בנסיעת הבכורה, וראיתי אותה בעיני רוחי - ירואה ונוצצת יוצאה בנסעה מהחצר. בינתיים התחללו להגיא החלקים שהזמנתי מאנגליה, וגם אותם שיפצתי בסיסדיות ובאיכות ללא פשרות. קניתי באנגליה מנווע משופץ לאחר



עבודת הפחחות והצבע נמסרו לידיו הנאמנות של בני, גיא, שעשה עבודה מקצועית ונפלאה ביותר (למרות שכמובן אין זה מקצועו המוצה) והותצאה עלתה אפלו על ציפויי הגבוהות ביותר.

את ריפודי העור הזמנתי באנגליה תמורה חצי מאוצר הממלכה,

והותצאה כפי שאתם רואים - אלסטר לתפארת.

ולסיום - כפי שראיתי בעיני רוחי - חבשתי את המכובע הסקוטי שלי, התישבתי באלסטר ויצאתי לטiol.

יבנה, Mai 2001



שעות עבודה לאין ספור הושקעו בעבודה אינטנסיבית ביותר. מדי יום הגעת הBITHA מוקדם למדי 2.00-3.00acha"צ, ותוך זמן קצר ביותר רכנתי כבר על החזון הממוּנוּ שלו ב"צריף" שבניתי בחצר למטרת השיפוץ.

בין בימי חורף קר וגשם ובין בימי קיץ חמימים ומהבילים, עבדתי משעותacha"צ עד לאחר חצות בעבודה רציפה ואינטנסיבית וכן לאורך כמעט שניםיים, או ליתר דיוק שנה ו-11 חודשים.

לקראת סוף השיפוץ נותרה לי בעיה אחת קטנה - המרכיב בתוך מוט ההגה בעלת שתי ידיות - האחת לקידום הצתה והשנייה לבקרת תערובת. הצלחתי לשכנע אותו ידיד אנגלי אנטיפט למכור לי אותה למראות שהוא טען שאין להציג מערכת כזו בשום מקום.



ארון קיפניס

מפגשים בטאאבאה



הקלאסיות של לופטהנזה בגרמניה בסוף השבע ש אחרי. כן, זה אותו מועדון ואוטם אנשים שביקרו אצלינו כאן ב 1994 וב 1997. ביו בין קרו רק דברים טובים, טילינו הרבה לאורך הדרכן הארכאה, וכמוון שהזרכנו עמוסים לעייפה בחלקים. מעולם הסaab לא היה כל כך עמוס, כמו בדרך חורה משבדיה הביתה. מפגש ביןלאומי שכזה, כולל הרבה דברים. המונ מכוניות והמוני אנשים. כמובן המונ קשרים חברתיים שנוצרים ומעמידים מפגש למפגש. גם פעילויות ספורטיביות, כגון: ראייל שלא בדgesch על נסיעה מהירה, אלא, על ביצוע MERCHANTABILITY בדרך, يريد חלפים דוגמת שוק עתיק הנערץ אצלינו, תחרויות יופי למוכניות כמובן והפעם לא נשים, ועוד הרבה.

או איז?

בעבורות כמובן. לא מומלץ לנסות לנסוע דרך המדיניות השכנות לנו. פרויילגיה זאת נשמרת ביניטים לתירים מאירופה שלא תמיד משבחים את בחירתם. אנחנו יצאנו את גבולות המדינה על סיפונה של מעבורת. המעבורת ליוון הינה העתק כמעט מושלם לאוטובוס מסעף. כמעט כל אי שעבורים, עוזרים. וירדים, ומטיילים, אוכלים, הנהנים מזכרות קונים ובסוף למעבורת שבים. גם אטרקציות פגשו. בבוינו לקפריסין פגשנו את כל הקבוצות המתחרות באליפות העולם בראלי על החוף בLIMITLESS הנקנות אחרונות לקראת הראלி הקרב ובא. כמובן הוא גם התקיים, אבל רק יומיים אחר כך כאשר אנחנו כבר היינו בפתחי אתונה

עשינו זאת!

יצאנו לאירופה עם המכונית וחזרנו. אףלו בחתיכה אחת שלנו ושל המכונית ולא תקלות. אףלו שזאת אינה הפעם הראשונה שלי שנגעתי במכונית עד מדינות סקנדינביה, כל פעם מהוות התרגשות מחדש.

או מי אנחנו?

אנחנו הם דן אלמן שטרח ונסע איתני את כל הדרך, וכן דוד נמרי ואריק מנור שהציגו לנו חלק הטיול בסקנדינביה ולשם הגיעו במכונית עם כנפיים. הכى חשוב הוא כמובן הסaab. כן אותו סaab 99 שלוי, "מכונית האספנות היום יומית שלו" כפי שאני מכנה אותו, או "אשתו של ארון" כפי שמכנים אותו חלק מחברי. כן, אותו סaab 99 שייחוג בחודש ינואר הקרוב את יום הולדתו ה 27, שנסע איתני כבר פעמיים לסקנדינביה, וזיכה לבקר במקומות הולדתו. כולנו חברי מועדון סaab וכמובן חברי מועדון החמש. לארבעתנו יש ביחס כמעט 20 סאים מודגמים שונים, כולל כאלה שאנו נדרים בעולם.

ומה חיפשנו?

חיפשנו הרבה וכמובן גם מצאנו. לכל נסעה צרייך "תירוע", ולא בהכרח סיבה. תירועים מצאנו בשפע, כגון: מפגש בינלאומי של מועדוני סaab במשך שלושה ימים בפינלנד, פסטיבל דו שנתי של סaab בשבדיה הנערך על ידי הייצן עצמו בדיקוק שבוע אחרי המפגש בפינלנד, מפגש סוף שבוע של מועדון המכוניות



דgesch על מושימות ולא על מהירות הנסיעה. ניווטנו, בחנו את יכולת הנהיגה על מסלול, ענינו לכתבי חידה, ונשאלו אודות המכונית. אחד החברים, מדנמרק הפליא בהיגתו המהירה וה策טרף למועדון "על הגג", מועוזון החברים של אריק קרלסון, נהג הריאלי המפורסם ביותר של סאאב שנаг לגלל מכוניות סאאב 96 על הגג במירוץ ריאלי.

סימנו ב ביקור במפעל הצמיגים של נוקיה. הפינים יודעים לייצר מספר דברים נוספים חוץ מטלפונים ופיניות כuibן, ואחד מהם הוא צמיגים. צמיגים או לא, ידיו הארכות של מרפי הגיעו עד לפינלנד, ובמגרש החניה של מפעל הצמיגים, התפנץיר לנו צמיג.

שבדייה לא חסר מה לעשות. משוגעים כמוינו ישימו פניהם במקום כזה לעיד מוגדר וידיע: מגרשי גראוטאות. המגנטיות של הברזל נועדה נראה בעיקר למטרה זאת. אחרית לבו ותסבIRO מודיע ולמה חזנו למקומות אלו במס' מספר ימים. תודו או לא, גראוטאות זה כיף גדול שבצדז תועלת גודלה עוד יותר. חלקים והרבה, ועד שלא נגמר המקום באותו, לא הפסיקו להעensis: הנה, תיבת הילוקים, שימוש, כסאות, חלפי חשמל ועוד כהנה וכנהה שבחלת העבריו במופינו זרים חשמליים במתח ובזרם (חילופין) גבוהים.

לפסטיבל הגענו, הרבה חברים מצאנו, מעת שעوت ישנו, על מסלול מירוצים כמעט נסענו ובמושיאון גם ביקרנו. ביום הראשון של הפסטיבל היינו במסלול מירוצים. למה רק כמעט? מישחו היה צריך גם לחזור עוד כמה אלפי קילומטרים הביתה עם האוטו, אבל במושיאון כן. היינו יחד עם כולן, וכולם משמעו הרבה מעל 500 סאאים. תחרות יופי כuibן והרצאה על עבר הווה ועתיד בטורבו, אצל חלוץ השימוש בטורבו במכונית נוסעים משפחתיות. שיא הפסטיבל היה במצעד הטורבו בו נסעו כל דגמי הטורבו של סאאב לדורותיהם, החל משנתה ה-70 ועד שנתה ה-2000.

המעברות המפליגות בין יוון לישראל והלקחות עימן כל הרכב, הן מעבורות אספנות לכל דבר, ומשנתונם מיוחדים: משנות ה-40 וה-50 של המאה הקודמת, עם הרבה עצ, אבל עם מזגנים, קזינו ואחד הדברים החביבים על בני ישראל: חנות דיויטי פרי.

אירופה, ולא סתם אירופה, אירופה הקלאסית. איטליה.

בשעה טובה, מאחורינו מילין מלאה החוףן. לא, סליה, מלאה הים וعصיו למילין מלא גומי הצמיגים, שמן המנוע והבנזין (נטול עופרת כmoben). באיטליה וגרמניה כבושים שפות מושוט כיף לנוהג בהם. הכבושים המהירים פשוט מהירים. אפילו מאד מהירים בקטיעים מסוימים. איזה כיף לבוא ולספר לחבריה שנגהטי המכונית שלו ב מהירות ההפולה מה מהירות המותרת בארץ. הקודש מבלי להסתכן בשלילת רשיון הנהיגה. הכבושים הצדדים מהנים מאד ובמיוחד באיטליה. חוותה לכל חובבי ההגה ובמיוחד לחובבי נהיגת ראיי חוץ מחווית הנהיגה, לא לשוכח את חוותה הנוף, השונה ממה שאחננו מרגלים בו בארץ. בעיקר יירוק ומים.

בגרמניה, התמזל מצלנו להשתתף בפסטיבל יין בכרף הנמצא על גdots נهر ה"מיוזל" (Mosel). שתינו ושתיינו ושתיינו ונחננו עד אבדן החושים וההילכה בזינוג. גם זוכי תחרויות הספורט של הפסטיבל זכו בין. פשוט בארגזי יין על פי משקל גופם.

העיקר, איך שכחנו - סקנדינביה, כי הרי בסaab אנחנו. דהרכנו. פשוט דהרכנו על האוטובאנים הגרמניים יחד עם כל התנועה, ומשם דרך דנמרק ושבדייה לפינלנד. המון מים וירוק בכל מקום בו עברנו. אחרי מספר ימים אצל חברים, הגיע זמן המפגש.

רגע, לפני המפגש היינו כאמור אצל חברים. משפחחה פינית שאהבת מאוד את ישראל ומבטא את זה אף על המכונית. אמרם לא סaab ולא אספנות, אלא גולף, אבל עם מדבקת: "העם עם הגולן".

3 ימים של כיף צרוף עם הרבה סאאים, אבל כדי להתחיל צריך בחיקת שניינים וללמוד להגות את השם "אווסיקאופונקי". שם נמצא בית חרושת בו מצרים חלק מדגמי Saab כבר שנים רבות, וגם פורשה מוקטן. בעבר יוצרו שם גם מכוניות אחרות, בעיקר צרפתיות: פזיו, טלבו, גם אופל קליברה ואיפלו לאדה. עיקר המפגש מיועד לקשר בין האנשים באמצעות פעילותם שונות. היו לנו יריד חלפים בו קניתי חייםוקי אלומיניום מקוריים במחיר מצחיק, תחרות יופי, סיורים וגם ראיי. ראיי ממש בן יום אחד, עם



האספנות שלנו משנות ה 50 באה להפליג מרודוס לקפיריסין ומשם לחיפה, אבל, שני העוגנים נתפסו זה בזה ולא יוכלו "להרים עוגן". 6 שעות בלילה רפסודה גוררת, צוללים וכל צוות המעברות עמלו והזינו קשות עד שהעוגנים השחררו ועובדיה, בסוף הנענו לחיפה.

במעברת גם עבדנו קצר. החלפנו את הגלגים לגלגים שנרכשו בפינלנד ושליכם הורכבו צמיגים חדשים בשבדיה, וזאת על מנת להראות יותר יפים בכניסה.

הטיול הסטייטים בניחותא כאשר פגשנו שוטרת נחמדה של משטרת הגבולות בנמל ומוכס עוד יותר נחמד. הברנש לא התעניין מה יש באוטו, פשוט החתים את הדרכון ושלח אותנו הביתה. אני כבר חולם על הטיול הבא שבתויחה יצא לפועל בקנדזיה שלנו, אבל רגע. אני חייב לכם תשובה על החידה מקודם... אז איך יורדים מelow ומליל' לגעת בבלמים ? ההילוקים החמיישי, הרבעיעי והשלישי נפסלו על הסף. גם השני לא מחזיק את האוטו בשיפועים כאלו, אבל אפיו הראשון לא מסוגל. אז אך בכל זאת ? אצלי באותו ניתן לנתק את משאית הדלק ואת מערכת החצתה בעת שכל שאר המערכות ממשיכות להיות פעילות. ככה כוח הבלימה מתחזק בצורה משמעותית, אבל שומו שמיים, בחלק מהירידות זה לא הספיק. כאן התגיעה לעזרתנו המערכת הנפוצה מאוד ברכי רכב הנעים במדינת ישראל. המזגן באותו הפק להיות מקשריר האטה מאוד יעיל במצבים אלו והפעלתו אפשרה לעמוד במטרה.

מי שרצה להתפרק בחוויות מזמין לעשות כן במפגשי ימי שישי ושיהיה לכולנו לחיים. אורן קיפניס

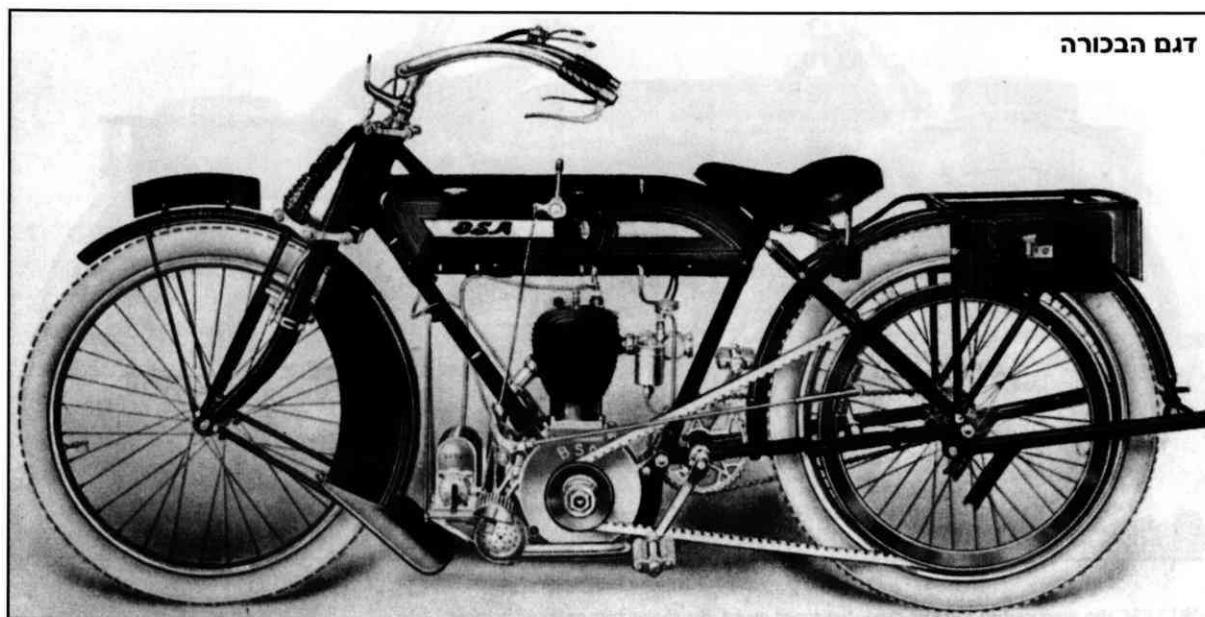
וזהו. בעצם עברנו את שייא הטיול וצריך לנסוע את כל הדרך חזרה הביתה. האוטו עמוס עכשו מאד וחווזרים לאט יותר. חוצים את גרמניה בחזרה במהירות קרובה יותר למקובל בארץ, בסביבות 120 עד 130 קמ"ש בכבישים המהירים וללא מודד בכבישים הצדדים, וכמוון יש גם נוף הופתענו בגרמניה על ידי קלואס הפלס וכל חברי מועדון המכוניות הקלאסיות של לפטהזה בסוף שבוע שככל

ראלי ותצוגה.RALI באיזור היין בdrooms מערב בין כרמים, הרים, נהר וכפרים.שוב שתינו הרבה, אחרי סיום הנהיגה ולפניהם השינה ושוב תצוגה. הפעם היה גם על מה לעבוד. באחת מהמכוניות הגרמניות נשף אטם הראש, וממי כמו עבדם הנאמן יסרב לאפשרות לטפל במנוע שתי פעימות של ד.ק.ו. שאפיו ביקר פעמיים בארץ הקודש ? אני לא מותר בהזדמנויות כאלו ופושט ניצلت את ההזדמנות. אחרי מספר ימים בגרמניה בהם באמת נחנו, ממשיכים דרומה, אבל רגע. למה לנסוע יש לאיטליה אם אפשר לאגף דרכ האלפים באוסטריה ? אם יש אפשרות אז מטפסים על האלפים, במיוחד כאשר אני מrix אפשרות להגיע לשлаг. "אישתי הצפונית" מאוד אהבתה שלג, אז אם אוכל להביאה לאורוגזמה יצא רק טוב. החלטנו ועשינו. הענו לאוסטריה וטיפנסנו דרך כפרים ובכיבושים צדים עד שמצאננו שלג בגובה של מעל 2000 מטרים. נסעו גם בדרך מאוד מפורשת: ה"גוזס גלוקנר שטראסה", בתוך פארק לאומי וחצינו למעשה את האלפים המזרחיים מצפון לדרום. מצאנו שלג ורבה. את האלפים עולים ויורדים בשיפועים חדים למדוי. כבישים בשיפוע של 12 או 13 אחוזים בדרך נפוץ. המנווע מתאמץ מאוד, במיוחד בעומס העצום של האוטו, אבל את מה שטיפנסנו צריך גם לרדת.נו... אז איך יורדים שיפועים שכאלו מבלי לגעת בבלמים ? התשובה בסוף הסייפור, אבל רמז קטן ישנו והוא קשור למערכת הנפוצה מאוד בкли רכב הנעים במדינת ישראל.

או סיימנו בעצם את כל התכניות ושינויי התכניות ואנחנו למעשה בנסיעה מנהלית לחלוון באיטליה וביוון וגם מעברות בהם במסלולים רק בכוון הנגיד. רוצים סייפור על חילוץ ? בבקשתה. מעבורת

זמי לוי

1861-1972 B.S.A



ואופניים ברכבות רשות למשלת אנגליה ובמשך 4 שנים עד לסיום המלחמה ב-1918 כמעט ואין ייצור אזרחי.

בשנת 1920 מפעילה החברה בהציגה את דגם E-מנוע בתצורת V עם שתי בוכנות בנפח 771 סמ"ק, מגנטו בחוזית, גיר בן 3 הילוכים, רציפות ההנעה והזרם מכוסות בכיסוי למניעת התזת השמן.

דגם זה יוצר עד תחילת מלחמת העולם ה-2 ובשנת 1940 הפסיק ייצורו.

דגם נסף מוצג ב-1922-1923 - בנפח 985 סמ"ק חזק יותר (8 כ"ס) ונועד לאופניים עם שירות צד. 7 שנים מאוחר יותר יותקן מנוע זה על המכונית הראשונה של B.S.A. ואולם בל נקדים את המאה.

השנה 1923. החברה מציגה 2 דגמים חדשים (עדין עם שסתומים צדדיים). אחד בנפח 348 סמ"ק והשני בנפח 493 סמ"ק.



(Birmingham Small Arms) B.S.A נוסדה בשנת 1861 והחלה את דרכה כספקית נשך למשלת בריטניה. כבר אז ניתן הדגש על מיכון מקסימלי וצמצום עבודות כפיים דבר שהಚשיר את עתיד לעשיית האופניים. בשנת 1880 החברה מתילה בייצור אופניים בצוותה מסחרית כמו גם חלקים שונים (עדין לא מנועים) לייצרי אופניים.

בתחלת המאה העשרים מתחילה לפתח את האופנוע הראשון ובשנת 1904 מוצג דגם שהוא אופניים עם מנוע מתוצרת בלגיית מסוג Minerva שהורכב ב-2 צורות על-גבי השילדה: באחת, המנוע נתוי בכ-45 מעלות מחוץ למסגרת ולפניהם הגלגל הקדמי ובשנייה, מנוע ישיר מורכב בתוך המיסגרת (שילדה).

רק בשנת 1910 יוצא מפס הייצור האופנוע הראשון שכלו B.S.A. וניחן בעיצוב נאה, חומרי גלם הטובים ביותר, גימור מעולה, אמינות ובעמירות הנכוון. נסחה זו הייתה המפתח להצלחת החברה בשנים הבאות ואכן מנוע זה היה דוגמא מצוינת למוצר הנכוון: מנוע בן 3.5 כ"ס בנפח 499 סמ"ק, שסתומים צדדיים ורציפות הנעה ענקית ישירה מהמנוע לגיל עם שרשרת נספת למגנטו לייצור זרם חזמתי ותיבת הילוכים בת 2 מהירותות שנשלטה ע"י ידית העברה שחוברת על-גבי מיכל הדלק באחד מצדדיו.

דגמים נוספים נולדו וכבר בשנת 1914 מוצא למכירה אופנוע עם שירות בנפח 4.5 כ"ס ושלישה הילוכים.

במלחמת העולם הראשונה (1914 - 1918) החברה נרתמת לאמץ המלחמתי ומיצרת כאמור נשך

ובוכנות מאונך (ולא-V) בנפח 495 וזו למעשה תשובה מארה (כנראה עקב הצטום בפיתוח בשנות המלחמה) ליריבת "טוריוומף" שפיתחה את הדגם הדו-בוכני הראשוני Speed Tween ערבית פרוץ המלחמה בשנת 1938.

B.S.A.
1938
רבן האפנווע

B.S.A. 349 h.p. O.H.V. de Luxe

מהירות שיאנית נפלאה

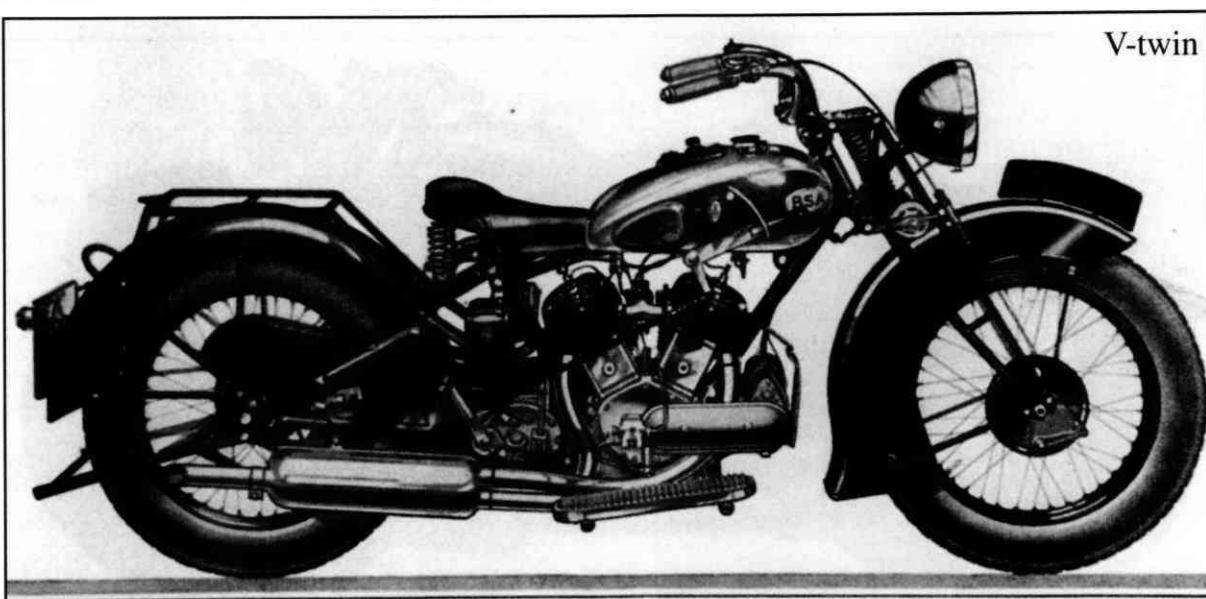
בנייה והרכבה נוח וחוק
אין כודגת מה לנטיעת
בחולות ובדריכים בלתי
סתוקנות, מעקלת בנזין
ושגן בכחות שאין
דוחה לה נטיניטיות

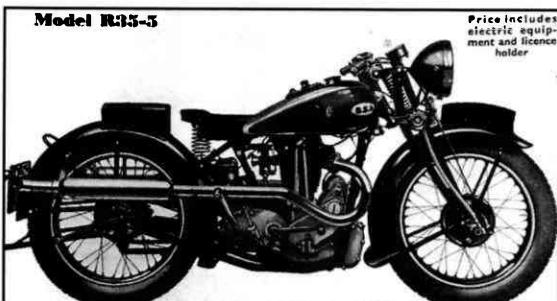
■

הטיון הראשי לאיזו:
ש. גוונן

ת. א. רחוב הקישון 16
טלפון 19 647

שנה לאחר מכן, ב-1938, נולד דגם C שהיה אחד החשובים בתולדות החברה ולילו אותה עד קץ פעילותה. C-10 פשוט ובסיסי צויד במנוע 249 סמ"ק עם שסתומים צידיים וחידוש - סליל הצנה. דגם חשוב נוסף מסדרה M, כונה Gold Star מניוו היה בינויו כולל מאלומיניום. הוא היה מהיר מאוד והוכח עצמו על מסלולי המרוצים. לאורך כל שנות השלושים החבורה עשויה ניסיונות לזכות בגביעים מקצועיים ופרסים הפגנת אמינותם בכבושים ומצליחה בכך לאחר מאמצים רבים. מלחמה"ע 2 פורצת ולשנת 1940 מציגה החברה דגמים חדשים בסדרה C (ודגם נוסף, B, במגוון 496 ו- 596 סמ"ק). החברה נרתמת למאיצ' המלחמתי ותחת צו מתחילה לייצר כמויות גדולות של אופניים לשימוש כוחות הביטחון והמשטרה הבריטית. מירב הביקושים נוצר לדגם "המסורתני" 20-M (דגמי 10 C ו-11-C). הקלים יותר תוך כדי ליצור והבקושים הגאים החליטה מחלקת הפיתוח בחמרא שדגמי 20-M הישנים אינם מתאימים לרוח הזמן ויש צורך לפתח אופנו חדש. החברה פיתחה את ה-30 W.B. להפתעתו מנהלי החברה העדיפה ממשלת ה-וד-מלכוטו לדבוק ב-20-M הטוב ויישן (אגב מחשבה אנגלית טיפוסית...). ואו אז נוחת הבליז על לנדון ודגם הביקורים 30 W.B נזח על המדף אולם לא ישכח (ויחזרו תוך זמן קצר ובגדלו). עם תום מלחמה"ע 2-ה חזרות ופונה החברה לייצור אופניים לשוק האזרחי ומציגה בשנת 1946 את הקו החדש שככל את דגמי C ו- M וכן את דגם ה-30 B שנזח כאמור על המדף. החידוש בדגם זה היה מזלג קדמי טלסקופי, שאומץ במחירה על ידי יותר הדגמים שהוויה חידוש עולמי. הוצאו שני דגמים לביש ולמרוצים בנפח מנוע של 349 ו- 499 סמ"ק. לקרה אביב 1946 (הופעת דגמי A-7 נוחתת "פצצה" חדשה: עם מנוע שתי





שמורכב על הגלגל האחורי ובחילוקו התחתון ניזון ממייל דלק זעיר מאחרוי כסא הנהג (על-גבי הסבל האחורי). זהו ניסיון לפיתוח כליז זעיר לתעבורה עירונית והוא אבי ה-"טוסטוס" או הקטניע שאנו מכירים היום כל כך טוב. דור החמץ יבוא מהר ונראה זאת יותר.

בסוף השנה מופיע ה-Bantam C-3 בナンח 148 סמ"ק בדגמי כביש ושתה.

הידוש נוסף לשנת 1954, האלטרנטור (מחליף הדינמו), שמורכב על דגם ה-C הקלים. ב-1955, הידוש נוסף, קרבורטור מטיפוס Monoblock,

בשנת 1956 נפרדה החברה מאופנו ה-M20 שלוה אותה במשך שנים כה רבות. באותה שנה נכנסה החמרא ביטר רצינות לשוק הקטניעים תוך :

פיתוח שני דגמים: הרראשון נקרא breeza בナンח 200 סמ"ק נופל עוד לפני יצרו ולא מתפתח אולם הדגם השני שהוצג בナンח 70 סמ"ק ונקרא dandy, נראה מבטיח ויצרו החל שנה אחר כך.

בסוף השנה (1957) מסייםים עוד מספר דגמים את "חייהם" בחברה: ה-L, B-34, B-32, C 10, M 33. ודגם ה-

המשך בගליון הבא.

גם נוסף שמקבל "MONTHLY PAYMENTS" בשנת 1948 היה דגם ה-M הכבד והמיושן עם השסתומים הצדדיים) המאמץ את מנוע ה-499 סמ"ק שסתומים עיליים ונקרא מעתה M-33 עדין על-גבי השלזה המיושנת עם מזלג קדמי עם קופץ מרכזי עליון. לקרה סוף השנה קיבלו כל דגם ה-M את המזלג הטלסקופי הקדמי. אנחנו בשנת 1948, ולראשונה מוצג דגם 123 Di-Bantam ה-DKW בעקבות פיעומות שבמושס על דגם דומה של DKW ערבית מהה"ע-2. אופנו פשוט זול ואמון שיוצר בكمיות עצומות לקהל הרוב ברחבי העולם ובמולדת לאופנו צזה.

השנה 1949. חידוש נוסף: מטלחה אחורי חדש, Plunger, מזלב 2 בולמי זעוזעים בחילוקו התחתון של המטלחה ויחד עם המזלג הטלסקופי הקדמי שאומץ זה לא מכבר. האופנו מתקבל רוכות ונוחיות נסיעה. מטלחה זה מאומץ בדגם A-7, שנקרא מעתה ואילך Gold star, וגם בדגמי B הזוכים לתוספות נוספות מונ羞ן ובראשן אלומיניום חדש.

בשנים 1950-1951 משפרת החברה את דגמי A באותה השנה ובשנה הבאה השתתפה החברה עם 3 אופנאות מדגם Star Twins במרוץ Mondes StarTwins במלול בן 5000 מי (מכ"מ-8000-ק"מ), והצילהו לקטו את שלוש גביעי הזהב, דבר שהעלה את יוקרת החברה.

השנה 1953 ודגמי Gold Star היוקרתיים מקבלים מטלחה אחורי (שיואומץ במשך הזמן לכל הדגמים). ונקרא Swinging Arm וישאר במרבית הדגמים עד לסיגרת קווי היצור בשנת 1972, עם שינויים קלים בשנות ה-60. דגם חדש מופיע במשך 3 שנים בלבד ויישאר ככישלון צורב. זהו ה-Winged-Wheel אופנאים עם מנוע עזר בן 35 סמ"ק





AIRUI פסח 2001 - בשיתור עם קניון שבתת הכוכבים, הרצליה

(צליק משה)

בחו"מ פסח התקיים מסע מטרה של מועדון ה-5 ונושא מלחמה בתאותות דרכים. חברי המועדון הגיעו השכם בוקר מכל פינות הארץ, להרצליה, התכבדו באורות בוקר ושתיה, קיבלו DIGLON לרכב וחולצה ויצאו לטיל בעתיקות קיסרייה. הסיור לווה בהדרכה מיקצועית. בזמן הטיול, צוות של הטלויזיה מערוץ ה-1 ריאין את יו"ר המועדון מר זמי לוי. גם עroz 2 ו-3 צילמו וריאינו את חברי המועדון והו"ר באותו יום. גם ברדיו, בתכנית "בצחר היום" דיברו על האירוע לאחר הטיול חזרו החברים להרצליה וברחבה המרכזית, בכניסה לקניון, העמדו המכוניות לתצוגה. החברים התכבדו בארוחת צהרים.

יש לציין שركחים שנירשמו לאירוע מראש השתתפו בו ובतצוגה. אלה שלא נירשמו ו/או הגיעו מאוחר נאלצו לחנות מחוץ לתוחם התצוגה. חברי הנירשימים מראשו עוזרים לפעלים להchein את האירוע בצורה מסודרת ומאורגנת טוב יותר, לארון אירוע זהה זאת עבדה קשה. חבר שאינו טורח להירשם מוקדם ומגיע לאירוע, ולא נילך בחשבונו, גורם לאי נعمות. כתוב המאמר נתן באופן אישי את תחושת האוכל לאחר ונשאר רעב או שישלים על הארוחה מכיסו. لكن רק מי שיירשם פעילי המועדון עובדים מספק קשה ותורמים מזומנים ומרצים במשך כל השנה על חשבונם הפנו ואין כל צורך להקשוט עליהם.

הדברים מודגשתים מכיוון שכותב המאמר, שמרכו את הנושא הלוגיסטי של המועדון, מקבל עזרה רק ממעטים כמו: זמי לוי, נחום קדמיאל, בני אורן קיפניס, רוני רוזנברג, ערן קלין, שמואל עזיזי, בני זהר, רמי דוידר, אפרים בש, דודי נמרי, יצחק אידלמן.

ושוב תודה לכל הפעילים, ותודה מיוחדת לבועז דן, שבשקט האופיני שלו תורם ועוור בכל פניה או בקשה קטנה כגדולה.

יום הולדת הפתעה

(צליק משה)

כאשר נשאל חברים עמי פרבר אם נכון שיום הולדתו חל בתאריך 23.5.01, השיב מיד "אני לא זוכר".

אבל עמוס וצליק לא וויתרו בקלהות (עמי התקשר לביתו ו אמר שם צליק ועמוס ישאלו על יום ההולדת לא להזכיר את התאריך). אנחנו קבוצת חברים מועדון שנוהגים להיפגש מדי שבת בבית המלאכה של עמי, החליטנו לחגוג את יום הולדתו בצרפתית מיוחדת לנו.

מסרנו לחברים להתייצב ב-12:00 ליד בית המלאכה של עמי (רחוב צדדי), המשפחה הקרובה הוזמנה, עמי נוהג להגיע מוקדם ורגע שהברים מגיעים בסביבות השעה 10:00.

השארכנו את עמי במתח, וב-12:00 הסטדרנו עם המכוניות והאונטווים העטיקים, הדלקנו אורות והפעלו צופרים, אבל בסימבוב הראשון ליד המפעל לא עצרכנו והמשכנו לנסוע על מנת להשאיר את עמי במתח.

לאחר המתנה קצרה הופענו שוב והתחלנו בחגיגה. צליק דאג להchein ארוחה חגיגית, יעקב בכר הביא עוגת יום-הולדת, יענקליה הליל הbia תמונה גדולה כמתנה, רעינו של עמי קיבלה זר פרחים, וצליק ברץ בשם החברים - השמחה הייתה רבה.



חגיגת ל"ג בעומר

ביום שישי בערב, ב-23:00, נפגשו חברים המועדון במשמר-השבעה אצל חברי אירית ומשה גיסיס. אירית דאגה לידע כל משתתף بما שעליו להbia למדורה. משה דאג לעצים והמדורה דלקה עד 5:00 לפנות בוקר. היה הרבה אוכל ושתיה בשפה. האוירה הייתה נעימה, איציק אידלמן, עמי פרבר ויורם דליצקי דאגו לסיורי חשמל ותאורה. איציק אידלמן דאג למוזיקה והוקרכנו סרטים מאירועי המועדון.

היה שמח ונעים וגם טעים.
תודות למשה ואירית גיסיס.

"סודות המועדון"

מהנושאים העיקריים שנדונו בישיבות הוועד האח�וניות:

דוחות כספיים של המועדון. דוח לא מבוקר של הפעולות לשנת 2000 הוצג ואושר לאישור האסיפה הכללית.

הצעת יוואב שפיר

נדונה הצעתו של חבר המועדון, יוואב שפיר, להקצתו לחבריו המועדון מקום לאחסון רכבים ללא תמורה. סוכם להביא את הרעיון לידיית החברים בהדגשת העובדה שלahnhet ו/או לוועד המועדון אין אחריות כל שהיא לרכבים. הקשר יהיה ישירות בין החבר ובעל המקום.

מחסן תחנה מרכזית

במחסן מאוחסנים חלקים מנوع, חלקי פנסים, וחומר כתוב של המועדון. סוכם שנחום וצליק, בתואום עם עמי פרבר יערכו הערכת שווי של הפריטים לצורך קבלת החלטה על השימוש העתידי בהם.

תשלום לספקים

תשלום לספקים המועדון יבוצע רק לאחר קבלת אישור פטור וניהול ספירים. במידה ולא קיים ינוכה 30% כניכוי מס במקור.

העתקת גביית דמי חבר למועדון

לצורך העתקת גביית דמי החבר הוחלט לשכור את שרוטיה של קורין, שעבדה בזמןו במשרד המועדון.

השתתפות רכבים בתצוגות

נדונה רמת מינימום נידרשת להשתתפות רכבי אספנות של החברים בתצוגות שמארגן המועדון. הנושא נדון כבר בעבר לאחר שנוצרו חיכוכים וחילוקי דעת בין חברי המועדון בעניין זה. סוכם שהשתתפות באירועים תהיה רק לאחר רישום מוקדם והתחייבות החבר שהרכב מתאים להגדרות המועדון. כמו כן סוכם להודיע לפני כל אירוע שהמועדון אינו אחראי לרכוש, ולהציג שלט על כך במקום האירוע.



ניגשים בסוף בכיכר

(צלייך

(משה)

יש אנשים עם לב של אבן. ובמועדון יש אנשים עם לב אדם. גם במועדון האופנוים הישראלי יש אנשים עם לב אדם. בשני המועדונים שמשתפים פעולה נוצרו יחסי חברות ועזרה הדדיות. אני רואה ועובד מקרוב ולומד שיש חברים אשר יודעים לתת את הנשמה ואת הלב בצדדי לתת, לא לקבל, ואצלם זו דרך חיים. אנו החברים משני המועדונים נפגשנו בשבת בתל-אביב בכיכר ובין מטרת בית שיטור פועלה עם "בית השנתי" ואם הבית מוריימה אשר מעניקה לחסרי הבית-בית חם (בעיקר לנוער במצוקה).

שבשת התיצבו החברים ב"בית השנתי" וכל אופנוין לקח על האופנו, נער או נערה למסלול אשר נקבע מראש. הפגישה התקיימה בכיכר ובין ולאחר שסימנו לקשת את האופנוים והמכוניות בדגלים יצא המשע מהכיכר כאשר רכבי "מועדון החמש" הובילו את השירה ("ויהדרת פני זקן") כשמטרת המשע - ירושלים. המסלול יצא מTEL-אביב דרך שדרות ירושלים ביפו והמשיך עד משמר איילון ובמסעdet כיכרות הכהר עצרנו לארוחות בוקר כשהחברים הזמינו את הנערים והנערות לארוחה. משם המשיך המשע דרך נס הריס, בר גיורא ובוואך ירושלים. עצרנו למנוחה קקרה בגין סקר וב"הופ" אנו בדרך חוזה דרך מודיעין לתל-אביב. וכמובן עצרנו לארוחות צהרים בתחנת הדלק. את הארוחה המפנקת שモמנה על-ידי החברים זכרו הנערים והנערות עוד תקופה ארוכה.

אין ספק שהנערים והנערות אשר עברו בתקופת חייהם מכות, התעלויות, או ניצול מיני גילו שיש מבוגרים יהודים לתת מכל הלב - אנשים עם לב אדם.

בזכות הפעולה המרוכה של "בית השנתי" הרבה נערים ונערות ישתקמו ויהפכו להיות אזרחים מן השורה ותורמים לחברה. הפעולות הברוכות בין שני המועדונים - מועדון האופנוים ומועדון הנערים והנערות ועל כך נאמר: "ואהבת לרעך כמוך".

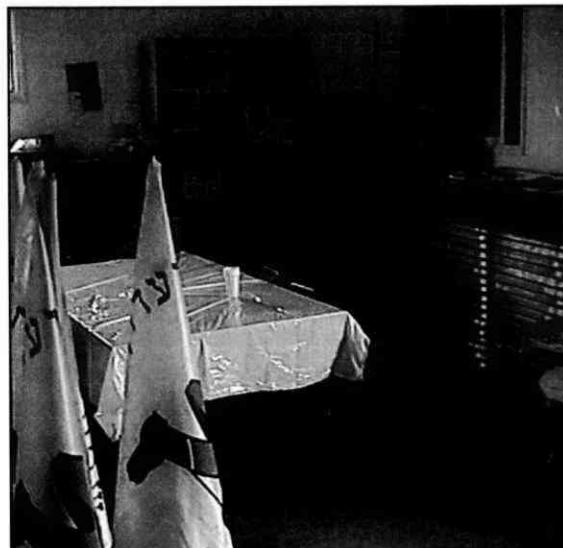
יום ההתרמה לקרן "בית השנתי" עבר, אולם כל תרומה תתקבל במרקחה. את התרומות יש להעביר בכתב.

בהזמנות זו מצוני להזות לכל החברים שהגיעו לכיכר וליוו את מסע, לייר' מועדון האופנוים הישראלי טוביה, לעוזרו הנאמנים זהר וקובי ולכל מי שנתן ותרם.

AIRU CHANUKA.
יתקיים בבית ניר ביום יי-ה-14.12.01 וזאת במטרה
לאפשר גם לחברים דתיים לקחת בו חלק.

חברות משפחתיות מאיר אבטומוביל ז"ל
הוצע לתת לאחד הבנים במשפחה חברות מלאה
חינוך לשנה אותה הוקמה.

משרד התchapוריה.
דווח על מגעים שמתקיימים עם המשרד ע"י חבוי
המועדון, דודי נמרי ואורן קיפניס, בהקשר ל-:
1. הקלה ב מבחני הרישוי, לקיימים פעם בשנה.
2. בעת הרישוי השנתי במהלך בדיקת מעוררים
שהנаг יכול להישאר ברכב.



בתמונה: משרד המועדון והספרייה

"פינת המבקרים" באבטומוביל.
אושרה המשך הופעת הפינה במסגרת האבטומוביל.
דוכן במפגש השבועי.

סוכם שבשבוע הראשון של כל חודש יוקם במפגש
ר'ג דוכן של משרד המועדון שיופיע על ידי
מתנדב. וימשש לרישום חברים ומכירת אביזרים.

הקמת מאגר רכבים לאיירועים.
סוכם להקים מאגר רכבים המעוניינים
שרכבים יישתף באירועים שונים ולתת לכך
פירסום בקלסיקון.

רכזו טוילים.
לאור בקשהם של ליורה ואלי לב להשתחרר
מהטיפול ברכזו הטוילים הוצע לפועל לאיתור
חכר מתאים לכך שלא מחברי הוועד. הוצע פנות
לחברים לפי אזור הארץ שיארגנו טוילים במקומות.
הוחלט לקיים 3 טוילים בצפונה, מרכזו ודרום
ויקבע אחראי לכל אחד מהם שמו יפורסם
בתכנית האירועים השנתית.

AIRU SOUT KIY - כפר תבור.
סוכם לקיים את האירוע במלון תבור ולשלב
AIRU עם המתנ"ס המקומי בכרם תבור, ולתת
כך פרסום בקלסיקון.

תכנית אירועים שנתית.
נסקרה תכנית האירועים השנתית והוחלט
לפרסמה בקלסיקון.

AIRU SUCOT.
האפשרויות הקיימות לקיום האירוע: בתחנה
המרכזית החדשה ובכפר יונה. - לסוכות 2001
ニיבחרה האפשרות של תחנה מרכזית חדשה ת"א,
ובפסח 2002 (03.02) בכפר יונה, יפורסם בהמשך.

PIV'A.
דווח על קיומ העצרת הכללית לשנת 2001
ברוטרדם, הולנד. סוכם לפנות למשרד ממשלה
לקבלת תמיכה בהשתתפות נציגי המועדון באירוע.
סוכם שהוועד יחליט על נציגות המועדון לאירוע.

תכנית המשרד.
דווח על ההתקדמות בעידכו תוכנת המשרד
החדשת תוך שימת דגש על עידכו מאגר הרכבים.

בעלי מקצוע ייחודיים.
עקב העובדה שבבעלי המקצוע הייחודיים הולכים
ומתמעטים יש מקום לייצור שיפורות והגברת
המודעות לחשיבות הקשר של המועדון איתם.
הוצע שכל בעל מקצוע כזה יקבל תעודה "יקיר
המועדון". הוצע גם להקים מאגר של בעלי מקצוע
כאן ולפרסם זאת בקלסיקון.

הרנו 16 שלி

יובל שווין

שבתחזקה נכונה לא אבדת מים גם היום, בשיא השרב הישראלי.

הרנו שלி היא מודל 1974, אוטומטית, מדגם TS שהיה הדגם המפואר של הרנו 16 עד אותה שנה. ב - 1975 יצא דגם TX, עם מנוע חזק יותר, מספר שכולרים ומתייחת פנים קלה. דגם ה - TS הגיע מצויד בכל מה שאפשר להעלות על הדעת. מנוע בנפח 1565 סמ"ק, 87 כ"ס, גיר אוטומטי חשמלי שלא תמיד ידעו מה לעשות איתו בארץ, כיון נמוך יותר ורדי יותר של בלמי הצעוזעים מה שמאפשר לגחץ את כבישי ארצנו הרעועים,لوح שעוניים יהודים הכלול מוד טורים ומד מהירות מעוצבים במרכז, ועוד שלושה שעוניים קטנים הנוטנים את שאר המידע. מושבי עור, שטיחים בכל מקום, תאורה מקורית למנוע, תא המטען ולמאפיה, ומספר הפטעות ברמת התפעול כגון אפשרות לכונן את הזווית של פנסי החזיות מתוך הרכב, לחוץ המדליק את אור הבלם בלי לגעת בברקס עצמו ודושא שמאלית המפעילה את מטו המים ואת המגבים.

סבא שלி היה מאמין גדול בתוצרת הארץ. מהרגע שהתחילה לייצר בארץ את הקוביה ועד תחילת שנות השבעים, כשם פעיל אוטוקרס פשט את الرجل, נהג סבא שלி לנסוע לבגואין בתוצרת הארץ. הוא היה חשמלאי שעבד בבניין ונדרש לרכב שיכל לקחת אותו לכל מקום בארץ, ובאוקטובר 1973 הוא רכש, עם לא מעט נקיפות מצפון, רכבZR, רנו 16. האוטו שרת אותו באמונה קרובה לעשרים שנה, עד שהחומר בארץ שיכנע אותו לעבור לגיאסטי קטן וממוזגת. כשהייתי ילד תמיד אמרנו שהרנו תעבור אליו בסוף הדרך, ואכן לאחר שאחותי נסעה על הרכב כשנה, על קו באך שבע - רחובות, הרנו עברה אליו ומאז היא משרתת אותו בנאמנות רואה לציון.

רנו 16 יצא לשוק ב - 1965 וזכתה בתואר מכונית השנה. המכונית שתוכננה להתרחות בפייזו 404 ובסייטראן DS, הביאה עמה מספר רעיונות חדשים. היא הייתה המכונית הראשונה בסדר גודל הזה במבנה של חמיש דלתות, מנוע אלומיניום ומערכת קירור מנוע סגורה



מועדוני רנו 16 בעולם ובעיר בוהולנד, שעוזר מאוד במידע ו אף שלח לי מספר חלפים. כתוצאה מהקשר עם מועדוני רנו 16 בנייתי לרכב אתר ברשות שמקורו לשאר אטרים הקשורים לדגם זהה. לאחרונה התחלתי לבחש רכבי רנו 16 נוספים בארץ. אין הרבה שעוד קיימים, ומתוכם רובם לא נסעים על הכביש. הדבר המפתיע הוא שגם מי שיש ברשותו רנו 16 זורקה איינו מוכן לרוב להיפרד ממנו. ברשותי רנו 16 נוספת משנת 1978 העומדת לפני שיפור ואחת נוספת קיבلت מחבר המעודון צבקה תלאור ועל כך ברצוני להזכיר לו תודה.

سبא שלי היה איש פרקטני מאוד. אותו מבחינתו היה צrisk לשרת את בעליו ואכן כך הוא התיחס לרנו. אף אני משתמש בה היום והרכב עדין עושה כ 15000 קילומטר בשנה, ואולם אין לי ספק ששבא שלי, אם היה עוד בחיים, היה משועשע מאוד מההשקעה והטיפול שלי באותו. סבטה שלי לעומת זאת שמחה מאוד על כל הזדמנויות שיש לה לנסוע עמי ברנו 16.

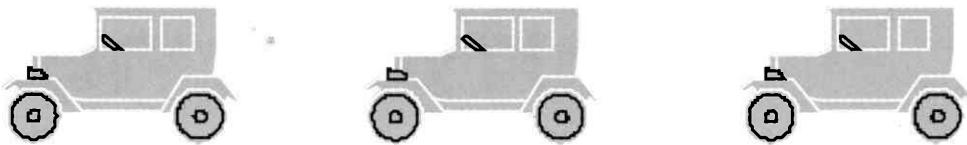
יובל שעון

אחד השכלולים שהוכנסו ברנו 16 הייתה משאבת שמן לברקסים האחוריים. המשאבה הזאת נכנסת לפועל רק כאשר יש עצירה חזקה מאוד או כאשר יש עומס רב על הרכב. בנסיבות רגילה הרכב עוצר בעיקר על הבלתיים הקדמיים. כשהאני מעביר את הרכב טט' כל חצי שנה אני נאלץ לנעל את המשאבה במצב עובד היוט ואחרת אין סיכוי שהברקסים האחוריים יעמדו בבדיקה.

ברנו היום 330000 קילומטר רשומים וזאת מבלי שעבירה שיופיע, מנעו או גוף. מבחינת תא הנוסעים הרכב שמור מאוד, המושבים שלמים, התקשה במצב מצוין ולמעט בלאי שנרכש עם השנים היא שלימה לחלוtiny. המנווע במצב טוב, להתנייע ולנסוע, אין כמעט צricht שמן והפעמים היחידות שהרכב מתחמם זה כמשמעותם המים שובקת. מבחינה חיצונית הרכב סובל מהמחללה שהפילה את רוב הרכבים האלה, חלודה. ברכב פינות רבות ומקומות בהם נאגרים מים בחורף, בעיקר בשולי הדלתות ומכתה תא המטען.

קשי שנטקلت בו בשנים האחרונות הוא במציאות חלפים לרכב, אולם יצרתי קשר עם





הגביע הנודד על שם שאול גלאי השנה השלישית

מאת אורן קיפניס

הנה שעה בה הינו דידי לין עם הפיאט טופולינו משנת יצור 1948, שביום קבלת הפרס "הובא" אחר כבוד משירות מילואים שלו נקרא בהתראה קצרה מאוד. אפיקלו את הטופולינו לא הצליח דידי להביא באותו היום.

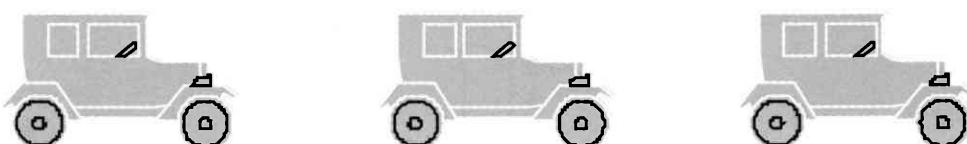
השנה, עד כתיבת שורות אלו, נשמו אחת עשרה מכוניות לתחרות שתיהיה גדולה ומצווחת. בימים אלו נשלחים לנושמים, תקנון התחרות ופרטים נוספים, כגון: אופן הכתנת תיק המשתתף. בהמשך, המכוניות תיבחנה על ידי הוועדה המקצועית לתחרות, וחלוקת הפרסים תתקיים כموון במהלך טוול חנוכה של המועדון.

אני מציע לחברים לשפץ מכוניות נוספות ולהציג אותן לתחרות הגביע הנודד בשנים הבאות. ישכח לכל המשתתפים ובהצלחה.

השנה, זו השנה השלישית לקיומה של תחרות הגביע הנודד לשיפור מיצטיין של מכונית קלאסית בישראל על שמו של שאול גלאי. שאול גלאי, "אולאי" כפי שהוא הלך לעולמו בהיותו עורך ירחון הרכב "אוטו", ובביוותו אדם מיוחד מאוד, בקש מהשפתו להנציח את זכרו בצורה מיוחדת ובתחום אותו מאוד אהב.

בשנה הראשונה לקיים תחרות הגביע הנודד, התמודדו שבע מכוניות, חלון במצב טוב מאוד וחילקו במצב מעורר השתאות ומהווה הוכחה ליכולתם של חברי המועדון. אז זכה בגביע בני גرومאר עם היגואר משנת יצור 1948.

בשנה שבעה, התמודדו רק שלוש מכוניות, אבל כולן התמוגנו. איזו רמה גבוהה הוגנה, וגם התוצאות של שלושת המכוניות המתמודדות היו קרובות. הזוכה בגביע של



הגביע הנודד על שם אברהם פורת

מאת אורן קיפניס

נעימה יותר מל Zukor אותו, אלא בקיומו של מבחן מסונו של הגביע הנודד.

השנה נקיים בפעם הראשונה את תחרות הגביע הנודד לשיפור המיצטיין של אופנו קלאסי בישראל. תחרות זאת תתקיים בתחילת שנת 2002, והגביע יוענק באירוע מאירוני המועדון שיתקיים במהלך האביב.

בגילוון הבא ימסרו יותר פרטים על התחרות עצמה ועל הדרכיהם להרשם ולהשתתף.

אברהם, נעמת לי כרע וכידיך.
אני זוכר אותן תמיד.

לא מזמן, בחודש يولי ליתר דיוק הלך לעולמו אברהם פורת. אברהם היה כתוב ותיק מאוד בירחון הרכב "אוטו", אבל יותר מכל חבר וידיד. אברהם הלך לעולמו בשעת עיסוקו באחד מתחביביו: טיסה.

אברהם כתוב בסגנון מיוחד: המילים הנכונות, המשפטים הבורורים והשפה הבבירה המובנת כלכל, מקטן עד גדול. כתבותיו ב"אוטו" היו הראשונות להזכיר על ידי רבים מקוראי המגזין. אברהם כ אדם מיוחד מהמיוחדים, הגה ויוזם את קיומו של הגביע הנודד על שם שאול גלאי, ועתה משאברהם איןנו עימנו עוד אין דרך

אבייזרי המועדון

חברי המועדון מוזמנים לרכוש מבחר מוצרי מועדון החמש להפרטים והזמנות לפנותו למשרד המועדון בטלפון 03-7318818 או בפקס 03-7319059 דמי משלוח 5 ש"ח לכל מוצר, דמי משלוח לאלבום העשור 10 ש"ח

