

האבטר מוביל

בטאון מועדון החמש
מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל





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

כבוד נשיא המדינה מר משה קצב.

נשיא כבוד:

מר רפי בן חור
מר חיקה ברנסטיין
מר יואכים לוין
מר אמנון ענבר
מר גבי קדוש
מר ישראל קיסר

י"ר קודמים:
צבי רכני
יוסי בראל
שי אמיר
אבי כתראיאל
זמי לוין

עד המועדון והעמותה:
נחום קדמיאל
י"ר:
זמי לוין
מ"מ מקום יי"ר ונוצר:
בני אור
משה צליק
רכז אופנאים:
משה צליק
לוגו טיקת לאירועים:
רוני רוזנברג
אבזדים וציוד:
בני הספל
עורץ "האבטומוביל":

אב בית דין חברים: עוזי צבי סלנט

עדות ביקורת: אמן אירמאן
ירום מקובר
ירון פרץ

משרד המועדון:
רחוב שדה בוקר 10 גבעתיים
ת.ד. 53111
דוא"ל: fiveclub@zahav.net.il
טל. 03-7319059 03-7318818
שעות פתיחת המשרד:
ימים א,ב,ג,ה 15:00-09:00
יום כי 20:00-15:00
יום כי 15:00-08:30
מנהל המשרד: אירית ברג

אתר האינטרנט של המועדון: www.5club.org.il
מנהל האתר: דודו וסרטstein

מנואלה

קייז לא קל עבר על כולנו ועל המועדון. האירועים הביטחוניים השפיעו על כולנו וצמצמו במידה ניכרת את פעילות מועדון החמש. זה השפיע גם על "האבטומוביל" ולפי החלטת הוועד ירדנו מארבעה לשושן חוברות השנה. למרות זאת אנו מנסים להפיק חוברת מגוונת ומשופרת.

גם צוות ההפקה גדול ומחוברת זאת אנו נהנים מעינו הbhונת של חברנו אבי ש"ץ שהתנדב לעסוק בהגהה ובעריכה לשונית, דבר שהסבירנו הורגש בפעמים הקודמות.

הפעם החוברת חומר מגוון כולל פרקים היסטוריים, חדשות חוויל ועל חברינו, בעלי היפושים המתארגנים בהםם למועדון נחמד עם אתר אינטרנט נחמד גם כן. אני מקווה שבשנה הבאה נחזור לקצב הפקה רגיל ובכלל אני מאמין לכולנו שייהיה יותר טוב...

שנה טובה וקריאה מהנה

בני הספל



"האבטומוביל"

ביטאון מועדון ה-5

עורץ:	בני הספל
הפקה:	רוני מוסקוביץ
ע. הפקה:	אבי ש"ץ
גרפיקה:	אלון בן חנוך
דוא"ל:	bennyh@tauex.tau.ac.il
טל:	03-6406789 03-6408883 (ע) פקס:

מערכת העיתון, מועדון החמש והഫיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע ולמודעת הכלולים בגיליון זה. כל הזכויות שמורות issuu.com/0793-7679

חברי המועדון,

בהתאם ללוח הזמנים הנדרש.

מקום המפגש בימי שישי הוחלף לפני תקופת קצרא לקפה "סטוקו" בהזר-יוסף לאחר שנבדקו מספר אפשרויות באיזור המרכז. ההערה העיקרית שקיבלנו מהחברים לגבי מקום המפגש החדש נוגעת להיעדר צל ביום הקיץ.

עד שתימצא אלטרנטיבה טובה יותר (وانחנו עוד מחפשים), אנו נמשיך ונפגש באותו המקום, וננצל את הרחבה הגדולה, הדשא, ומזג האוויר ישיתפר עם בוא הסתיו (זכרו לבקש את הנהנה בשיעור 10% שהובטחה לחברי המועדון).

תעודות פיב"א הונפקו למספר חברים בהתאם לביקשתם ולאחר שעברו מבחני מיון>KFDNIM ע"י הבחנים מטעם המועדון. המטרה בכך היא לחברינו, שעומדים בקריטריונים המחייבים של הארגון הבינלאומי, יזכו להכרה הרואה.

לאחרונה קיימו פגישה עם מר צבי יוזנט, סמנכ"ל בכיר לتنועה משרד התחבורה. שוחחנו אודות הביעות הייחודיות של החברים במועדון בנושא אספנות רכב, והובטח לנו המשך דיוון וטיפול בנושאים שהעלו.

שנה טובה לכל חברי המועדון ובני- משפחותיהם, שתאה השנה הזאת הבאה עליינו שנת שלום, ביטחון, שגשג, בריאות, הצלחה בשיפורנו ורכב אספנות, ושימור צי המכוניות הקלאסיות הולך וגדל בישראל.

שלכם,

נחום קדמייאל

י"ר המועדון



קיים חם עבר עליינו, מבחינות רבות, ובימים הקרובים נקדם את ראש השנה תשס"ג.

במהלך הקיץ קיימו מספר אירועים וטיולים - טיולי אופניים לאזור המרכז והעמקים, טiol לסדנה בעין שמר בהדרכתו של רון חזותי, טיול גייפים לאזור קריית-גת בניצוחו של מנחם שחם, והairoו המרכזי של סוף הקיץ שהתקיים במתחם התחנה המרכזית החדשה ר.ל. א'ביב. באירוע בתחנה המרכזית התקיימה תצוגה של כ-25 כלי רכב ואופניים במשך שבועיים, ומנכ"ל התחנה המרכזית מר הרצל בדוסה, דאג לנו לאירוע מכובד. קיבלנו מחמות מבעלי המקומות ומהמקברים הרבים. החשיפה הייתה גבוהה, כולל באמצעות התקשות הכתובה והאלקטронית.

תודה לכל החברים שתרמו והקימו מזמין בארגון וביצוע. ללא ההתנדבות והעזרה הזאת, לא ניתן היה לבצע את האירוע ולהצליח כמו שהצלחנו.

ההערות שקיבלו מחלק מהחברים יישמו כבר באירוע הבא בסוכות.

ואם באירוע סוכות עסקינו, אין לי ספקSSILOB של מכוניות ומטוסים עתיקים, כפי שמתוכן (והפרטים בדף המצורף לגילון זה), יהיה מפגש מרתק לכל החברים, וגם למשפחותם.

במהלך השנה הקרובה נקיים ארבעה אירועים. סוג ואופי האירועים סוכמו לאחר דיוון אורך ובחינות חולפות, כשהיעד שלנו הוא מעורבות גבוהה יותר של החברים ובני- משפחותיהם, ובחרית פחות אירועים שככל אירוע גם יותר משתתפים וגם השקעה באיכות הארגון והתוכן. לוח האירועים יפורסם בקלאיון הקרוב ואני פונה אליכם בהזדמנות זו כדי שכבר תתכנו את השתתפותכם בכל האירועים.

לgilion זה מוצרף טופס הרשמה לתרומות המסורתית שתתקיים בחנוכה ע"ש שאל גלאי ז"ל. החברים מתבקשים להצע מועמדותם

כמה דברים שלא ידענו על סטודיבקר

הרוויחו בשנות המשבר וההסבר לכך נעוץ ב- 3 סיבות עיקריות:

1. זו הייתה "תקופה היובש" (איסור מכירת אלכוהול ושתיתתו), התקופה הסוערת של שיקגו, אל קפונה. והתעשיות המאפייה.

2. הוליבורד שהתעשרה בגל מילוני המובטלים שהעבירו את הזמן בתבי קולנוע

3. סתם עשירים ואמידים - שהתעקשו להוכיח לשכ니יהם - שלא נפגעו מהמשבר.

כל אלה קנו בעיקר מכוניות פאר. סטודיבקר, שלא מוצבה בשוק זהה, פשרה את הרגל וביקשה את עזרת הקונגורס האמריקאי בטענה (שביבינו נשמעת מאד הגיונית), שモוטב שייעזרו להם, כי לאחרת אלף פועלים יאבדו את פרנסתם. כתוצאה, בראשונה בתולדות ארה"ב, המושל יצר מכנים (CHAPTER-11) לעזרת מפעלים ועסקים במצבה, שמקנה הגנה בפני נושים לתקופת זמן, תוך מתן ערבויות כספיות ("תקדים סטודיבקר").

התואוששות

שנות השלושים היו שנים של התואוששות הדרגתית והחברה הרכיבה את מכוניותיה גם באירופה בעיקר בבריטניה ובאיטליה, וכן עיצוב המכוניות נעשה גם הוא באירופה (הולנד). בשנים אלו יוצרו ע"י החברה מכוניות קומפקטיות כמו "רווק" המוצלחת (ע"ש מאמן קבוצת פוטבול) וכן טנדרים. בנוסח אותן שנים כמה מהדגמים נקראו בשם.COMMANDER (מפקד), PRESIDENT (נשייא), הדגם הגדול ביותר של סטודיבקר) והשם שללא ספק זוכה באליפות השמות המכניות: DICTATOR (עריך). הדגם המצליח ביותר היה בעל שם הולם: CHAMPION (אלוף), רק שתזמון יציאתו לשוק היה אומלל .1939

עם הצלחות ארה"ב למלחמה העולם השנייה, הייצור לשוק האזרחי הוגבל וכן בשנים אלה חברת סטודיבקר נאלצה לייצר בין השאר, מנעים למוטסי B-17 ("המבר המעופף") ורכבים אמפיביים לשימוש הצבא האמריקאי.

הנהלה שכשהה

בגל מחסור בתזרים מזומנים, סטודיבקר - שלא כמו שאר חברות הרכב הגדלות - נמנעה בeneric המלחמה מלאSKU' בחידוש המיכון במפעל ובפס-הייצור. במקום זה, מדיניות החברה הייתה להקים בעצב וב██גנון, מהלך שהתרברר כתעותת הגולית שהבאה תוך פחות מ- 20 שנה לסגירת המפעלים.

- מאת עופר בן-צבי -

סטודיבקר ייצורו לראשונה מכונית (חשמלית) בשנת 1902 והפסיקו לייצר ב-1966. בין יצורי הרכב "העצמאים" בארא"ב, נחשבו כבינויים בגודלם ושיא התפוקה לא עלה כמעט אף פעם על כ- 250,000 מכוניות לשנה. רוב הדגמים נחשבו מרוחקים, אם כי מעט קטנים לטעם האמריקאי (קומפקטיים), ובעיקר מעוצביםיפה והחברה הייתה ידועה בסגנון השונה של מכוניותיה. מתחילה פעילות, החברה המשפחתייה הקפידה לקנות ו/או להתמזג עם חברות אחרות לדוגמה: ב-1911 הם קנו את חברת המנועים "EMF" (ועברו למספר שנים, לייצר בדטרoit), ב-1928 את חברת "פירס-ארו" וב-1954 התמזגו עם חברת "פאקארד". שתי האחיזונות היו יצרניות מכוניות פאר ומארח ובסטודיבקר לא שמרו על המותגים (בשונה ל-GM לדוגמה), ההתמזגות לא הועילה לאחד מהצדדים.

ruk, התפתחות... ושיתת-רגל

באמצע המאה ה-19, כמה שנים לפני מלחמת האזרחים בארא"ב, הקימו האחים סטודיבקר מפעל עגלוות במדינת אינדיאנה, וקרוו לו על שם "H-C-AND-C" בغال המלחמה המפעל הפך לייצור הרכבות הגדול בעולם (ב-1885 יוצרו כ- 75,000) ואיפלו הנשיא לינקולן השתמש במכבבה מתוצרת (הרכבות יוצרו עד 1920).

המפעל היה נקודת זינוק מצוינת להפיקתו לביציר למכוון.

התחלת הייתה מטבחה וכבר ב-1909 הם זכו לפרסום ארצית חינם, כשהעתונאים שהתלו לנשיא טדי רוזולט במסעו בארא"ב (בגלל התעניןותו בשמורות הטבע ואיכות הסביבה, על שמו נקרא הדובן החמוד, Teddy-Bear, נסעו במכוניות מתוצרת סטודיבקר.

לרכב היו חלונות זכוכית (ולא כנהוג עד אז וילונות), גג עור מתקספל, זוג פנסי גז קדמיים וזוג פנסי נפט בצדדים. החברה התפתחה במהירות וכבר ב-1913 נחשה לשישית בגודלה בארא"ב, אחורי חברות פורד ואוברלנד.

עד לסוף שנות העשרים החברה ייצרה בעיקר רכבים קומפקטיים ונחשבה לרווחית. מפולת הבורסה האמריקאית שגרמה למשבר כלכלי עולמי, ה恰恰ה ב- 75% את ייצור המכוניות בארא"ב בין השנים 1929-1932. למרבה האירונית, רק חברות שייצרו מכוניות פאר

פיירגלאס ומנווע טורבו שהביא את המכוניות מהירות של כ-250 קמ"ש. הדגם היה אמור להתחחרות בשברולט קורבט ובפורד תנדראכיד. אך דגם זה היה "שירת הברבור" של סטודיבקר שבסוףו אותה שנה סגרו (לא פשטו את הרגל!) את מפעלים באלה"ב. את דגם הלארק המשיכו לייצר בקנדה, ובכדי לחסוך בהוצאות הרכיבה במכונית מנווע מתוצרת שברולט. ב-1966 (יוצרו 8,357 מכוניות) גם המפעל בקנדה נסגר.

לדוגמה, נבון (ונגן) אט זונגעל בענדו זונען. כמו מגמי סטודיבקר נחשים למכושים בין אספני הרכב (דוגמי 4 דלות פחות), לא רק בגל העיצוב אלא גם בגל מלאי חלפים נגייש בעיקר דוגמי שנות החמשים והשטים.

SOUTH-BEND INDIANA

ובכינויים זה, גם נURRENT מכירה פומבית של מכוניות
וחלפיין.



באמריקה הרעה למכוניות חדשות (בזמן מסוים היו ל-GM כ-5 מיליון הזמנות רכב!), סטודיבקר היו הראשונים שייצרו בזירות ב-1947, שני דגמים וותיקים, שנראו חדשים ושוניים מהדגמים שלפני המלחמה. למעשה השנה הדגים אמורים נחטו, אך ב-1948 כל שאר יצורי הרכב היוו אותם בסגנון (בין החידושים: חלון אחורי לכל רוחב המכונית וגג הרכב ללא עמודי תמך בין הדלתות), ולהם היו מכוניות חדשות באמת. שונות החמישים נחשות ל"טור העיצוב המוגזם" (הסגנון היה "הרבה מכל דבר") בתעשיית הרכב האמריקאית. כל החברות ייחסו היל'ו עליונה לעיצוב והתקנות נהיתה קשה יותר לסטודיבקר. במכוניות שלהם אמנים הרכבו מנועים בני 6-8 צילינדרים, אך בגלל הציוד והמיון המיושנים במפעל, התרכזו תלונות הקונים על איכות ההרכבה ולקראת סוף שנות ה-50 הביקוש למכוניות החברה ירד דרסטית (בשנת 1951 יוצרו 268,566 מכוניות, את שנת 1956 הם גמרו בהפסד של 43 מיליון דולר ובשנת 1958 יוצרו רק 70,342 מכוניות).

בכלל, בשנים אלה היה ביקוש מועט יחסית, לרכיבים קומפקטיים באורה"ב, כי המעודד הבינוני נחר לפרטים ולכון, עד לסוף שנות החמישים מכווניות גדולות היו ה"בו-טוו".

בזמן מזון, חברת סטודיבקר הוציאה לשוק ב-1959, דגם קומפקטי – לארק – שהיה אמור להביא לשגשוגה מחדש ואת הטנدر צ'אמפ. (המכוניות הרכבו גם באוסטרליה, דרום-אפריקה, בלגיה ובמספרלי "קייזר אילין" בחיפה). הלארק היה הצלחה מ朔רת בארץ"ב, ובזמן מסוים הייתה רשימת המתנה של 8 חודשים למכוניות! (ב-1960 יוצרו כ- 125,000 מכוניות ברובן המכרייע מדגם לארק). 2 סיבות עיקריות גרמו לכך שכבר בשנת 1961 חברת סטודיבקר הפסידה שוב. הסיבה העיקרית הייתה הנהול הכספי. הנהלה הימרה על הדגם המשפחתי בעל 4 דלתות שיהיה המבוקש ביותר, וכך יוצרו רוב המכוניות, בעוד שרוב ההזמנות היו לדגמים הספורטיביים. הסיבה השנייה הייתה התשובה מהירה (כמו ב-1948) של יצרני הרכב האמריקאי, להצלחת הלארק, כשהוחזיאו לשוק ב-1960 דגמים קומפקטיים, ברובם בעלי 2 דלתות. כמו: קורביר וnova של שברולט, פורד פלקון רמבלר מריט AMC ודודג' דארט

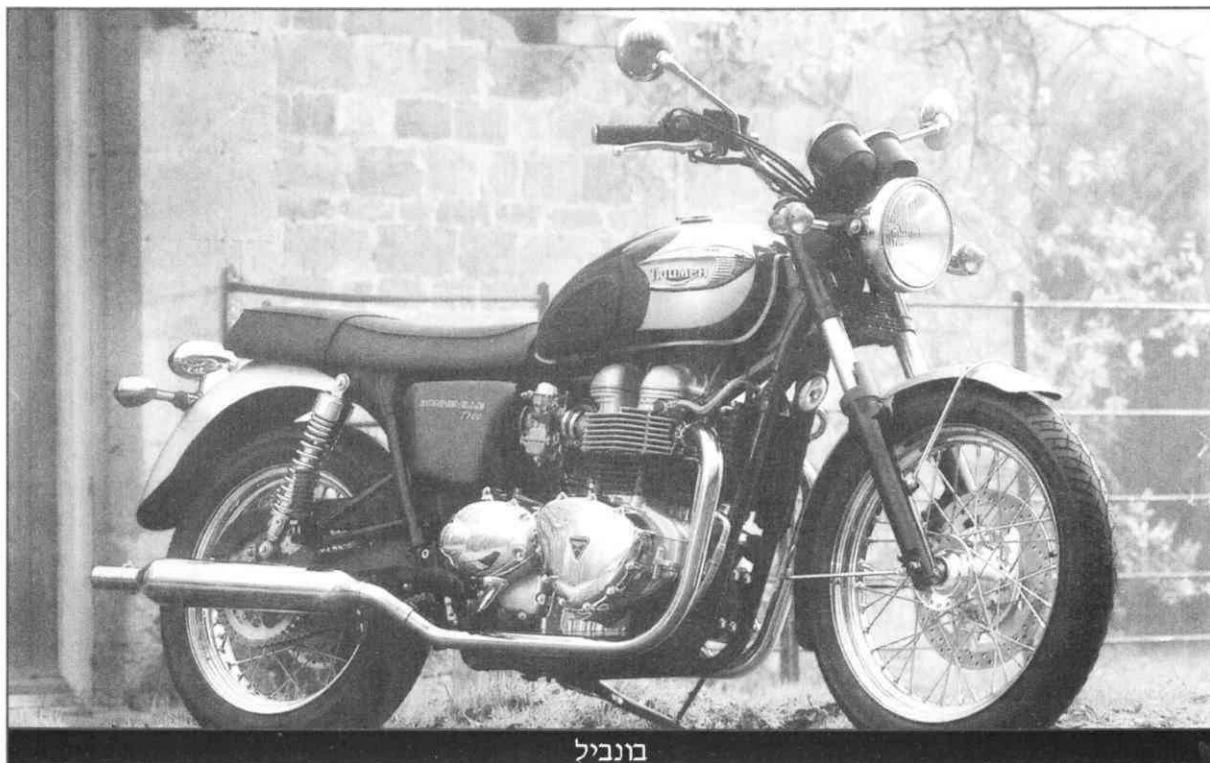
סטודנטים, במאמר אחד, הוציאו לשוק ב-1963 את הדגם המעובד אוננטי (שברולט המשיכו לייצר אותו עד לפניו כמה שנים), בעל גוף עשוי

מאה שנה לטריאומף

הופכות למנוע ולכון מיניה מהנדס גרמני גם כן, בשם מורייס שולטה לבדוק את העניין. ההחלטה הייתה לחכות עם העניין שלא היה בשל עדין לעבר לפסים מעשיים. ההמתנה השתלמה מפני שבשנת 1901 חברת "מינרואה" הבלגית, יצרנית מנועים, פיתחה מנוע קל וחזק ובשנת 1902 יצא אופנווּה ה"טריאומף" הראשון המונע במנוע "מינרואה". מנוע ה"מינרואה" נזנחה לאחר זמן קצר לטובת מנוע מתוצרת JAP והיצור הורחב לאופנווּים כבדים יותר שהיו מונעים במנוע "פפניר" הצרפתי בנפח 350 סמ"ק. שולטה עדין לא היה מרוצה ולכון החלה "טריאומף" לייצר מנועים בעצמה ובשנת 1905 יצא מושער הפעיל האופנווּה הראשון המונע בתוצרת עצמית, הוא היה אמין וטוב. התזמון עבר "טריאומף" היה מצוין מפני שהצרכנים הבינו שאופנווּה הוא התמודט מפני שהצרכנים הבינו שאופנווּה הוא כדי מסוכן מלוכלך ובלתי אמין וייצרנים רבים פשטו רגל. "טריאומף" עברה את התקופה הקשה בזכות האמינותהשהאופנווּה שלהם רכס והחברה המשיכה בדרך של התפתחות יציבה. בשנת 1906 יצא גם מזגן קדמי חדש שתרם למכירות ובאותה השנה נמכרו יותר מ 1000 אופנווּים.

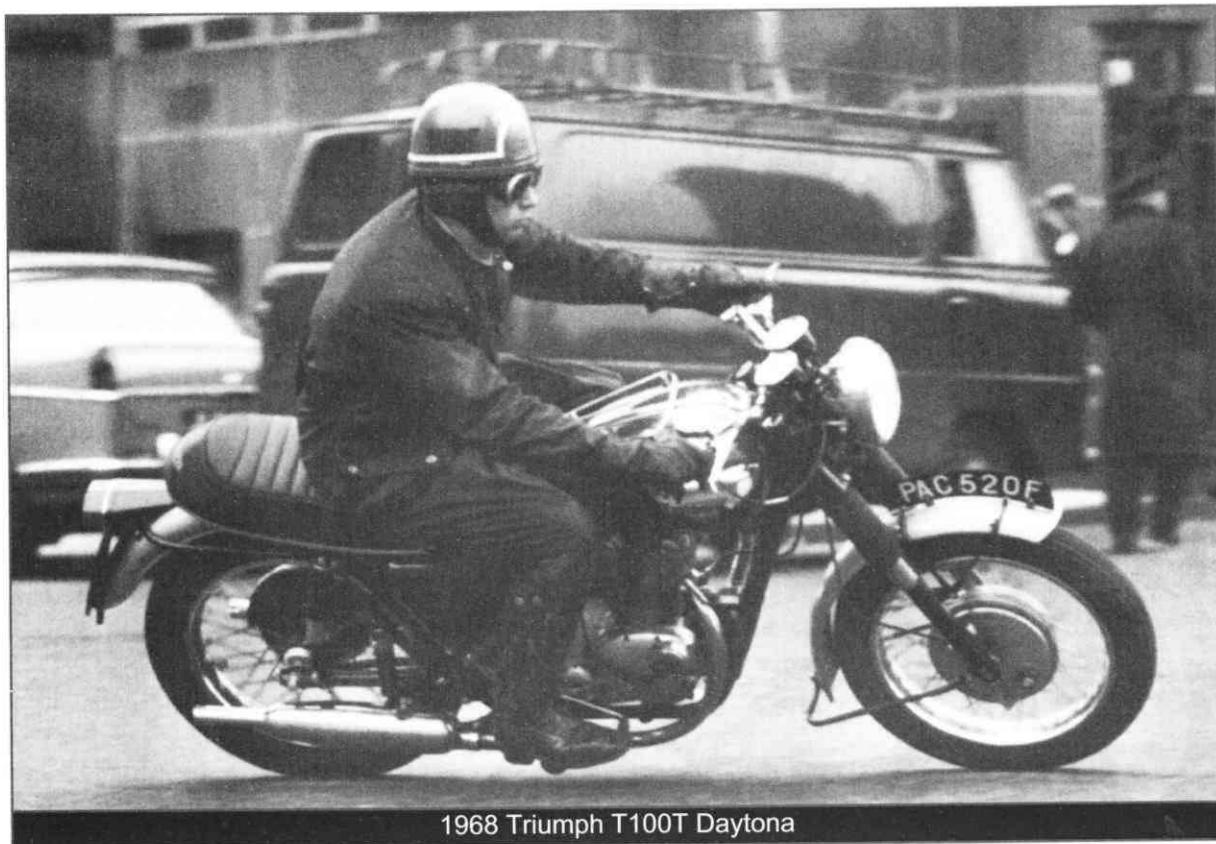
- מאה שנה גיסיס -

"טריאומף", אחד השמות המוביילים בעולם האופנווּים חוגג מאה שנה וזה מאורע ראוי לציון גם בעיתוננו. שהרי סטיב מקווין לא קפץ בסרט "הבריחה הגדולה" מעל הגדר עם "הרלי" (האמת היא שהקפיצה בוצעה ע"י באד אקינס אבל לא חשוב....). ובسرתו ה "פרא" האם השתמש מרלוון ברנדו ב"הרלי"? לא! ופונזி מהסדרה "ימי מאושרים", "הרלי"? לא!. כל הגיבורים האמריקאים האלה רכבו על "טריאומף". טוב לא להיעלב! זה בצחוק, אבלאמת. מפני ש"טריאומף" רכשו מוניטין של בלי תחרורה פרקטוי ואמין החל מודל H דרך פתוחה מנוע ה"טווין" המקביל שהועתק ע"י רוב יצרני האופנווּים הבריטיים, והיה בשימוש במשך ארבעים שנה, או דגם ה"בונוביל" שיצא לאחר מלחמת העולם השנייה והפק מיד לאגדה, אך גם כשקעה ונעלמה תעשיית האופנווּים הבריטית, בכל זאת משה החילט להחזיק את השם "טריאומף" בחיים, רכש את הזכיות על השם ולא נתן לאגדה למות. את "טריאומף" הקים גרמני בשם זיגפריד בטמן בשנת 1885 ובמפעל שהוקם ליד קובנטרי, ייצר האיש אופנווּים. הוא ראה בחזונו את הדעות



העולם הראשון כבר נראית באופק והצבא הבריטי הבין שהגידע זמנה של תחרורה ממוניית (במנועים ולא בסוסים) וחפש כלים פשוטים ואמינים לרצים ולשליחים שהיוו את הקשר בין דרגי הצבא השוניים ו"טרוימף" ייחד עם חברת "זולגלס" היו הזכות העיקריות במכרזים המשלה. כך נמכרו בזמן המלחמה 30,000 אופנועים מדגמי H לצבא. וביצועיהם הביאו שם חיבה ל"טרוימף": TRUSTY TRIUMPH (ה"טרוימף" האמין), שם שנותר לשנים רבות אחרי המלחמה. כМОון שככל החילילם הצעיריהם שרכבו על ה-H בצבא השתחררו והביאו את בשורת הרכיבה על "טרוימף" לחיים האזרחים. "טרוימף" חגגה באותו ימים מפני שלא רק שייצרה בזמן המלחמה כשאר היצרנים לא הורשו לייצר כלום והיה להם קשה לחזור וליצור מול חברות מצוידת ומיצרת שיש לה דוגם שהייה הבחירה הטבעית עבור כל החילילם שרכבו עליו, אלא ובנוסח "טרוימף" גם קבלה בסוף המלחמה כמוניות של האופנואים הצבאים חזקה, שפיצה אותן הפכה אותן לאזרחים והוציאה גם אותן לשוק.

בשנת 1908, בעקבות זכייה במרוץ TT נמכרו יותר מ 3000 אופנואים ו"טרוימף" גמרה את השנה ברוח של קרוב ל 50,000 לירות שטרלינג. השימוש ב"טרוימף" המשיך לגודל עם הופעת המכמד בגלגול האחורי אשר מנע את הצורך להתנייע כל פעם מחדש אחוריו עצירה. ביצועי "טרוימף" היו כל הזמן מן המובילים בענף והביאו לעוד זכיות בתחרויות. באחד המרוצים קבע אונן הרט דייויס שיא כשבער מרחק של כ-900 ק"מ ב 29 שעות במהירות ממוצעת של כמעט 50 קמ"ש. בשנת 1912, בעקבות זכייה של אופנו מותוצרת "סקוט" במרוץ TT (ה"טרוימף" הגיע שנייה ירדה החברה מענין המרוצים והחליטה לשים דגש על אמינות ונוחות של הרוכב היומיומי. נפח המנווע הוגדל ל 550 סמ"ק כדי למשוך רוכבים שרצו סירה לצד האופנו. כל שנותר היה להוסיף גיר חדש מאחורי המנווע חזק, והאופנו קיבל את הצורה של אופנו העתיק. הדגם זהה נקרא דגם H והוא מצויד בגיר 3 הילוכים + מכמד ורגלית התנועה (KICKSTART). למרות שזה היה רק צעד בפיתוח האופנואים, הניסיות גרמו לכך שדגם H נעשה לאחד הדגמים המפורטים ביותר בתולדות "טרוימף". מלחמת



בגמר המלחמה טרנר לא בזבז זמן, וחידש את ייצור ה "ספיד טוון" ו ה "טייגר 100" כשהשיפור המעט ייחדי מהדגם המקורי היה הרקbat מוגל טלקופי.

בשנת 1946 הציגה "טריוומף" אב טיפוס לשימוש צבאי עם מנוע 500 טוון וסתומים מצד שם WTR אולם הצבא לא קנה ולכן הוציאו אותו למכךיה לצבאות זרים והוא יוצר עד שנות השישים. בשנת 1949 יצא ה-TR5 TROPHY (גביע) שנקרה כך מסוים שלושה עובדים של "טריוומף" זכו במדליות זהב בנפרד וגם בקטצתם בתחרות בינלאומי. ה-TROPHY היה גם הוא להצלחה מיידית שהרכבים עליו, נסעו לעובדה ממשך השבוע ורבים מהם התחרו על אותו האופנו עצמו, בסופו שבוע. "טריוומף" שרצה ליצא יותר לשוק האמריקאי הענק, הוציא דגם חדש לשוק ה-"טנדרבירד" בפח של 650 סמ"ק שהיה בעצם "ספיד טוון" עם מנוע חזק יותר, והוצג לראשונה במסלול המירוצים ליד פריס. בשנת 52 הוצג בתערוכת "ארל קורט" אופנו טוון. קל שנקרה "טייגר קאב" (גור נמרים) עם נפח של 150 סמ"ק צילינדר יחיד שהיה אמר למשוך רוכבים עיריים שאחר כך ימשיכו לאופנוים נפח גדול. לאחר הצלחת הדגם הראשון, הוגדל הנפח ל 200 סמ"ק. ה"טייגר קאב" הצלח גם בתחרויות שטח ואז יצא דגם מיוחד קל יותר עם כנפיים קטנות ואגוז מוגבה. בשנת 1957 הוציאה "טריוומף" את דגם ה-TA 3 בפח 350 סמ"ק מנוע טוון, אחד מהם היה לי הבוד לשפצ' לפני שנים מספר, האופנו שעיה שונה במספר פרטים מקודמיו היה בעל מבנה אחד, זאת אומרת מנוע וגיר בנויים כיחידה אחת. האופנו היה מעוצב בעיצוב יפה וחדשי עט ה"אמבטיה" הידועה בכונן אחורי. ה-TA 3 נקרא גם "טוונטי ווון" (21) לציון 21 שנים מאז רכישת המפעול ע"י ג'יק סנטסטר וגם נפח המנוע כאן היה 21 קוב אינטש, בסתיו 1958 הוכנס לשימוש דגם שתוך זמן קצר יהפוך לאגדה בתעשיית האופנוים, היה זה ה 120 A "בונוביל" שהוא לו ביצועים מדהימים ויעצב יפהפה.



מודל A, אבן דרך חשובה בהתחפתחות האופנו

יצור דגם H נמשך עד שנת 1923 תוך שדרוג מתמיד, ונמכר במספרים אדירים וקבוע סטנדרטים חדשים לאמינים וביצועים שהותירו את שמו חקו בדף ההיסטורי לייצור האופנווים, הוא גם נתן את התנופה לחברת לפתח דגמים חדשים ושונים. בשנת 1933 פתחה "טריוומף" מנוע אנכי עם שני צילינדרים מקבילים שייצר והניע "טריוומפים" עד שנת 1936. בשנת זו נפרד גם מפעל "טריוומף" השונים ומפעל האופנווים נקנה ע"י ג'יק סנטסטר מ"אריאל" והוא מינה את אדווארד טרנר למנהל המפעל בקובנטרי, טרנר פתח את ה"טוון" האנכי המקביל ובשנת 1937 הופיע מנוע בפח של 499 סמ"ק עם שסתומים בראש המנוע. מנוע זה היווה את הבסיס להנעת רוב האופנווים הגדולים של טריומף עד שנות ה-80. כל השמות של דגמי "טריוומף" המפורסמים כמו ה"דייטונה", "בונוביל", "טייגר" ו "טנדרבירד" הונעו ע"י המנוע הנ"ל אולם הראשון הפך מיד להיט ורוב יצירני האופנווים הבריטים החלו לפתח אף הם העתקים למנוע המוצלח של "טריוומף", שהיה בינוי על עיקרונו הפשטות והאמינות. בשנת 1939 הוציא "טריוומף" את ה"טייגר 100" הידוע שהיה למעשה "ספיד טוון" משופר עם מיכל דלק מצופה קרום ובמקביל הוציא ה"טייגר 70", 80, 90 בעלי צילינדר אחד. באותה השנה התחרו שני אופנווים של "טריוומף" על גביע "מאודס" (MAUDES) היוקרתי, המסלול היה כ-2900 ק"מ ומלבד שתי תקלות קלות ופנצ'ר אחד האופנווים תפקדו מצוין וזכו בגביע עבור "טריוומף".

אך האירועים בעולם מנעו מ"טריוומף" מלקטוף את פרות הזכיה בעקבות ההצלחה המרשימה של מנוע 500 סמ"ק, טרנר החליט להוציא מנוע בפח קטן יותר מבוסס על אותו המבנה וכך פותח מנוע ה 350 סמ"ק. האופנו שעליו הורכב, נקרא "טייגר 85" והיה אמר להיות מוכרו, בספטמבר 39 ל夸ראט המכירות של שנות 40, אולם יצורו בוטל בגלל התחלת מלחמת העולם השנייה. עם נוספת רתמה "טריוומף" למאץ המלחמתי וספקה לצבא אופנו שנקרה HW 3 למעשה "טייגר 80" שהוכנסו בו שינויים לצרכים צבאיים. החברה עבדה על פיתוח דגם צבאי של ה 350 סמ"ק טוון שיקרא TW 3 שהיה מבוסס על ה "טייגר 85" שלא נולד. אולם בשנת 1940 הופצץ המפעל בקובנטרי ונhrs, "טריוימף" עברו לאזור אחר שנקרה "MRIZDN". פותח ה-TW 3 נזח (לאחר המלחמה יצא ה-TW TR שזכה מאד את הדגם שלא יוצר). היצור חודש בשנת 1944 כשגמרו לבנות את המפעל החדש.

מחדש בשנת 1974 ונקלט ע"י העיתונות המקצועית, שביתות ובעיות גרמו שבעצם לא ימכרו אופנוועים עד 76. זה בעצם הזמן שבו הקוואופרטיב מתחילה לייצר את ה 140 T שהוא מתוכנן וממועד ככלו לשוק האמריקאי. האופנווע שקט יותר, דושת הבלמים עוברת לצד ימין וההילוכים לשמאל ויש עליו מעכורי דיסק. למרות כל זאת האיכות, הגימור והאמינות לא היו כמו פעם. מלחמות איגודים, חוסר תקציב וכיו' מנעו עיצוב ותוכננו חדשניים בהתאם לרוח הזמן. היו כמה עליות אך הן היו לצורך ירידה וענין הסגירה נראה די ברור וסופי, אך ההסתדר היה מוקדם מדי. אדם עם חזון (וכנראה גם כסף) בשם ג'ון בלור, קנה את השם "טרוומף" ואת השם "בונביל" וcdc להשאיר את השם Chi ב הציבור, נתן למישחו זכות להמשיך וליצור את ה"בונביל" בדבון אך אופנוועים אלה לא היו תחרות לאמינות ולעיצוב היפניים ובכך تم הסיפור של טרוומף.

תמ, אך לא נגמר.

ההמשך שעליו לא נדבר כאן החל בשנת 1991 ש"טרוומפים" חדשניים לגמרי חזקים ויפים הגיעו לחדרי התצוגה אבל כאן מתחילה כבר סיפור חדש ואנחנו הרי נשארים בישן.

השוק האמריקאי שהיה חשוב מאד ל"טרוומף" מאז מלחמת העולם השנייה, היה שוק שונה לגמרי מהשוק הבריטי והיו אופנוועים שיוציאו במיוחד כדי למשוך את הקונה האמריקאי ולפעמים אפילו עם שינויים בין מכונות שיוציאו לחוף המערבי ולחוף המזרחי, במיוחד לאחר יציאת הסרט "אייזי ריידר" והופעתה ה"סופר גלייד" של "הרלי". "טרוומף" הוציאה אז לשוק את ה 75 X "הוריקן", שעוצב ע"י מעצב אמריקני בשם קרייג ווטר. האופנווע הונע במנוע 3 צילינדר עם שלשה אגוזים בצד אחד, כידון רחב, כנפיים מניקל והיה מאד נוח לרכיבה. למרות שהמנוע היה A BSA הוא נשא את השם "טרוומף" כי כשהתחיל השיווק, BSA כבר נפלה.

יצא תקופה קצרה ובמספרים קטנים. בשנות השבעים החלה טרוומף להתדרדר. שביתהה שהחלה בסתיו 73 גרמה לתקופה קשה בייצור אופנוועים בכלל ויקרים בפרט.

ניהול כושל, וירידה במספר קוני האופנוועים נתנו את אותותיהם. הדגמים החדשניים לא הצליחו המפעל ב"מרידן הושבת", הפועלים לא נתנו להוציא סחורה בגיבוי אירוגני עובדים קיצוניים ובתמיכת ממשלה הליבייר שאך סייעה להם להפוך את המפעל לקואופרטיב. ה"בונביל" נולד



סיפורה של NSU

שנה קודם החל המנהל הטכני של המפעל, ל. זיידלר, לייצר במפעל מרכיב לפי תכנונו, לאחד מהרכבים הראשונים של דימלר. מאוחר יותר יוצאו מרכיבים דומים לצרפת, שם הורכבו בהם מנועי בעיר פנימית מתוצרת פזוי.

על מקור השם NSU ישנן שתי גרסאות. האחת: שהשם נגזר מראשי התיבות של שם החברה Neckarsulmer Strickmaschinen Union (בשנים שלאחר האיחוד הגרמני בהנהגת פרוסיה והניצחון הצבאי על צרפת במלחמות 1870, גרמניה נחשהה למקומות הנכון ביותר להשקעות באירופה ונחנתה מבום מדעי כלכלי ופוליטי). Neckarsulmer Strickmaschinen NSU וכן מעת אנשי התענינו במקור השם, לעומת זאת הרבה שהתענינו במקורו המקורי המוגוניים. בע"מ, צעד שהזרים כסף לפיתוח מכליים, ואיפשר את ייצור שילדת האופנוע הגרמני הראשון ב-1901. ב-1897 NSU הפכה לחברת משפחתייה לחברת 1904 הייתה השנה הראשונה בתולדות NSU. לאחר הרכבת 2228 אופניים, מהם מאות שייצאו גם לבריטניה וזאת עוד לפני שה התעשייה הבריטית "חלמה להציג" את העולם במורים דו-גלגליים, הם החלו לייצר גם את המנועים לאופניים, וכך הפכו NSU ל-100% NSU.

הסיפור של החברה הגרמנית NSU התחיל ב-1880 באוסטריה, שם באיזמיר בדנובה, הקימו כריסטייאן שמידט והיינרייך סטול מפעל קטן לייצור מכונות תפירה.

כתוצאה מההצלחה המיידית, בחרו שני מקומיים המפעל להקים מחדש ולהרחיבו, בngrsolm (Neckarsulm) שבדרוזם מערב גרמניה. (בשנים שלאחר האיחוד הגרמני בהנהגת פרוסיה והניצחון הצבאי על צרפת במלחמות 1870, גרמניה נחשהה למקומות הנכון ביותר להשקעות באירופה ונחנתה מבום מדעי כלכלי ופוליטי).

וכך ב-1884 הוקם Neckarsulmer Strickmaschinen Fabrik (מפעל מכונות התפירה של נקרסולם), ורוב הסחורות נמכרה לאוסטריה. שנה אחר'כ כשההממשלה האוסטרית העלתה את מסי היבוא, המפעל, שתוצרתו התყירה, נאלץ לשנות כוון, ומהלכו בחרו בייצור אופניים. זו התקופה בה הוצגו האופניים המודרניים לראשונה (כמו שאנו מכירים אותם היום: ללא גלגל קדמי גדול יותר, אלא בעלי 2 גלגליים שווים). למוצר זה היה ביקוש גדול, וכך כבר ב-1889 החברה עסקה כ-60 עובדים.

כספי שווה יותר בקנותך



חסכון ממש של 1,500 עד 2,500 ל"י בעות הקנייה וחסכון נוסף של כ-1,000 ל"י בהוצאות אחזקה سنתיים שאלו אחד מ-500 המאושרים NSU PRINZ שרכשו עד כה

מכווניותה הדר בטעות

תל-אביב. טל. 35757 ■ חיפה. טל. 53278 ■ ירושלים. טל. 24181 ■ חדרה. טל. 2522 ■ פתחתקיה. טל. 911110

אופנווי ספורט מצוינים. האופנווע הראשון בסדרה נקרא Fox, והיה בńפח מנוע של 100 סמ"ק. כל דגמי האופנוועים נמכרומצוין, כך שב-1955, החברה הוכרה כייצור האופנוועים הגדול בעולם והיקף הייצור עמד על כ- 350,000 אופנוועים בשנה!

בחנות החמשים - לאור ההצלחה העולמית של חברת פיאג'ו עם קטנווע ווספה - חברת NSU לאינוצינטי האיטלקית והרכיבה בגרמניה את קטנווע הלמברטה בעיצוב מוצלח במיוחד. לאור הביקוש הרב, החברה לייצר קטנווע שונה שנקרא III PRIMA בעל נפח מנוע של 150 סמ"ק, הייתה חזק, נוח, זריז ואמין יותר.

להיט נוסף של NSU באותה שנה היה אופנווע SUPERMAX, שהונע במנוע 247 סמ"ק בהספק של 18 כ"ס. אופנווע זה יוצר בין השנים 1955-1963 ושימש כבסיס לאופנווע מרוץ ריבים כגון דגם-h-Runnmax, שזכה ברציפות באליפות העולם בשנים 53, 54, 55.

בשנים אלו מפעל NSU היה ידוע במסירותו למירוצים וشبירת שיאי מהירות וייצר כבר ב- Flying Sofa - שהיה בעל עיצוב "עתידייני" דמי סיגר דו גלגלי. מ-1951 (290 קמ"ש) ועד 1956 (339 קמ"ש). ספר "טייל" זה 54 תוצאות והשיג 62 שיאי עולם. על בסיס הטכנולוגיה שפותחה במפעל במשך שנים, יוצר - בסוף שנות השישים - אופנווע מיוחד: Muench-4 TTS. שיטת יצורו העתיקה בעקרונותיה את השיטה המרטית בפיתוח מכוניות המיני מינור, שם הושם 4 מנגרים ולפי מידתם וסבירם, בנו את המכונית. ב-NSU לקחו מנוע קיימן של מכונית (TT 1000 PRINZ 1000) וסבירם בנו את האופנווע ומכללו. בזמן זה היה "הכלי" החזק, המהיר והיקר ביותר של NSU. מנוע ה-996 סיפק 88 כ"ס, ובגרסאותיו המאוחרות יותר עם מנוע 1167 סמ"ק, הרכיב יכול היה להאיץ מ-0-100 קמ"ש תוך 4.5 שניות. המהירות המרבית (נתוני יצרן) הייתה 200 קמ"ש!.

בדגמים נוספים ומהיר יותר, בהיח"ר השתמש במנוע WANTEL 2000 עם מגש-על, של מכונית K-70. ואנקל 2000 עם מגש-על, של מכונית 154 כ"ס! הספק המנוע שקורר בשמן היה 154 כ"ס! ב-1971 זכו הורסט אוסל וגיאן בלנקרט בגביע העולמי ברכובם על אופנווע זה.

מכוניות NSU בתקופה שלפני מלחמת העולם ה-2 בתחילת המאה ה-20 הם ייצרו את NSU Sulmobil המכונית הייתה בעלת מראה ייחודי לתקופתה.

ב-1905, מעתה עשית הרכב בגרמניה הפקה לרווחה יותר, החלה החקרה להרכיב מכוניות ונסה מאוחר יותר כבר ליצור מכוניות משלה. זה היה דגם של "לימוזינה" שהותאמו לו שני מנועים לבחירת הלקוח, בהספק של 28 ו-50 כ"ס. באותה תקופה יוצר גם האופנווע 31 PS וכשפרצה מלחמת העולם הראשונה, הוא היה הנפוץ ביותר בצבא הגרמני. ובנוסף, החברה יצרה מכוניות עממיות, שנקרוּה: NSU/15PS.

לאחר מלחמת העולם ה-1, עיקר הפיתוח והייצור ב-NSU התרכז בייצור אופנוועים, למרות שגם ייצור המכוניות נמשך. וכך ב-1923, החברה זכתה במכרז מוחץ במרוץ המכוניות הבינלאומי - Avus-Rennen. מכוניות הספורט של NSU ש"טסו" במהירות ממוצעת של 120 קמ"ש זכו בשלושת המקומות הראשונים.

במרוץ הגראנד-פרי הגרמני הראשון ב-1925, ניצחה NSU בדגם אב טיפוס שלא יוצר בייצור המוני (מנוע בעל 6 צילינדרים). זה היה ניצחון מרשים ביותר, בהתחשב בעובדה שבמרוץ זה השתתפו גם מכוניות מתוצרת מרצדס, בוגאטי, נאג. מוצרי חברת NSU נחשבו לעממיים ואמניים בתקופתם ובמחירו הוגן.

עד שנות השבעים של המאה שעברה, שאז החקרה פשרה את הרגל, הם ייצרו אופנוועים קטנוועים ומכוניות, מהם כמה דגמים מוצלחים במיוחד. להלן סקירה של מספר דגמיםבולטים (לא בהכרח בסדר כרונולוגי).

ב-1929 החל לעמוד בחברה מתכנן אופנוועים ידוע בשם ואלטר מורה אופנווע ראשון פרי תכנונו ב-NSU היה ה-500SS.

מנוע ה-494 סמ"ק, שספק 22 כ"ס, אפשר להציג למהירות של 130 קמ"ש.

אופנווע Motosulm שיוצר בשנות ה-30 היה למעשה אופנוועים עם מנוע עזר של 63 סמ"ק שספק 1.25 כ"ס והגיע למהירות נאה (בהתאם לתקופה) של 35 קמ"ש.

אופניינס מכוניות אלו נמכרו בעשרות אלפי יחידות. ב-1936 הושק Quick NSU, שהיה אופנווע זול ואמין ופולופולרי.

עד גמר הייצור ב-1953 יוצרו כמעט רביע מיליון אופנוועים מדגם זה.

גם בתקופת מלחמת העולם השנייה, בהיח"ר המשיך לייצר אופנוועים בעיקר לצורכי הצבא הנאצי וכמו כן פיתחו שם וויצרו, טרכטורון צבאי שנסע על שרשות. לאחר המלחמה, המשיכו ב-NSU לייצר סדרת

ב-NSU. לאחר המלחמה, על מנת לשרוד כלכלית, המפעל ריכז את כושר הייצור והמונייטין שלו באופנווים, וכך, למרות שלמנהלי NSU היו מספר רעיווות חדשים ומעוניינים לגבי ייצור מכוניות, העניין נדחה עד לסוף שנות ה-50 שאז המצב הכלכלי בגרמניה השתפר.

בתערוכת המכוניות בפרנקפורט ב-1957, חברת NSU הציגה את מכונית ה-Prinzen 1 שבשנתדרטים של היום הייתה נחשבת לאופנוו על 4 גלגלים. מנווע ה- 583 סמ"ק (מאחור) הפיק 20 כ"ס והיה בעל 2 צילינדרים (4 פעימות) ומקורר אויר. אין נטוני יצראן לגבי המהירות המקסימלית, אך יש לגבי צריית הדלק - דבר שהיה חשוב יותר בגרמניה העניה שלאחר המלחמה - 20 ק"מ לליטר! Prinzen 2-1 (30 כ"ס ופחות ספרטנית) באו בעקבות ה- 1.

סה"כ יוצרו כ-90,000 מכונית Prinzen 1-2-3 בשנים 1957-1964.

בסיס הגלגלים ומכללים שונים של Prinzen 3 שימוש לבניית המכוניות: ספורט-Prinzen (30 כ"ס ו מהירות מקסימלית: 125 קמ"ש), במטרה לתת גם לחטיבת המכוניות תדמית צעירה וספורטיבית. עיצוב המכונית נעשה בטוריינו איטליה, בסדנת המעצב ברוטונה ושם גם יוצרו 1800 המכוניות הראשונות מדגם זה ב-1958.

בתחרויות מהירות בשנים 1925-1923, מכונית הספורט מדגם NSU 6/60 PS "קטפה" את שלושת המקומות הראשונים, בקטגוריה 1500 סמ"ק. ב-28 1928 הוצגה מכונית חדשה מבית NSU בשם PS 7/34. המנוע החדש בעל שש תיבות צילינדרים ובנפח 1800 סמ"ק, ספיק 34 כ"ס ולפי נתוני היצראן מהירותה המירבית של המכונית הגיעו ל-100 קמ"ש. המכונית עוצבה בחברת Drauz (Drauz) בהילברון.

מספר סיבות הובילו לכך שזו הייתה המכונית الأخيرة שהחברה ייצרה, במשך כ-30 שנה. הסיבה העיקרית הייתה המיתון העולמי הקשה שהחל בנפילת הבורסה האמריקאית ב-1929. משבר זה, אילץ את NSU להתרכז בחטיבת האופנווים ולמכור את חטיבת המכוניות לפיאט האיטלקית.

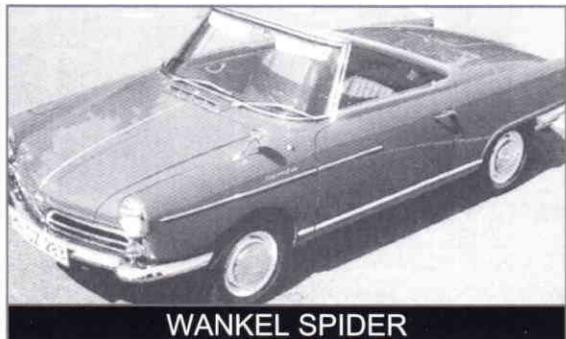
נסيون מעוניין - שלא יצא לפועל - לייצר מחדש של מכוניות במפעל, נעשה ב-1934. ברוח חזונו של הפיהרר, תיקנן הפרופסור הידוע פרדיננד פורשה 3 מכוניות עממיות עבור NSU. הנהלת המפעל שלא התרשמה מהמכוניות (כמו יצראני רכב נוספים בגרמניה) העדיפה להתרכז בייצור אופנווים ומכונית הפולקסוואגן יוצרה במקום אחר.

מלחמת העולם השנייה גרמה לדחיה נוספת וארוכה, בהקמתה המוחודשת של חטיבת המכוניות



למכוניות נוספות, כמו דגם פרינץ 1000 שייצא לשוק ב- 1964 ודומה ל- PRINZ 4. זו הייתה מכונית ארוכה יותר ב- 30 ס"מ (המצב הכלכלי בגרמניה השתפר...), בעלת מנוע 996 סמ"ק - 4 צילינדרים שסיפק 43 כ"ס ובמשך 10 שנים יוצרו כ- 200,000 מכוניות מדגם זה.

באמצע שנות השישים, NSU הוציאו לשוק את הדגם 110-Tip' בעל מנוע 1100, וגוף מכונית גדול יותר ושנתיים אחר כך הוצג דגם ה-1200C עם מנוע 1196 סמ"ק שסיפק 55 כ"ס.



WANKEL SPIDER

מ-1959 הרכיבו את הגוף האיטלקי למכללים הגרמניים בngrsolm ועד 1967 יוצרו יותר מ-18000 מכוניות ספורט-פרינץ, האחרונות שבהן על בסיס פרינץ 4.

בשונה למכונית הספורטיבית שיעודה לפלח שוק מצומצם (DALI אמצעים שבמקום אופנוועים מעדיפים מכוניות בעלות מראה ספורטיבי) הדגם "המשפחתי" (אם כי בעל 2 דלתות) פרינץ 4, עוצב בסגנון אמריקאי (דומה במקצת לשברולט קורוור מוקטן), כולל ה"ניקליים" הראותניים מדי לטעם הגרמני המאופק. המכונית זכתה- יחסית- לפופולריות מרובה. המנוע, נושא קטן (598 סמ"ק) אך ההספק גדול ומי-1961 ועד סוף 1972 יוצרו כ- 625,000 מכוניות מדגם זה, כאשר במשך שנות הייצור נעשו ברכב שיפורים ושינויים, קוסמטיים בעיקר.

רכב בסיסי ואמין זה, שימש כמנוף פיננסי וטכנולוגי

RO80



להגיע ל מהירות של 180 קמ"ש, בשונה לדגמים הקודמים שבhem התמחתה החברה, מכונית זו הייתה בעלת הנעה קדמית, קירור מים ותיבת הילוכים חצי אוטומטית.

המנועים התגלו כפוגמים (גם מזדה נכוותה עם המנועים האלה) ומאהר ואמינות החברה היא ערך "קדוש" בגרמניה, חברת NSU תיקנה את המכוניות המכורות ומנויהם על חשבון, עד לפשיטת הרgel, כשלוקסואגן הפסיק להזרים כסף.

אחרית דבר ב-1969 נרכשה חברת NSU ע"י חברת פולקסוagan, ואוחודה עם חברה נספת שנרכשה קודם לכן בשם Auto Union. שם החטיבה

המאוחודת היה NSU-AUDI.

המפעל המשיך לייצר בנקרסולם ולשם עברה גם אודี้ שהשתמשה במפעל הישן של NSU. כשהחברה פשרה את הרgel, הושמט שמה משם החברה המאוחודת, בגל בעיות משפטיות וביעיות מוניטין.

למרות זאת אודี้ גאה במורשתה המפוארת של NSU וудין, במפעל הענק של אודี้ בנקרסולם, ניתן לבקר בפס הייצור הישן, המשומר להפליא, והחברה מעסיקה פקיד מיוחד שתפקידו לעסוק

בשמור מורשת NSU.

ל-NSU יש מועדוני אספנים לא רק בגרמניה אלא, במקומות רבים בעולם ואפיו באוסטרליה, וכן, יש סוכנויות חלפים פעילות בגרמניה, איטליה, סקנדינביה וארה"ב.

המועדון הגדול ביותר של חובבי NSU בגרמניה. נקרא V e. 1980 Von PRINZ IG NSU. כתובת האינטרנט: www.nsug.de.

יויר המעודן הוא ברנד לינגש, (Bernd Lingens) ובמועדון רשומים כ- 300 חברים. אי אפשר לסיים סקירה זו בלי פיסת טריולה רכילותית: טרי סטקלינג, יויר מועדון NSU בארא"ב, סיפר לי פעם, שבשנות השישים הייתה בעיר סוכנות NSU ובעל הזכyon שם היה סדאם חוסיין, חבלי שחיליף מקצוע....

לי יש 2 מכוניות מתוצרת NSU. RINZ 4 מודל 1971 ו-PRINZ-SPORT משנת יצור 1965. אשרם מודד לקבל מידע על עוד מכוניות NSU ובעליהן בארץ, וכן על מכוניות מעניינות לממכריה כמו: ואנקל ספיידר או TT 1000 Prinz 3, VW- K70, בכל מקרה יהיה תעניין גם סתם לראות אותן.

כמו כן, אם בעל NSU מחפש מידע בנושא חלפים ועוד, אפשר להתקשר אליו בטלפון 054-953591 נדב.

למכונית זו הותאמת גם תיבת הילוכים חצי אוטומטית (כמו בחיפושית) שסבלה מאמינותironde.

הגרסה הספורטיבית של Prinz 1000 שהוצגה ב-1965, בישרה את סדרת המכוניות הספורטיביות שנעודו לנישה הצעריה/ספורטיבית (והעניה) של שוק המכוניות האירופי. הדגמים שהתבססו על המכוניות הרגילות של NSU היו בעלי יחס משקל/הספק ספורטיביים ויחסית, גם היו בעלי ביצועים "חמים" למדי וסייעו שפע הנהה (והעניה) מהנהיגה בהם. לדוגמה: TT 1000 שבהרכב מנוע 1100 סמ"ק שספיק 55 כ"ס.

ב-1967 יצאו לשוק 2 דגמים. הראשון: NSU Prinz 1200 בו הורכב מנוע - מעט גדול יותר - 1167 סמ"ק שספיק 65 כ"ס. דגם זה הגיע ל-150 קמ"ש (נתוני יצרן). השני היה גרסת "לוהטת" יותר. הדגם נקרא TTS 1000 והורכב בו אמנם מנוע קטן יחסית של 996 סמ"ק (של Prinz 1000), אך זוג המאידים של חברת Solex, גרמו ל"מיקרו-טיל" זה להאיץ מ-0 ל- 100 קמ"ש בפחות מ 11 שניות ולהגיע למהירות מכיסימלית של 165 קמ"ש, השגיפה למוכנית קטנה באותו זמן.

אקורד סיום

ב-NSU התלבבו ממנוע ורוטורי חדש, שבאותה עת טרם נועה בייצור מכוניות סדרתיות, והם קנו את הזכיות עליו מואנקל ממציאו. ב- 1964, המנוע הורכב במכונית ספורט בעלת גג פתוחה, שהתבססה על דגם ספורט-פרינץ הותיק יותר ונקראה NSU Wankel Spider. נפח המנוע נשאר 598 סמ"ק, אך הפיק 50 כ"ס לעומת 30 כ"ס שהופקו מהמנוע הרגיל.

כמו דגמים נוספים מתוצרת NSU, גם הספיידר הקטנה השתתפה במרוצי מכוניות ואפיו זכתה במקום הראשון במספר תחרויות כגון אליפות הראלி הגרמני ב-1966 (בקטגורית GT), בסוף שנות השישים, השיקה החברה מכונית חדשה מתוצרתה, שונה מאוד בגודלה (כ 5 מטר אורך), מפוארת, מבחינה טכנולוגית הקדימה את זמנה ועיצובה ממשיך להראות חדשני גם בזמןנו. 80 RO הייתה, לדעת רבים, המכונית המענינית ביותר שיוצרה אי-פעם ב-NSU. אך זו גם הייתה, עברו החברה, קופצת מדרגה גבוהה מדי שהביאה להתרסקותה, لكنיתה ע"י פולקסואגן ב-1969, לאיחודה עם חטיבת אודี้ ולהעלמותה בסוף שנות השבעים.

המכונית צוידה במנוע ואנקל בעל רוטור כפול בנפח 1600 סמ"ק שהפיק 115 כ"ס ואיפשר לנаг

מגש הכסף!

- מאת בני זהר -

דודג'ים, יגוארים, קאדילאקים שהסענו את מכובדיםם למסיבות הקוקטייל והקונגרסים,

בهم דנו בהקמת מדינת היהודים".

"גם אנו תרמנו" צעקו חלשות האופנועים BSA הישנים. היו שם המצל"ס האристוקרט, סנוובים, נורתונים עז' נפש ואפילו כמה אינדיות מגושמים ומוסגורים.

"אנחנו חלקנו לחם ואנו חלקנו נפטר, אנו הובלנו חץ לבניין, אנחנו הסענו אנשים ברחבי הארץ בככישים המסוכנים". כך, מכל עבר נשמעו קריאות המכוניות על תרומתן להקמת המדינה. "אנחנו נלחמו נגב ובגליל, פרצנו את דרך בורמה לירושים אפילה לאום רשרש הגענו", קראו הגייפים הגאים והריעשו ב-4X4 שלהם. לא הצלחתי להתגבר על הדחף ופרצתי קדימה בሪיצה לראות את השירה מקרוב, לגעת בה, לנשום את ריח הבניין והדיזל והצבע החדש, לחבק אותם.

לפתע, כבה האור, נעלמה השירה. הבטתי בשעון הזרה, השעה הייתה 20:00 בערב, בארץ הסתיימו טקסי הזיכרון והחלו חגיגות יום העצמאות, השמים מלאו זיקוקין ואנו עמוסי מחשבות חוזנו למאבר והענינים בולשות אחר צר ואיב. אכן 60 שנה עברו וועלם כמנהגו.

מועדש לחברים מאיר אבוטבול זיל חבר מסור ומשוחר מכוניות מעולה.



שיירה בדרך לירושלים

הוואדי הלבנוני האפל התעקל מולנו ברשעות, שקט מוחלט מסביב. בארץ בה כבר מזמן אין בעלי חיים או חרקים בטבע, השקט בלילה הוא מוחלט ומפחיד, עודليل מרבים ארוך בשירות המילואים החל והימים ימי אביב, ערב יום העצמאות והקור מקפיא עצמות.

בבית מתוכננים לחג וכאן לבנון העיניים מנסות לקרווע את האפלה, מכשיר הקשר רחש חלשות ומכשיר מגלה החום זMESS לאיטו.

לפתע, הוואר באחת הוואדי כולם באור כחלחל וזהר ושירות מכוניות ארוכה ארוכה

נתגלתה לעיננו. תדרמה הייתה, הצינו במכשורי ה吉利וי למיניהם, שום דבר, גלאי החום, שום דבר. קפאו על מקוםנו וחיכינו, השירה התקorraה, ונתגלתה אליו לאיטה, מכוניות, המוּן מכוניות, אולם מוזר, כולם ענטיקות, אך נראהות חדשות מבהיקות כאילו ירדו זה עתה מפס הייצור. היו שם פורדים משנות ה-30 וה-40 דגם A ו-T היו השבroleטים מיוצגים משנות ה-30 ועד הפל אייר המהודר, אוסטין 35 A נעל לאיטה ביחד עם מורייס- 8 קבצת MG נעה ביחד עם המוני הרכלים סברות ורוד סטאר למיניהם.

בסוף השירה נעו בכבdotות בנשימה שורקת משאיות הבולדוג והסופר וויט פורצי הדרך לירושלים ב-47 אפילה הקטר מקיבוץ גשר

והכבאית מעין הפרץ, כולם היו שם.

חברה ציירה ויפה כאילו שנות דור לא השפיעו כלל, "מה זה" מלמל חילילי המילואים הותקינים, "איך זה יכול להיות", שירה ענקית זאת ללא סמנים בgalim למיניהם פאר הטכנולוגיה העכשווית.

קמתי וצעדתי לעבר השירה אוור נגבות הציג אותי. "מי אתם" צעתקתי, "אננו מגש הכסף עליו הוקמה התאחדות העברית בארץ ישראל", ענו המכוניות בגואה. "למה אתם ומה אתם עושים?" "בأنנו להזכיר לכם את תרומותינו שלנו להקמת המדינה.

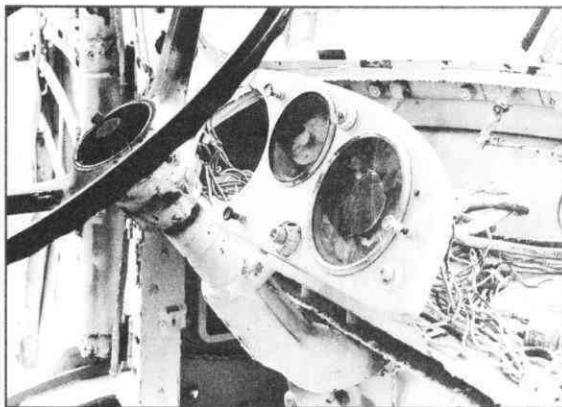
אננו משאיות הפורד, דודג', פרגו, וויט שהובלנו על גבינו הכו-ab את החומה והגדל ואת המפעלים, את הפלמח"נים ו��ת הירקות והפירות.

אננו האוסטינס והדסוטואים שהרתנו כמוניות נאמנה, אננו הלקרים והסטודנטים שלימדנו נהייה, אננו מכוניות הפאר שברולטם, פלימות,

משאיות ירדניות

את אותו מקום כך שאי אפשר יהיה להchnerה בו דבר - כל זה בלי שום התחשבות בנוחיות הנגה או בדרישות הבסיסיות של תפעול משאית בכלל.

כך נבנו מכלי דלק ואוורור עם חלונות הצפה ופתחי בדיקה גדולים, סולקו כל הריפודים וכל פיסת פח שאינה חלק ממשי מבנה הרכב. אין לי מושג מה קורה עם המשאיות האלה בימים טרופיים אלו, אבל למרות הריגושים של הנושא, אני הייתי דואג לשמר לפחות שתיים כאלה - אחת במוזיאון התהברות הישראלית, ואחת במוזיאון המורשת הפלשתינית...



- מאת דב קרדז -

לא רבים, אני מניה, מכירים את סיפורה של קבוצת המשאיות הפלשתיניות שבמשך 30 שנים השנים האחרונות שמשזו להעברת שכורות בין שטхи הגדה והרצעה לירדן, תוך שהן עוברות מתמורה מתמשכת, ממשאיות רגילות, עובדות, יצורי כלאים המחברים שלדות משנה השישים המוקדמות עם מכלולי הנעה חדשים... ותו לא. במסגרת הרצון לשמור את קשרי המסחר בין אוכלוסיות השטחים שנכבשו במהלך ששת השנים, למידינות ערבי, אפשר משה דין למשאיות פלשתיניות לעبور את נהר הירדן עם שכורות שונות.

הירדנים מצידם הצליחו רק למשאיות עם רישיון ירדני להיכנס לשטחים, וכך יצא שכמה מאות בודדות של משאיות שהיו בשטחים בטרם הכביש, זכו לחחי נצח.

אלא שהדברים הסתבכו כאשר נתגלו מקרים בהם הוברחו אמצעי לחימה במקומות מיסטוריים במסאיות. התהלהיך הפך להיות משחק "סטריפ פוקר" - בכל פעם שהתגלה אמל"ח מוחבא באחת המשאיות, נדרש כל בעלי המשאיות האלה לחושף



איתן מ"סוסי הבודה" הירדנית

אתר ומועדון החיפושיות הישראלי

www.beetle.co.il

את כל הכספי שהיא לי הוצאה עלייה, אפילו אבא עזר לי בביטוחו. אבל הנה, עומד מול רכב שלי - הרכב הראשון שלי ולא סתם רכב - חיפושית, שנת 73', דגם L 1303 (אמריקאי), צבע כתום יד שמנית ובמקור הרכב היה בכלל של בית ספר נהיגה.

או אני נזכר בכמה הוראות שבעל הרכב הקודם נתן לי: "החלון קצר קשה לפתיחת אז תפוחת את החלון המשולש - זה יותר טוב מזגן. אה, וגם אי אפשר לפתח את הדלת של הנג' מבחוץ". נסעה ראשונה שלי אליה, אני לוקח אותה לרעננה - שם אנחנו פוגשים את חברה שלי ואני מסביר לשתייהן שאין צורך לקנא אחת בשניה

והן יכולות להיות חברות הכית טובות. ובאמת כך הייתה - החיפושית הייתה מרשותי שלוש וחצי שנים שבהן טילנו (שלושתינו) בכל הארץ. אותה חיפושית עברה שיפוץ קליל בזמן שהיא הייתה ברשותי ולקראת סוף שנת אלף מכרתי אותה לחבר וטטי לחו"ל לחודשיים.

כאשר חזרתי לארץ עברתי לגור בקיובץ ליד הכנרת והייתי צריך רכב להתניות, וכמובן הרכב היחיד שאני חשב עליו זה... חיפושית.

- מאת יוסי סימה -

"אני פשוט אוהב נהוג בחיפושית". כך אניעונה לכל מי ששואל אותי למה אני משקיע כ"כ הרבה מרצ' ברכב כ"כ ישן שמפיק בkowski 44 כוחות סוס. אבל הסוסים האלה לא מתעניינים כבר 29 שנה והם כל פעם לוקחים אותי רחוק יותר. תחיל מההתחלה - קוראים לי יוסי סימה אני בן 25 וכרגע אני סטודנט לאנימציה בירושלים. לפני חמישה שנים בערך צילצל הטלפון בבית ומחד השני אני שומע את אבא שלי (שכnarאה נמאס לו שאני לוקח את הסובארו שלו כל הזמן) אומר: "תגיד מזל טוב - יש לך אוטו". לאחר הסבר קצר ירדתי למיטה ופסעתית עבר החניה שבה חיכו לי אבא, חסר משפחה ו... החיפושית. "נו מה אתה אומר?" הם שואלים אותו "מתי אני יכול ל凱חת אותה?" "רגע, אתה לא רוצה לעשות סיבוב, להסתכל מבפנים, מההו?" נעשה סיבוב, נסתכל מבפנים, נפתח מכסה מנוע, שוב נסתכל בפנים ונבין שהדזוזות עלות מהרצפה - כל זה לא היה משנה כי זו הייתה אהבה ממבט ראשון. וחוץ מזה - איך רכב מגניב יותר יכולתי לקנות ב-2500 ש"ח.



וכך יצא שפגשתי את בני נועם מכונאי וחשמלאי - רכב שנסע אז על חיפושית מיחדש ביוור - חיפוגיף, שלאחר הסבר קצר הסכים בשמחה להיות המומחה שלי באתר ולתת מענה לבני חיפושים שנטלו בבעיה כלשהי. בני סיפר לי על המפגשים של מועדון ה-5 מהורי אצטדיון ר"ג, "מגיעים לשם מדי פעם גם כמה חיפושים" כך הוא אמר לי.

כבר באותו שבוע בניתי שלט פרסום לאתר, שאותו הרכבתי על גג החיפושית וביום שני נסעתי למפגש של החמש. שם פגשתי שלשה בעלי חיפושים משופצות להפליא, העמדתי את חיפושית שלי לידם והסבירתי להם מה פשר השلط. "סוף סוף מישחו עשה את זה" - זו הייתה התגובה שהעלתה חיוך על פני והבנתי שיש פוטנציאל לאתר.

עם הזמן הדפסתי סטיקרים של האתר והתחלתי לחלק אותם על חיפושים. לאט לאט הצטברו יותר ויותר חיפושים שהגיעו למפגש השבועי והחברים החלו לקחת סטיקרים ולחلك אונטם עוד חיפושים ובכך התרחב המעלג עד שהחליטנו להזכיר על המועדון רישנית.

אחרי מאמצים גדולים ולאחר שבדקתי חיפושים מכל הסוגים, מצאתי את האחת.

73, 1303 יד שישי, צבע זהוב דהוי, ללא בולמים קידמים, עם צמיגים יבשים, מכות בכנפיים האחוריים ומכסה תא מתען עקום, אבל מנווע פנתר. 2000 ש"ח גרמו לבחורה שהחזיקה אותה להעיר לידי את המפתחות, וכך נתקל סיפור אהבה חדש.

אחד מהדברים שאני אוהב לעשות זה לשלב בין שתי תחומי התעניניות וליצור משהו חדש. לkrat סוף קורס מולטימדיה שעברתי באותה תקופה הייתה צריכה להגיש פרויקט HTML- בניית אתר אינטרנט והעלאתו לרשות. נושא האתר נבחר עוד בטרם התחיל הקורס. המחשבה שמהורי האתר הייתה שלא קיים בארץ הקטנה שלנו דבר כזה (לפחות לא שהצלחתי למצוא) ואולי ע"י כך אוכל להגיע ליותר חיפושים ולהגשים חלום ישן - טילים ומפגשים של חיפושים מכל הארץ ואירועים שימושכו קהיל להגעה ולהתרשם מהרכיב הנפלא הזה.

לכן החלטתי שעל האתר להיות קליט נגיש והכי חשוב שיתן שירותים לבני חיפושים בארץ בחינם.



למצוא בו מידע על כל מה שמתורחש במועדון
ועל כל מה שעתיד להתרחש.

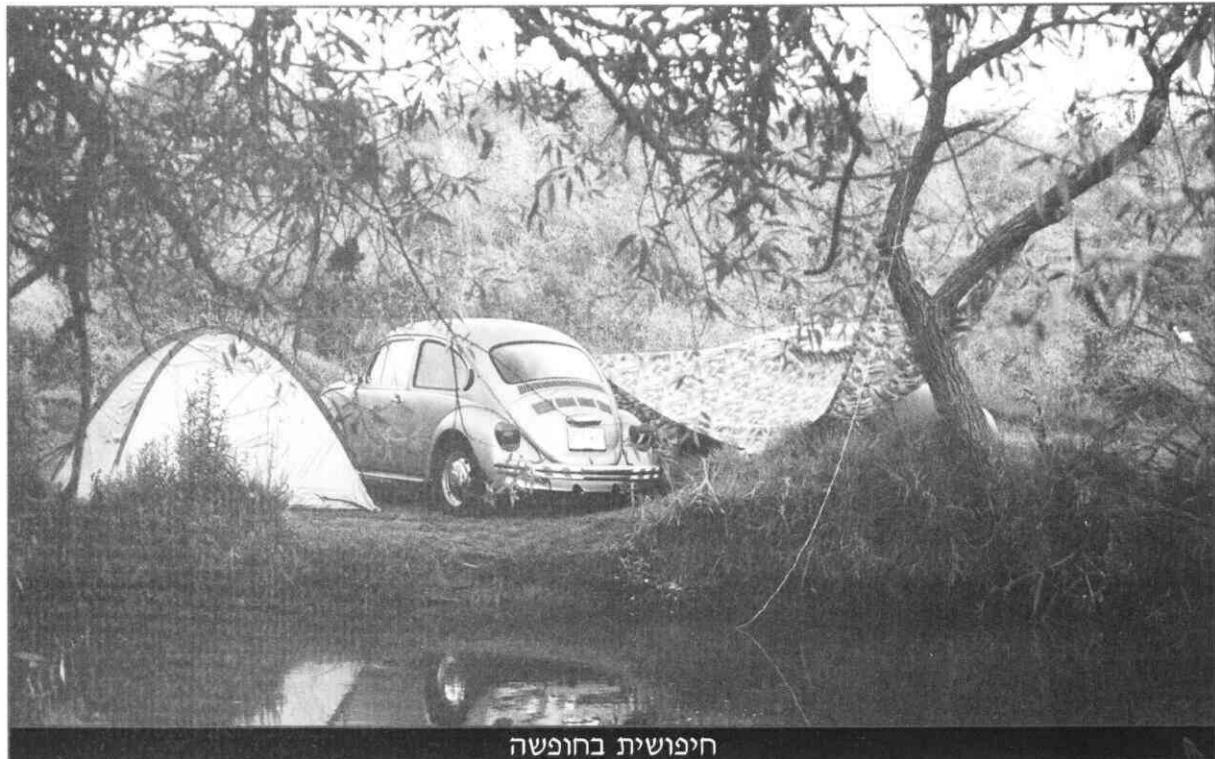
אני עדיין ממשיך להסתובב ברחבי הארץ, חמוש
במצלמה וסטיקרים מצלם כל chiefosity שאני
רואה מצמיד לה סטיקר למגב ובכך מנסה
להרחביב את המועדון, וכמו כל חובב רכב אני
לא יכול להסתפק רק באחת لكن רכשתי chiefosity
 נוספת, אותו מודול ואותו דגם אבל הפעם אני
יד שנייה ואת הרכב הזה אני מתיכוון לשפץ
ולחדש כמו שאני חולם כבר שנים, אבל אני לא
מהיה, גם מכיוון שאין לי זמן כרגע וגם מכיוון
יד שנייה ואני עושה את כל זה?

אז מה אני פשוט אווה לנהוג בחיפותית!
מן שאני פשוט אווה לנהוג בחיפותית!

חלק מן הדברים היפים שקוראים זה שהמועדון
גורם לאנשים להבין יותר על הרכב שביהם הם
נוחים, לדעת לטפל בעצמם בעיות וכמו כן גם
לשפח ולסדר את הרכב בין מפגש למפגש.
mdi חדש אנו מקיימים טוולי משפחות שבהם
אנו מפתחים את הקשר החברתי בין החברים -
וכאן אני רוצה להוסף שלא חייבים להחזיק
בחיפותית בכדי להשתתף בטווילים. אני תמיד
אומרים: "תבואו פעם פעמיים, בסוף תקנו chiefosity
בעצמכם".

כיום אנו אוספים כסף מהחברים בכדי למסדר
את המועדון ולרשום אותו כעמותה ללא מטרות
רוחות.

אתר האינטרנט שברשותי תומך במועדון ואפשר



מגרשי הגראוטאות ייִלְמֹו

מכוניות "מתות" ייחשבו כפסולת מסוכנת ורק מרכזים טיפול מיוחדים ומאושרים יורשו להיפטר מהם.

הפיקתו של מגרש גראוטאות ממוצע, למרכז טיפול מאושר יכול לעלות כ- 250,000 ליש"ט, ורבים עשויים לא לשלם הוצאה זו, ולסגור את המגרש הקיים, או להעביר את תכולתו למרכזיים מאושרים.

עבור מגרשים אשר יקבלו את אישור משרד התחרורה האנגלי כמרכז טיפול מאושר, עלות "גראיסט" מכונית יכולה לעלות כ-200 ליש"ט - מה שאומר שמגרשי הגראוטאות, והחלקים בהם מספקים לנו, ייִלְמֹו או יעלסו כסף רב.

- תורגם על ידי סער מכטינגר -

Practical Classics, January 2002 Issue 1,page 14

מג'ין "קלאסיות פרקטיות", ינואר 2002
ירחון 1, עמוד 14

חוק חדש ייכנס לתוקפו בשנה החדשה יכול להביא להעלוותם של מגרשי הגראוטאות, ובכך להקטין משמעותית את מקורות החלפים למכוניות עתיקות.

ב-1 בינוואר 2002 יראו אור מספר חוקים חדשים אשר יסכו את עתיד המגרשים אשר עוסקים בסחר של מכוניות עתיקות ומכוניות לפירוק.



5 הערות על מועדון החמש ו- פיב"א

לדעתי, ההשתתפות בהם אירועים תסייע להעלות את הרמה המקצועית של חברי המועדון

הישראלים בתחום זה. הרי שם נפגשים באספניים (ויצרני חלפים) ממדינות שונות, ובדרך כלל הם עוזרים לمعוניינים למצוא את המקור האמין והחוכמוני, של חלפים מקוריים ו/או קטולוגים של מכוניות ישנות.

2. התרומה האפשרית של "מועדון החמש"
לפי בא: האיזור שלנו נחשב לאחד המעוניינים ביותר בעולם ובו התרחשו מרבית סיפוריו התנ"ץ, הברית החדשה וחלק מהקוראן, עליליהם מבוססת תרבות המערב. "מועדון החמש" הוא הכתובת (בסיוע בין"ל שرك פיב"א יכול לתת), לירוגון טילים (ראליים) במקומות התרחשותם של אירועים בולטים בתרבות המערבית הקודמת. מיותר לציין שמצוות כ אלה, שיכולים להיערך רק בישראל ו/או בארץות שכנות לה, לא נערכו עדין בגל סיבות אובייקטיביות (וסובייקטיביות). لكن אלו מתקונים להציג לפיב"א, עRICTת ראלן שימשך 3 ימים, באביב 2005.

- מאט יוסי צור -

1. הנחיות שבמצטרפות "מועדון החמש"
לארגון פיב"א: אחת הביעות המטדיות אספני רכב - שייצרו נפקק לפני שנים - היא העדר ידע על מקורות החלפים וספרות טכנית.

לכן, אני רואה חשיבות מרובה בשילובו של "מועדון החמש" בארגון הבינ"ל פיב"א, שהחברות בואפשרת - בין השאר - גישה למידע על מקורות החלפים מקוריים. זאת, תוך שיתוף חברי הארגון בניסיון שנוצר בשיפוץ כלי רכב, והפניה למומחים שוכשו ידע בהיבטים הטכניים של תחזוקת "טאראנטס" ושימורם. הכרת הסטנדרטים המקובלים, תගורים בהכרח, לשפוץ המכוניות שלנו לרמה המקובלת בעולם. בנוסף, החברות בפי בא תאפשר לחברי "מועדון החמש" (שמטרותיו הן לטפח את השיקום, השיחזור, השימור והשימוש ברכב אספנות/ישן), השתתפות באירועים של רכבים ישנים ואספנות, אותם יוזם הארגון.



פיב"א, גובה לעיתים עד פי 4 מהירות רכב דומה, שאנו מצויד בתעודה זו.

בכמה מדינות אירופה, בעיקר באלו שקיימת בהן תעשיית רכב וותיקה ומצויה, הביקוש לתעודות גבוהה מאד.

ההרשויות הלאומיות המסונפות לפיב"א שארחאות להנפקת תעודה נחשקת זו - מדווחות הרבה פעמים, שהן נתנות לחצים כבדים (shawbils לעיתים באירופה), לא רק לעצם הנפקת תעודה כזו לרכב שפסול מלקלבלו, אלא גם לגבי הסיווג שנקבע באותה תעודה. שכן, סיווג רכב כמקורי או קרוב לכך, מגדיל את שוויו הכספי. עד כה הונפקו למעלה מ 15,000 תעודות בין"ל בעולם וככל שמודעות האספננים גוברת - הביקוש להן גדול.

פרטום: ה策רפוות "מועדון החמש" לאחרונה, לפחות, מאפשרת לכל חבר במועדון, בעל מכונית לפיב"א, אפשרות לבקש תעודת פיבא לרוכבו. שגילה מעל 21 שנה, לבקש תעודת פיבא לרוכבו. לדעתם, על המועדון וחבריו לפרסם עובדה זו ברבים, בתקווה שבעלי רכב ישן נוספים, י策רפו למועדון. הם יכולים להשתתף באירועים בין"ל, והמועדון יגדיל את מספר חברי.

"*The Holly Land International biblical rally*" כולל סיורים מודרכים במקומות התרחשותם של כמה מן האירועים הבולטים בעולם התנ"ך (וכשיגיעו ימים טובים יותר, ראוי זה יכול להיות הבסיס לRALIN מוסף בישראל ושכנותיה).

3. הטרומה למוניין המועדון והמדינה: הופעת חברי המועדון הישראלי במכוניותיהם באירועי פיב"א, מספקת מלבד ההנהה האישית, גם מפגש עם תושבי מקומות מרכזיים ונידחים, ויכולת לתרום לשיפור דימוייה של ישראל.

חברי "מועדון החמש" יכולים במכוניותיהם להציג, בהרבה גאויה, דימוי שונה של המדינה ולהראות פן "נורמלי" של החיים כאן. החברות בפי"א תוכל לספק פוטנציאל רב לעשות זאת.

4. ערכה של תעוזת זיהוי/רישוי של פיב"א: התנאי הראשוני להשתתבות באירועי פיב"א לחברי "מועדון החמש", הוא, כמובן, הוצאת תעוזת פיב"א לרוכבם,

תעוזת זו מעידה על רמת מקורות הרכב ורכיביו, וכן, במידתנו בתיקן המקורי של יצורן הרכב, או היותו חיקוי (kit).

ערך של רכב אספנות מצוייד בתעוזת זיהוי



אירועים ומפגשים



אירוע הקיץ בתחנה המרכזית

בחודש אוגוסט התקיימה תצוגת מכוניות עתיקות של חברי המועדון בתחנה המרכזית החדשה בת"א.



עברנו דירה

מפגש יום שישי של "מועדון החמש" באיזור המרכז עבר להדר יוסף. אלו הימים מיותר מקום, יותר מכוניות וויתר אנשים.



חברה יקרת!

כידוע לך משרדנו עורך זו השנה השנייה ברציפות את ביטוח רכביים של חברי מועדון ה – 5, תוכנית ביטוח רכב אספנות אשר מוצעת על-ידיינו נחשבת לייחודית ולゾלה בשוק הביטוח הישראלי. במידה ועדין לא ביצעת את רכב האספנות שלך במשרדיינו להלן לנוחיותך עיקרי התנאים:

ביטוח צד שלישי – רכב רכוש.

- רשאים לנוהג – כל נהג.
- גבולות טריטוריאליים – שטח מדינת ישראל והשטחים המוחזקים על-ידי צה"ל.
- גבולות אחריות צד שלישי – 250,000 נף למכירה ותקופה.
- כיסוי שבר שימושות על בסיס החלפה (בהתאם לתנאי כתוב השירות).
- ביטול השתתפות עצמית.
- עלות הביטוח – 410 נף.
- תנאי תשלום 4 תשלוםם ללא הצמדה וריבית (באמצעות כרטיס אשראי).

ביטוח חובה.

- מועד חידוש ביטוח חובה זהה למועד ביטוח חידוש ביטוח צד שלישי.
- ביטוח חובה תונפק בהתאם לחוק זכאי רכב אספנות ל – 75% הנחה מן הפרמייה לביטוח חובה.
- תנאי תשלום – עד 4 תשלוםם ללא הצמדה וריבית (באמצעות כרטיס אשראי).

ביטוחי דירה ורכב מקיף

חברה/ת מועדון ה – 5זכה להנות מתנאי ותעריפי ביטוח פרט (רכב ודירה) מהטוביים במשק הישראלי מתחום רצון שלנו לשמר על יהודיות תנאים אלו מפני מתחרנו אנו נמנעים מלפרסם ונש mach לתת לך אישית את הצעתנו לחידוש ביטוחך.

מס' מילים על משרדנו.

"כוכב-שביט" בע"מ פועלת בענף הביטוח זה למשך 50 שנה (מאז שנת 1949), ומתחילה בעיקר בביטוח קבוצות מבוטחים. עם לקוחות החברה נמנים חברות ציבוריות וממשלתיות ועובדיהם, מפעלים במגוון תחומיים, חברות רכב ו Robbins אחרים. החברה מושקעה את מיטב מריצה במתן שירות מהיר ואדריכל ללקוחות ובניצול הדעת והנסיון הרבים שהצטברו אצל עובדיה במשך שנים רבות ללקוחות ולהתאמת הבוטחים לצרכיהם הייחודיים. "כוכב-שביט" עוסקת בענפי הביטוח האלמנטרי כחתם של חברות אשר בשמנם היא פועלת לפיקד מטבחה כמעט כל הפעולות במשרדי הסוכנות לרבות הפקה וניסוח פוליסות בשם חברת הביטוח, גם מרבית התביעות מסלכות ישות על-ידי הסוכנות כל אלו אפשרים לנו להציג באופן נicer את רמת השירותמונה נחנים לקוחותינו.

לטובתך לפני חידוש הביטוח, שווה לבדוק את תנאי חידוש ביטוחך במשרדיינו.