

50

האבטומוביל

בטאון מועדון החמש
מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל





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

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה מר משה קצב.

חברי כבוד: מר רפי בן חור
מר חיקה ברנשטיין
מר יואכים לוין
מר אמנון ענבר
מר גבי קדוש
מר ישראל קיסר

יו"ר קודמים: צבי רכניץ
יוסי בראל
שי אמיר
אבי כתריאל
זמי לוין

ועד המועדון והעמותה:
יו"ר: נחום קדמיאל
מ"מ מקום יו"ר וגזבר: זמי לוין
קשרי חוץ: מנחם ניר, יוסי צור
רכז אופנועים: משה צליק
לוגיסטיקה לאירועים: משה צליק
אבזרים וציוד: רוני רוזנברג
עורך "האבטומוביל": בני הספל

אב בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט

ועדת ביקורת: רוני רוזנברג
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 פקס 03-7319059
שעות פתיחת המשרד:
ימים א, ב, ד, ה 9:00-15:00
יום ג' 15:00-20:00
ערבי חג 11:00-08:30
מנהלת המשרד: אירית בורג

פורום רכב אספנות WWW.CARSFORUM.CO.IL

אתר האינטרנט של המועדון: www.5club.org.il
מנהל האתר: דרור וסרשטיין

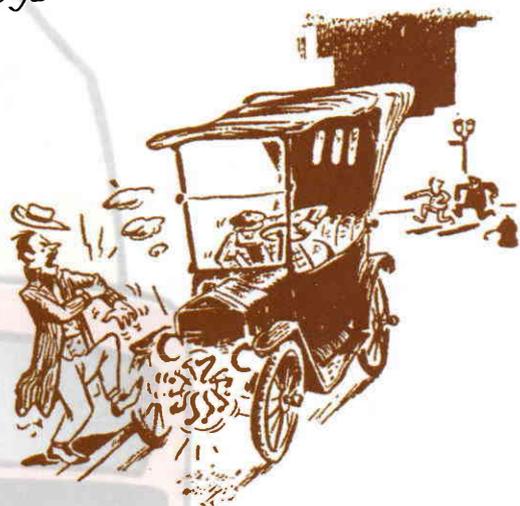
מנואלה

חוברת זאת היא חוברת של סיכומים: 50 גליונות זה לא דבר של מה בכך. "האבטומוביל" משמש, כבר 50 פעם, במה לחובבי הרכב ההסטורי בארץ. כיום, כשאנחנו מעלעלים במהדורה צבעונית ועשירה, אנו נזכרים באלה שהתחילו ובמיוחד בחברנו צבי רכניץ, היו"ר הראשון, המביא כאן זכרונות מההתחלה, אי שם בשנות השמונים. זו גם שעת סיכומים של עונת קיץ עשירה באירועים. לאחר הנסיגה, עקב הצרות הביטחוניות שנפלו עלינו, הצלחנו לקיים בקייץ ובסתיו מספר ארועים משמעותיים ובראשם המפגש בחצרים, ארוע חנוכה בבית ניר והשתתפות מוצלחת בתערוכת הרכב בגני התערוכה.

50 חוברות, שלושה עורכים (אמנון אירמאי, רוני מוסקוביץ והחתום מטה) ו 24 עמודים מדי שלושה חודשים... אני מקווה שהתוצרת מצדיקה את המאמץ שנעשה כולו בהתנדבות.

קריאה נעימה

צבי רכניץ



"האבטומוביל"

ביטאון מועדון ה-5

עורך: בני הספל
הפקה: רוני מוסקוביץ
גרפיקה: דפוס צחור החבצלת

דוא"ל: Bennyh@tauex.tau.ac.il
טל: 03-6406789 (ע) פקס: 03-6408883

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמודעות הכלולים בגיליון זה.
כל הזכויות שמורות
Issn 0793-7679

בשער: מוסטנג ומוסטנג בחצרים

חברי המועדון,

אלה תרמו להצלחת האירוע והשאירו טעם של עוד לקראת השנה הבאה. נוסיף ונזכיר את תרומתו הנדיבה של מר דני עיני, מנכ"ל מכוניות המזרח.

הפעילות המתוכננת לחודשים הקרובים מפורטת בקלסיקון, וכוללת אירוע שנתי מרכזי לכל החברים, שלגבי מיקומו נבחנות הצעות מגוונות. החברים מוזמנים להציע הצעות נוספות לגבי המיקום ולגבי התוכן. מעורבותכם חשובה לנו.

ובקפה "סטוקו" התאקלמנו היטב, בעלי המקום משתדלים להנעים את זמננו, הוסיפו תאורה למגרש, וקיבלנו חדר לשימושנו, כאשר מזג-האוויר אינו מאפשר ישיבה בחוץ.

לאחרונה נתקלנו בבעיות מול משרד התחבורה בנושא העברת בעלות על רכב אספנות ללא טסט. בבדיקה שערכנו הסתבר כי לא ניתן להעביר בעלות לרכב שלא עבר מבחן רישוי שנתי. אנו מפנים תשומת ליבכם לעניין, כדי שתקחו זאת בחשבון בעת קנייה או מכירה, ונדגיש כי אנו פועלים באינטנסיביות כדי לשנות את ההליך, שפוגע בתחביב שלנו.

במשרד המועדון קיים מאגר כתובות של מוזיאונים לכלי-רכב עתיקים ברחבי העולם. לפני שיוצאים לחו"ל, כדאי להתעדכן אצל אירית.

אני מאחל לכל החברים ובני משפחותיהם עונת חורף טובה, הרבה גשם - אך לא בשישי אחה"צ, ונסיעה זהירה ובטוחה,

שלכם,

נחום

הגיליון הנוכחי הוא גיליון היובל של האבטומוביל. אנו גאים על שהמשכנו והתמדנו בהוצאת הגיליון גם בזמנים קשים, ואני מברך את כל העוסקים במלאכה ובעיקר את העורך בני הספל.

מאז האבטומוביל האחרון קיימנו מספר אירועים בהם השתתפו הרבה חברים ואורחים. המשותף לכל האירועים הוא "עליית מדרגה" בכל הקשור לארגון, תצוגת כלי-הרכב, השתתפות חברים ומעורבות המשפחות. באירוע סוכות, שקיימנו בחצרים, שולבו כלי הרכב בין המטוסים במוזיאון חיל-האוויר. כמו כן, האירוע נמשך יומיים ובמהלך הערב יצאנו יחדיו עם בנות הזוג לבלות בפאב/מסעדה. התארחנו ב"בית-יצבי", ושם דאגו לקבל אותנו בצורה מכובדת. אנו מקווים שהאירוע בחצרים יהפוך לאירוע שנתי קבוע, ואנו נפעל להדק את הקשרים עם מוזיאון חיל-האוויר, והעומד בראשו, תא"ל (מיל') יעקב טרנר. התמונות שהתפרסמו באתר המועדון מתעדות את שהתרחש, ואתם מוזמנים להתרשם. קיימנו אירוע נוסף במתחם גני-התערוכה, במסגרת יריד מכירת מכוניות. קיבלנו שבחים עם תצוגת המכוניות ועל הארגון המופתי. החברים הפגינו נדיבות רבה באופן שבו תרמו את הכספים שהתקבלו עבור ההשתתפות, ואנו מעריכים ומוקירים זאת.

קיימנו פגישה מסורתית עם ה"צפוניים" בחיפה, שיירת כלי-הרכב שהגיעו מהמרכז הוסיפה צבע לאירוע השבועי השגרתי.

התחרות השנתית ע"ש שאול גלאי התקיימה בבית-ניר בחנוכה. מזג-האוויר שהאיר לנו פנים, השתתפות ערה של החברים וקהל אורחים גדול, המכוניות הזוכות ששופצו באהבה רבה, ארוחת הצהריים הטובה, כל



האבטומוביל כך נולד העיתון.

- צביקה רכניץ -
היו"ר הראשון



הגליון הראשון משנת 1985

מקופל ל2, מצולם בשחור לבן במכונת צילום כמו עיתון מחתרת של איזה תיכון. בגליונות הראשונים השתתפו: אבנר פרחי, יורם סילבר, בני הספל נכנס בגליון השלישי. ואז גם העסק הפך להיות מקצועי, עברנו לכרומו ולצבע.

כאמור, החל מגיליון מספר 3 קיבלה החוברת את העיתוב והלוגו המוכרים לנו. במשך השנים ערכו את החוברת בני הספל, אמנון אירמאי, רוני מוסקוביץ ושוב פעם בני המושך בעול עד היום.

ומה צריכים חברים בנוסף לרכילות וכתבות: לוח. לוח בו יוכלו אחת ולתמיד להיפטר מהגיאנק שממלא את כל המחסנים בבית. אז איך נקרא לו? מה יהיה שם המדור?

וכאן אני צריך להזכיר שבאמצע שנות השמונים, מעריב יסד לוח מודעות שקראו לו "הלוח החדש". זה לוח שניסה להתמודד מול ידיעות, בלי הצלחה גדולה. אז קראתי לו "הלוח הישן" כקונטרה ללוח החדש של מעריב.

לימים נהיה הלוח "יישות עצמאית" והוא עבר לדף המידע הנקרא "קלסיקון".

כיום "האבטומוביל" הינו עיתון המכוניות הקלסיות היחיד בארץ. הוא משקף את הרוח הנינוחה של המועדון ומהווה במה לחברים ומקום להצגת מכוניותיהם.

בברכת המשך ההצלחה.

האבטומוביל נולד במקביל להולדת מועדון החמש. בשנת 1985, כשהגיתי את הצורך במועדון, הדבר הראשון שעלה זה הצורך בתקשורת בין כל חובבי הרכב הקלאסי. צריך לזכור, כי אז לא היה דואר אלקטרוני, ולא פקסים, ולכן צורת העברת המידע היתה בהדפסה על נייר.

לאחר המפגש הראשון, במלון השרון, התחלתי לערוך את העיתון. החוברת הראשונה יצאה בלי שם, זה היה בעצם דף מידע ואחר כך החלטתי למצוא שם יותר מתאים. וכאן, כחובב נוסטלגיה ידוע, פניתי לעיתונים מראשית המאה הקודמת. המכונית נקראה אז "אבטומוביל" - וכך בחרתי את השם.

במהלך שיטוטי בעיתונות שנות השלושים, נתקלתי גם בפירסומות למכוניות ואבזרים. אבזרים זה לא טסות, אלא - דלק ("שלי" - כיום "פז"), חברת "סוקוני-ואקום" - "סונול", ועוד), צמיגים, (פרסומות "פירליי") ועוד ועוד. פניתי לעזרתו של בני הספל, שהחל מגיליון מספר 3, ערך את החוברת והוא הביא מאוספיו העשירים מספר פרסומות אשר העברית המליצית והארכאית העלתה חיוך בפני כל מי שקרא אותם. לדוגמא "פורד-1934 מכונית מלאה יפעה והוד" או "נוחיות פזיזית ורוחנית במכונית "גרהם". מעניין אם יוכלו למכור היום פורד פוקוס 2003 כך. (פוקוס- הבחירה של דור ההיי-טק, וגם זה כבר לא מתאים...).

שתי הגליונות הראשונים יצאו בפורמט פשוט, A4

ביקור במפגש המכוניות הרשי - 2002

- נחום קדמיאל -

דוסנברג, אדסל, לינקולן, יגואר, קורבט, פאקארד וכמובן - פלימוט.

האווירה והאנשים - זה העיקר. אפשר לפגוש שם את כל סוגי האספנים, שישמחו לספר לך על רכבם, ליעץ לך מה כדאי ומה לא, וכמובן למכור לך. גולת הכותרת של האירוע היא ביום האחרון, בו מתקיימת תצוגת מכוניות אספנות שיוצאת בשיירה מהמקום, מכוניות במצב נסיעה בלבד, מהודרות, מושקעות, ססגוניות ומשופצות כך שהן יפות יותר מחדשות.

חווייה מיוחדת היתה לי כאשר זכיתי לראות את אושרו של ידידי, שמעון רגודקוביץ, כאשר מצא גריל חדש עבור מכונית הדודג' שברשותו.

גם אני מצאתי אושר רב בקניית הפריטים עבור הפלימוט שלי - כולל קלאץ', משאבות ברקס, ידיות לדלתות, דוושות, סמלים, ופרסומים אוטנטיים משנות החמישים. לאוהבי השוקולד, כמו אשתי, מומלץ כמובן ביקור במפעל השוקולד המפורסם הכולל חוויות נסיעה בקרוניות עם הסבר על תהליך יצור השוקולד בהרשי, ריחות, טעימה, וקניית שוקולד במיגוון טעמים.

התערוכה בשנה הבאה תתקיים ב-11-8 באוקטובר 2003. יש להזמין מקום מראש באתר המלון בסביבה, להכין נעלי-הליכה טובות, אימון כושר לפני, וארנק פתוח עם "ירוקים".

כחלק מעסקת חבילה של רכישת רכב אספנות אמריקאי, נסענו, זוגתי ואני, ליריד החלפים ולתערוכת המכוניות השנתית באוקטובר בהרשי, פנסילבניה.

מתוררך באין-סוף סיפורים ועצות "עשה" ו"אל-תעשה", הגעתי בבוקר ה-9 באוקטובר למיתחם פארק הרשי. שיירות של מכוניות עתיקות נראו כבר בדרך קודם להגעתנו, וכך ידענו שאנו בדרך הנכונה, אי אפשר לפספס.

ראשית לכול, חוויית הגודל וההיקף היא עצומה. יש שם 27 מייל של פארק גדוש במציגים, מכוניות, חלפים, והרבה אספנים, חובבים, וסתם אורחים שמגיעים מכל העולם. צריך כושר גופני כדי ללכת שם ללא ליאות -"מהנץ החמה עד צאת הנשמה". הסדר והארגון מדהימים, יש רחובות מאולתרים עם כתובות לכל סוחר, ומגרשי החנייה מוסבים לתערוכות רכב אספנות. מה יש שם? כמעט הכל: חלפים למכוניות קיטור, מתחילת המאה, חלפים למכוניות אמריקאיות עד שנות השבעים כמו גם למכוניות אירופאיות במיגוון מצומצם. ניתן למצוא גם כלי עבודה מתחילת המאה, כרזות ופרסומות, וספרות מקצועית.

במגרש התצוגה ניתן לראות מכוניות כיבוי אש משנות העשרים, משאיות וטנדרים מאותן שנים. יש שם מכוניות אמריקאיות מכל הסוגים וגם קצת אירופאיות כולל שברולט, ביואיק, אסטון-מרטין, קרייזלר, פורד, דודג',

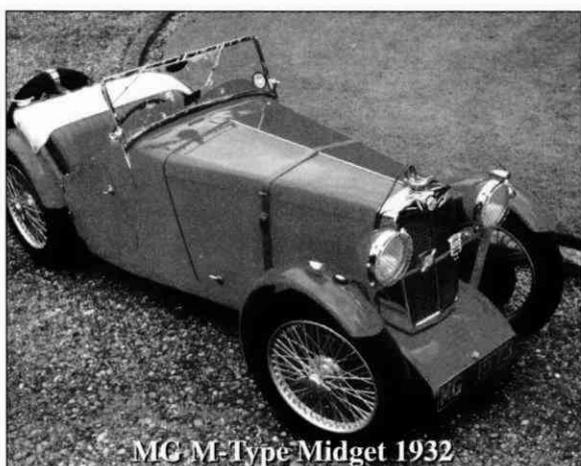




אז מה זה ?

- מאת קובי מילוא -

הבין במהרה שמרוצים הם שיטה מצוינת לבניית תדמית למוטג חדש, וייצר Special שבו ניצח אישית במרוץ יוקרתי. מכונית זו נקראת היום Old Number One ומוחזקת במצב משופץ במוזיאון באנגליה. היא נחשבת ל-MG האמיתית הראשונה למרות שהיסטורית קדמו לה כמה עשרות מכוניות מוקדמות יותר.



MG M-Type Midget 1932

בשנת 1927 נרשמה MG כיצרן עצמאי בבעלות אישית של ויליאם מוריס, עברה לבניין גדול יותר באוקספורד, ונפרדה אט-אט מהזהות ה"מוריסית" של המכוניות. הדגמים העיקריים היו MG 18/80, מכונית גדולה יחסית עם מנוע בעל 6 בוכנות, וה-MG Midget שהייתה למעשה הבסיס לרוב דגמי MG בעתיד. העיקרון היה פשוט - מכונית קטנה וזולה יחסית, מבוססת על מכלולים מכנים פופולאריים וזמינים, אבל מעוצבת באופן ספורטיבי, מושך ומהנה לנהיגה. אגב, גוף המכונית היה עשוי מברזל על מסגרת עץ... ההצלחה המסחרית הייתה מיידית, וגם נוספה לה הצלחה יפה במרוצים ע"י דגמים משופרים של ה-Midget.

ההצלחה המסחררת גרמה ל-MG "לעבור דירה" פעם נוספת, הפעם לבית חרושת גדול ומרווח בעיירה Abingdon שמדרום לאוקספורד. שם פעל המפעל עד לסגירתו באוקטובר 1980.

תחילת שנות ה-30 אופיינה בשלל דגמים חדשים - J, PA, PB, L, F, וכמובן ה-Magnet K3 המיתולוגית שזכתה במרוץ "1000 המילים" המפורסם כשנובולארי האגדי ליד ההגה. זו הייתה מכונית קטנה, עם מנוע

אחת השאלות הראשונות שנשאל כל בעל MG (אחרי ה"מוכר?" ו"כמה היא סוגרת?") היא "מה ראשי התיבות האלו?". אנחנו נענה על השאלה עוד מעט, אבל קודם נאמר כמה מילים על הברנש שהתחיל את כל הסיפור באנגליה - ססיל קימבר. אהבתו הראשונה של קימבר הייתה אופנועים כבר בתחילת המאה ה-20, אבל תאונה קשה הותירה אותו עם צליעה מתמדת, והעבירה את התעניינותו למכוניות ומרוצים. קימבר לא היה מהנדס, אבל היה מנהל מוכשר ביותר, בעל חוש טבעי לעיצוב מכוניות ובעיקר - חוש להבנת נפש הלקוחות. לאחר מספר תפקידי ניהול ומכירות בעסקי רכב שונים הגיע קימבר בשנת 1921 לסוכנות מכירות ומוסך של חברת Morris באוקספורד, אנגליה. בשנה הראשונה ניהל את המכירות, ואח"כ התקדם לתפקיד המנהל הכללי. הסוכנות הייתה רכוש הפרטי של ויליאם מוריס, הלא הוא מייסד חברת המכוניות המפורסמת. השם של הסוכנות היה Morris Garages, או "מוסכי מוריס", וראשי התיבות הלא הם MG... קימבר ידידו הבין במהרה שמכונית ה-Morris Cowley שהייתה הרכב הפופולרי ביותר באנגליה באותה תקופה, הייתה פשוט קצת משעממת ללקוחות מתוחכמים, שהיו מוכנים לשלם 50% יותר עבור 10% תוספת של ביצועים, עיצוב ובעיקר - תדמית ספורטיבית. אז קימבר ביקש מהחברה במוסך להנמיך את ה-Morris ע"י החלפת קפיצי העלים לשטוחים יותר, לשחק קצת עם הכיוון של המנוע ובעיקר - לשפר קצת את העיצוב החיצוני. התוצאה נקראה MG Special, ועדיין נשאה את הסמל של Morris על הרדיאטור. בשלב מסוים כשהעסק הצליח, עיצב קימבר את האותיות MG בתוך מתומן, וכך נולד אחד המותגים האהובים בתולדות המכונית (ויסלחו לי כל בעלי הטריומפים...). קימבר



Old Number One 1925 עם קימבר ליד ההגה



MG TD 1953

ה-TD קיבלה כבר מתלה קדמי נפרד, וכשעיצובה החל להתיישן קיבל החרטום עיצוב אווירודינמי יותר והמכונית הפכה ל-TF. זו עד היום אחת ממכוניות MG היפות ביותר, ומחירה בשוק האספנות גבוה בהתאמה. בשנת 1956 הלכה MG עם הקדמה, והוציאה לשוק את ה-MGA.

יחסית לעיצוב השמרני של MG זו הייתה חדשנות רדיקאלית - עיצוב זורם ויפה, קווים עגלגלים וכמובן מכניקה מסיבית והתנהגות כביש מהנה.

ה-MGA צוידה במנועי 1,500 ו-1,600 סמ"ק בעלי הספק מכובד לתקופה של 80 כ"ס. המכונית גם זכתה לדגם קופה סגור (ונדיר) ולדגם Twin-Cam עם אמינות מזעזעת... ה-MGA זכתה גם להצלחה נאה במספר מרוצי "לה-מאן". יוצרו מעל 100,000 מכוניות מדגם זה עד להחלפתו בשנת 1962.

MGA



מוגדש של 1,100 סמ"ק ושש (!!!) בוכנות זעירות. חלק ניכר מהרווחים הופנו בשנים אלו להשקעה בקבוצות המרוצים, עד שבשנת 1935 "נשבר" לויליאם מוריס מהצעצוע, הוא מכר את החברה לקונצרן Morris והתנתק מהפיקוח והשליטה בחברה. אנשי Morris הרגיעו קצת את קימבר, סגרו לו את מחלקת המרוצים, אבל דרשו וקיבלו דגמים מודרניים המבוססים יותר על חלקים סטנדרטיים של הקונצרן - אך בה במידה מעוצבים היטב, בעלי ביצועים ספורטיביים ובעיקר - עם אותו "קסם" שקורץ לנהג. בסוף שנות ה-30 יצרה MG את ה-TA שהייתה ממשיכת דרך לעקרון שהתוותה ה-Midget המקורית, אבל גם סדרה של מכוניות ספורט-סלון גדולות ומפוארות SA, VA ו-WA עם מנועים בנפח עד 3.5 ליטר. מכוניות אלו התחרו ביגואר SS הגדולות של התקופה, ונחשבות כיום ליקרות ונדירות.



MGR 3 אשר ניצחה את מרוץ "מילה מילה" בשנת 1934

במהלך מלחמת העולם השנייה יצרה MG טנקים וחלקי מטוסים עבור המאמץ המלחמתי, ואז גם הצליח ססיל קימבר להסתכסך סופית עם הבוסים מ-Morris. הוא פוטר מהחברה שהקים, ונהרג באופן טרגי בתאונת רכבת בשנת 1945.

לאחר מלחמת העולם השנייה חזרה MG לעבודה ונרתמה למאמץ השיקום של כלכלת בריטניה. הסיסמא הייתה "לייצא או למות!" - ו-MG מצאה לה קהל מעריצים חדש. היו אלו כל אותם חיילים אמריקאים ששרתו באירופה במלחמה וגילו את הכיף שבנהיגה ספורטיבית במכונית קטנה וזריזה - אנטי-תזה ל"אוניות" הכביש האמריקאיות הגדולות. הדגם הראשון שיוצר היה ה-TC, שבעצם היה המשך ישיר של הדגמים שלפני המלחמה - קפיצי עלים קדימה ואחורה, ציר קשיח קדמי, מנוע Morris צנוע בנפח 1250 סמ"ק, גלגלי שפיצים דקיקים והעיקר - עיצוב ספורטיבי מסורתי ויפיפה והמון הנאה בנהיגה. ה-TC זכתה להצלחה מסחררת (במושגי התקופה) - יוצרו מעל 10,000 מכוניות. שליש מהן הגיע לצפון אמריקה, למרות שהמכונית יוצרה רק עם הגה ימני. רק כאשר הגיעה ה-TD בשנת 1950 הציעה MG לראשונה בתולדותיה הגה שמאלי כאופציה...



MGB GT V8 1974

במקביל ל-B ייצרה MG בשנות ה-60 וה-70 גם את ה-Midget. היא נבנתה למעשה על בסיס ה-Austin-Healey Sprite ויוצרה במפעל MG תחת שני המותגים. המכונית הייתה חזרה לקונספט המקורי של ה-Midget משנות ה-30 - מכונית יותר קטנה וזולה מה-B, אבל עם מקדם גבוה של "כיף לכסף". ה-Midget התבססה על מכלולי Morris והשתמשה במגוון מנועי Mini-Minor עד שנת 1975, אז קיבלה מנוע 1,500 סמ"ק מה-Triumph Spitfire, שהצליח לעבור בשלום את מבדקי זהום האוויר באמריקה.



MG Midget 1967

MG לא זנחה בשנות ה-60 גם את תחום הספורט-סלון, וייצרה (בבית החרושת של Morris) דגמים משופרים של ה-Austin 1100 וה-Morris Oxford (עם גריל של MG וצמד קרבורטורים). שנות ה-70 בישרו את דעיכתה של MG ושל תעשיית הרכב הבריטית בכלל, ב"זכות" השתלטותה של British Leyland כמעט על כל המותגים העיקריים. הייתה זו תקופה של ניהול כושל, שביתות ובעיות איכות רבות. מפעל MG הקטן והמשפחתי ב-Abingdon מעולם לא הושבת והיה ידוע באיכותו הגבוהה, אבל ההתדרדרות הכוללת של הקונצרן לא פסחה עליו. באוקטובר 1980, לאחר שסירבו לאשר ל-MG תקציבים לפיתוח דגמים חדשים וה-B הפכה כבר לאנכרוניסטית - נסגר המפעל. ה-MGB וה-Midget האחרונות שירדו מפס הייצור הועברו מייד למוזיאון מורשת הרכב הבריטית - ליד אותו Old Number One שהוזכר

לאורך כל שנות ה-50 ייצרה MG גם דגמי ספורט-סלון שהתבססו מכנית על דגמי Morris שונים, אך שמרו על האופי הייחודי של MG. היו אלו ה-YA, YB וה-Magnet ZA/ZB.

בשנת 1962 יצאה החברה עם מחליפה מרווחת ומודרנית ל-MGA, הלא היא ה-B. הייתה זו המכונית הפתוחה הראשונה של החברה ללא "שאסי", עם מרווח פנימי מרשים, "פינוקים" כמו חלונות בדלתות ומנוע 1,800 סמ"ק שניפק 98 כ"ס ומומנט בשרני. ה-MGB זכתה להצלחה חסרת תקדים, ויוצרה לאורך 18 שנים במעל חצי מיליון יחידות. רובן הגדול יוצא לצפון אמריקה, וצרכי השוק שם הכתיבו חלק ניכר מהאבולוציה של הדגם. לאורך השנים זכתה ה-B למנוע וגיר משופרים, אביזרי נוחות לנהג, אבל גם לטמבוניס שחורים ומכוערים בשנת 1975 והגבהה של המתלים שפגעה ביציבות (שוב, בגלל האמריקאים).



MG 26 Litre שנות השלושים

בשנת 1965 הצטרפה ל-B הפתוחה ה-MGB-GT ע"י הוספת גג קשיח ודלת אחורית. ה-GT הייתה מכונית ספורט פרקטית ומהנה והתאימה לאקלים הבריטי הרבה יותר מהדגם הפתוח. עיצובה היפה נתן לה את הכינוי "אסטון-מרטין לעניים".

בשנת 1968 יוצרה מוטציה בשם MGC, שהייתה למעשה השתלת מנוע 6 בוכנות בנפח 3,000 סמ"ק בגוף של ה-B. משקלו הגבוה של המנוע שיבש את התנהגות הכביש של המכונית וגרם לתת-היגוי בולט. המכונית "נשחטה" ע"י עיתונות הרכב של התקופה וייצורה הופסק כבר ב-1969 לאחר שרק 9,000 מכוניות יוצרו. בשנת 1973 יצרה MG את הגרסה המעניינת ביותר של ה-B, הלא היא MGB-GT-V8 (שם קצת ארוך...). זו הייתה השתלה מוצלחת מאד של מנוע רובר 3.5 ליטר מאלומיניום בגוף ה-GT. זהו אותו מנוע מוכר מה-Range-Rover ודגמים אחרים. 145 כ"ס דאגו לביצועים מצוינים, אבל משבר הדלק של 1973 חיסל את הסיכוי למכור את המכונית בכמויות גדולות, ורק 2591 יוצרו, כולן עם הגה ימני.

כיום מבצעים חובבי MG השתלות כאלו גם בדגמים הפתוחים, ובהצלחה רבה. קשה לראות את "עמדה מספר 1" במשרד הרישוי בחולון מאשרת תרגיל כזה...

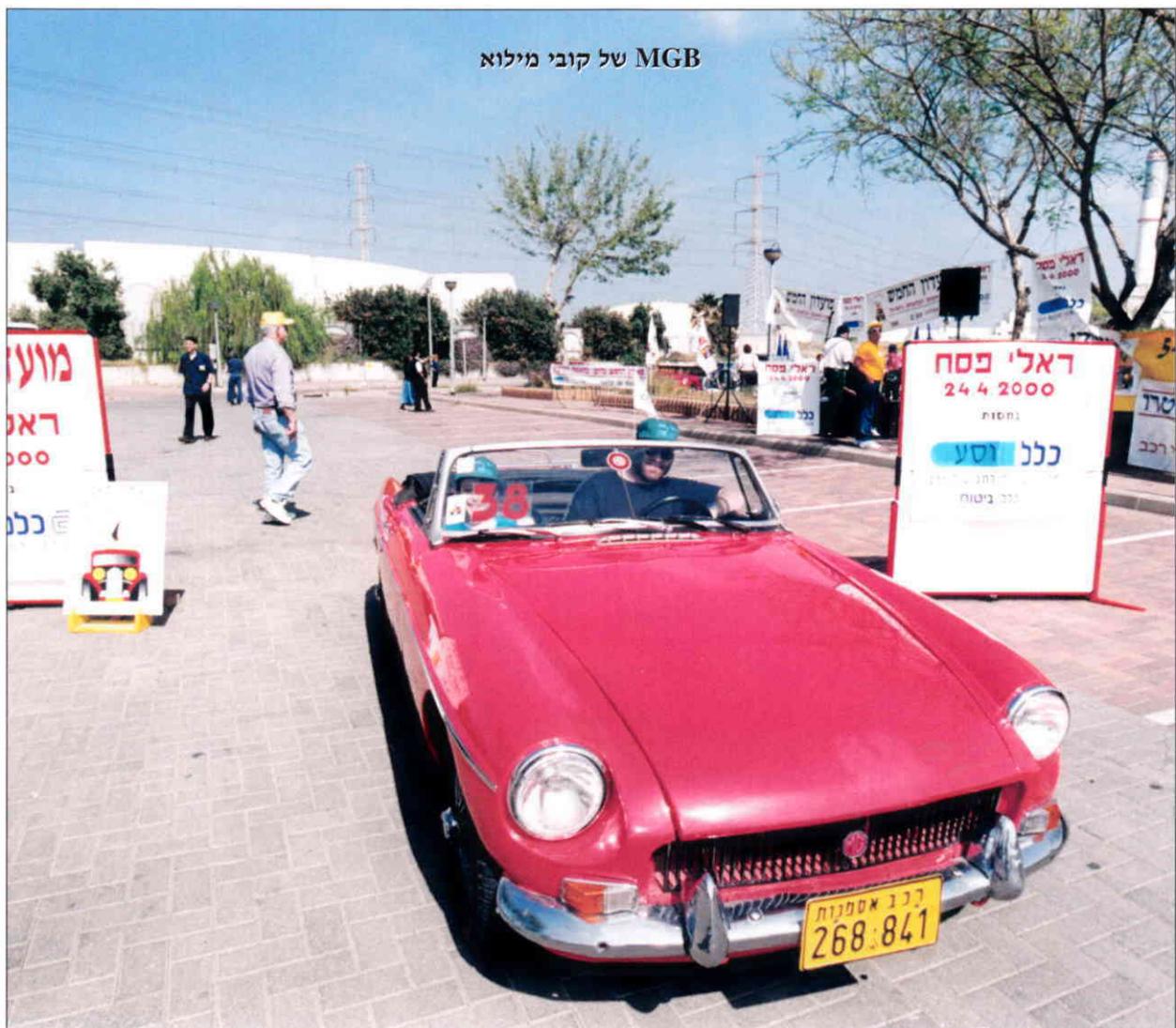
לחובבי רכב ספורטיבי קלאסי MG היא בחירה מצוינת - יוצרו ושרדו הרבה מכוניות, ישנם בעולם מועדונים חזקים ופעילים וכל חלקי החילוף (לרבות Body קומפלט !!!) זמינים וקיימים. המכוניות קלות לתחזוקה ומציעות חבילה מהנה במחיר סביר.

ישנם בעולם עדיין הרבה חובבים המשתמשים ב-MGB וב-Midget כתחבורה יום-יומית. ומילה אישית משלי, בתור "חולה" MGB מילדות - זו מכונית שפשוט "נכנסת לך לנשמה" - אמינה, מרווחת, נראית ספורטיבית גם כשהיא עומדת ובעיקר - נותנת המון כיף מנהיגה ולא מביישת גם היום "את הפירמה" ליד מכוניות מודרניות. הילוך רביעי באיילון ביום שישי אחה"צ, שילוב ל- Over Drive - ואין דרך טובה מזו להתחיל את סוף השבוע.

MG תישאר תמיד מכונית אהובה, והמעריצים המושבעים בכל העולם יבטיחו את קיומן של המכוניות הרבות ששרדו לעוד שנים רבות.

קודם. יום עצוב. בדיעבד הסתבר שהנהלת Leyland העדיפה את Triumph כמותג ספורט מוביל, אבל גם מותג זה נכשל ונעלם ב-1980 ולמעשה לא קיים יותר. דווקא MG ה"זנוחה" קמה היום לתחייה כפי שנראה מייד.

במהלך שנות ה-80 השתמשה Leyland במוטג MG עבור דגמים ספורטיביים של ה-Metro, Montego, וקשה לומר שמכוניות אלו הוסיפו כבוד למוטג. רק בשנות ה-90 לאחר שהופרטה Rover הובן שלמוטג הוותיק יש ערך רב - בתחילה יוצרה סדרה מצומצמת של MGB 2500 משופרות עם מנועי V8 (רק עם הגה ימני למרבה הצער) והצלחת ה-Mazda MX5 נתנה תיאבון לפיתוח ה-MGF המוצלחת. זו כבר הייתה Roadster רצינית ויורשת ראווה למורשת המכובדת. כיום MG הוא מותג חשוב ומשמעותי בשיקומה של קבוצת Rover לאחר ההרפתקה הכושלת תחת כנפי BMW. דגמי הביצועים של Rover נקראים MG, וממשיך ייצורה ופיתוחה של ה-MGF.

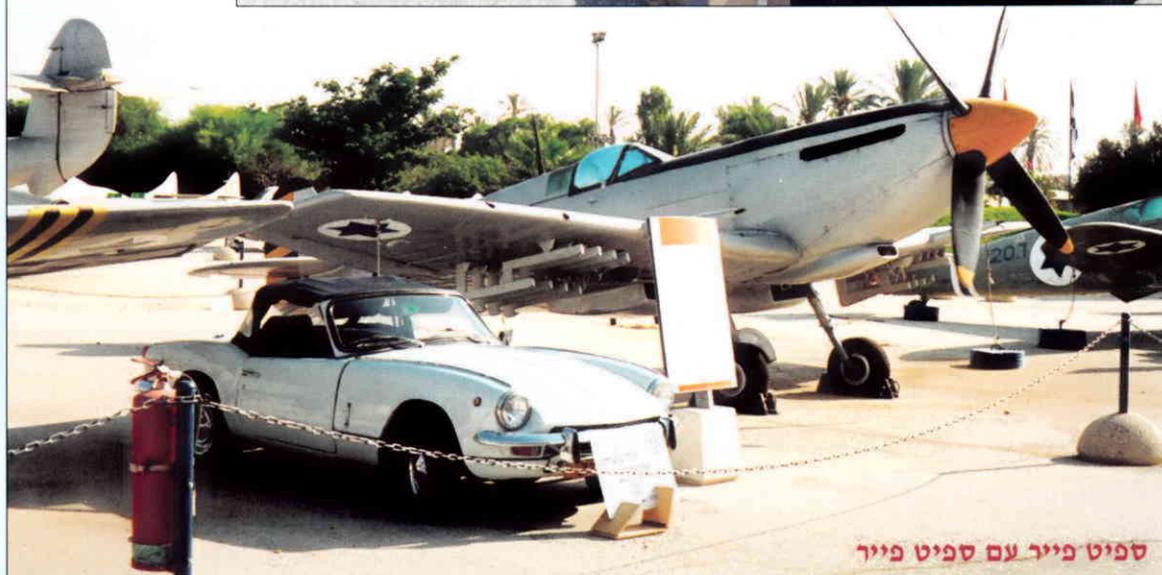


MGB של קובי מילוא

ארוע פסח בחצרים

בחוה"מ הגיעו עשרות מכוניות של חברי המועדון למפגש עם המטוסים ההסטוריים במוזיאון חיל האויר בחצרים. פגישה מרגשת היתה בין ספיטפייר וספיטפייר, מסרשמיט ומסרשמיט ומוסטנג עם מוסטנג.

צוות המוזיאון הכולל גם את חברנו ירון עטר אירח אותנו למופת. סיפוק נוסף נגרם לחברים בהפגנת היכולת של המכוניות שנסעו ביום חם מאות ק"מ למוזיאון וחזרה.

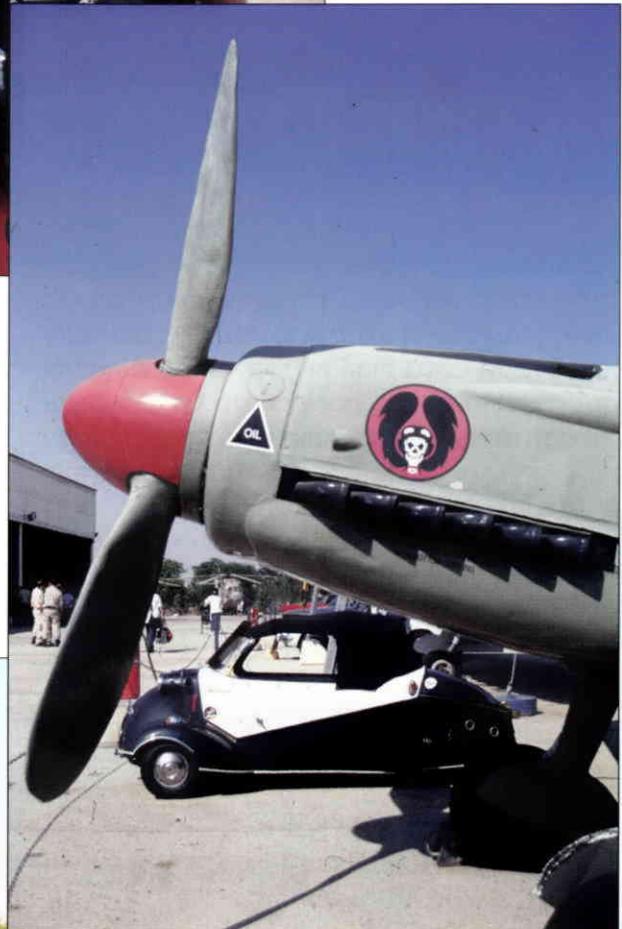


ספיט פייר עם ספיט פייר



מפקד המוזיאון יעקב טרנר כיבד אותנו בנוכחותו

מסרשמיט עם
מסרשמיט



על כס השופט

- אורן קיפניס -

שילוב הטיול והענקת הגביע הפך להיות שילוב מנצח המושך הרבה מאוד חברי מועדון ואורחים להשתתף בטכס בו מעביר הזוכה בשנה הקודמת את הגביע לזוכה השנה.

אנחנו במועדון מעודדים את החברים לשפץ ולשחזר את כלי רכבם הקלאסיים למצב מצוין ומקורי ככל הניתן. פרויקט כזה נמשך זמן רב ואפילו עולה ממון רב בחלק מהמקרים, אבל התוצאה תמיד משתלמת. כל מכונית המשתתפת בתחרות וכל כלי רכב אחר המשוחזר ומשופץ, משמר מסורת יפה של עולם מוטורי מלא ומעניין. לכל כלי סיפור המייחד אותו בהיסטוריית היצרן והדגם. כמובן חשוב יותר הסיפור האישי של המכונית ובעליה, היכן נמצאה ובאיזה מצב, עד לאיזה עומק הגיע תהליך השיפוץ (בדרך כלל מגיע עד אחרון הברגים והאומים), מהיכן הגיעו חלקים (בדרך כלל מעבר לים ולפעמים מרחוק מאוד, כגון אוסטרליה), עד כמה מילאו החלקים את הבית בשלבי הטיפול בהם, איזה מחיר שילמה המשפחה באי נוחות לאורך זמן, איך משתלב התחביב היפה הזה בחיי בעלי המכונית ועוד כהנה וכהנה.

אז זהו, הגענו וקיימנו, והשנה שלוש מכוניות בתחרות, יפות, זורחות, קורנות מאושר ממלאות את בעליהן גאווה. שתי אנגליות הפעם וצרפתייה, שתיים עממיות

שנה רביעית היא, והגביע הופך למסורת, אחת ממסורות יפות שהתפתחו במועדון לאורך השנים. זה החל בכלל מחוץ למועדון, ברעיון של אברהם פורת ז"ל שכה חסר לנו ויחסר לנו. פורת מצא את הדרך ההולמת להנציח את זכרו של אולי גלאי, דרך תרבותית ונעימה לנו חובבי המכוניות הקלאסיות.

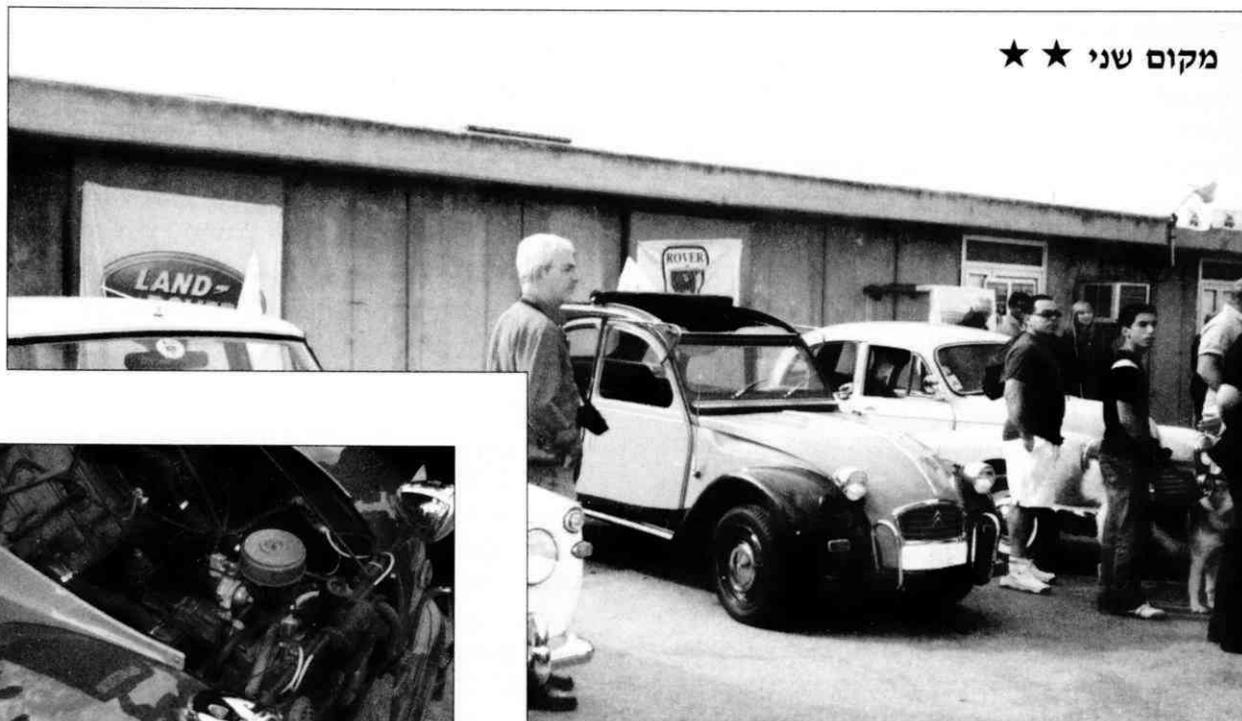
הרעיון הפך למציאות ממש ללא תכנון מוקדם ופשוט התגלגל לביצוע, כאשר זמי לוי (יו"ר המועדון אז) ואני נסענו לחלקי הארץ השונים לראות ולבחון ולהחליט בפעם הראשונה מי הוא זה שביצע את העבודה הטובה ביותר ושיחזר מכונית קלאסית בהצטיינות. אודה שכבר אז, כאשר ישבנו לסכם את תוצאות הבחינה, הופתענו בעצמנו שבאמת יש רבים במועדון המגיעים בכוחות עצמם לתוצאות מדהימות. הופתענו גם שלא דווקא מי שנחשב פייבוריט הגיע זוכה בגביע, ועוד הופתענו שבזכות הרמה המקצועית והעבודה היפה, גם הפרש הניקוד בין המכוניות היה מינימלי, כפי שקרה השנה וניקוד שתיים מהמכוניות היה קרוב עד כדי שתי עשירות נקודה.

אז יש תחרות וגם הכנו גביע יפה, מגינים ותעודות. מתי נעניק את הגביע לזוכה? כל שנה בחג החנוכה, מארח אותנו חבר המועדון איציק שביב לטיול המסתיים בקיבוצו בית ניר או בסביבתו, וזה המועד שנבחר.



מקום ראשון ★ ★ ★

★ ★ מקום שני



בסבלנות אין קץ תוך בחינה מדוקדקת של כל חלק לפני ההרכבה הסופית. לקראת סוף השיפוץ, פגעה המכונית בקיר המוסך בו שהתה והגריל הקדמי נשבר, אולם לא זה מה שהרתיע את יוסי מלסיים מלאכת שיפוץ ראוויה לציון. יוסי לפיד הוא חבר חדש יחסית במועדון, וכבר "גנב את ההצגה" עם הרובר היפהפיה.

מקום 2

סיטרוואן דה שבו 4 משנת 1964 בבעלות דודו חיימוביץ' ודן רוטנברג: מספרים על חקלאי צרפת שהיו מובילים את הביצים שהוטלו בלולים אל השוק העיר, אבל בדרכים שהיו נהוגות בשנות השלושים של המאה שעברה, הייתה בעיה בלהעביר את סל הביצים מבלי שכמה מאילו תשברנה. כאשר החלו להשתמש בכלי רכב ממונעים המהירים מסוס ועגלה, הלכו אצל מר אנדרה סיטרוואן, שכבר יצר אז אגדות מוטוריות וביקשו עגלה ממונעת, פשוטה ושתהיה מסוגלת להעביר את סל הביצים על רגבי האדמה בשדות מבלי לשבור. כך נולדה מערכת המתלים הכל כך מיוחדת וחכמה. "אבל", אמר אדון סיטרוואן, "צריך מספיק מרחב לראשי עטור המגבעת". הלכו עובדי חברת סיטרוואן ויצרו את הדה שבו הגאונית שיופיה בפשטות ובמינימליזם. הדה שבו פותחה לפני מלחמת העולם השנייה. במלחמה, נכבשה צרפת על ידי הגרמנים, והוחלט שעל מנת למנוע את השימוש במכוניות שכבר יוצרו, ואפילו את נפילת הטכנולוגיה בשבי, יושמדו כולן בשריפה. כולן למעט שתיים שהוחבאו בחווה חקלאית מתחת לערמות קש. את המלחמה שרדה מכונית אחת, וכך ניתן היה להתחיל

ואחת מיוחדת ומסדרה מוגבלת, וכל אחת בתורה, מייצגת את המסורת אותה הזכרתי קודם.

מקום 1

רובר P5 משנת 1964 בבעלות יוסי לפיד השם רובר, בדומה לשמות נוספים באנגליה מסמל אצולה ויוקרה. מכוניות רובר בשנים עברו מתחברות היטב להגדרה של קלאסיקה בריטית, ומכוניות מדגם זה שימשו את כל מוסדות השלטון הבריטי כמכוניות שרד. מכוניות P5, שימשו אפילו את המלכה והמלכה האם. אחת המכוניות ששימשה את המלכה ואת ראש הממשלה הרולד וילסון, מוצגת במוזיאון המכוניות האנגלי המלכותי בגייידון. את סדרת ה P5 החלו לייצר בשנת 1957 ועם השנים התווספו שינויים ושיפורים על ידי בית החרושת, כגון מנוע V8 שנוסף בשנת 1967. המכונית יוצרה בגרסאות סאלון וקופה, אולם גם בוני מרכבים נתנו דעתם וביצעו שינויי מרכב שונים, בדרך כלל למרכב פתוח. במהלך השנים נוצרו 69000 מכוניות, אולם מעטות מאוד לשוקי יצוא עם הגה בצד שמאל. גרסת המכונית שאנו רואים היום נדירה מאוד, משום שילוב של תיבת הילוכים אוטומטית והגה כוח להגה השמאלי, גרסה ממנה יוצרו בסך הכל מעט מעל 100 מכוניות. יוסי מצא את מכוניתו במושב אמירים שבגליל לפני שש שנים והצליח לרכשה לאחר מאמצי שכנוע רבים. המכונית פורקה לזרמים לאט ובמסירות תוך תיעוד מדויק של כל חלק וכל בורג, וכל אלו אוחסנו במקומות שונים בבית. שיקום המכונית נעשה מקצה לקצה

אחד משמונת אבי הטיפוס שהיו קיימים אז במרכז, והרחיבו בארבעה אינץ'. הניסוי הצליח, והתנהגות המכונית השתפרה ללא הכר, והשינוי הוכנס למכוניות בייצור הסדרתי. למעצבים הייתה אז בעיה, מה לעשות והתוצאה בסופו של דבר היא פס ברוחב 10 סנטימטרים על מכסה המנוע.

ה"מיינור" הוא אוטו חסון, וגם נוח, מנצל היטב את מידותיו ומשמש עד היום אמצעי תחבורה יעיל ופופולרי בארצות הממלכה הבריטית ומחוץ להן.

גיורא פישטיין הוא מוותיקי המועדון, ובעברו שיפוץ של מספר מכוניות. למרות עבר מפואר ויפה זה, גיורא מתרגש מאוד בעת שניגש למלאכה ומתחיל שיפוץ חדש. המכונית שופצה במהלך תקופה של 3 שנים, בהן בוצעה עבודה יסודית ויפה מאוד. עוד ראוייה לציון מכונית הקונטסה 900 שגיורא שיפץ לפני שנים לא מעטות, מכונית שיוצרה בארץ במפעל המכוניות של אפרים אילין.

השנה זכה יוסי לפיד בגביע וזכה לקבלו מידי אריה נגלר שזכה בו בשנה שעברה בזכות השיפוץ המדהים של מכונית ה"קרייזלר ניו יורקר". הזוכים במקומות השני והשלישי קיבלו מגינים המציניים את איכות העבודה והשיפוץ. המכוניות שלהם לא נופלות במאום, וראויות להוות מודל לחיקוי ולהערצה. במשיכת קולמוס זו, בטוחני כי שנים רבות של שיפוץ מכוניות קלאסיות עוד לפנינו, וכי בכל שנה נופתע מחדש ממכוניות ההולמות את בעליהן ואת המסורת היפה אותה יצרנו.

לייצר לאחר המלחמה. הדה שבו הוצגה לקהל לראשונה בפאריס בשנת 1948, ויוצרה עד 1990 במקומות שונים בעולם.

מכונית הדה שבו של דודו ודן יוצרה בבלגיה, ובה מותקן מנוע בנפח 425 סמ"ק. זו אינה מכסחת דשא כפי שיגידו אנשים, אלא מכונית של ממש ונוחה להדהים. דודו ודן, חברי מועדון וותיקים המחזיקים במספר מכוניות אספנות מסוגים שונים, גדלים שונים ומוצאות שונים על פני הגלובוס.

מקום 3

מוריס מיינור 1000 משנת 1957 בבעלות גיורא פישטיין. המוריס היא מציאות של אגדה.

אגדת העם הבריטי שהחל משקם עצמו אחרי מלחמת העולם השנייה, בו מוצא עצמו המהנדס אלק איסיגוניס, שותף לתכנון המוריס שמונה בשנות השלושים, מתכנן מכונית חסונה, פשוטה ונוחה שתיהפך עם השנים לנפוצה ביותר אולי בקלאסיקה הבריטית, ה"מיינור", שיוצרה בשלל גרסאות עד 1972. היום 30 שנים אחרי תום הייצור, ממשיכים לייצר כמעט את כל החלקים הדרושים עבור ה"מיינור", רק בזכות הפופולריות שלו בעולם הרכב הקלאסי. איסיגוניס התפרסם כמה שנים אחרי המצאת המיינור כאשר חשף דגם חדש לחלוטין ב 1959, ה"מיני מיינור" הנחשבת ובצדק רב למכונית שיצרה מהפיכה שלמה בתכנון ובפונקציונליות... מספרים כי במהלך פיתוח ה"מיינור", החליט איסיגוניס, כי המכונית ברוחב 57 אינץ' צרה מידי ופשוט ניסר



יומן טיול

- אורן קיפניס -

והנה, העיקר. הדלקת חנוכיית שמן הזית על ידי צליק ואיציק, ברכת הדלקת הנרות, שירת "מעוז צור", והחברים מתאספים. מה מתרחש כאן היום? שבאו כולם עם המון מכוניות, מילאו מגרשים וביחד שרים? היום מחלקים תעודות הוקרה לחברים הנושאים בעול, וגם גביע. הגביע הנווד של מגזין "אוטו" ושל המועדון, על שם שאול גלאי לשחזור מצטיין של מכונית קלאסית. כן כן, היום הוא יום חלוקת הגביע הנווד. אריה נגלר שזכה בשנה שעברה, ימסור לבא אחריו בתור. מי? לא נגלה עד שנמסור. שלוש מכוניות מתחרות ביניהן, שלא כמו צילי וגילי של חיים נחמן ביאליק ש"מי יפה יותר? זאת וגם זאת, שתיהן יותר יפות", כאן צריכה וגם נפלה ההחלטה. לא קלה היא, אבל נפלה. המקומות השני והשלישי, נקטפו על ידי מכוניות יפהפיות, המיינור של גיורא והדה שבו של דודו ודן, אבל זוכה יש אחד. השנה הוא יוסי לפיד, שעמל רבות והוציא תחת ידיו את הרובר P5 המקסימה, שכולם נהנים לראות, השופטים גם נהנו בעת הבחינה לנסוע. יוסי והמשפחה נהנו גם מעצם השחזור, והיום נהנים מעצם התוצאה וכמובן גם מהנסיעה.



עיקר? איזה? אנחנו הרי נוסעים במכוניות אספנות, אז זה לא "טיול מיטיבי לכת", והיות ואי אפשר בלי, אז דאגנו ל"טיול מיטיבי לסת". קיבלנו אוכל מסודר ומאורגן, שגם היה טעים וחמים, ובסוף הרי בחנוכה אנחנו, אז כד שמן זית לכל חברי המועדון שבאו עם רכב אספנות. כד השי, וגם מכירת שמן זית נוסף מי שרצה, שמן רגיל, או שמן "ראשון המסיק" ולמהדרין, גם שמן לחנוכיות.

כך בנחת הגענו לסופו של יום נחמד, והגיעה העת לחזור הביתה. הפעם בנסיעה חופשית ולא בשיירה, מנצלים אור כמעט אחרון להנות מנופי הארץ, ומגיעים הביתה לפנות ערב.

בשנה הבאה, נצא שוב לטיול בחנוכה, נדליק חנוכייה, יוסי יעביר את הגביע לבא אחריו, ונרגיש את חלקת האלוהים הקטנה שלנו במועדון. חלקה שמגבשת אותנו למועדון אחד גדול שהחברים אוהבים אותו והוא מחזיר להם אהבה. חג שמח.

שבת ה 30 בנובמבר, 9 בבוקר. אנו בחניית תחנת הרכבת על שם סבידור בתל אביב וראו פלא: עשרות מכוניות אספנות נאספות להן ועוד מעט תצא השיירה לטיול חנוכה. כן, חג החנוכה היום, ומזג אוויר נהדר מקבל את פנינו אחרי יומיים של גשמים עזים לפני. מדינת ישראל התנקתה במיוחד לחג ובמיוחד בשבילנו, כי חג הוא לנו. היום נוסעים לבית ניר, לחברינו איציק שביב המארח אותנו כל שנה כל כך יפה בקיבוץ ובסביבתו, וכמובן שלא נשכח, כד שמן הזית פרי עמלו של איציק מחכה לכל אחד מאתנו לקראת סוף היום.

9 ורבע. יוצאים. רגע. ראשית מניפים את דגלי החג על המכוניות, כי בחג עסקינן. ראשון יוצא הסיטוראן דה שבו של דודו ודן המתחרה השנה בתחרות הגביע הנווד וגם הגיע מהמרחק הרב ביותר. הסיטוראן נוסע לאט, אבל בטוח ונוח. עוד רגע, וכולנו יוצאים. במחלף שפירים אנו פוגשים את החברים מראשון לציון הממתינים לנו ומצטרפים לשיירה שאורכה נפרס כבר לאורך של מעל קילומטר כמו רכבת ארוכה. בהמשך במחלף בן שמן החברים מאזור בן שמן ומודיעין, ובשער הגיא החברים מירושלים.

ירדנו מהכביש המהיר, ונוסעים נוף היערות שבין שער הגיא בואכה צומת האלה. הכביש מתפתל בין מושבים, עובר את בית שמש וגם ליד מנזר בית גימאל בו מומלץ מאוד לבקר בטיול אחר. צומת האלה אחרינו ובשריגים פונים ימינה. הנה עוד אחד עשר קילומטרים בלבד עד לבית ניר ופתאום אנו יוצאים מנוף יער לנוף קצת טרשי ובו משובצים שדות מוריקים.

הגענו, אבל כל תכנית היום עוד לפנינו. משה צליק ורוני רוזנברג אשר על הלוגיסטיקה השכימו ובאו לעזור לאיציק כדי שאנו נגיע למקום הערוך לקבלנו בצורה המכובדת ביותר. הכינו במה ותלו שלטים, הכינו מגרש חניה ושמן בכדים, וחשוב מכל, את המקום למתחרים. לאט לאט התארגנו בחניות, מחולקים כדרכנו לפי קבוצות המכוניות והאופנועים, והחלה שגרת היום, מי בקפה, מי בטעימת הגבינה, מי בחנות התכשיטים, הכל כיד הדמיון הטובה על כולנו.

לקט מן הכנס השנתי של מוסדות הפיב"א ב 24-26 באוקטובר 2002 בברטיסלבה, סלובקיה

- יוסי צור -

וועדת האירועים

1 (1 בראלי פיב"א העולמי שנערך ב 19.5.2002 - 15.5 בתורכיה השתתפו 183 כלי רכב מצוידים בתעודות זיהוי פיב"א. לפני שיירת המכוניות נסע רכב שחילק לציבור הצופים דגלונים והקהל קיבל את משתתפי הראלי בנפנוף דגלונים. הוא היה מאורגן היטב. מומלץ להצטרף לראלי השנתיים בתורכיה הנערכים באותה מתכונת.

2 (2 בקטעי ההפוגה של ראלי פיב"א שנערך ב 15.6.2002 - 13.6 בברטיסלבה, סלובקיה, שבו השתתפו גם 8 אופנועים מצוידים בתעודות זיהוי פיב"א - הופיעו להקות פולקלור של מחול ונגנים. אל מסע הראלי נלוו כתבי ספורט וצלמי טלביזיה של ערוץ הספורט המקומי והוא זכה לסיקור נרחב בעיתונות ובטלביזיה באירופה.

3 (3 על אחד ממסעות הראלי באירופה נתקבל בוועדת האירועים דוח משטרה, בשל עריכת מבחני סללום ונסיעה מהירה בערים מסוימות מבלי לקבל אישור מראש לכך מן הרשויות המתאימות. הדוח זכה לביקורת קשה בעיתונות. בבלגיה אסרה המשטרה על עריכת 2 מסעות ראלי המתוכננים לשנת 2003. דיווחים כאלה הנוגדים את רוחה של הפיב"א זכו להדים שליליים בציבור.

4 (4 ראלי פיב"א העולמי ב 2003: יערך ב- 1.6.2003 - 25.5 בקפריסין. מספר משתתפיו מוגבל ל 80 כלי רכב מן השנים 1979-1905, בעלי תעודות זיהוי פיב"א, ואם מספר המועמדים יהיה גדול יותר ייבחרו המשתתפים עפ"י גיל הרכב ונדירותו. הוועדה המארגנת שומרת לעצמה זכות להזמין מחו"ל עד 8 צוותים. המועד האחרון להרשמה 31.12.2002. פרטים נוספים יישלחו למשתתפים בינואר 2003 לאחר הרשמתם. באתר האינטרנט www.fivawr2003.org.cy מובאים פרטים רבים על תכניתו, מסלולו (כ 200 ק"מ ליום), האתרים שבהם יבוקרו משתתפיו, ועוד. נוסף לביקור באתרים בעלי חשיבות בתרבות ובהיסטוריה העולמית, ייהנו משתתפיו מביקור במוזיאונים ייחודיים, מאירועים פולקלוריים ומהופעות המאפיינים את מדינותיהם של משתתפים בראלי. למשתתפיו הוסדר עם רשויות הנמלים והמכס פטור ממלוי הטפסים המקובלים לפטור ממכס וליציאת הרכב את הנמל.

5 (5 ראלי פיב"א העולמי ב 2004 ייערך בשנת 2004 ביון.

תיקונים בתקנון הפיב"א

ההפתעות הנעימות הנגרמות למועדון ה 5, הם השינויים הדרמטיים בדרך עבודת הפיב"א כפי שהם משתקפים

בכנס, בו ייצגתי את מועדון ה-5 נידונו ולובנו הנושאים הבאים:

אופנועים:

הוחלט לפטור את בעלי האופנועים הקלסיים מדמי השתתפות באירועי פיב"א.

הוכרזו מספר אירועים הנוגעים לאופנועים והבולט בהם הוא ראלי, שיערך בטוסקנה בחודש מאי 2003 לרגל 100 שנות אופנועי הסירה.

על אירוע זה ואירועים נוספים תבוא הודעה ב"קלסיקון" ובאינטרנט.

בוועדה הטכנית.

בוועדה הטכנית נידונו מספר פרטים הנוגעים למדבקות חלון והובטח שבקשתנו לקבלת מדבקות תיבחן בחיוב. כמו כן חודדו הכללים הנוגעים לאוטנטיות כלי הרכב ולצורת הבחינה שלהם באירועי פיב"א.

שימת דגש מיוחדת ניתנה לכלי הרכב היוקרתיים. להלן רשימת כלי הרכב היוקרתיים לפי כללי פיב"א:

היצרן	הדגמים	היצרן	הדגמים
Alfa Romeo	ספורט/תחרותיות	Lagonda	ספורט/תחרותיות
Alvis	Speed 20, Speed 25	Lancia	ספורט/תחרותיות
Aston Martin	לפני מלח"ע ה 2, ספורט/תחרותיות	Maserati	כל הדגמים
Bentley	ספורט/תחרותיות	Mercedes-Benz	לפני מלח"ע ה 2, convertible 300 SL. 300
Bizzarini	כל הדגמים	MG	לפני מלח"ע ה 2,
BMW	328	Peugeot	Dar1Mat
Bugatti	כל הדגמים	Porsche	550. RSK, 904, 906
Cadillac	V16	Rally	ספורט/תחרותיות מונעות Sakmsen
Delage	ספורט/תחרותיות	Renault	Alpine, Gordini, R1063, R1062 convertible
Delahaye	ספורט/תחרותיות	Riley	כל הדגמים
Ferrari	כל הדגמים	Talbot	ספורט/תחרותיות
Fiat	Abarth, Gianini 5085	Willys Overland	M 38/MC, M 38A1/MD
Frazer-Nash	מונעי BMW		
Jaguar	ספורט/תחרותיות		

מועדוני רכב קלאסי במדינות ערב.

1) נציג המועדון הסורי Classic Car Club of Syria (C3S) ANF, שמועדונו התקבל לפיבי"א ב 1997 עם 2 קולות להצבעה, בדיון העצרת הכללית הנוכחית בברטיסלבה הזמין לסוף מרס 2003 את הוועד הכללי של הפיבי"א לערוך את פגישתו בדמשק. הזמנתו אושרה פה אחד ע"י העצרת הכללית.

2) לעצרת הכללית הנוכחית הוגשו לאישור, בקשות מ 6 מועדונים להתקבל כחברים בפיבי"א (מקולומביה, צ'כיה, לבנון, פרו, סלובקיה ודרום אפריקה). ביניהם Automobile Touring Club of Lebanon. במידע הנדרש צוין בבקשה החתומה ע"י נשיא המועדון, כי המועדון נוסד בשנת 1919 ומונה 56 כלי רכב. ב 2002 נוסד בו אגף לרכב היסטורי. אין בפיבי"א פרטים על מספר החברים באותו אגף.

3) נציג המועדון הסורי אשר ידע מראש כי בדיון הנוכחי הוועדה המשפטית אמורה לאשר את בקשתו של המועדון הלבנוני להתקבל לפיבי"א, בעת אותו דיון הוא נעמד בפאתי אולם הדיונים, והעביר לבירות בשידור חי בטלפון הסלולרי את מהלך הדיון, ואישורה פה אחד של הוועדה המשפטית לקבל את המועדון הלבנוני כחבר בפיבי"א.

תערוכת מכוניות מסוף שנות העשרים וראשית שנות

השלושים שנערכה ב 24.11.2002 ב Danubiana Gallery משתתפי העצרת השנתית של מוסדות הפיבי"א בברטיסלבה היו אורחי מועדון הרכב הקלאסי של סלובקיה, בתערוכת מכוניות מסוף שנות העשרים וראשית שנות השלושים של יצרנים שונים באירופה, אשר נערכה ב 24.10.2002 ב Danubiana Gallery, הסמוכה לאותה עיר. המכוניות המטופחות נראו חדשות ובוהקות כבאלום תצוגה, אשר יצאו לאחרונה את פס הייצור. אצל רבים ממשמרי הרכב הקלאסי, מלאכת הטיפוח היא אומנות ולא התעסקות טכנית גרידא. לשאלתנו מדוע בכל המכוניות ההגה ימני, הוסבר כי לא היו באותן שנים מדרכות להולכי רגל, וכדי שלא לפגוע בהם, על הנהג היה להימצא בתוך המכונית סמוך לשול הדרך.

הנפת דגל פיבי"א באירועי מועדון החמש באירועי הנפת דגל פיבי"א באירועי מועדון החמש, והצגה בהתכנסות מוסדות הפיבי"א של תצלומי אותו דגל מתנופף, יכולים לקדם פניות של המועדון אל מוסדות הפיבי"א.



בשינויים בתקנון הפיבי"א - אשר הוצעו ע"י נציג מועדון ה-5 בעצרת הכללית השנתית של הפיבי"א אשר נערכה באוקטובר 2001 ברוטרדם, הולנד, (בה השתתף לראשונה גם נציג מועדון ה-5).

נציג מועדון ה-5 הציע שהחומר הנוגע לדיוני פיבי"א יועבר לחברים זמן מה מראש על מנת שיוכלו להתכונן לדיונים (דבר שלא נעשה עד כה). ההצעה זכתה לתמיכה מלאה של המשתתפים ואנו מקווים שהיא תאושר בקרוב. הכנסים הבאים של מוסדות פיבי"א ייערכו ב אוקטובר 2003 ואוקטובר 2004 בספרד ובהונגריה (בהתאמה)

צביונו של הפיבי"א

במהלך כנס מוסדות הפיבי"א בברטיסלבה, ארחה נציגות מועדון ה-5 לשיחות נפרדות עם כל אחד מן האישיים הבאים: נשיא הפיבי"א מצרפת, מזכ"ל הפיבי"א מבריטניה, יו"ר הוועדה הטכנית מצרפת, יו"ר הוועדה המשפטית מהולנד, נציג ה-ASI ה-ANF האיטלקי לפיבי"א, ונציג ה-FEHAC ה-ANF ההולנדי לפיבי"א, ובהן ציין נציג מועדון ה-5 כי במרבית התפקידים הקובעים את דרכה ודמותה של הפיבי"א, בהנהלתו ובוועדותיו מכהנים נציגים מקומץ של מדינות מערב אירופה. יש חשיבות, כי גם חברים מיבשות אחרות יכהנו בתפקידים המרכזיים בארגון. ייתכן שיידרש כי פגישות של וועדות הפיבי"א, קבוצות העבודה, ואף העצרת הכללית השנתית של מוסדותיו ייערכו לא באירופה בלבד.

חשוב כי נושא זה ימצא את ביטויו וקביעתו בתקנון הארגון.

נשיא הפיבי"א מצרפת, הסכים לעמדתה של נציגות מועדון ה-5 אך ציין את הקושי הכספי לממן את תחבורת הנציגים ממועדונים באירופה לכנסים ודיונים מחוצה לה. נציג מועדון ה-5 הציע לשקול את השימוש ב Video conference הנפוץ כיום כאמצעי מקובל ואינו יקר בהשקעה ובשימוש השוטף. ההצעה זכתה לאהדה בקרב נציגי מדינות מערב אירופה ואנו תקווה שהיא תיושם בעתיד.

ראלי עולמי לאופנועים בישראל World Biblical Rally in the Holly land

ב 25.10.2002 בברטיסלבה ארחה נציגות מועדון ה-5 לארוחת ערב את יו"ר וועדת האופנועים בפיבי"א וסגן נשיא ה-ANF של איטליה וחבר משלחת, ומזכיר וועדת האופנועים בפיבי"א וחבר משלחת ה-ANF היווני, אשר בה ציין נציג מועדון ה-5 את כוונתו העקרונית של ה-ANF הישראלי לערוך ב 2005 את הראלי העולמי לאופנועים בישראל.

ביקור במוזיאון סטודיביקר

- אמון וירטהיים -

מוזיאון סטודיביקר:

כמו שחברת סטודיביקר הייתה חברה קטנה וצנועה כך גם המוזיאון.

סה"כ מוצגים רוב הדגמים החשובים של החברה: 15 מרכבות + 40 מכוניות.

כאשר בנוסף לדגמי המכוניות ישנם אמצעי הסברה אור קוליים והפעלות של מערכי וידאו + חנות מתנות וספרות. מוצגת לארק דיטונה מודל 1963 שהיא האחרונה שיוצרה בסאוטי בנד וכן הלארק קרוזר האחרונה של המילטון קנדה שנת יצור 1966. בנוסף כמובן דגמי פרזידנט, צימפ, הגולדן הוק 1957 (מנוע פקארד 275 כ"ס), גראן טוריסמו והאוונטי המדהימה.

לצערך, אין כל אזכור לפעילות (ייצור והרכבה) של סטודיביקר במפעלי אילין בנשר חיפה.

בקיצור חוויה מדהימה לאספני רכב בכלל ואוהבי סטודיביקר בפרט - מומלץ למי שנמצא באזור אינדיאנה שיקגו.

כאשר יצאתי לנסיעת עבודה בארה"ב לאזור אילינוי ואיוה ידעתי שלא אוותר על ביקור במוזיאון סטודיביקר. כמובן, בנסיעת עבודה הלויז' צפוף ישנן טיסות רבות ופגישות עבודה, כך שרק ביום האחרון לפני הטיסה נשאר זמן פנוי.

כדי לא לאחר לטיסה תוך חישובי זמנים (אזורי זמן שונים) שוכרים רכב, עולים על האוטוסטראדה ונוסעים לכיוון סאוטי בנד - שממוקמת במדינת אינדיאנה. על ההיסטוריה של סטודיביקר נכתב רבות בעיתון זה אבל רק נזכיר שחברת סטודיביקר היא החברה (מתוך 5,000 חברות באמריקה) שעברה בהצלחה את המעבר מיצור עגלות (מרכבות סוסים) למכוניות וכן הייתה יצרן הרכב העצמאי האחרון בארה"ב (שנתיים יצור אחרונות היו בקנדה - המילטון ובישראל - קייזר אילין תעשיות), פעלה עד שנת 1966.

סטודיביקר ייצרה באופן פעיל בסאוטי בנד החל מ 1852 עד לדצמבר 1963. הנסיעה בדאון טאון של סאוטי בנד, באזור התעשייה הישן היא חוויה של מעבר במנהרת הזמן. כל מבני התעשייה של החברה נשארו כמו בזמן הייצור הפעיל, ניתן לראות מבני הרכבה בתי יציקה וכיו. על חלק מהמבנים מתנוסס סמלה של חברת סטודיביקר!!



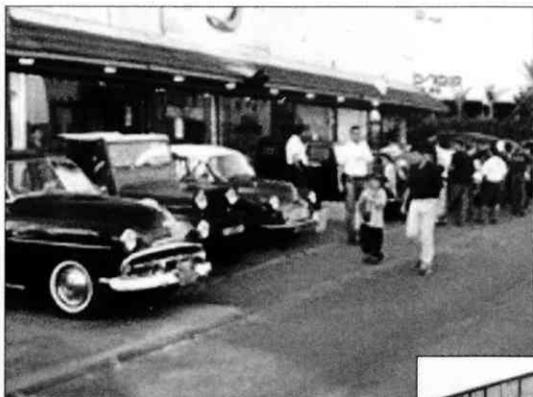
דוגמניות המועדון בגני התערוכה

בגני התערוכה בת"א התקיימה תערוכת מכוניות ובמסגרתה היה ייצוג נאה למועדון ה-5. התערוכה משכה עשרות אלפי מבקרים שנהנו גם מפרי תחביבינו.



מפגש המועדון יום שישי באגף הצפוני

- דרור וסרשטיין -



לאווירה הנעימה במקום הוסיפו מלצרות מסעדת בנדיס שהסתובבו ברחבת החנייה עם מגשים וכוסות יין שחולקו בצורה חפשית לחברים ולקהל הרב שהיה במקום, ואכן היה קהל במקום. הארוע פורסם לחברים בדואר אלקטרוני, בקלאסיקון לוח האירועים, באתר האינטרנט של המועדון ובפורום הענתיקות באינטרנט. ניתן היה לצפות לארוע מוצלח ורב משתתפים לפי הטלפונים שקיבלתי ואף לפי ההודעות בפורום באינטרנט.

שמחתי אף מכך שהיו זוג מירושלים לא חברי מועדון עדיין, (בעלי פגיו 404) שהגיעו למפגש במרכז ומשנודע להם כי החברה נוסעים לחיפה לא היססו הצטרפו לשיירה והגיעו אף הם לחיפה - כל הכבוד ותודה על ההשתתפות.

אין ספק כי המפגש היה מוצלח ומהנה לכולם, לחברים, לקהל האורחים שנכח במקום. ובהזדמנות זו אני מבקש להודות לבני ממסעדת בנדיס על הארוח החם והלבבי. אני רוצה להודות לכל החברים שטרוו והגיעו למפגש זה - שרק נהנה במפגשים הבאים עלינו לטובה!

יום שישי 4 באוקטובר 2002 שעה 16:00. בשעה כזו בדרך כלל מגיעים למפגש המועדון בצפון בערך 15 כלי רכב עתיקים/קלאסיים שחונים בצורה מסודרת ברחבת החנייה במסעדת בנדיס בלב המפרץ בחיפה. נראים למרחוק ומטביעים את החותם הקלאסי, השונה, המיוחד באזור סואן לצד תנועת מכוניות מודרניות. ביום שישי המדובר היתה התמונה שונה לגמרי. לאט לאט ובקבוצות הופיעו מכוניות מכל איזור הצפון, כאלה שלא ראינו מזה זמן רב ואף הגיעו בגאווה החבריה מאיזור המרכז ובכך מילאו את כל רחבת החנייה בכל פינה אפשרית.

החגיגה היתה בעיצומה, המכוניות היו יפיפיות, מצוחצחות, מדהימות והצבעוניות שלטה במקום. מפגש חברי הצפון עם חברי המרכז היה מהנה ומרגש כאחד. החלפת מידע, הצצה במכוניות החדשות שלא נראו עדיין או כאלו שנראו לאחרונה מזמן. נראתה הדה שבו הכחולה מטבעון בהופעת בכורה, רנו קאטר שבו הצהובה בהופעת בכורה, MG אדומה יפיפיה, הילמן מינקס שנת 1936, אמריקאיות נוצצות ומדהימות, פורד קפרי, רובר שחור 1946, סיטרואן טראקסיון מזכרון יעקב, לארק סטודיבקר ועוד ועוד. וכמובן האופנועים והבולט שבהם ה-BMW של אריה שאך לא מזמן סיים שיפוץ מהמם ברמתו - יישר כח!

אתרים שמעניינים אותנו

הפעם במחנה המעפילים המשוחזר בעתלית:

משאית "פורד" או "שברולט"



אוטובוס "ליילנד טייגר" משנות החמישים (שלא היה קיים בתקופת ההעפלה...)



טנדר 4X4 "פרגו"



מה נעשה במועדון

בעקבות תלונות של מספר חברים בנושא תקלות בהעברת בעלות על רכב אספנות ללא טסט, פנינו למשרד התחבורה ולהלן תמצית תשובת של הממונה על רישוי ומחשוב: "רכב אספנות יכול לבצע שינוי רישום בעלות ללא קשר לביצוע מתן כשירות לתנועה". וזאת לאחר תשלום אגרת העברת הבעלות כמתחייב בחוק בכל מקרה של תקלה בתהליך באפשרותכם לפנות למשרד המועדון ולקבל עותק ממכתב התשובה של משרד התחבורה.

משולחן הועד:

1. שוק עתיק: נקבע תאריך לשוק עתיק שבו יובאו חלקים נוספים מהמחסן בתחנה המרכזית שימכרו במחיר סמלי לחברי המועדון.

2. פורום באינטרנט: באתר www.carsforum.co.il (בתפריט לעבור ל"רכבי אספנות")

3. אירוע המרכזי של מועדון החמש בפסח: הוחלט לקיים את האירוע על פי הצעות ומיקום שיומלצו ע"י החברים.

4. האבטומוביל: הוחלט להוציא את גיליון ה-50 במהלך חודש דצמבר/ינואר.

5. ביטוח: בעקבות תלונות של מספר חברים בנושא פוליסת ביטוח צד ג', הוחלט כי אורן קיפניס יערוך בדיקה עם "כוכב שביט" והמלצותיו יועברו לישיבה הבאה.

6. קישוט קירות המועדון: החברים מתבקשים להעביר תמונות ממוסגרות בכל גודל.

7. אלבום תמונות אירועי המועדון: החברים מתבקשים להעביר תמונות מאירועי ומפגשי המועדון לרוני רוזנברג במשרד המועדון.

8. הודגשה מחדש עובדת איסור השתתפות באירועים ובתצוגות למי שלא חבר מועדון.

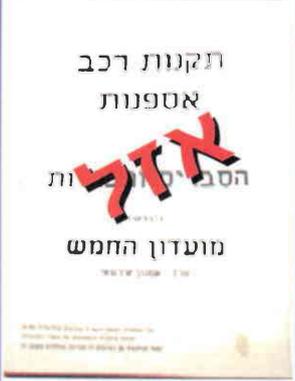


סברה בפורטוגל - לאחרונה הגיעה פניה למועדון מאספן בפורטוגל לעזרה בשיפוץ הסברה שלו. יוסי צור ובני הספל שלחו לו מידע, קטלוגים ופרטים.



אביזרי מועדון החמש

ספרון תקנות



20 ש"ח

חולצת T



25 ש"ח

דגל לרכב



10 ש"ח

כובע המועדון



15 ש"ח

מדבקה לרכב



10 ש"ח

סמל (לגריבל)



40 ש"ח

מחזיק מפתחות



15 ש"ח כל יח' נוספת 10 ש"ח כלכר

סיכת המועדון



10 ש"ח

חברי המועדון מוזמנים לרכוש ממבחר מוצרי מועדון החמש. לפרטים והזמנות לפנות למשרד המועדון בטלפון 03-7318818 או בפקס 03-7319059. דמי משלוח 5 ש"ח לכל מוצר.