

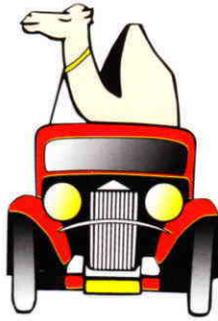
האבטומוביל

בטאון מועדון החמש

מועדון הקלאסי והאספנות בישראל



מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

**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 כתרילאל
זמי לוין

יו"ר המועדון והעמותה: 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 "אבטומוביל": בני הספל
אינטרנט: דרור וסרשטיין
אב בית דין חברים: ע"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

פורם רכב אספנות www.carsforum.co.il
אתר האינטרנט של המועדון: www.5club.org.il

מונאלה

לאחר חגיגות גליון החמישים אנחנו חוזרים לשיגרה, לחוברת המכילה חומר מגוון. החורף הגשום לא עצר את המועדון ובחודשים האחרונים נהנינו ממגוון פעילויות ששיאן, לדעתי, היה המפגש המאד מרגש בבית החולים "אברבנל". בחול המועד וסביבתו היו עוד מספר אירועים כלליים כמו המפגש ברידינג והפיקניק בחדרה. וביום העצמאות נהנינו מראלי העמקים המסורתי.

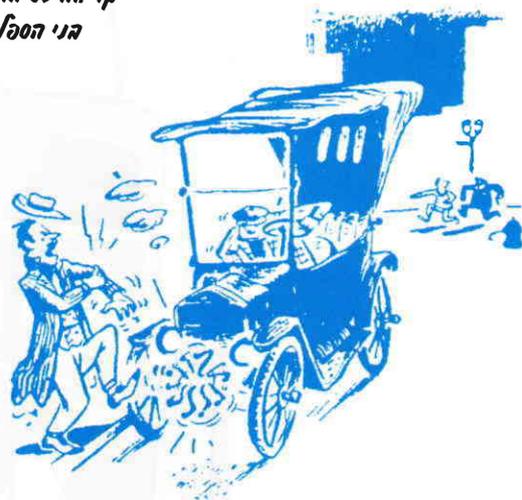
המזל שלנו בכל האירועים היה מזג אויר ששיחק לידנו ולידי המנועים שלנו...

לצד שפע התמונות מהאירועים השונים יש לנו עוד מאמר פרי עטו של דב קרדו, איש הכלים הכבדים המנסה להתמודד עם המשימה (הכבדה גם כן) של שימור משאיות.

ביקרנו גם ב"מאגר", החברה שמפרקת את הקלאסיות של המחר שמגיעות אליה במצב של טוטל לוסט....

ראינו טרקטור ישן במטולה ומכוניות ענתיקות בתל חי והכל הכל ארוז באריזה ה-51...

*קריאה נעימה
בני הספל*



**"האבטומוביל"
ביטאון מועדון ה-5**

עורך: בני הספל
הפקה: רוני מוסקוביץ
גרפיקה: כפיר מתן

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 ולמידע ולמודעות הכלולים בגיליון זה. כל הזכויות שמורות
Issn 0793-7679

בשער: ה"המאגר" ראו עמוד 8

חברים וחברות יקרים,

הראשון היה בבית החולים ע"ש אברבנטאל, אירוע מרגש ומיוחד במינו בגלל האוכלוסיה המיוחדת שהשתתפה איתנו באירוע. הוכחנו שאנו יודעים ויכולים לתרום לקהילה, ואציין באופן מיוחד את ה"סיבוב" שעשו חברינו לילדים השוהים בבית-החולים על האופנועים עם הסירות. אני שמח ומודה באופן אישי לכל המשתתפים שבאו בהתנדבות לאירוע.

אירוע נוסף חגגנו ביער חדרה, בין האקליפטוסים בחיק-הטבע, עם תצוגת מכוניות ורוח טובה של החברים ובני-המשפחה "על המנגל". יחודו של האירוע היה בגיבוש החבורה ובהכרות של בני המשפחות.

אירוע האופנועים שהתקיים לא מכבר, היה מוצלח מאוד מבחינת המשתתפים הרבים, אבל כתוצאה מליקויי ארגון, נאלצנו לסיימו מוקדם מהמתוכנן בהוראת המשטרה. אנו נפיק את הלקחים כמתחייב ונתאים את עצמנו להוראות המשטרה באירועים הבאים.

האסיפה הכללית תתקיים בקרוב (על המועד והמקום תבוא הודעה בנפרד). אני קורא לחברים להשתתף באסיפה כדי להשפיע בבחירות ולקבוע את עתיד המועדון. חברים שיכולים להשקיע ומעוניינים בכך, מוזמנים גם להציע את מועמדותם למוסדות העמותה. ראוי לרענן את השורות ולהכניס חברים עם רעיונות חדשים למוסדות השונים.

אני מאחל לכל החברים ובני משפחותיהם קיץ מהנה, נהיגה בטוחה, ותנו מבט על שעון החום של המנוע ברכב.

נחום קדמיאל

זה לא מכבר חגגנו ח"י למועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות במדינת ישראל. המועדון נוסד על-ידי קומץ "משוגעים לדבר" בשנת 85. כינוס היסוד היה במלון השרון בהרצליה, שם ראו את החזון והתוו את כיווני הפעולה.

מאז גדלנו והתבגרנו, היו גם קשיים לא מעטים בדרך. רבים הצטרפו למועדון, נוספו גוונים וצבעים. הרוח של המייסדים עוד עימנו ואנו ממשיכים את הדרך.

המפגשים הקבועים של ימי שישי אחר-הצהריים והאירועים בחגים ובסופי שבוע הפכו לפעילויות העיקריות של החברים. מלבד אלה מתקיים קשר הדוק ושוטף בין החבר'ה בעניני קניה ומכירה, חלקי חילוף, יבוא רכב, אוטנטיות, קלאסיקה וכו'.

כשילד מגיע לגיל שמונה-עשרה יודעים שהוא סיים לימודי היסודי והתיכון, שהוא גדל פיסית ורגשית ושהוא עומד ללכת לצבא. ומה אזלנו? למדנו כמה פרקים מאלפים ב"עשה ואל-תעשה", גדלנו והתבגרנו, ומערכת הציפיות הותאמה יותר למציאות. לכולנו כבר ברור שלא ניתן את הכל להשיג ולא כל מה שאנו רואים ורוצים אפשר לממש ולשפץ.

וכמו שלבוגר בן השמונה-עשרה אנו מאחלים שישמור על עצמו קודם כל, שתהיה לו בריאות טובה ואריכות ימים, ושיצליח בדרכו, כך גם למועדון החמש: שנשמור היטב על מה שיש לנו, על המכוניות, על המסורת, על החברות והרעות, ושיצליח בעשורים הבאים גם להתפתח, להתרחב, ולהשתבח עם הזמן. במהלך חג הפסח בילינו בשני אירועים מוצלחים.



ההיסטוריה של MG-TC

שמספרה: M719 / ת - M3448

דוביק גרודמן



סיפור הרצת, הבריחה והשארית האוטו בארץ סופר בעיתונות שנות החמישים. האוטו אוחסן במוסך "אולימפיה" שנמצא במגרשי התערוכה הישנים. לימים - משפחת מילוא היתה הבעלים שלה. קובי מילוא, שהוא בעצמו בעל MGB, נתן סקירה מהנה ומקיפה בעתון המועדון על היסטוריית ה-MG.

שאלו אסנין-מהנדס מכונות אנין טעם, צייר, פסל, צלם ובונה דגמים מדהימים גילה אותה מכוסה במוסך "אולימפיה" וקנה אותה במחיר £700 (מחיר דירה היה אז £2200). אסנין טייל

קצרה היריעה מלספר כאן את היסטוריית ה-MG. העיצוב הקלאסי המדהים שלה בשנות השלושים נשמר בקפדנות והיא שם דבר. ה-TC היתה מכונית ספורט פתוחה בעלת שני מושבים, עם ביצועים טובים ביותר. למכונית שלי יש היסטוריה מעניינת במיוחד, המכונית יוצרה והובאה לארץ בשנת-46 ע"י קצין מהבולשת הבריטית.

קצין זה מעורב ברצח מנהיג הלח"י יאיר שטרן ומיד ברח מהארץ, בודעו את גורל שני הסרז'נטים הבריטים שניתלו על עץ גבוה (ע"י אנשי אצ"ל).



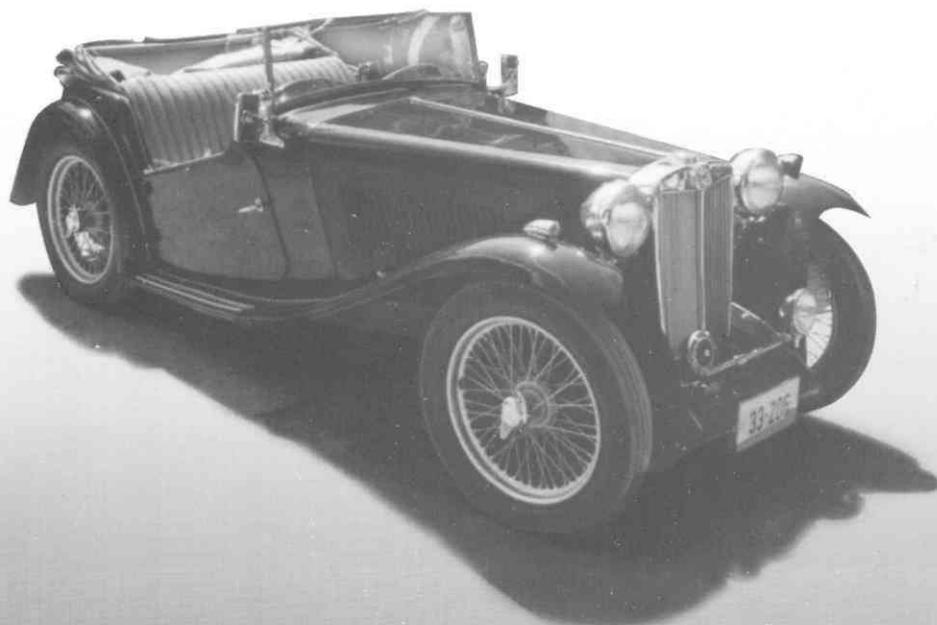
להם... ומכאן כנראה התמונות המצורפות למאמר. ה-MG נדדה לחו"ל למספר שנים עם נציג אל-על שגם הוא היה חובב מכוניות ואופנועים. מספרי הרישוי שלה משקפים את היסטוריית המספרים בארץ: מ-3 ספרות (M-716) ל-4 ספרות (ת-3448-M) (M מציינות מנדט, ת-מסמלת את האות הראשונה של העיר ת"א). לבסוף נוספה הספרה החמישית (206-33) ובכך הצטרפה ה-MG ל"מועדון החמש". היש היסטוריה מעניינת ומפותלת יותר לאוטו בישראל?

בה בכל רחבי הארץ בהיותה המכונית היחידה שלו. הוא נסע בה 7 שנים ואהב אותה אהבת נפש.

ממש לאחרונה נמצאה תמונה של ה-MG משנות ה-50 שהנהג בה הוא פוקה הירש. פוקה הירש היה איש עסקים רחב אופקים, איש החברה הגבוהה, אינטליגנט, בליין, סלבריטאי ורודף נשים ידוע (פרשיותיו התפרסמו תדיר בעיתונות שנות ה-50, במיוחד ב"העולם הזה") אסנין ופוקה היו ידידים, נסעו ובילו ביחד. תחביב הנשים היפות בתל אביב הקטנה היה משותף



פוקה הירש על יד ההגה של ה-TC



משאית סטודיבייקר טרנסטאר

מאת דב קרדו

משאית סטודיבייקר שמישהו שומר, אבל לא ידעתי שהיא משופצת ממש, ולא ממש הלכתי לחפש, כי, קטנוני שכמוני, משאית עם מנוע בנזין... נו, זה לא מספיק משאית בשבילי. אבל הבטחתי לבועז שאבוא לראות ולצלם. הבטחתי, קיימתי, והופתעתי לטובה ממראה עיני. למעט בחירת הצבעים, שנעשתה בכוונה תחילה ליצור משהו מיוחד, ועוד כמה השלמות חסרות חשיבות שנשארו לבצע, בועז העמיד על הגלגלים משאית אספנות לכל דבר, משופצת יפה, במצב עבודה ממש, ו, לא פחות חשוב, עם רשיון תקף, כך שאינו תלוי ברצונו הטוב של משרד התחבורה, לאשר רישוי אספנות לרכב מעל 4 טון.

הטרנסטאר היא המשאית האחרונה שיוצרה על ידי סטודיבייקר. עיצובה מאוד יפה לטעמי, אבל זהו בעצם עיצוב של שנות החמישים - המשאיות של היצרנים האמריקאים האחרים מבציר 64 התהדרו בקווים ישרים, בפנסי חזית כפולים ותא נהג מרווח הרבה יותר. אפילו הטנדר של החברה, הצ'אמפ שהוצג ב-1960, נראה יותר חדיש.

יש מקרים בהם אני שמח להודות שטעיתי, וזה אחד מהם. בגיליון אוטומוביל שהוקדש ברובו לנושא אספנות המשאיות, התלוננתי רבות ומרות על המצב העגום של התחום בארץ. עד כדי כך שבני הציע לי לתקן עד כמה שאוכל את רוח הנכאים ששלטה בדברי.

עשיתי מה שיכולתי, אבל זה לא היה הרבה בהתחשב בעובדה שבזמן כתיבת הדברים הייתי בטוח לחלוטין שאין בארץ אף משאית משופצת ממש. יש כמה, ידעתי לציין, ששומרים עליהן, שמחזיקים אותן במצב "עבודה", יש כמה ששופצו חיצונית ברמות כאלה ואחרות, אבל משאית ממש, במצב נסיעה, משופצת מכנית וחיצונית עד לרמת תצוגה?

לא שאני יודע.

אבל מסתבר, לשמחתי, שאני לא יודע הכל. כמה ימים לאחר פרסום הגיליון קבלתי טלפון נעלב מבוועז כהן, מחיפה, שתהה איך התעלמתי מהמשאית שלו - סטודיבייקר טרנסטאר מודל 64, מפאר התוצרת המקומית (קייזר אילין), שהוא שיפץ ומחזיק?

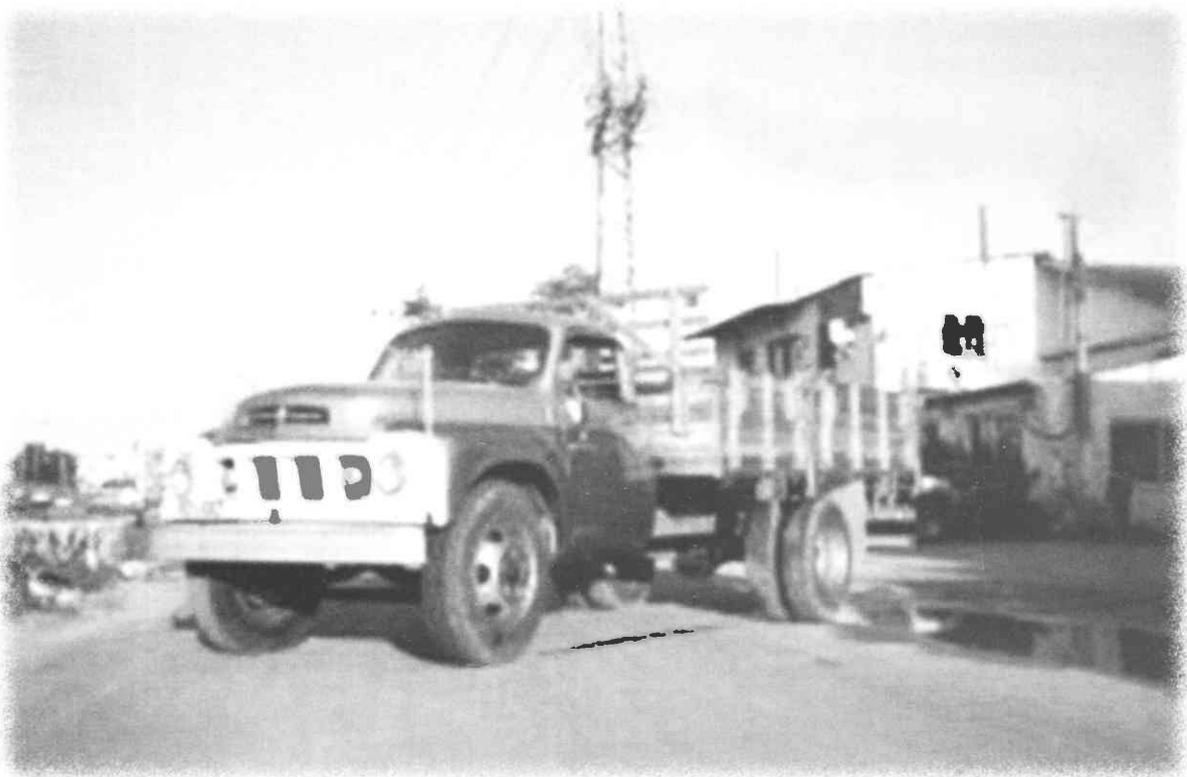
אז זה לא שלא ידעתי שיש בחיפה באיזה מקום



הובלות שונות לצרכי עסקו. רק כשירדה הפעילות בעסק בועז התפנה לשיפוץ, שבוצע ממש כמו שצריך - פירוק מלא של כל המכלולים, עבודות מרכב יסודיות, כולל מיגון בפני חלודה עתידית וצביעה - לא לטעמי, כמו שכבר הזכרתי (הטרנסטארים היו בדרך כלל בצבע תכלת עם גריל לבן), אבל איכותית מאוד.

בארגז היה צורך לחדש רק את חלקי העץ של הדפנות - גם כאן, סליחה על הקטנוניות, הייתי מקפיד לשחזר את הדוגמה על דפנות העץ לזו המקובלת בארגזים של משאיות ישראליות, אבל עדיין מדובר בתוצאה מכובדת מאוד, בוודאי ובוודאי בהשוואה לכל דבר אחר (בתחום המשאיות) שקיים בארץ. וגם הפעם אשמח לדעת שטעיתי!!!

בועז אינו "אספן משאיות". בועז אוהב, אוסף ומשפץ אמריקאיות - הוא נמצא כרגע בעיצומו של שיפוץ מדוקדק של דודג' קורונט 49, הוא משפץ לחבר לארק 63, נוסע בוואגוניר מיוחד (מנוע 8V, גיר אוטומטי, הנעה 4X4 קבועה) ועוד היד נטויה. אבל כמי שעוסק בתחום, הוא לא יכול היה שלא להבחין במשאית שהופעלה על ידי בעל עסק שכן לאיסוף ומחזור מתכות עד לתחילת שנות התשעים. בועז פנה אליו כמה פעמים, נענה בסירוב מוחלט וכמו כולנו, לא התייאש. הוא המשיך לעקוב אחרי המשאית, וכאשר הסתבר לו שהעסק השכן מוצע כולו למכירה, פנה שוב וביקש לרכוש אותה. הפעם נענה בחיוב. הסטודיבייקר נרכשה אמנם עם כוונה לשיפוץ, אבל שימשה במשך כמה שנים את בועז - במצבה המקורי - לביצוע



"המאגר"

את הלב... יש כאן כמה חדשות ממש כמו פולו החדשה, אלמרה פרפקט, פיג'ו CC206, מרצדס 500... "תשמע, היו כאלה שרק יצאו מהסוכנות, פנו ימינה ובוים..טוטל לוס" אומר משה כדורי ובקולו נימה של מי שראה כבר הכל... ומי יודע כמה טרגדיות מסתתרות מאחורי הגופים המפורקים/מעוכים/שרופים המונחים בסדר מופתי במגרש.

ואכן המילים "סדר מופתי" מתלבשות כל כך טוב למתחם של "המאגר". את המבקר מקבל מגרש חנייה מרווח, סלול כהלכה ומקושט באיי

"למה לא באתם לפני 10 שנים" נאנח משה כדורי, מנהל "המאגר" חברת הפירוקים הכי גדולה בארץ. "אז עוד אגרו מלאים. היום הכל דינמי, לא שווה לנו לאגור, אז הכל אז. מה שלא נמכר, נגרס".

הכל בתנועה? לאו דווקא. המאגר הוא מקומן האחרון של מאות מכוניות דוממות שפסקו מלנוע וכמו קטר ה 70414 מהשיר של אריק לביא, הן הובלו אחר כבוד לבית הקברות למכוניות שמנהל משה כדורי. המראה של אותן מאות מכוניות בשלבי פירוק שונים, צובט לפעמים



דלפק קבלה קלאסי.



קלאסיות בסוף דרכן.



מגאן בסוף דרכה.



שנמצאו לאחר גניבה וכו'.

לפני כשנתיים עברה החברה למקומה הנוכחי באזור התעשייה של ראשון לציון.

פרט לאולם הקבלה קיים כמובן המאגר עצמו. בחזיתו נמצא המחסן הענק ובו על מדפים מאות ואלפי חלקי פח, צמיגים, דלתות, כנפיים וכו' שמשות, חלקים מיכניים, כולם מסודרים לפי סוגי הרכב ושנתונים. גם כאן הסדר המופתי מסביר את מהירות התגובה, אפילו ללקוח עצבני שמבקש חלק נדיר של מכונית אזטרית... (ואגב, אם תשאיר מספר טלפון הם יתקשרו אליך אפילו אם החלק לא נמצא...)



העליונה היא... אפלאוז.

אבל המסמר הוא המשטח הענק בו נמצאות מאות המכוניות הדוממות, מסודרות שורות שורות, מראה צובט לב לחובב רכב. רוב המכוניות לא הכי אספניות אבל די הופתענו ושמחנו לראות שמישהו דאג לרכז את המכוניות המיוחדות במקום אחד. מוסטנג משנות התשעים, יגואר, הונדה פרלוד, מזדה MX3, פיגו CC206, סאאב, עומדות דוממות ראש אל ראש, כולן "טוטל לוסט", אבל הן מכרה זהב לאספנים של המחר. מעליהן תלויות כמה מיני מיינורים, אחת מתחילת שנות הששים, חיפושיות וכולן שלמות. נראה שהן הגיעו לכאן לא כטוטל לוסט. אז לסיכום, אין כאן חלקים למכוניות משנות

גינון, עציצים ואפילו כרכרה עתיקה. יצאת מהמכונית ונכנסת לאולם קבלה מרווח, נקי ועם דלפק ארוך שבתוכו מולבשת מזדה XM5 חתוכה. שם מנהלים את העניינים שניים-שלושה עובדים בזריזות וביעילות, לפניהם צגי מחשב המעודכנים עד הכפתור האחרון של הפונטו האחרונה שהגיעה לפני שעה... אם החלק נמצא, תוך 10 דקות תקבל אותו ויהיה זה שעון של קורדובה או כנף של לומינה.

למען האמת, "המאגר" עובדים בעיקר עם שוק מוסדי. מקבלים מכוניות מחברות הביטוח ומוכרים חלקים למוסכים. אבל גם לנהג הפרטי



שווה לבוא לכאן ולו בגלל המחירים המטורפים שגובות כמה סוכנויות עבור חלפים. מצבר בן שבועיים או דש בורד בן שבע שנים לא נופלים מהחדש אבל נופלים מאד מאד במחיר. ישבנו עם משה כדורי במשרדו הצנוע והוא סיפר לנו על אביו, נעים כדורי שפתח בתחילת שנות החמישים מוסך קטן ברחוב המסגר ומאז העסק התפתח לכוון חלפי הרכב. לפני כ-15 שנה החל העסק שנקרא "בני נעים כדורי" לקבל את צורתו הסופית שבמרכזה "המאגר" ולצידה מכירת מכוניות הרוסות אבל ניתנות לשיקום וכן מכוניות שלמות שהתגלגלו לידי חברות הביטוח לאחר

כל כך מכוניות שיש להן עתיד כרכב אספנות. ומדובר לא רק ברכבים שהזכרנו אלא גם באותה טוויגו שנחבאה אל בין כלים מחוצים אחרים... וכמובן, לבעל הרכב הרגיל הרוצה לחסוך, מציע המקום חלפים זולים ושירות מהיר ויעיל. כתובת המאגר: אזור התעשייה הצפוני של ראשון לציון (נוסעים צפונה בכביש המזרחי של אזור התעשייה עד שנתקלים בשילוט).

החמישים והששים. גם מכוניות משנות השבעים לא כל כך מגיעות לכאן כי הן לא מבוטחות במקיף. האספן הממוצע יוכל, עם זאת, למצוא כאן מצברים, גלגלי הגה של דגמים שלא שינו הרבה כמו מרצדס או וולוו, טסות כנ"ל ואולי מושבים של דגמים התואמים את מידות הרכב הישן. אני מקווים שלאחר שהסבנו את תשומת הלב של מנהלי "המאגר", הם לא יגרסו מהר





לסוסיתא של יורם מקובר יש תאומה ב...ניו יורק

הפתעה די מרעישה (או אולי מטרטרת) נתגלתה לידי יורם מקובר כשאיתר בניו יורק בחור צעיר שירש מסבו טנדר סוסיתא משנת 1959, מאלו שיוצאו לארה"ב בתחילת ימיה של חברת "אוטוקרס". כפי שאתם רואים הרכב במצב לא רע בכלל והוא מצטרף לסטיישן שנמצאת בפנסילוניה, גם היא מאותו שנתון. אנחנו נשתדל ליצור קשר ולדעת יותר על הרכב.



קרייזלר 53

חברנו עודד רטינסקי מתגורר זה זמן בארה"ב. לאחרונה הגיע ממנו מכתב בו הוא מציג בגאווה את הרכש החדש שלו, קרייזלר 53.



תיקון טעות

בדיווח על הגביע הנודד על שם שאול גלאי ז"ל (חוברת מס' 50) נפלה טעות מצערת: כך נראית ה"מיינור" של חברנו גיורא פישטיין אשר זכתה במקום השלישי.

אירועי האביב



מספר ימים לפני הפסח התקיים הארוע הגדול ברדינג אשר אורגן בשיתוף עם מועדון האופנועים הישראלי. זה היה אחד הארועים ההמוניים ביותר בשנים האחרונות ומכוניותינו זכו לחשיפה מאד טובה.



יואכים לוי, אבי אספנות הרכב בארץ, כיבד אותנו בנוכחותו ברידינג.





המרכז לבריאות הנפש "אברבנל" בבת ים אירח את המועדון בחול המועד פסח. כעשרים מכוניות וכמה אופנועים הוצבו לראווה בפני המטופלים אשר התעניינו ואפילו חייכו, דבר מאד נדיר אצל כמה מהם, לדברי מנהל בית החולים. הרגשנו שנתנו המון וקיבלנו המון.



צילום: אלעד רוזנקר

עוד ארוע בחוה"מ היה הטיול והפיקניק ביער חדרה. מכוניות, מנגלים ומזג אויר מתאים גרמו לארוע מהנה ומגבש



צילום: אלעד רוזנקר



יומן מסע

מאת יוני הכהן

יותר, יש חשש שההגה יינעל. היות ולא נמצאה תיבת הגה שמאלי באנגליה, לא הוחלפה תיבת ההגה. הבטיחו לי שיבדקו עבורי בצרפת, בלגיה והולנד, ויודיעו לי. היות וכבר היה לי כרטיס לרכבת לצרפת יצאנו לדרך. למחרת חציתי עם הרכב את התעלה לצרפת – כ"כ פשוט, עולים עם הרכב לרכבת, ואחרי 35 דקות יורדים מהרכבת בצרפת.

בצרפת הסתבר שבהולנד – בכפר קטן ליד אוטרכט (Utrecht) יש מישהו עם תיבת הגה שמאלי ושבצרפת ובבלגיה, לא נמצאו תיבות הגה כאלו. לפיכך, שונה מסלול הטיול ושמו פעמינו להולנד.

13.3.03

דרך מספר הטלפון של המוסכניק בהולנד, שעומו לא הצלחתי לדבר, השגתי את הכתובת שלו בכפר רמפט (Rumpt). הבעיה היתה שהכפר הזה לא מופיע במפות שיש לי, ודרך האינטרנט בישראל הצלחתי להשיג הכוונה לכפר הזה. כאשר הגעתי לכפר, הסתבר שכל הכפר הוא בסה"כ שני רחובות קטנים, ולכן אין הוא מופיע במפה שלי. מצאתי את הכתובת, ואז הסתבר שזוהי הכתובת בבית שלו, ואילו המוסך נמצא ביישוב בשם אספרן (Asperen) מספר קילומטרים משם. הגענו למוסך, שם סיכמנו שאת תיבת ההגה שיש אצלו הוא ישפץ, והיא תהיה מוכנה ביום שבת 15/3/03.

14.3.03

נסעתי לטייל בחאודה (Gauda) ובדלפט (Delft). בדרך נתקלתי בתופעה שכשעוצרים לאחר נסיעה ממושכת באוטוסטרדה, הברקסים נתפסים ואין אפשרות להזיז את הרכב. כמו כן היתה דליפה של מים, אשר גרמה למנוע להתחמם יתר על המידה. לא הצלחתי לאתר את מקור דליפת

בתאריך 10/3/03 יצאתי להחזיר את רכב האספנות שלי: רובר 4P מודל 1954 שנשלח לביקור מולדת באנגליה. המסלול המתוכנן היה לחצות את אירופה, להגיע ליוון, ומשם במעבורת ארצה. חשבתי שטיול שכזה במכונית כמעט בת חמישים עשוי להיות חוויה בלתי נשכחת, ואכן כך היה.

לנמל התעופה בן גוריון הגעתי עם מזוודה ובה היו כלי העבודה שלי, עוד מזוודה קטנה עם בגדים, וכמובן הספרים של הרכב. כאשר שמתי את המזוודות על המשקל התברר שישנם 56 ק"ג, בעוד שמותר לכל נוסע לשאת 23 ק"ג בלבד. דיילת הקרקע קראה למנהלת שלה וזו החליטה שהיות והטיסה אינה מלאה, אוכל לעלות לטיסה ללא תשלום נוסף על משקל עודף, התחלה טובה. הגעתי להיתרו ומשם בשתי רכבות לאילי (Ely) היישוב בו נמצא הרכב. החלפתי את לוחיות הרישוי של המכונית ללוחיות הרישוי ללא הכיתוב "רכב אספנות" והדבקתי על השמשה האחורית מדבקת IL, שמשום מה בכל מקום שהגעתי אליו במהלך הטיול חשבו שזה אירלנד ולא הבינו למה ההגה בצד שמאל...

לעת ערב עשיתי סיבוב קצר עם האוטו, הכל נראה ונשמע תקין למעט חופש מסויים בהגה. למחרת, לאחר סידור הדברים באוטו, רכישת חלקי חילוף כגון, צינורות מים, סט מגעים, פלגים וכו' לכל צרה שלא תבוא, יצאנו (אני והמכונית) לדרך. הדבר הראשון היה רכישת כרטיס ליורו-טאנל (המנהרה המחברת את אנגליה וצרפת). מסתבר שאם רוכשים כרטיס הלוך ושוב בהתראה של למעלה מ-24 שעות, ניתן לחסוך יותר ממאה פאונד. החופש בהגה המשיך להדאיג אותי ולכן חזרתי לבריור נוסף באילי. התברר שתיבת ההגה כבר ישנה מאוד, והיא מחוזקת כמעט עד הסוף, ואם יחזקו אותה



אך הפעם היא עשתה זאת באוטוסטרדה במקום בו אין שוליים בגלל עבודות בכביש. המזל הגדול היה שאחרי נסעה משאית, שהנהג שלה הבחין שאני הולך להתקע עם האוטו ואז הוא פשוט חסם את שני נתיבי התנועה אחרי בעזרת המשאית והאט את נסיעתו עד שעצרנו עצירה מוחלטת. לאחר דין ודברים קצר עם הדיסטרביוטור, הבחנתי שהפלטינה פשוט נמסה, ולכן היא לא נפתחת ואין ניצוץ. באלימות קלה ובעזרת מברג, עיקמתי את הצד הקבוע של הפלטינה, כך שהניצוץ חזר ויכולנו להמשיך בנסיעה עד המוסך באספרן. באספרן הסתבר שישנו חלק בפלטינה, שבעבר היה מיוצר מאזבסט, ועם תום עידן השימוש באזבסט, החלק הזה מיוצר מפלסטיק. הבעיה היא שבנסיעה ממושכת בסל"דים יחסית גבוהים (3000) נוצר חום גבוה מאוד בדיסטרביוטור והפלסטיק פשוט נמס, דבר שלא היה קורה לו החלק היה מאזבסט. למזלי, במוסך היה חלק מקורי מאזבסט כך שהוא הורכב כעת בתוך הדיסטרביוטור. כמו כן, הסתבר שבגלל שלא היה ניצוץ ראוי כל הזמן, המכוננית עשתה backfires, גמגמה, כבתה ושאר מרעין בישין. בנוסף, נבדקה שוב מערכת הבלימה, ושוב נמצאה תקינה לחלוטין למעט אותו קרע בגומייה החיצונית של המשאבה המרכזית. ישבנו וחשבנו האם הקרע הזה עשוי להשפיע על הבלימה והגענו למסקנה, שאם דרך הגומייה הזו נכנסו מים, יכול להיות שישנה חלודה בתוך המשאבה המרכזית. הבוכנה שלה לא חוזרת עד הסוף עם עזיבת דוושת הבלם, הברקסים הקדמיים משתפשים בתופים שלהם, מתחממים ובשלב מסויים נתפסים. לכן פורקה המשאבה המרכזית מהמכוננית ונפתחה, ואכן בתוך המשאבה היתה מעט חלודה. נעשה אוברול למשאבת הברקס המרכזית והיא הורכבה מחדש במכוננית. סיכמתי עם המוסכניק שלמחרת נצא לטיול של כ-300 ק"מ בהולנד, ובמידה ויצוצו תקלות כלשהן הוא יבוא עם רכב ויגרור אותי בחזרה למוסך.

18.3.03

יצאנו כמוסכס לטיול בצפון הולנד, ארץ מדהימה, נופים משגעים, כביש שעובר באמצע הים, מים בלי סוף והכי חשוב – לא היתה שום תקלה במכוננית!!!

19.3.03

התחלנו לנסוע לכיוון גרמניה. ניתן היה לחשוב שהמכוננית לא מעוניינת להגיע לשם... הפעם פנצ'ר בגלגל. תיקון הפנצ'ר לא מתבצע בפנצ'ריות אלא במוסכים עצמם. ע"מ לתקן לא מפרקים את הגלגל מהמכוננית אלא מה שעושים הוא דווקא להרחיב את החור בגלגל, לשים שני חומרים כימיים שיחד עם לחץ האויר והחום

המים, וגם לא היו חסרים ברדיאטור הרבה מים (בערך חצי ליטר), כך שמסקנתי היתה שישנו כנראה שסתום פורק לחץ, אשר בלחץ גבוה הוא מוציא לא רק אויר אלא גם מעט מים ושהמים הרוותחים באים במגע עם גוף המנוע מבחוץ, הם מעלים את חום המנוע.

15.3.03

חזרתי למוסך באספרן, שם קיבלתי מאחד הפועלים הסברים מפורטים על המנוע ומרכיביו. בנסיון ראשון לא הצליחו לאתר את הגורמים לתקלות מיום האתמול. מערכת הקירור נבדקה ונמצאה תקינה לחלוטין וכך גם מערכת הבלימה למעט גומייה חיצונית קרועה מעט במשאבת הבלם הראשית (דבר שלא גרם לנזילת נוזל הבלמים). לפיכך תיבת ההגה החדשה הורכבה במכוננית, כיוונים אחרונים של ההצתה, וכל סוף סוף ישנו היגוי כמו שצריך!!!

16.3.03

יצאנו לדרך מאוטרכט לכיוון גרמניה. עד ארנהיים (Arnhem) הנמצאת קרוב מאוד לגבול עם גרמניה המכוננית כבתה פעמיים וזאת לאחר שברעש רב עשתה backfires. כאשר הגענו לארנהיים, ועצרנו להפסקה קצרה, המכוננית החליטה שהיא לא זזה יותר ולכן היא נעלה את הברקסים. הרמתי גלגל אחרי גלגל, ואז התברר ששני הברקסים הקדמיים נעולים ואילו האחוריים תקינים לחלוטין חיכיתי עד שהבלמים יתקררו וישתחררו וניסיתי לכוון אותם, אך התברר שהם מכוונים כראוי. לאחר משא ומתן עם עצמי, אשתי ובעלה החלטנו לחזור לכיוון המוסך באספרן. בדרך המכוננית כבתה שוב מספר פעמים, עד אשר הגענו לעיירה טייל (Tiel), שם הוחלט על חניית לילה.

17.3.03

בעיירה טייל הלכתי לחפש חנות חלקי חילוף ע"מ לקנות פלטינה אשר לקחתי עימי מאנגליה, אך משום מה לא נמצאה בבגז' בדיוק כאשר צריך אותה... כמובן שאין פלטינה המתאימה למכונניות מהסוג הזה ולכן יצאתי מהחנות עם עוד פלגים, פנס לכיוון טיימינג ומד מרווחים. שאלתי האם במקרה ידוע להם על מוסך שיכול לעזור לי בבעיה עם הבלמים והופנית למוסך המטפל במכונניות ישנות. הגעתי למוסך, אז הסתבר שצריך לקבוע תור למוסך והתור הפנוי הראשון שיש הוא רק למחרת בשעה תשע בבוקר. הזמנתי תור למוסך. בעזרת הפנס לכיוון טיימינג, בדקתי את הטיימינג, והוא היה מכוון כראוי, ובכלל לא היה לי ברור מדוע ישנם בעיות בהצתה. לפתע צלצל הטלפון, על הקו היו מהמוסך באספרן, ואמרו לי שאני יכול להגיע במידה ויש לי בעיות. התחלנו להתגלגל לכיוון המוסך. בדרך המכוננית גמגמה שוב והחליטה שהיא עוצרת,

טובה, איך לפנק אותה בתוסף דלק טוב וכו'. למרות זאת, הגעגועים לאישה ולילד גוברים על האהבה המתחדשת אל המכונית והתמונות שלהם התלויות על מגן השמש כבר אינן מספקות יותר, ואתה רוצה את הדבר האמיתי. לכן הוחלט על סיום הטיול ועל החזרה בדרך הקצרה והמהירה לארץ. לאחר נסיעה ממושכת במורדות האלפים האוסטרים, כאשר רואים את השלט המורה על ירידה תלולה עם ציון האחוזים, כבר יודעים למה לצפות: שיפוע של 4% - אפשר להשאיר את הרכב ב-freewheel, שיפוע של 6%-8% להוציא מ-freewheel אך בהחלט ניתן להשאיר ברביעי ובשיפועים של 10%-12% להוריד להילוך שלישי. אך מה עושים כאשר מגיעים במהירות של 90 קמ"ש לשלט המורה על שיפוע של 16% בשני הק"מ הבאים??? שיפוע כפול מזה של הקסטל!!! מיד לחיצה חזקה וקצרה על הבלם, הורדה להילוך שלישי ומשם מבחן מאמץ למונע ולבלמים. מיד בסוף הירידה - בדיוק כמו בקסטל - סיבוב, אך כמו שהשיפוע כפול כך גם הסיבוב... במאמץ רב התגברנו יחד על המשימה והמשכנו דרומה, חצינו את אוסטריה והגענו עד לוורנה אשר באיטליה. וורנה - עירם של רומיאו ויוליה - הרומנטיקה בעיר רק מחזקת את הרצון להגיע הביתה, אך במקום הביתה, נכנסנו בטעות למדרחוב ונוצר סביבנו מעגל של אנשים שמצד אחד הביע התפעלות רבה מהמכונית, ומצד שני לא נתן לנו להתקדם.

24.3.03

בוורנה הוזמנו כרטיסים למעבורת מאנקונה (Ancona) לפטרס (Patras) אשר ביוון ומפיראוס (Piraeus) לחיפה. המטרה היתה להגיע בנסיעה רגועה לחניית לילה ברימיני (Rimini) ולהמשיך בבוקר למחרת לאנקונה ולעלות על המעבורת. הנסיעה היתה רגועה ובכבישים צדדים ע"מ להנות מנופה של איטליה, כאשר לפתע צץ לו שלט שאומר שאם אפנה ימינה בפנייה הקרובה אגיע בעוד 22 ק"מ לאנקונה ולעומת זאת, אם אמשיך ישר אגיע לרימיני רק בעוד 48 ק"מ. עלעול מהיר במפה אשר לצידי מראה שהדבר אינו אפשרי, אך מייד מופיע עוד שלט ומבשר שאחרי שאפנה ימינה אהיה בעוד 21 ק"מ באנקונה. כמובן שפונים ימינה, ורק לאחר 21



ליד מפלי הריין

שנוצר בצמיג כאשר הוא מסתובב, סותמים את החור. הבעיה בתיקון הזה היא המחיר, זה עולה ביוורו כמה שבארץ זה עולה בשקלים (14 יורו). לאחר תיקון הצמיג, המשך הנסיעה לכיוון גרמניה, עצירה אחרונה בעיירה ונלו (Venlo) על גבול הולנד גרמניה לקניית מזכרות מהולנד והמשך עד לקובלנץ (Koblenz) ללא תקלות.

20.3.03

בקובלנץ נכנסתי לסוכנות של ADAC (הממס"י הגרמני), שם קיבלתי אטלס דרכים מצויין של גרמניה והסברים על המשך הדרך. הנסיעה מקובלנץ לבאדן-באדן (Baden-Baden) עברה ללא תקלות, אך הנסיעה באוטוסטרדה הגרמנית במהירות של כ-90 קמ"ש, מעוררת אצל הרבה מנהגי המשאיות רצון עז להשתמש בצופר האוויר שלהם ולקלל בגרמנית. מעבר לכך, אם הטענה היא שהאוטוסטרדות הגרמניות הן הטובות בעולם (והן לא!) לנו הישראלים אין מה להלין.

21.3.03

נסיעה מבאדן-באדן דרך היער השחור (שהיה לבן כולו) דרך מפלי הריין (Schaffhausen) בשוויץ עד לאגם קונסטנס (Konstanz), מלווה בעליות ובירידות תלולות, בנופים מדהימים ביופיים וחציית אגם קונסטנס במעבורת למאירסבורג (Meersburg).

22.3.03

נסיעה ממאירסבורג לצוקשפיץ (Zugspitze). הצוקשפיץ הוא ההר הגבוה בגרמניה, ולפיכך שוב עליות ומורדות תלולות ולאחר מאמץ משותף שלי ושל המכונית הגענו לתחתית הצוקשפיץ. משם עליה ברכבל עד לגובה 2962 מ' והרגשה על גג העולם כאשר כל ההרים סביב יותר נמוכים. כוס בירה על גג העולם וחניית לילה במיטנוולד (Mittenwald), על גבול גרמניה אוסטריה, בצילו של הר מדהים.

23.3.03

בשלב הזה הקשר עם המכונית הופך להיות הרבה יותר מידידות וחיבה, ואתה כבר מכיר את הטריקים הקטנים, כיצד לתת לה הרגשה



ליד האלפים

לכלוך, פקקי תנועה, נהגים עצבניים. היתרון בתל אביב הוא שממש תוך שעה אני בבית בירושלים.

3.4.03

נסיעה לפיראוס שהיא למעשה בתוך אתונה. עד לפיראוס ישנה highway, פשוטו כמשמעו, בנו כביש מוגבה מעל כל הרחובות והוא מגיע כמעט עד הנמל. היו מעט הסתבכויות עם מציאת מיקום האוניה, מפני שהיא לא מפליגה מהנמל הראשי של פיראוס אלא מנמל צדדי, רק שאף אחד לא טורח להסביר את זה, וכמובן שגם אף אחד לא מדבר אנגלית. בסופו של דבר, לאחר המתנה ממושכת לפקיד המכס, מסתבר שתמורת "טיפ" של 50 יורו הוא מוכן לא לבדוק לך את האוטו. כמובן שאם תסרב לתת את ה"טיפ", האוטו יפורק (כולל ריפודים מהדלתות) ע"מ לוודא שאתה לא מבריח כלום. החתמת הדרכון מתבצעת בנמל הראשי של פיראוס, כך שהגיע מישהו לקחת אותי מהאונייה אל הנמל הראשי, להחתים את הדרכון שלי ולהחזיר אותי לאונייה. מסתבר שהאונייה היא לא מעבורת אלא אוניית משא, ואילו אני, בתור הנהג של הרכב יכול לעלות עליה. באונייה נוסעים צוות האונייה ונוסע אחד אני.

5.4.03

חנייה בלימסול – עיר הנמל הקפריסאית. יום שבת והרגשה כמו בבית – הכל סגור, החנויות, השווקים ואפילו האוטובוסים מועטים מאוד. חזרה לנמל וציפייה להגעה ארצה.

6.4.03

בבוקר הגענו לנמל חיפה. לאחר המתנה ממושכת לביקורת הדרכונים, תשאול שאלות הבטחון הרגילות, הגענו לשלב המותח ביותר – המכס. לא היה לי ברור האם וכמה אצטרך לשלם, אך לאחר בדיקה קצרה של המכונת והבעת התפעלות ממנה, קיבלתי את החותמת המיוחלת בדרכון המאשרת לרכב להכנס ארצה.

ק"מ של נסיעה מתגלה הטריק – הגענו לכביש האגרה המוביל לאנקונה ויש עוד 110 ק"מ עד לשם... בלית ברירה נסענו על כביש האגרה עד לרימיני לחניית הלילה.

25.3.03

נסיעה רגועה עד לאנקונה והמתנה ממושכת למעבורת לפטרס. מבקר הדרכונים אמר לי שזו פעם ראשונה שהוא רואה דרכון ישראלי ואני עליתי בתחושת חלוציות למעבורת...

26.3.03

ירידה מהמעבורת בפטרס ונסיעה לאתונה הכבישים מתחת לכל ביקורת – הכבישים בירושלים לאחר שלג כבד כבר יותר טובים – בורות על גבי בורות. באתונה הנהיגה קשה מאוד, כבר אפשר להתגעגע לנהגים בארץ, נהגים עולים על מדרכות, איי תנועה וכל דבר אחר ע"מ להידחף עוד קצת. המזל הגדול הוא שכנראה מכבדים קצת מכונית כזו שאגב גם ביוונית נקראת "ענתיקה" כך שאין צורך להשתמש בכל מיומנויות הפקקים וההידחפויות אשר נרכשו בעמל רב בכבישי ארצנו.

27.3.03

לאחר מפגש מרגש עם האישה והילד הגענו למלון אשר הוזמן עוד בארץ. הסתבר שלמלון אין חניה שזה תנאי הכרחי לשהותנו במלון. לאחר מס' שיחות טלפון עם סוכנות הנסיעות בארץ, סודר לנו מלון עם חניה משלו, אך שם התגלתה בעיה אחרת: אין אפשרות להחנות לבד את המכונית אלא מחנים לך אותה והמפתחות נשארים אצל השומר – דבר שלא יעלה על הדעת! לכן בשלב הראשון המכונית חנתה בכביש. בשלב השני, הגענו להסדר שאני מחנה את המכונית בחניון, מפרק את הפרופלור מהדיסטריביוטר ומשאיר להם את המפתחות...

28.3.03-2.4.03

טיולים רגליים באתונה. הרגשה כמו בתל אביב:



בתעלות דלפט (הולנד)

איפה הן כולן?

מאת רוני מוסקוביץ

אולי בגלל ש"ימותו הקנאים" עדיין זוכים אנו לראות אמריקאיות מכובדות כמו דודג', רמבלר, וליאנט, לארק, שברולט, פליימות. יתכן שאנו חייבים תודה לכל השכנות והדודות הפולניות שבזכותן המשיכו אנשים להחזיק באמריקאיות... גם מתוך הארופאיות-מרצדס, ב.מ.וו. עדיין

מסתובבות בינינו בכמות נאה ביותר, ולא רק אמניות החזיקה אותן בחיים (לחלק היו לא מעט בעיות, למשל גומיות, ציריות ובעיות חשמל ב.מ.וו. 700). נראה שהסמל שלהן שימר אותן יותר מהצד המכני שלהן. מבין האירופאיות נעלמו כמעט לחלוטין מכוניות שהיו ממש טובות כמו ד.ק.וו, סימקה, קרייזלר צרפת, ווקסהול משנת 66 ואילך, אופל, רקורד קומדור של שנות השבעים, אלפא, שהיום לא מעט חברים בוכים על כך שלא שמרו עליהן. (לגבי האלפא, המלצה - אל תתנו לכל הג'י. טי. וי של שנות השמונים להעלם). אוסטין ומוריס - המוריס מיינור שומרת על הגחלת אבל כמה מיני מיינור נשארו? דאף שיוצרה

ושווקה בארץ עד שנת 1975 - לא ידוע לי על אחת שנשארה. פיאט 124, 132... פיאט 500 ו-600 נשארו ויפה שכך אבל תנסו להשיג פיאט 600 מולטיפלה (6 מקומות).. פורד-נשארו קצת

בתחילת דרכו של המועדון, כשבקושי מלאו לו שנה, הוצאנו חוברת (שגם היא כנראה פריט אספנים בכמות של 400 יחידות), שנקראה "מפגשים מהסוג העתיק". בחוברת זו יוסי בראל כתב מאמר שנקרא "הן מסתובבות בכבישים". במאמר זה, שנכתב בתחילת 1986, מנסה יוסי

בראל לאפיין מכוניות שעדיין הסתובבו בינינו והאם כדאי לשמרן. לצערי הרב רוב המכוניות שהסתובבו אז והיו נחלתו של כל אחד משכנינו פשוט נעלמו, ואין מדובר במכוניות נדירות, אלא במכוניות שיובאו באופן סדיר. אנסה למנות את הסיבות לתופעה, כשלדעתי המובילה שבהן היא "טוב שם טוב ממנוע טוב". ראשית, יש להפריד הפרדה מוחלטת בין אמריקאיות לבין ארופאיות. מי לא זוכר שכאשר היינו צעירים הורינו, שכנינו ומכרינו היו תוהים מאיפה יש לפלוני כסף ליסוע במכונית אמריקאית... לתהיה זו לא תמיד היתה הצדקה כלכלית. בשנת 1963 קנה אבי סימקה 1000 חדשה שעלתה כ-7500 לירות.

באותה תקופה דודי ז"ל נסע בפורד גלאקסי 500 משנת 1959 שמחירה היה כחצי ממחיר הסימקה. לא צריך לנחש על איזה אוטו לטשו עיניים ועל מי היתה הרכילות המשפחתית...ולכן

SIMCA

1000



השנה
אבל
גדולה

1964

היחידה בת 4 דלתות
בפחות מ-11 אלף ל"י

מכשירי תנועה בע"מ

ולא נשארה. טריומף 1300, 1500 שהורכבו בארץ
 אני אישית מכיר רק שתיים. סוברו - איפה
 המיני 73 והסובארו אף. אף. 1, מכונית שלימדה
 אמינות מהי.

לסיכום, חברים, אנא פיקחו עיניים אולי ניתן
 עדיין להציל משהו, כמו שנעשה, אם כי מעט
 מאוחר מדי, במכוניות מתוצרת הארץ, כמו
 סוסיתא כרמל, שאם היינו מתעוררים מוקדם
 יותר אז היו לנו גם סאברות ולא ייצוג בלבד
 שברובו אינו מושלם. קונטסה 1300, זוכרים? אין
 אפילו אחת במועדון. ברור לי ששכחתי די הרבה
 דגמים, אך אם נצליח לשמר משהו מתוך הרשימה
 כולנו נשמח על כך.

אסקורטים, קורטינה, וקצת קאפרי. לא נשארו
 פורד גרנדה, זיפיר, אבל מיוצגת בכבוד פורד
 אנגליה, שאולי עקב צורתה היפה לא נתן הלב
 להיפרד ממנה.

זוכרים גוגו מוביל של חברת גלאס? רק זוכרים
 ולא כולם. הילמן? ייצוג בלבד לרוב הדגמים.
 פרינץ - עד כמה שידוע לי (וסליחה למועדון אן.
 אס יו.) אין בארץ אר. או 80 אורגינלית אחת
 עם מנוע וונקל. גם לא נתקלתי באר. או 80
 שהוחלף בה מנוע למנוע של גרנדה או סובארו.
 פיג'ו - כמעט כל ה-404 נסעו לבני דודינו. רנו
 כבר כיום מתחילה להיות דרישה לרנו 4. מה
 קרה לרנו 15 וה-17 היפהפיות? איפה רנו 16 טי.
 אקס המדהימה? שלא לדבר על הדופין שכמעט

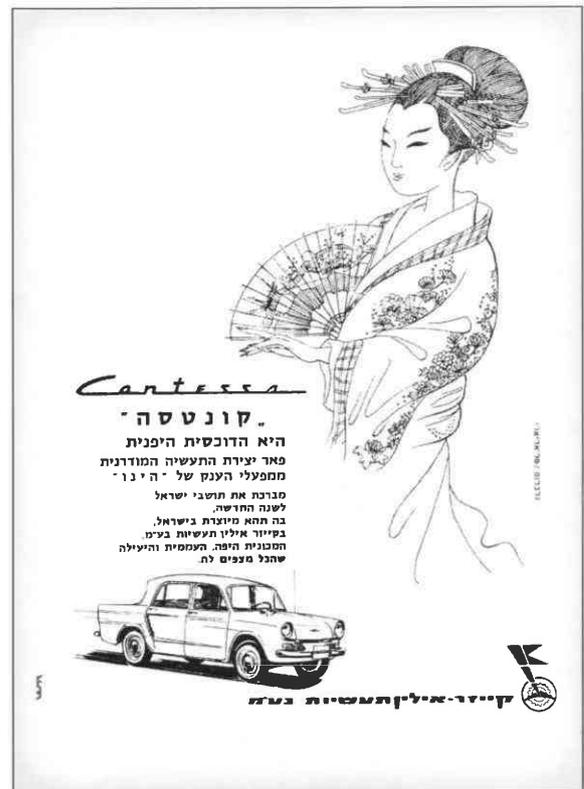
פרסומות מהעבר



סנטסטיית!

דאף הקלה ביותר לנהיגה בעולם **DAF**
 אין להחליף הילוכים.
 אין צורך בסיכה ולא במים למצנן | 5 מ:ומות
 ישיבה נוחים, יפהפיה. אלגנטית וחסכונית מאד

בני משה קרטו בע"מ
 רחוב ריביל 24. תיבת דאף, 99. טלפון 03221 תל-אביב



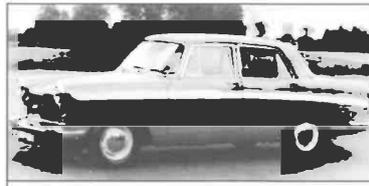
קונטסה
 היא הדוכסית היפנית
 פאר יצירת התעשייה המודרנית
 ממפעלי הענק של "הינו"
 מבדת את תושבי ישראל
 לשנה החדשה.
 בה תהא מיוצרת בישראל.
 בקיור אילון תעשיות בע"מ
 הסוכנות היפה, העמסית והיעילה
 שהבל מצפים לה.

קייזר-אילנותעשיות בע"מ

מדור חיפוש קרובים



דאף
1961-1975



אוסטין קמברידיג'
1959-1969



אאודי 80
1965-1972



פיאט 850 קופה
1965-1972



פיאט 600 מולטיפלה
1956-1966



ד.ק.וו ג'וניור
1959-1965



פורד קורסייר
1963-1965



פורד קפרי קלאסיק
1961-1963



פיאט 125
1962-1972



לנציה גאמה
1976-1984



לנציה בטת
1972-1981



גלס גוגומוביל
1957-1965



רנו 17
1971-1979



NSU RO 80
1967-1977



ווקסהול VX4/90
1969-1972



סימקה 1000
1961-1978





הלינקולן של נשיא המדינה חזרה לימי הגדולים



מיעט להשתמש בה בין היתר כי היא צרכה ליטר אחד על כל שלושה וחצי ק"מ... לאחר פטירתו של וייצמן, בשנת 1953 הושבתה למעשה המכונית והוזנחה. היא נחה שנים רבות במכון וייצמן ובשלב כלשהו אפילו נזרקה אל מחוץ לגדר... קבוצת פרופסורים משוגעים לדבר גרמו שייעשה בה, בשנת 1974, שיפוץ חלקי קוסמטי וכך היא עמדה שנים ארוכות תחת סככה בחזית בית הנשיא

במכון וייצמן ברחובות

פרוצה לגשם ולרוח

והתדרדרה שוב...

בשנת 2000, ביוזמת

המכון ובשותפות עם

"דלק מוטורס", סוכנת פורד בישראל, הועברה המכונית לשיפוץ בקנדה, בחברה שמתמחה בשיפוצי רכבים קלאסיים (Auto Restoration RM).

לאחר השתתפות קצרה בתצוגות בארה"ב חזרה המכונית ארצה והיא מוצגת לראווה, ובמצב נסיעה, בבית חיים וייצמן הנמצא במכון וייצמן ברחובות.

עם הקמת מדינת ישראל נוצר קשר חם וידידותי בין הנרי פורד השני, הבעלים של פורד ובין פרופ' חיים וייצמן, נשיא המדינה הראשון. כתוצאה מכך תרם פורד כסף רב למגבית ונתן לוייצמן מתנה, מכונית לינקולן קוסמופוליטיין, לימוזינה נשיאותית משנת 1950. רק שתיים נבנו כמוה, האחרת ניתנה לנשיא ארה"ב, הרי טרומן, אולם היא נשרפה זמן קצר לאחר מכן.

הלינקולן של וייצמן היתה

מצויידת בכל המותרות

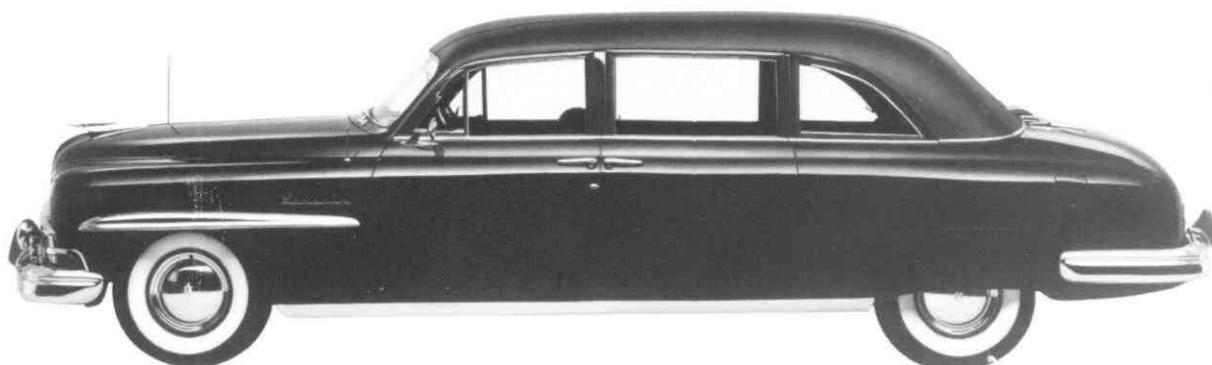
של התקופה, יש לה

מנוע בן 145 כ"ס, 8

צילנדרים והיא שוקלת ארבעה וחצי

טון... חציצה בין הנהג והנוסעים, חלונות בהרמה חשמלית, תרמוסים למשקה חם עם "סרוויס" צמוד ואפילו קופסאות לסיגרים (שהגיעו מלאות...). שריון מבחוץ ודפנות עץ ועור יקרים מבפנים השלימו את היצירה הזאת.

המכונית הגיעה ארצה באוגוסט 1950 והיתה נוף חריג בצי הרכב הדהוי של התקופה... וייצמן



משולחן הוועד

1. המועדון שוקל פרסום גופים מסחריים ע"י בנרים באתר המועדון תמורת תשלום.
2. הוחלט שיש צורך בעבודת יח"צנות למועדון, בשלב ראשון ננסה לעשות זאת בכוחות עצמנו (על מנת לחסוך בעלויות). מרכז את הנושא החבר רוני אקר, חברים המוכנים להירתם לנושא זה מוזמנים לפנות למשרד או לרוני ישירות.
3. עקב תלונות חברים על עומס יתר במפגש ביום שישי באזור המרכז, שנובע בעיקר עקב כניסת רכבים שאינם קלאסיים או אספנות, סוכם כי יעמוד סלקטור בכניסה עד למציאת פתרון קבע.
4. בתאריך ה-06.12.02 התקיים המפגש הראשון לחברים באזור הדרום ונלמדו לקחים, וכעת נבדקת האפשרות לקיים את המפגש במקום אחר, מרכז המפגש הוא החבר גואל דרורי שמציע את עזרתו גם לתפעול אתר המועדון, והתודה וההוקרה לגואל ולשאר התורמים.

PEUGEOT '64





" 404 "

אל תסתפק בפחות מהטוב ביותר

המפיץ הארצי:

אלברט כהן

רח' אלנבי 103, טל' 63082, תל-אביב

סוכנות תל-אביב:

דוד לובינסקי

רח' שונצינו 16,

טל' 33214/5

31955

סוכנות ירושלים:

מוסף גסנר

אזור התעשייה

רוממה

טל' 25736

סוכנות חיפה:

אוריאל כהן

רח' אלנבי 51,

טל' 53363



" 403 "

LA QUALITE QU'ON NE DISCUTE PAS

אתרים שמעניינים אותנו

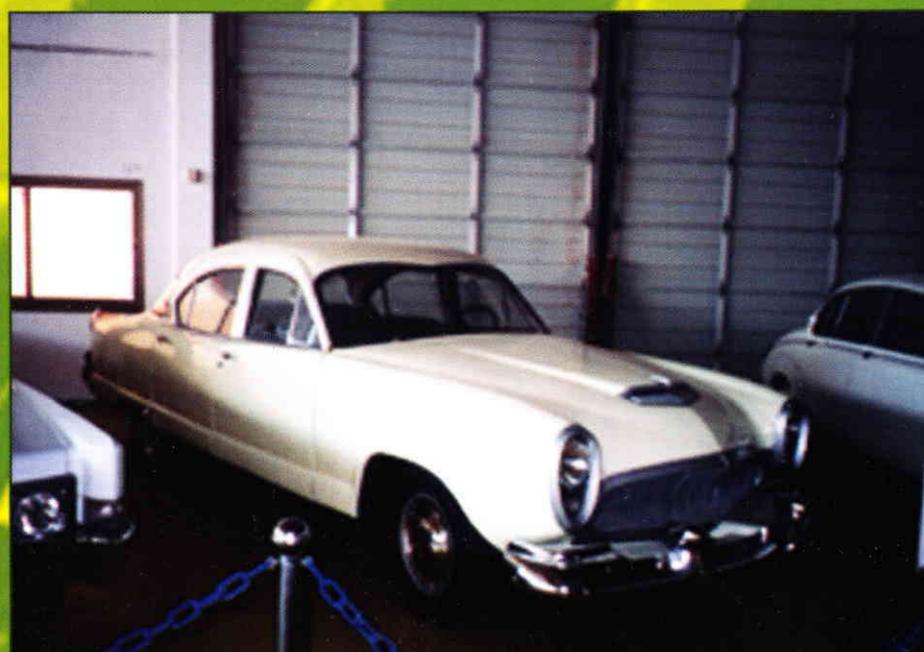


טרקטור במטולה

במטולה מצאנו קטרפילר D4.

הרכב, לדברי בעליו נוסע והוא יד ראשונה...

ניתן לראות אותו בבירור מהרחוב הראשי (במשק ובמלונית של משפחת פיין)



קייזר פרייזר בתל חי

למוזיאון המכוניות שבתפן ישנה שלוחה בתל חי. בצידו המזרחי של כביש קרית שמונה-מטולה נמצא פרק תעשייה ובתוכו המוזיאון. באולם יש כמה עשרות ענתיקות כולל אמריקאיות, אנגליות, סוסיות וכמובן הקייזר...



**אביזרי
מועדון החמש**

ספרון תקנות



20 ש"ח

חולצת T



25 ש"ח

דגל לרכב



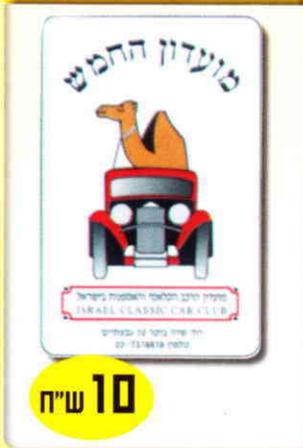
10 ש"ח

כובע המועדון



15 ש"ח

ספרון תקנות



10 ש"ח

חולצת T



40 ש"ח

מחזיק מפתחות



15 ש"ח

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.