

האבטוביל



בטאון מועדון החמש מועדון הרכב 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 כתריאל
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

חוברת זאת סוגרת שנה שהיתה שנת שינויים במועדון.

הסתגלנו למה שקורה בארץ והורדנו קצת פרופיל בפעילות.

למרות זאת הפקנו מספר אירועים גדולים. השנה נפתחה במוזיאון חיל האויר, נמשכה בארוע "ליגד" והסתיימה במציאת מקום מפגש חדש לחברי המועדון באוניברסיטת תל אביב. בין לבין ראינו הרבה מכוניות חדשות, טיילנו בארץ במכוניותינו ואופנועינו.

גם "האבטומוביל" השתפר וחוברות הצבע הן דבר שבשיגרה.

מספר חברים מתחילים את השנה החדשה בהשתתפות באירועים הגדולים של ביולי (אנגליה) והרשי (ארה"ב). מעניין איזה יבול הם יביאו הפעם למכוניותיהם ו...לכולנו, דרך "האבטומוביל".

*קדימה נטיאה
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: העשתה עלייה" ראו עמוד 4

חברים וחברות יקרים,

מוצלחים מאוד. הארוע הראשון התקיים בקריית מוצקין, היה ססגוני ורב-משתתפים: הצגנו כ-60 כלי-רכב, והארגון וההכנה מראש של דרוור וצליק, הוכיחו שוב, שאם משקיעים- התוצאות בהתאם. האירוע השני היה בהמשך החג, וכלל תצוגה של כ-20 כלי רכב במרכז הקונגרסים. איכות וסידור כלי-הרכב היו מהשורה הראשונה, ואינה מביישת גם כשמשוויים לתצוגות בחו"ל. על כך תודתנו לחברנו זמי לוי, אשר אירגן את האירוע ואת התרומה הכספית למועדון, ולחברנו אורן שאירגן את העמדת כלי-הרכב. שתי התצוגות האחרונות הן המשך לתצוגה שהתקיימה בליגד-סנטר, ובהן נקבעה רמה גבוהה של אירגון, איכות כלי-הרכב המציגים, ביטחון, ועוד.

לקראת השנה הבאה עלינו לטובה, נאחל לעצמנו שנהייה טובים לפחות כמו השנה, אם לא יותר; שתמיד נידע ליישם את הלקחים מהאירועים הקודמים - ואת הבאים לעשות טוב יותר.

סימני החורף כבר ניראים בכבישים, כמו החצבים הפורחים, והגשמים הראשונים. לוח אירועי החורף הותאם לעונה, וכולל בתוכו מספר טיולים, ובראשם אירוע הגביע הנודד בחנוכה. עדיין לא מאוחר להירשם, אך אנא עשו זאת בהקדם. פרטים הופיעו בקלאסיקון האחרון.

נאחל לכל החברים שנת נהיגה בטוחה, זהירות בדרכים, שנה טובה ומבורכת לכם ולבני משפחותיכם: השתתפו בהמוניכם (ובכלל זה בני המשפחה) באירועי המועדון, ותהנו מהחברותה ומהיופי של המכוניות.

שלכם,

נחום קדמיאל

מזה זמן רב לא היה לנו מיקבץ של אירועים מעניינים ומוצלחים, שהשאירו טעם של עוד, ושהיתה בהם השתתפות פעילה ומגוונת של מספר רב של חברים, כמו בתקופה האחרונה.

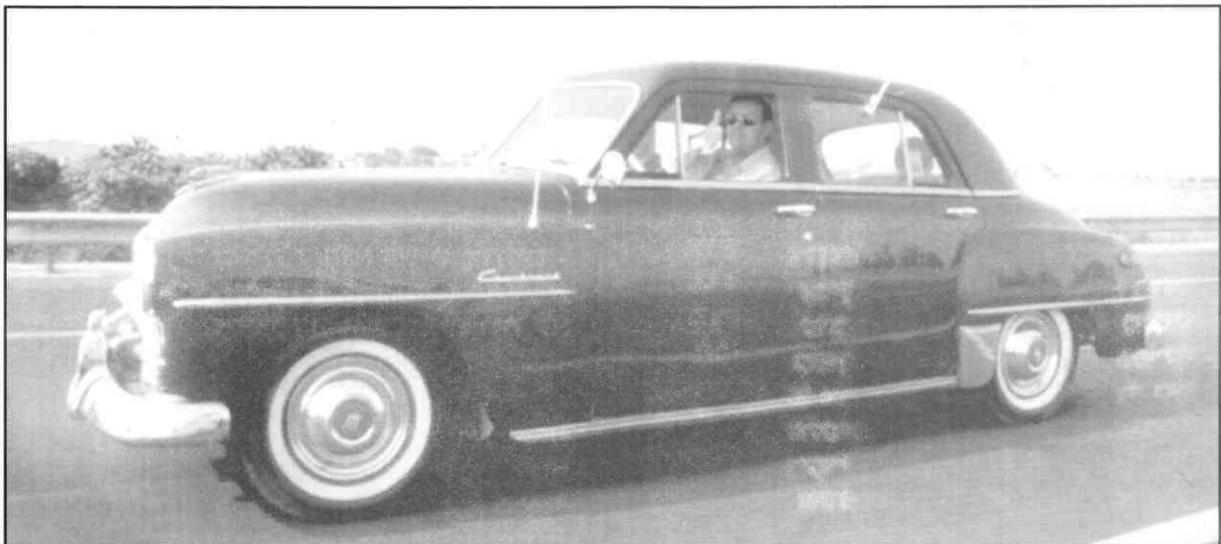
במאי נבחר ועד מנהל חדש למועדון ובעלי-תפקידים חדשים. זו ההזדמנות להודות לחברי הועד היוצא, ולאחל הצלחה לועד הנבחר. גם נוכחותם של חברים רבים באסיפה, והאיכפתיות שהפגינו, תרמה לדיונים פוריים ולקבלת החלטות איכותיות וקביעת מדיניות הולמת לשנה הקרובה.

הקבוצה המגובשת שיצאה בספטמבר לביולי באנגליה כללה כ-30 חברים. כולם חזרו מרוצים ועמוסי חלפים. אין ספק שלקראת התערוכות הבאות שבהן חברים ירצו לצאת כקבוצה מאורגנת, נצטרך להקדיש מחשבה להתארגנות מתאימה מראש, על מנת ליישם לקחים מהאירוע הזה.

בשוק העתיק שמתקיים פעמיים בשנה, נכחו בפעם האחרונה בחודש ספטמבר מעט מציגים. דבר זה פוגם במטרה שלשמה נערך השוק. חשיבותו של האירוע לחברים אינה מוטלת בספק, לכן אני מבקש שבאירועי השוק הבאים יוציאו החברים את תכולת החלפים שבמחסנים, ויסייעו זה לזה בהיצע חלקי-חילוף.

גם השנה לא חרגנו מן המסורת וקיימנו הרמת כוסית לראש השנה, באיזור המרכז וגם בחיפה. לחיפה הגענו בשיירה מכובדת של חברים וכלי-רכב, וכמעט שהיה צר המקום מלהכיל את כל המשתתפים.

שני האירועים האחרונים בחג הסוכות היו





שבו יסופר תהליך יבוא של רכב אספנות מארה"ב לישראל - שלב אחר שלב

נמרוד רחמימוב

טלפונים, רשימות, ספרים, אתרים, בעלי מקצוע וסתם מביני עניין ולאט לאט להפוך את החלום - למציאות. טוב למציאות חלקית, כי מוסטנג לא הבאתי בסוף, אבל רכב אחר כן. בפרקים הבאים אתאר את התהליך מתחילתו ועד סופו. אני מקווה שהסיפור יעזור לאחרים להתגבר על המכשול העיקרי העומד בפני כל אחד ששוקל לייבא רכב אספנות, וזה הפחד מהלא נודע.

שלב ב: בירורים מקדימים
התחנה הראשונה של כל מי שחושב על יבוא רכב היא כמובן המכס. במדינתנו אשר בה עובדים כדי לשלם מיסים וחיים מדמי הכיס שנותרים, גובה המיסים הוא גורם החלטה עקרוני אף אחד לא ישנה החלטות בשל פער של 10 או 20 אחוז בעלות, אבל מכס + מע"מ זה 165% ממחיר של אוטו! אם לנסח את זה באופן אחר, מכל 10 שקלים שמשלמים על מכונית, 4 זה לאוטו 6 זה למיסים.

את המכס קל מאוד למצוא אבל קשה מאוד לקבל מהם אינפורמציה. עמימות היא שם המשחק. בדיעבד לא נראה לי שמדובר בקנוניה נגד האזרח או רצון להיות רעי לב, הם פשוט עוד לא הטמיעו את מהפכת השירות שעברה על הרבה מגזרים במדינה. אם אתה צריך מהם משהו - תרוץ בעצמך.

חיפוש קצר בגוגל מוביל למדריך המכס ליבוא אישי של מכוניות ע"י ישראלים:

<http://www.mof.gov.il/customs/rechev.htm#3>
במדריך הסבר מקיף לאופן חישוב המס לאחר שערך הרכב כבר הוגדר, אך אין ולו רמז לגבי אופן הערכת שווי של הרכב עצמו. אם ברכב חדש זה חשוב מאוד, ברכב אספנות זה קריטי כי יכולים להיות פערים של אלפי אחוזים בשווי הבסיסי. תוסיף לזה 165% ותמצא שכל שקל בהערכת המכס הוא משמעותי. יצאתי קשר דרך הלינק באתר למכס חיפה

שלב א: החלום

תמיד רציתי מוסטנג. אני חושב שיש מעט מאוד גברים שלא רוצים מוסטנג. זה מין אוטו אקסיומטי: אם אתה זכר וחובב מכוניות אתה חייב לאהוב את המוסטנג. נסעתי באחת לראשונה ב-1979 בסאן - פרנסיסקו (מודל 66, הרדטופ, שישה צילינדרים, גיר ידני) ומאז נשאר החלום. אבל חלום לחוד ומציאות לחוד - יש צרכים יותר בוערים בחיים והאפשרויות מוגבלות. מאז היו לי הרבה מכוניות אחרות והמוסטנג נשאר חלום.

חלפו השנים, תקנות היבוא שוננו, והאפשרויות הכלכליות השתפרו ומצאתי את עצמי מהרהר יותר ברצינות במימוש הפנטזיה. מההתחלה היה לי ברור שאני מייבא אחת מארה"ב ולא קונה בארץ וזה מכמה טעמים חשובים:

1. הרבה מכוניות שראיתי בארץ היו מאוד "לעוסות" - רכב עייף שעבר הרבה בעלים שלא היה להם אפשרות, רצון או הבנה כדי לתחזק כראוי. הריפוד הוחלף בעזה, במקום המתגים המקוריים הבריגו לדש בורד מפסק של מכונית כביסה, הפח כולו גלים-גלים והגומיות המקוריות מחוברות בסיליקון.

2. לעומת זאת כשיש רכב במצב טוב למכירה, המחיר בארץ גבוה בהרבה ממה שהערכת שיעלה לי לייבא.

3. היצע הרכבים בארה"ב הוא פשוט מדהים - מעבר לכל דמיון. אפשר לבלות ימים ושבעות בחיפושים אחר המועמדת המושלמת וזה לא נגמר.

4. (וזה כבר ענין ריגשי) למכוניות בארץ יש "זהות". במיוחד לנדירות שבהן. רציתי אחת שההיסטוריה העברית שלה מתחילה אצלי. אז התחלתי לברר ולהתעניין, לאסוף חומר,

ש"ח לשנתיים מחולק לשלושה תשלומים) ואולי גם יכול להועיל. דיברתי עם מנהלת משרד המועדון - אירית בורג - שהסבירה לי על תולדות המועדון ועל היותו לגירסתה אחוות חברים יותר מהתאגדות של בעלי ענין משותף. גם היא אמרה שאין שום מחירון כזה אצלה, והמליצה לפנות למכס בתל-אביב ולא בחיפה כי אולי אמצא אוזן קשבת שם.

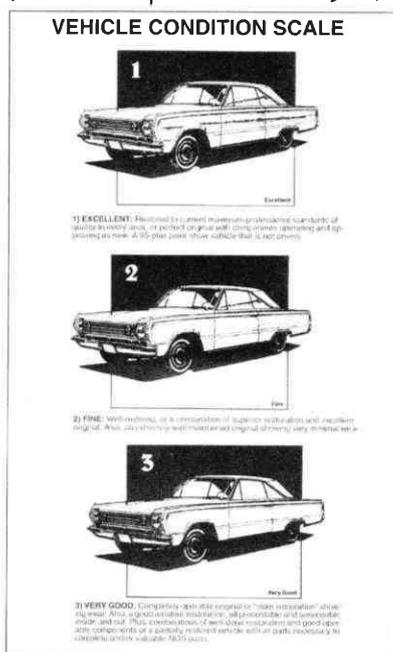
בנוסף, נתנה לי את שמו של ידידיה סולל ובנו אלון, אשר עוזרים למיבאי רכב.

חוזרים למכס. לאחר שהתברר לי שבמועדון החמש אין מחירון וגם לא יודעים את שמו או כל דבר אחר עליו, פניתי פעם נוספת למכס. מאחר והמידע שהגיע ממכס חיפה לא הועיל, ולאור המלצתה של אירית, פניתי במכתב מנומס למכס ביפו.

בתגובה קיבלתי מכתב תשובה.

בנוסף קיבלתי תדפיס של המידע מאתר המכס ותצלום של הדף במחירון בו מפורט מחיר המוסטנג. התקשרתי פעם נוספת, הודתי על התשובה ושאלתי מה שמו של המחירון. הפעם גילו לי ששמו "קראוס".

את מחירון הוצאת Krause מצאתי בקלות ב- www.motorbooks.com (17.95\$). לדעתי מדובר במסמך מרתק ממנו ניתן ללמוד הרבה על סוגי הרכב השונים וערכם היחסי. המחירון מפרט את דגמי הרכב השונים ע"פ יצרן ושנתון בדומה למחירון לוי יצחק, אלא שקיים בו מרכיב נוסף וזה מצב הרכב. לכל שנתון ודגם קיימים ששה מחירים שונים ע"פ רמתו. בתחילת הספר יש הנחיות כיצד לקבוע את הרמה - מרכב מוזיאוני (רמה 1) ועד לרכב לחלקים בלבד (רמה 6).



דוגמא של עמוד בספר.

שמטפל ביבוא אישי של רכב. בתגובה קיבלתי מכתב תשובה סטנדרטי:

מדינת ישראל

האוצר/אגף המכס ומע"מ
בית המכס חיפה
ת.ד. 452 חיפה 31002

יבוא רכב אספנות

שיעור המס לרכב נע בין 130% ל-146% (בהתאם לארץ הייצור וארץ היבוא) מערך הרכב לצורכי מס כפי שייקבע ע"י מעריך המכס בעת השחרור. הבהרה: רכב המיוצר באר"ב ומיובא ממנה במישרין, או לחלופין רכב המיוצר במדינת השוק המשותף ומיובא מהן במישרין - שיעור המס בגינו הוא 130% רכב אחר: שיעור המס הינו 146%.
סך המיסים יחול בגין ערך הרכב כפי שייקבע - ראה להלן - בתוספת עלויות הובלה וביטוח כפי ששולמו בפועל.

לצורך השחרור עליך להצטייד במסמכים הבאים:
רשיון יבוא - לפרטים נא פנה אל משרד התחבורה בטלפון 03-5657117.
רשיון הרכב הזר.
חשבונית קניה.
תעודת שער וחשבון מטענים.
חשבוני הובלה וביטוח ימי.
עסק הגנת הרכב עליך לפנות אל בית המכס לשם תיאום בדיקה שתבצע ע"י שמאי האגף וועדת מעריכים שם ייבדק הרכב עפ"י המסמכים לעיל בבדיקה פיזית ושיווי יוערך לצורכי מס.

קביעת ערך הרכב לצורך מסים מתבצעת ע"י השוואת ערך המחירון לפי קביעת ועדת מעריכים ושמאי האגף - לחשבונית הקניה:
- במידה וערך החשבונית נמוך בלא יותר מ-10% מערך המחירון - יחושבו המסים לפי החשבונית.
- במידה וערך החשבונית נמוך ביותר מ-10% מערך המחירון - יחושבו המסים לפי המחירון בניכוי 10%.
- במידה וערך החשבונית גבוה מערך המחירון - יחושבו המסים לפי ערך החשבונית.

לנוחיותך תוכל להיעזר במחירון רכבי אספנות המצוי ב"מועדון החמש" ברחבי הארץ.

המידע הכלול במכתבנו זה, נכון ליום שליחתו וכפוף לכל השינויים העשויים לחול בתעריף המכס ומס קניה או בכל דין או נוהל אחר הנוגעים לעניין. המידע הנמסר במכתב זה הוא מידע עזר בלבד ואין מידע זה, כולו או מקצתו, מחייב את אגף המכס ומע"מ.

בברכה,
יבוא אישי, חיפה

טל: 04-8354811 בין השעות 13:00-15:00
פקס: 04-8628469

את בני הספל והמוסטנג שלו פגשתי לראשונה בתערוכה של מועדון החמש לשם באתי לראות מכונניות ולברר לגבי לוחיות רישוי (עוד תחום אספנות שלי שלא נרחיב עליו את הדיבור בשלב זה). זכרתי אותו משם, וכשהתחלתי להתעניין הובילו מספר חיצים אליו. יצרתי קשר איתו וקיבלתי הרבה אינפורמציה על המוסטנג ועל מועדון החמש (אליו המליץ בחום להצטרף). הוא הבהיר לי שלמרות הצהרות המכס, אין ולא היה שום מחירון במועדון החמש לעיון הציבור. הוא ידע לספר לי שהמחירון בנוי מרמות שונות לפי מצב המכוננית ושכדאי להביא אוטו שהוא לא יותר מרמה 3 כי אחרת המיסוי זה שחיטה, אבל גם לא פחות כי אז צריך להביא הרבה חלקים כדי לסדר בארץ.

התחנה הבאה - הצטרפות למועדון החמש. לא היה לי ברור אם זה כדאי או לא. מה בדיוק יצא לי מזה? האם מדובר במוסד אמיתי שאכן מקדם את ענייני רכבי האספנות בארץ ויכול לעזור לי באופן מעשי להגשים חלום, או שמדובר באוסף חובבי רכב קלאסי שרוצים תארים סמלים וקישוטים בלי משמעות פרקטית רבה. החלטתי להצטרף בעיקר כי זה לא מזיק במיוחד (465

יבוא ממשרד התחבורה כדי שנוכל לקנות רכב בלב שקט שאכן יתירו לנו לייבאו. זה נשמע הגיוני אבל במציאות זה בדיוק הפוך: קודם תרכוש את האוטו ורק אח"כ משרד התחבורה יחליט אם מותר לך לייבאו. למזלנו בענייני רכב אספנות המצב מאוד מקל כך שהסיכוי שלא תקבל רשיון יבוא הוא קטן.

אם ברצונך להביא רכב שהובא באופן סדיר לארץ בעבר - אין כל בעיה. אם תרצה להביא רכב שאין למשרד התחבורה נתונים קודמים עליו תצטרך לספק אישורים או אסמכתאות מקוריות של היצרן לגבי פענוח ה-VIN. VIN identification number של ראשי תיבות של vehicle ומקדד בתוכו את נתוני הבניה המקוריים של הרכב: תצורת המרכב, נפח מנוע, משקל מותר, מקום ושנת היצור ועוד. רשיון היבוא מציין את המפרט הזה ואין לחרוג ממנו. אם לדוגמה לרכב שקנית היה במקור מנוע מסוים, אינך רשאי להביאו עם מנוע בנפח אחר אפילו שבארה"ב זה מותר ולרכב שקנית יש רשיון אמריקאי בר - תוקף.

דוגמא ל-VIN decoder לפורד מוסטנג:

VIN Library

Decoding The Ford Mustang Vin

*Model years 1965- 1970

Digit Position	Reference
#1-----	Last Digit of Model Year
#2-----	Assembly Plant-F=Dearborn, Michigan -R=San Jose California -T=Metuchen, New Jersey
#3 & #4-----	BodyCode-02=Fastback/Sportsroof -09=Fastback -05=Mach I 01=Hardtop -07=Hardtop 08=Convertible 03=Convertible
#5-----	Engine Code-V= 170 T= 200 L= 250 F= 260(V8) C= 289 D= 289 (4V) W= 427 S= 390 Y= 390 M= 351 H= 351 G= 302 Boss A= 289 (4V) K= 289 Hi Perf. F= 302 J= 302 (4V) P= 428 O= 428 CJ R= 428 SCJ Z= 428 Boss
#6 - #11-----	Sequential Production Number

The Balance of the identification plate revealed the following:
Body style, exterior paint color, interior trim date code, district, rear axle code, transmission
Also in big letters clearly identifies manufacturer- "FORD"

[Click Here for more Vehicle Identification Number information.](#)

or Return to the VIN Library

Copyright © 2001 Autoinsurancetips.com

כדי לייצא רכב מארה"ב דרוש שהרכב יהיה בבעלותך. בניגוד לישראל, בה טופס הבעלות ורשיון הרכב אחד הם, בארה"ב קיים אישור נפרד לבעלות הנקרא title ורשיון רכב שנקרא registration. כדי לייצא רכב וכדי לייבאו לארץ דרוש title בלבד. אין כל משמעות ל-registration וללוחיות הרישוי אם אינך רוצה לנסוע על הכבישים בארה"ב.

בכל מקרה כעת הרגשתי בטוח בהרבה - יכלתי לדעת כמה (בקירוב) יעלה לי המכס!

הנעלם הבא הוא ההובלה. כאן כבר המשחק קל. יש באינטרנט עשרות חברות הובלה ואצל רובן ניתן לקבל הערכת מחיר מקוונת ע"פ נתונים שמזינים באתר או דרך הטלפון. מסתבר שקיימות 2 דרכים להובלת רכב באניה. הראשונה (והזולה יותר) נקראת RORO שזה ראשי תיבות של roll off on roll. בשיטה זו הרכב מוסע על גלגליו לתוך האניה ומובל חשוף. האופן השני - בתוך מכולה (קונטיינר) האטומה לפגעי לחות הים ונזקים אחרים אך גם יקרה יותר. בשתי השיטות המחיר הסופי נקבע לפי גודל הרכב, אם כי בקונטיינר התשלום הוא ע"פ גודל המכולה הנדרש. אסור להוביל בתוך הרכב דבר שאינו קשור במישרין למכונית. (גלגל רזרבי וחלפים שונים - מותר, סט אגרטים - אסור). הרכב חייב להיות לפחות ניתן לדחיפה על גלגליו ("roller") בשיטת RORO אבל יכול להיות מפורק לגורמים בקונטיינר. הובלה מהחוף המערבי של ארה"ב לישראל יקרה בערך ב-\$700 מהובלה מהחוף המזרחי. הביטוח הוא 1.5%-1.8% מהערך המוצהר בכל מקרה. זמן ההפלגה מניו יורק לישראל כ-16 יום.

לצורך השוואה בין החברות השונות וכדי לקבל מושג על סדר הגודל של ההוצאה, המצאתי אוטו והזנתי את נתוני לחברות השונות לצורך הובלה מניו - יורק לישראל. קיבלתי הצעות מ-8 חברות שונות. היקרה ביותר להובלה בקונטיינר היתה \$2800 והזולה ב RORO היתה \$1280. מחירים אלו לא כוללים ביטוח והוצאות משרדיות בארה"ב ("documentaion") שזה עוד \$50 לערך. כשהגעתי לשלב שבו רציתי בפועל לארגן הובלה פגשתי את אלון וידידיה סולל באחד ממפגשי יום שישי של מועדון החמש. אלון עוזר ביבוא של כלי רכב עבור אנשים כאשר הוא גובה \$2500 לשירות מלא: אתה אומר איזה אוטו אתה רוצה והוא מאתר רכב כזה, בודק אותו בארה"ב, דואג לכל תהליכי ההובלה ומוסר לך את המפתחות עם הרכב בארץ כאשר זה משוחרר מהמכס ועם טסט ורישוי ישראלי. אתה מאשר (ומשלם) את כל ההוצאות בדרך. עיסקה לא רעה למי שאינו מסוגל/רוצה להתעסק עם זה לבד. לזכותו (הרבה) של אלון יש לומר שהוא עוזר בחפץ לב בעצות גם למי שאינו מייבא דרכו, וממנו למדתי על חברת הובלה אשר מנוהלת ע"י ישראלי בשם איל ונמצאת בניו - ג'רזי. אתם עבדתי ומחיר ההובלה ששילמתי כולל ביטוח וכל ההוצאות מסביב, בקונטיינר, היה נמוך בהרבה מההצעה הנמוכה ביותר.

יפה מאוד. עכשיו כשבררנו את עלות המיסים המשוערת ואת עלות ההובלה, צריך לקבל רשיון

אשר בודק את הבקשות. הוא עבר על הניירת והוציא קלסר מספרייתו אשר הכיל סטנסילים (!) מקוריים עם פרטי ה-VIN לרכבי. מסרתי את הטפסים ותוך שבוע היה לי רשיון יבוא ביד. הופתעתי מאוד לטובה כי ציפיתי למאבק בירוקרטי מתיש ולא ליחס הענייני והיעיל שמצאתי. בנוסף: רשיון היבוא ניתן ללא תשלום! עוד הפתעה לטובה.

מ ר י נ ת י ש ר א ל
משרד התחבורה
ק"י יבוא

רשיון יבוא מס. 312000117

בעל רשיון זה (מלבן - היבואן), רשאי ליבוא את הטובין שמתקן על פי המידע הכלול בדפוס המפורט לרשיון זה ומסגרת החק במי יבוא נבדק ממנו, וככפוף למילוי כל המסמכים הנלווים ברשיון זה.

סמ היבואן: (מס' הרשמי) 57320632
סמ היבואן: (עמ' האסד) 50 רית גן
הסמ' בתעודת המס: 000000000
תאריך הטובין: סכונת פורד LTD BROUGHAM דוג B 68 S שנת ייצור 1971 שנת ייצור 1971
סמ' מסמ' (סמ' מסמ' 10301062) המג'ל
יחידת מדידת כל אחר: סמ' יחידת: 1,250 סוג אריזה: שונים
תאריך יבוא: 02/02/2003
מסמ' מסמ' (סמ' מסמ' 10301062) המג'ל
סוג אריזה: שונים
מסמ' מסמ' (סמ' מסמ' 10301062) המג'ל
סוג אריזה: שונים

א"י יבוא: א"י קניה: א"י יבוא: א"י יבוא:
סמ' מסמ': סמ' מסמ': PATRICK DELAUDER
סמ' מסמ': סמ' מסמ': U.S.A

תנאי הרשיון:
1. רישום הרכב מותנה בעמידתו בכל חקנות התעבורה והוראות משרדנו.
2. הרכב יישם סובב אסגנות כלכלי.
3. חובלל העברת בעלות לתוקף של 3 שנים.
סמ' מסמ' הרכב: 1B88104263

הרשיון מתוקף מ- 02/02/2003 ועד- 31/12/2003

תנאים כלליים:
1. אין בעל רשיון זה פטור ממסא אחר דרישות על ד"ן אחר בנוגע ליבוא הטובין.
2. הרשיון אינו ניתן להעברת.
3. הרשיון זה כולל מפרקי יבואן להורים את הטובין אם לא יבואו בתאם לתנאי הרשיון.
4. הרשות המוסמסת רשאית בכל עת לבטל את הרשיון.
5. אי עמידה בכל פרטי ותנאי רשיון זה מהווה עבירה על הד"ן החל על היבוא, ויחולו לעבירה הוראות החוק והנהלים בדבר אי עמידה בחוקיות היבוא.

02/02/2003
אמתי רייטן
סמ' הרשות המוסמסת
תאריך הוצאת הרשיון

שלב ג: קנית האוטו
ובכן, הגענו לעיקר. קנית הרכב. כאן האופציות כבר אינסופיות. האפשרות הפשוטה לכאורה היא לטוס לארה"ב, להסתובב בין מוכרים, לקנות אוטו לסדר בו מה שצריך ולשלוח אותו לארץ. בהנחה שהכל הולך חלק, העלות של דרך זו (טיסות, שהיה, בדיקות וכו'). היא בקמצנות \$3500 (מעבר למחיר האוטו). צריך לזה זמן פנוי ויכולת דיבור גבוהה באנגלית. אם יש קרובים/חברים מביני ענין ובעלי רצון בארה"ב אפשר לשלב: הם יעשו חלק מהעבודה עבורך ואתה תשלב ביקור/טיול. אפשרות שניה, ריאלית יותר, היא לקנות דרך סוחר רכב בארה"ב. כעקרון צורת קניה זו פופולרית מאוד אצל האמריקאים אף שלסוחר הרכב אין מוניטין מצטיין בתחום היושר. ישנם סוחרים רבים בעלי אתרים ברשת וחלקם אף מפעיל שירות איתור, בדיקה ומשלוח. אתה מגדיר איזה רכב אתה רוצה והם ימצאו כזה,

כדי להעביר בעלות, על בעל הרכב הרשום להסב את ה title על שמך ע"י חתימה מאחור. זהו. לא דואר לא משרד הרישוי, לא כלום. חתימה קטנה והאוטו חוקית שלך וניתן לייצאו וליבוא ללא בעיות. משרד התחבורה דורש לצורך רשיון יבוא שיהיה title מקורי מוסב על שמך ע"י הבעלים הרשומים. אין צורך בהוצאת title חדש על שמך. עובדה זו חוסכת \$75 לערך אגרה אמריקאית + המון ריצות ואישורים נוטריונים. המדינה היחידה בה ה title הוא בחינם היא אלסקה. לצורך קבלת רשיון היבוא ממשרד התחבורה מספיק צילום של ה title שכן ברור שהמקור נמצא עם הרכב בחו"ל.

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION
DIVISION OF MOTOR VEHICLES

CERTIFICATE OF TITLE TO A VEHICLE

VEHICLE INFORMATION: CLASS, LICENSE, MAKE, YEAR, EXP. DATE

REGISTRATION INFORMATION: CLASS, LICENSE, MAKE, YEAR, EXP. DATE

ODDMMETER READING: MILEAGE, DATE, MILEAGE, DATE, MILEAGE, DATE

VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER: 1B88104263

REGISTRATION NUMBER: 95-V688404

REGISTRATION DATE: 02/10/1996

REGISTRATION FEE: 26.74

REGISTRATION TAX: 26.74

REGISTRATION TOTAL: 53.48

REGISTRATION TOTAL: 53.48

REGISTRATION TOTAL: 53.48

עוד לצורך רשיון יבוא: צילום של הרכב למען זיהוי וודאי (לרכב בריטי כדאי גם צילום פנים המדגים שההגה מצד שמאל) ואישור ממוסד כלשהו בארץ המתחייב לתת לרכב שירות. עצה שקיבלתי מאחרים: לא להעלות את האוטו על אניה לפני שיש רשיון יבוא ביד! גם אם לוח הזמנים נראה מציאותי, בלת"מים תמיד קורים ואם הרכב מגיע לנמל בארץ לפני שהונפק רשיון היבוא עלולים להכריח אותך להחזירו לחו"ל! דמי האחסנה הנוספים בחו"ל הם פרוטות לעומת עלות החזרת הרכב.

כדי לקבל טפסים לרשיון יבוא פונים לסימה באגף הרכב של משרד התחבורה בטלפון 03-5657117. מילוי הטפסים פשוט בסה"כ אולם כדי למנוע בעיות התייצבתי באגף הרכב ברחוב המלאכה בתל-אביב ונפגשתי עם אסף חגאי

ל eBay motors עוברים ל collector cars, העיניים נפתחות והריר נוזל: אלפים רבים של מכוניות מדהימות.

לפני שמתלהבים, כדאי לדעת מספר דברים הקשורים בטרמינולוגיה אמריקאית: Original, numbers matching: רכב שבו לא נעשו שינויי מבנה ותואם את המפרט המקורי כפי שמתבטא ב VIN. מצב הכרחי למי שמתכוון להביא את הרכב לארץ.

Clear title: יש רישום בעלות מסודר ללא שיעבוד. כדאי לוודא שלמוכר יש את המסמך עצמו ושהוא הבעלים או סוחר מורשה. הכרחי ליבוא לארץ.

Original miles: דבר חסר כל ערך. נסיון להציג רכב בן 40 שנמכר ב \$1000 כבעל קילומטראז' אפסי כאשר המוכר (יד שבע מאות) מחזיק באוטו בדיוק חודשיים...

בכלל, לרוב האמריקאים לא רושמים ולא יודעים "איזה יד" האוטו. אם המוכר טוען שהוא ה original owner (כלומר יד ראשונה) עליו לספק את חשבונית הקניה המקורית.

No rust: לא רואים חלודה. זה לא אומר שאין חייבים לראות תמונות מפורטות של כל האוטו כולל מתחתיו, בכנפיים, בבגאז', בזוית השמשות וכו'. הכי טוב זה לראות תמונות שבהן הגלגלים מפורקים. להרבה מוכרים יש תמונות כאלה שאפשר לבקש.

Never wrecked: כלומר ללא תאונות משמעותיות. כדאי לדעת על סמך מה המוכר טוען זאת, למרות שזה סביר מאחר ולרוב מכונית שעברה תאונה קשה תורד מהכביש כי בניגוד לישראל ממש לא כדאי כלכלית לתקנה. Show/prize winner: עוד משפט חסר משמעות. יש בארה"ב הרבה תצוגות וכולם מקבלים פרסים. כדאי עם זאת לקבל פרטים ואישורים ואם מדובר ברכב שעבר שיפוץ מוסדר, לקבל העתקים שלו.

Completely restored: מתי? על ידי מי? מאיזה חלקים? מה כלל השיפוץ? כל דבר ששופץ צריך להיות מגובה בקבלות ורצוי בתמונות של לפני/אחרי.

California/Arizona/Nevada car: מכונית מאזור מדברי ויבש. תכונה חשובה כנגד חלודה. אזורים מושלגים בהם מפזרים מלח על הכביש בחורף הם יותר בעייתיים. כדאי לבדוק, אם ניתן, כמה זמן בדיוק גר האוטו שם ומהיכן נקנה במקור.

Needs minor TLC: ראשי תיבות של tender loving care. האוטו דורש עבודה בכמות לא ידועה. לברר טוב.

From an estate: אוטו מירושה/עזבון. למוכר אין מושג לגביו וכל מה שנאמר זה השערות כי מי שבאמת יודע כבר לא יכול לגלות.

אחרי שראית אוטו שנראה לך, כדאי לפנות

ישלחו לך צילומים ודו"ח בדיקה במוסך (על חשבונך) ובמידה ותחליט לקנות ישלחו אותו עבורך לאן שתרצה. השירות מיועד לרוב לאמריקאים, אבל קיימים סוחרים רבים המוכנים לשלוח לישראל. התכתבתי עם כמה ושוחחתי בטלפון עם אחד (בשם סטיב בעל מבטא הודי/פקיסטני כבד) שדרש מקדמה בלתי חוזרת של \$500 לפני שהוא מתחיל לעשות משהו. בנוסף, דמי המשלוח בתוך ארה"ב ולאורך היו גבוהים בהרבה מההצעות שכבר היו לי כך שהיה ברור שאפיק זה יצא יקר מאוד עם לא מעט אי - ודאות לגבי טיב הרכב שיגיע בסופו של דבר. אפשרות אחרת היא דרך eBay. מי שמכיר את האתר יכול לדלג על השורות הבאות ולמי שלא מכיר אני ממליץ מאוד להכיר ולא רק בשביל לקנות אוטו. eBay הוא אתר המכירות הפומביות הגדול ביותר בעולם (www.ebay.com). מוכרים וקונים שם הכל. ואני מתכוון להכל. כדי להשתתף צריך להרשם ולמסור פרטי כרטיס אשראי. חשבונך מחויב בסכום סמלי (העומד לרשותך בהמשך) וליד שורת החיוב בדף מהבנק מופיע קוד אותו יש להזין באתר וכך נסגר מעגל ומתבצע אימות חלקי לפרטיך. מי שגולש לחשבון הבנק שלו יכול לעשות את התהליך תוך זמן קצר ברשת, מי שלא - צריך לחכות לדואר בסוף החודש.

את הרישום ל eBay כדאי להשלים עם פתיחת חשבון paypal שהוא חשבון בנק וירטואלי המאפשר לך לשלם ולקבל כסף מכל מי שיש לו חשבון כזה או כרטיס אשראי. החשבון מגובה ע"י כרטיס האשראי שלך ומהוה דרך לשלם באמצעותו מבלי להעביר את הפרטים ברשת בכל פעם. יתרון נוסף: אין עמלות למשלם! להשוואה - העברת \$1500 דרך הבנק בארץ או western union כרוכה בעמלה של \$30-60. מי שיש לו חשבון בנק (אמיתי) בארה"ב יכול גם למשוך כספים לחשבונו.

לכל חבר ב eBay יש שם משתמש יחודי שהמציא ואחריו בסוגריים מספר. לחיצה על המספר תחשוף את ה feedbacks שקיבל אותו חבר לאחר ביצוע עסקאות עם חברים אחרים ומהוה מדד לאמינותו. אסור בשום אופן לקנות ממי שיש לו מספר מועט של feedbacks חיוביים או איזשהו שלילי. קצרה היריעה מלהסביר את כל זה - כדאי פשוט לגלוש לשם ולהבין לבד. בכלל כדאי לבצע לאחר הרישום מספר עסקאות קטנות ע"מ להכיר את התהליך וע"מ לצבור feedbacks חיוביים משל עצמך (יש מוכרים שלא מוכנים להתעסק עם מי שאין לו מוניטינג טוב).

אני החלטתי לקנות את האוטו ב eBay. נכנסים

פורד המקומית וטיפל לדבריו באוטו הזה כשעוד היה חדש. כיום הוא בעל מוסך עצמאי שלו ומתקן מכוניות לפי הקצב שלו, שזה לאט לאט מאוד אפילו, כפי שישתבר לי בהמשך. לוק בחן את האוטו ונתן הערכה ראשונית של \$1200 לתיקונים הדרושים. למען ההגינות אציין שהתיקון כלל הרבה דברים "מיותרים" שהעדפתי שיעשו שם מאשר להתחיל לחפש חלקים אח"כ מהארץ. לאוטו הוחלפו הרדיאטור, כל צינורות הגומי והחגורות, כל משאבות הגלגל ומשאבת ברקס מרכזית, רפידות הבלם וצלחות הדיסק הקדמי, ההצתה הוחלפה לאלקטרונית, הוחלפו הפלגים, חוטי הפלגים ומכסה הדיסטריביוטור, 4 צמיגים, כל השמנים, החלפת כל האטמים והמיסבים בציר האחורי, תפוחי הגה וגומיות הזרועות, ועוד ועוד. החשבון הסופי היה \$1926 אותם שילמתי בכרטיס אשראי דרך הטלפון ישירות ללוק. זמן השהיה במוסך היה כחודש וחצי, בין היתר בשל סופת שלגים שבעקבותיה הוכרז האזור ע"י נשיא ארה"ב כאזור אסון.

בשלב הבא - צריך להוביל את האוטו לנוי ג'רזי לצורך משלוח לארץ. יצרתי קשר עם אלון סולל שמצא חברת הובלה פנימית ב \$650. כבר הייתי מוכן לשלם אלא שלהפתעתי מצא פט מוביל ב \$360. חיסכון מהיר וקל.

האוטו הגיע לנוי - ג'רזי למחסן של חברת ההובלה והוכנס לקונטיינר והועמס על האוניה "צים אירופה" שהגיעה כעבור 16 יום לנמל חיפה. האוטו בנמל אבל המסמכים - בארה"ב. מסתבר שמי שטיפל בהובלה בחברה פוטר, והניירות נשארו שם. כמה טלפונים (עצבניים) לאיל בניו-ג'רזי והמסמכים מגיעים ב DHL האוטו כאן, המסמכים כאן, והמכס - בשביתה.

שלב ד: השחרור מהנמל לצורך שחרור האוטו מהמכס ומהנמל דרושים 3 דברים: יום עבודה שלם, הרבה כסף מזומן, ועצבים של ברזל. העיקרון הוא שאתה עובר מפקיד לפקיד ואצל כל אחד אתה מוסר ניירות, משלם כסף, ומקבל ממנו ניירות אחרים שאותם עליך למסור לפקיד הבא וחוזר חלילה.

תחנה ראשונה - סוכן המכס.

אחרי שהאוטו היה בנמל כשבוע והקונטיינר נפרק (עקבתי באתר הנמל לפי מספר מכולה) קיבלתי טלפון מסוכן מכס בשם נדב אלקלעי שהסביר לי שאצלו נמצא מסמך הנקרא תעודת שער (או gate pass כמו שכולם מתעקשים לקרוא לו) מסמך זה הוא הבסיס לשחרור האוטו. כל הגורמים שתעבור רוצים לראות אותו ולהטביע בו חותמם. כדי לקבל את הנייר החשוב הזה

בדוא"ל מנומס (אין חברויות בין זרים וכל סחבקות ישראלית או פניה בשם פרטי לזר נחשבת כגסות) ולבקש מהמוכר עוד פרטים על האוטו. כמה שיותר - יותר טוב. ותמונות. הרבה תמונות. ומכל זית אפשרית. יש המון מכוניות והמון מוכרים. מי שאין לו את הרצון לצייד אותך במירב האינפורמציה כדאי לברוח ממנו. אתה כאן והוא שם. אתה צריך להיות משוכנע שיעשה כל הנדרש גם לאחר שקיבל את הכסף. ידיעה סבירה + של אנגלית היא הכרחית. מי שלא יודע כדאי שיעזר בחבר שינסח את התכתובת כי תקשורת טובה היא מרכיב מרכזי וחיוני בעניין.

מציעים הצעה (עושים bidding) רק לקראת סוף הזמן המוקצב למכירה כי ההצעה מחייבת אותך וגם כי כך אפשר אולי לחסוך תחרות בין מציעים שתעלה את מחיר הרכב.

התחלתי לגלוש ב eBay ולחפש את מוסטנג חלומותי. מהר מאוד התברר לי כי מוסטנג טובה עולה הרבה כסף גם בארה"ב ומתחת ל-5000-\$7000 לא אמצא את המכונית עליה אני חולם. חשבון פשוט הראה שלא אעלה אותה על הכביש בארץ בפחות מ-80,000-\$100,000 ש"ח. החלטתי להתגלח פעם ראשונה על משהו יותר זול.

חלק לא מבוטל מילדותי העברתי בארה"ב ושם קיבלתי לראשונה רשיון נהיגה. המכונית הראשונה עליה נהגתי באופן חוקי היתה פורד LTD מודל 1971 שהיתה של הורי. יש לי רק זכרונות טובים והרבה נוסטלגיה לנושאת המטוסים הענקית הזו. לכן כשראיתי כזו למכירה, ידעתי שהיא תהיה הכלה. LTD מ 1971, דגם brougham (המפואר יותר) - ספינת הדגל של חטיבת פורד לאותה שנה. המוכר התברר כאדם חביב בשם פטריק דה - לאודר מטרה-אלטה שבוסט - וירג'יניה שעובד בחברת הגז המקומית. את האוטו קנה ב 1996 מהבעלים המקוריים ומשנת 1997 היה מאוכסן. הוא סיפק לי ברצון רב עשרות תמונות של האוטו, סריקה של ה title, ופירוט של כל התיקונים להם זקוק האוטו ע"מ לסוע כראוי ושהסתכמו לדעתו בכ-500\$. הוא הביע נכונות לקחת את האוטו למוסך שלו לביצוע כל התיקונים המכאניים הדרושים (עשינו רשימה מקדמית) ולדאוג להובלתו בתוך ארה"ב עד לנמל (בשלב זה עוד חשבתי שאשלח מבולטימור אך בסוף כאמור שלחתי מניו ג'רזי). מה להגיד - נראה מושלם. הצעתי על האוטו וזכיתי בו בסכום של \$1500. הערכת את מצבו כבין מצב 4 ששוה במחירון \$1800, למצב 5 שמופיע כ \$1080.

בשלב הבא שילמתי לפט (היינו כבר חברים) ב paypal והוא נסע עם האוטו למוסך של Luke. לוק היה, עד לפרישתו לגימלאות, מכוטאי בסוכנות

עלי לשלם עבורו 1460.64 ש"ח.
למה?

נו, זה מאוד ברור: סיכון מלחמה \$75, דמי ריקון \$125, פקודת מסירה \$55 ותקשורת (חשוב מאוד שתהיה תקשורת) 59 ש"ח.
שילמתי לסוכן המכס וקיבלתי את תעודת השער.

תחנה שניה - בית המכס, שער שלוש של הנמל, רח' העצמאות 1

לבית המכס צריך להביא את תעודת השער (כמובן), את ה-title של האוטו, חשבונית קניה (אם יש), אבל הרישום בגב ה-title מספיק בהחלט אם אין חשבונית, וחשבון הובלה. אפשר אך לא חובה להצטייד בהערכה של שמאי פרטי מטעמך או בתעודות שיפוט מחו"ל הקובעות את רמתו.

הוזהרתי כי עלי להגיע מוקדם אחרת אתייבש בהמתנה ולכן הגעתי כבר ב 07:15 ואכן התייבשתי בהמתנה כי קבלת קהל מתחילה ב 08:00 והייתי כמעט לבד. מסרתי את הניירות (מחלקת יבוא אישי, קומת כניסה) וחיכיתי ליציאה של ועדת המעריכים לבדיקת שווי האוטו. באותו היום ריכזו מספר רכבי אספנות ולצורך הערכתם הביאו מתל אביב את אריה ריינר שהוא ממונה צוות מעריכים בכיר. אריה הוא גם חבר במועדון החמש ונוכחותו הפכה את הענין לרגוע הרבה יותר. קיבלתי הרגשה שהדברים יקבעו באופן ענייני ומקצועי ולא ע"פ גחמה של פקיד שאינו מבין ו"שולף" מהמותן.

בהתחלה יצאו לראות type-בנמל וכשחזרו נסענו לאוטו שלי.

האוטו שלי נפרק מהקונטיינר שלא בנוכחותי באתר מחוץ לנמל של חברה שנקראת Overseas commerce. במקום היו עוד מספר רכבי אספנות להערכה כולל קורבט היפה ביותר שראיתי מעודי. מה שעוד ראיתי זה שבמחסן פגעו באוטו שלי ב 4 מקומות כולל סדק משמעותי בשמשה הקדמית. שבוע לפני השחרור מהמכס נסעתי למחסן לראות את האוטו והשבר בשמשה לא היה. נחזור לזה אח"כ.

חזרנו לבית המכס שם נמסר לי כי הרכב הוערך בין רמה 4 ל 5 והמכס יהיה 274,12 ש"ח כלומר לפי שווי של כ 1800\$ כולל ההובלה. הפתעה נעימה!

תחנה שלישית - לשכת המסחר בבית המכס. לצורך תשלום המכס יש צורך ברשימון יבוא אותו מקבלים בלשכת המסחר תמורת 200 ש"ח ובעזרתו הולכים לשלם את המכס. לשכת המסחר נמצאת באותו בנין ובאותה קומה אך משרדיה

דלים יותר. מדוע צריך אותם בתהליך אין לי מושג. שילמתי את האגרה, קיבלתי רשימון, שילמתי את המכס ושוגרתי לתחנה הבאה.

תחנה רביעית - משרדי אוברסיז קומרס, רח' העצמאות 27.

למשרדי אוברסיז מגיעים כדי לשלם עבור סבלות של המכונית (???) - מסכן אותו סבל! אחסון (כלומר ששמו אותו ללא כל הגנה בפינת המגרש שלהם), רשימון ממוכן ועבור פיצול. ביחד 543.66 ש"ח.

תחנה חמישית - גזברות נמל חיפה אמנם האוטו מאוחסן באתר מחוץ לנמל, אך זה אינו גורע מהצורך המובן מאליו לשלם גם להם. משלמים במקום שנקרא חת"ד. הסכום כבר ממש נמוך יחסית - 101 ש"ח אולם יש כאן מילכוד קטן. אתה צריך לשלם בתוך מתחם הנמל אבל תעודת השער היא למחסן מחוץ לנמל ולכן אסור לך להכנס. הבעיה נפתרת באלגנטיות ע"י זה שאתה נשלח לקנות ב 1.90 ש"ח אישור כניסה לנמל. (נשבע שאני לא ממציא את זה!).

תחנה שישית - מחסני אוברסיז סוף סוף מגיעים לסוף התהליך - לקחת את האוטו. מסתבר שזה גם לא פשוט. הסבתי את תשומת לבם של אנשי אוברסיז כי האוטו ניזוק במהלך שהותו אצלם. מיד הסבירו לי שהנזק נגרם בהובלה וכי עלי לפנות לביטוח. הסברתי להם שהנזק קרה אצלם משני טעמים: מעיכות הפח לא מצוינות ברישום הקבלה שהם עצמם ערכו (רשום "התקבל רכב ישן עם שריטות") ויש לי תמונות כיצד יצא מארה"ב, ובנוסף ראיתי את האוטו שבוע קודם ולא היה לו את השבר בשמשה. הם סירבו להכיר באחריותם וכשסיפרתי שיש לי אפילו תמונות של האוטו משבוע קודם הפכו למאוד לא נחמדים וקראו למנהל המחסן ששמו יענק'לה שהבהיר לי שאם לא אחתום שהרכב נמסר לי בשלמות ובמצב תקין לא אוכל לקבל אותו עד לאחר שיראה אותו שמאי מטעמם - תהליך שיכול לקחת שבועות. מה לעשות? השעה 15:15 והאתר נסגר ב 16:00. הגרר כבר בדרך ובכל מקרה אצטרך לשלם לו. צילצלתי לסוכן הביטוח שלי, צבי גוזמן מקרית - אונו שאיתר שמאי זמין קרוב שהגיע תוך 7 דקות, צילם את הנזק ואני לא חתמתי על האישור שביקשו.

תחנה שביעית - מוביל את האוטו הביתה! טלפון מקדים לאביקס שור, חבר המועדון וגרריסט עם נשמה (054-501275) והאוטו נלקח בזהירות ובעדינות רבה ומובל אלי הביתה. השעה 18:00, 19.5.2003 והאוטו אצלי בחניה.



הגיעה הביתה!!!

שלב ה': רישוי ישראלי

השלב האחרון בתהליך הוא רישוי ישראלי. זה נעשה בעמדה 1 במשרד הרישוי בחולון. גם כאן עובדת שיטת התחנות כמו בנמל רק שהסכומים קטנים בהרבה, וגם כאן דרוש יום שלם. אה כן ... גם עצבים. הרבה עצבים.

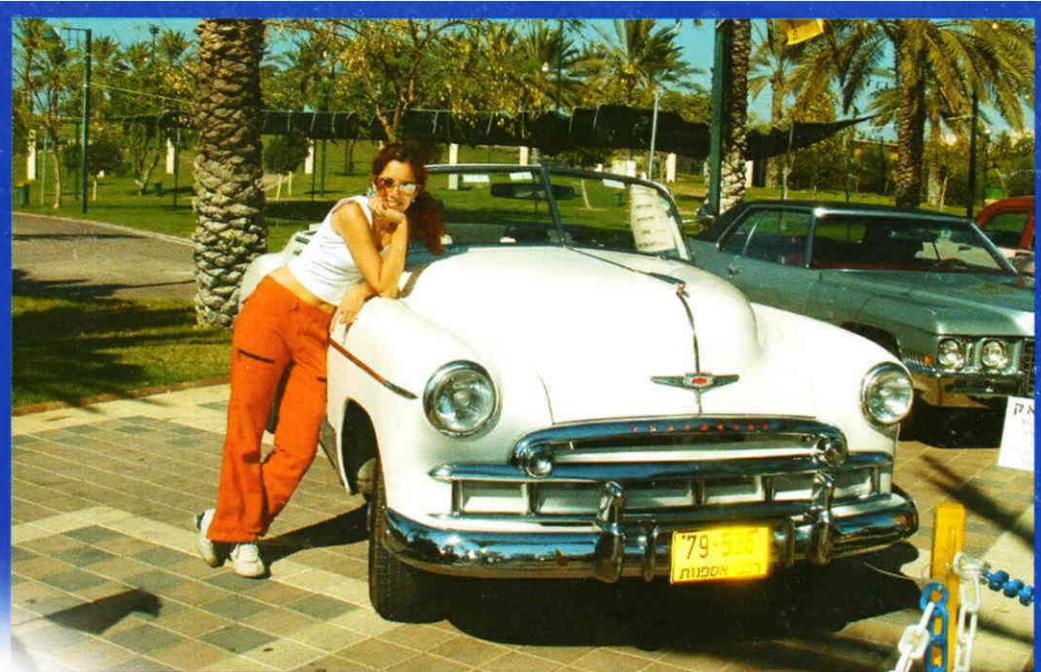
שלב מקדים - רישיון זמני

האוטו שלי הגיע מחו"ל ללא כל רישוי וגם אם היה לו רישוי זר אני בספק אם זה תקף. כדי שאפשר יהיה לנוע איתו בכבישים, הולכים עם ההפניה מהמכס ורשימון היבוא למשרד הרישוי ומקבלים "רישיון מיוחד לרכב" ל 30 יום (32 ש"ח) ומספר רישוי. מטביעים לוחיות רישוי (100 ש"ח לזוג, צריך להציג את הרישיון) עושים ביטוח ואפשר חוקית לנהוג באוטו. נקודה מעניינת: הרישיון הזמני איננו מוגדר לרכב אספנות כך שניתן לנסוע גם בין 7 ל - 9 בבוקר. לעומת זאת

לא נהנים מההנחה בביטוח. הסוכן שלי הוציא לי תעודת ביטוח רגילה לשנה במחיר מלא, ולאחר שקיבלתי את הרישיון כרכב אספנות, החזרתי את התעודה וקיבלתי זיכוי מלא על ההפרש. זה אפשרי אם מחזירים את התעודה תוך 30 יום. עלות החלפת תעודה 40 ש"ח.

תחנה ראשונה - בדיקת תקינה

עמדה מספר אחת במשרד הרישוי בחולון היא מן סככה ארוכה. הרכבים נכנסים מצד אחד, נבדקים ע"י הבוחנים ויוצאים מצד שני. לפני שנכנסים לסככה, צריך להגיע לבדיקת תקינה בצד ימין של הסככה. אין כל שילוט - צריך לשאול. בדיקת התקינה נעשית רק בימים ראשון ורביעי ובלעדיה לא ניתן להתקדם. בתקינה אני פוגש פעם נוספת את אסף חגאי ממשרד התחבורה. הוא שולח אותי לדואר שנמצא בצד השני של משרד הרישוי לתשלום אגרת בדיקה "אב טפוס" (189 ש"ח). לאחר התשלום הוא בודק אם הרכב שהבאתי תואם את רישיון היבוא וה-VIN. הוא מנסה בכל כוחו למצוא מספרי שלדה ומנוע מוטבעים באוטו שלי ללא הצלחה.



ארוע סוס

בחודש סוכות נפגשו חברי
בקירית מוצקין למפגם





גנות בצפון

המועדון מהצפון ומהמרכז
שמשך אלפי צופים.



תחנה רביעית - שוב עמדה מספר אחת חוזרים עם הטופס המוחתם ממכון הטסטים לאותו הבוחן בחלון. צריך למחר כי סוגרים ב 12:30. הבוחן בודק את הטופס, חותם ואנו נשלחים לתחנה הבאה.

תחנה חמישית - דלפק 6 את רשיון הרכב מקבלים בדלפק 6 (רישום רכב חדש) באולם קבלת הקהל של משרד הרישוי בחולון. הכניסה ליד הדואר, ומיד לאחר הבדיקה הבטחונית צריך לגשת לדלפק המודיעין מימין לכניסה כדי לקבל מספר לתור הנכון. מאחורי דלפק 6 יושבת גברת בשם אמירה בצלאל, ומסביבה מרחפים כזבובים טיפוסים הנראים מפוקפקים לחלוטין. מסתבר שאלו ה"מאכערים". על פיהם ישק דבר. נכנסים ויוצאים באופן חופשי מאחורי הדלפק, פותחים וסוגרים תיקים ומנהלים בפועל את העסק. אחד מאלו שדומה להפליא לקלסטרון של האנס מהדרום, מצווה עלי למסור לו את הניירות. כשאני מנסה לברר מדוע, גוערת בי אמירה ואומרת: "הוא עוזר לי". ה"אנס" מתייק במיומנות את הניירות



אסף חגאי בתוך המנוע.

שהבאתי ומניח את התיק שלי בתחתית הערימה. חולפת שעה. דלתות האולם ננעלות ומתחילים לכבות את האורות ואמירה עסוקה בתיקים אחרים. לבסוף אני נותר כמעט אחרון ומסתבר שהתיק שלי נעלם! אמירה אובדת עצות והצעקות שלי מביאות מישהי בכירה יותר שגם אינה יודעת מה לעשות. לאחר מספר דקות ניגש מיודענו ה"אנס" אל מאחורי הדלפק ושולף את התיק שלי מתחת לאחד הקלסרים. כיצד הגיע לשם אפשר רק לנחש.

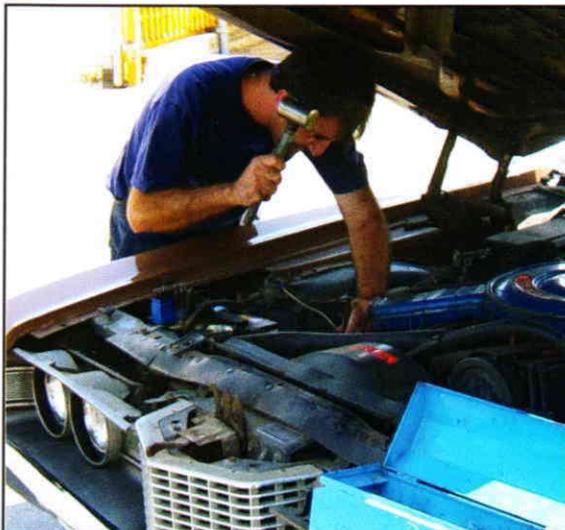
אמירה מקלידה את הנתונים ומנסה להחזיר מעט מכבודה האבוד ע"י הסברים לגבי רכבי אספנות. "אתה יודע שמותר לך לנסוע רק בשעות האור ועד 80 קמ"ש" היא שואלת. אני מסביר לה שזה לא ממש נכון. "בטח אתה יודע" באה התגובה. לתלוש את השערות ביאוש. לבסוף מצליחה אמירה להוציא לי רשיון רכב קבוע. תחנה אחרונה - הדואר.

יוצא ממשרד הרישוי לסניף הדואר הצמוד ומשלם את הרשיון (157 ש"ח לחצי שנה).

תם ונשלם!

מסתבר שבארה"ב ב 1971 לא הטביעו מספרים. הוא מסביר לי שאאלץ להטביע מספרים כי החוק בארץ דורש זאת, ונותן לי טופס "אישור רישום רכב" המאשר למשרד הרישוי לרשום את האוטו.

תחנה שניה - המסלול נוסעים מסביב ונכנסים לסככה. יש שני טורים של מכוניות וצריך לקחת את השמאלי המשולט "רישום רכב חדש". בסוף הסככה יש 4 חלונות קבלת קהל. אף אחד לא מסביר כלום, אין שילוט הסבר וגם הבוחנים לבושים בבגדים רגילים כך שאינך יכול להבדיל בינם לבין בעלי הרכבים הנבדקים. אני מאתר בוחן והוא אומר לי להמתין ליד האוטו. כשהוא מגיע הוא בודק את ה VIN ואת טופס אישור רישום הרכב ולוקח את רשימון היבוא ואת טופס ההפניה



עמית מטביע מספר שילדה.

מהמכס. הוא אומר לי להוציא את האוטו לתניה ולחזור רגלית לחלון. מאחר והוא לא פירט לאיזה חלון עלי לחזור, חזרתי כמובן לחלון הלא נכון וביזבזתי 30 דקות על המתנה כפולה בתור. כשהגיע תורי קיבלתי ממנו טופס שנקרא "בקשה לרישום רכב" אשר משמש כהפניה למכון טסטים (כל מכון - לבחירתך). בטופס פירט הבוחן למכון הטסטים דרישות שונות כגון הטבעת מספרי שילדה ומנוע, הוספת פנסי איתות ואורות ערפל ועוד.

תחנה שלישית - קומפיוטסט ראשון לציון אני נוסע לקומפיוטסט בראשל"צ כי שם עובד עמית דים שמכיר ויודע בע"פ את כל תקנות הרישוי לדורותיהם. העניין אינו פשוט כמו שנדמה. מאחר ותקנות הרישוי שונות פעמים רבות לאורך השנים, רכבים משנות יצור שונות חייבים בדברים שונים. (לדוגמה רכב שיוצר לפני 1969 איננו חייב בחגורות בטיחות, ועוד ועוד). עמית גם אוהב רכבי אספנות ומתייחס לאוטו (ואלי) בהבנה ולא כמטרד.

עמית בודק את טופס הבקשה לרישום רכב שקיבלתי בעמדה אחד בחולון ומצחקק. מסתבר שב 1971 לא היתה חובה לפנסי ערפל, ומאותתי צד. אני פטור! נותר רק להטביע את מספרי השילדה והמנוע, דבר שמבוצע במהירות במקום. עלות: 242 ש"ח סה"כ להטבעה+טסט.

משהו שונה לגמרי – סטנלי, מכונית קיטור

משה גייסיס

מבוסס על מאמר מהירחון "פרקטיקל קלסיק"



סטנלי 1922

מנוע הבנזין. את כל זה חש על בשרו, ונהנה, רובין היל - בעליה של מכונית סטנלי מדהימה משנת 1921 מודל 735B. רובין, חובב מכוניות עתיקות בערך 50 שנה(!!!), קנה את הסטנלי מסוחר מכוניות אמריקאי מבלי לראות את הסחורה ולמזלו המכונית הייתה במצב אורגינלי לגמרי ועברה רק כ- 10,000 ק"מ.

המכונית הייתה מרשימה מאד בזמן נהיגת המבחן אצל סוכן המכירות שכמובן הלל אותה במטרה למכור, למרות התחזוקה היומיומית המסובכת, והמועדות של המכונית לשריפות קטנות ומוזרות, שהיו די מפחידות עד שמתרגלים אליהן.

אתה עשוי לחשוב ששריפה זה ניסיון שאתה יכול לחיות בלעדיו אך עובדה היא שהסטנלי הייתה בנויה בצורה בטוחה ביותר.

בדוד ישנם 720 קני חימום שהיו בנויים בצורה מסיבית ונקייה מתקלות. העיקרון בסטנלי היה פשוט: מתחת למכסה המנוע, היה דוד אנכי שעבד על דלק מאודה, שהודלק ע"י להבת פיילוט, הקיטור שיוצר עבר בצינורות מעוגלים מעל תא השריפה, שם עבר חימום נוסף כדי שיתפשט עוד יותר ואז מגיע למנוע שני הצלינדר שהיה בערך במרכז השלדה, ומניע אותו.

ללא קלאטש וללא גיר היה הכח מועבר ישירות לסרן האחורי (ביחס של 1:5.1 בדגם הזה).

פתחת את המצערת והרכב אז. למנוע הקיטור של סטנלי הייתה התנהגות מאד מיוחדת, ממש כמו קטר קיטור שבשנייה או שתיים ראשונות מנסה להתגבר על משקל הרכב בלחישה שקטה של קיטור, ואז פתאום מוצא את עצמו ורץ

אחד הדברים שנראה לי שאין לנו כאן בארץ, זה מכונית המונעת בכח הקיטור. איני יודע אם אי פעם היה כאן דבר כזה. הכתבה שמצאתי בירחון הנ"ל מדברת על יצרן נשכח בשם סטנלי שהתמחה בייצור מכוניות קיטור. בזמנו, השם סטנלי היה ידוע ומכובד מאד, והעובדה; הם יצרו בין השנים 1898 - 1926 16,000 מכוניות וכולן מונעות בכח הקיטור.

חברת סטנלי הוקמה ע"י האחים סטנלי, תאומים זהים אשר עשו את הונם בייצור צרכי צילום וראו בתעשייה החדשה שנולדה זה עתה - תעשיית המכוניות, הזדמנות לעשות הון רב נוסף.

מנוע הבעירה הפנימית היה אז בלתי אמין, ולמרות שרוב היצרנים השתמשו בו, הם בחרו להשתמש בטכנולוגיה ישנה וטובה, אשר הוכיחה את עצמה - כח הקיטור. ואכן, הקונים עמדו בתור וסטנלי לא עמדו בקצב ההזמנות.

ב- 1906 נבנה דגם מרוץ מיוחד שקבע שיא מהירות חדש, 127.66 מייל לשעה (מעל 205 קמ"ש). הרכב היה נהוג בידי מנהל מחלקת השירות של החברה פרד מריוט, וכשנשאל 50 שנה אח"כ מדוע הוא נבחר לג'וב הזה? ענה במשפט בן אלמוות "אני לא יודע. כנראה שהיה לי יותר ביצים מאשר לאחרים".

המכוניות של סטנלי היו מהירות. למנוע הקיטור יש טורק עצום ולא היה צורך בהילוכים כדי שהמנוע יביא את הגלגלים למהירות גדולה. מנוע ה- 20 כ"ס שסטנלי הוציאו ב- 1906 היה מגיע בקלות ל- 70-80 מייל לשעה (כ-130 קמ"ש) כשגל הארכובה מסתובב רק 750 סיבובים למייל!!! יתרון אחר שהיה למנוע הקיטור היה השקט - המנוע היה שקט לגמרי, חסרונו הגדול היה כמובן הטיפול הרב בתחזוקת המנוע לעומת

המים, אך עליות מבלבלות אותו ולכן הוא דורש השגחה מתמדת. בקדמת הרכב מותקן רדיאטור. הקיטור שנפלט החוצה עובר לרדיאטור, שם הוא מתעבה וחוזר להיות מים לשימוש נוסף, כך שאפשר, על מילוי אחד לנסוע כ- 300 ק"מ ואז צריך למצוא משהו נחמד עם ברז בחוץ, וכמובן זו סיבה טובה להיכנס לפאב המקומי. (ונא לא להתבלבל, בירה לנהג ומים לאוטו).

כמובן שיש להיזהר גם שהפיילוט לא יכבה שכן במצב כזה הדלק ימשיך לצאת בלחץ בלי לבעור ואז ישנה סכנה של שריפה קטנה שלפי רובין צריך פשוט לחכות שתכבה ולהתנהג כאילו זה חלק מהתכנית.

הסטנלי מתאים למסעות ארוכים, ההדלקה והטיפול אחרי כל נסיעה הופכים את הנסיעות הקצרות לבלתי כדאיות, אלא אם כן אתה יודע שלמחרת תיסע עוד פעם ואז אפשר להשאיר את הפיילוט למשך הלילה.

את הפיילוט דרך אגב מדליקים עם מין לפיד/מצית כזה, שהוא המקבילה של סטנלי למפתח התנעה ברכב בניזין רגיל.

ואם אתה בר מזל והפיילוט נדלק במכה הראשונה יש לך קיטור אחרי כ-15 דקות. אם אינך מתכוון לנסוע למחרת היום, הבויילר והמנוע צריכים טיפול של הורדת הלחץ, עסק מלוכלך ורעשני שגוזל זמן ואלו שקנו את המכונית הזו כנראה התעייפו מהר מאד מהתהליך ומכאן הקילומטרז' הנמוך.

הסטנלי ומנוע הקיטור שלו הפך לבלתי רלוונטי וגורלו נחרץ עוד בשנת 1912 כשקדילק יצאו עם מנוע בניזין עם פטנט חדש שחוסך את השימוש במנואלה שוברת האצבעות שנקרא "סטרט" חשמלי או מתנע בעברית.

ולמעוניינים מועדון מכוניות הקיטור באנגליה טלפון: 00-44-1939-260595

<http://www.ezyweb.co.uk/steamcar/>

קדימה בקצב מפתיע. 20 כ"ס בקיטור שווים ל 100 כ"ס במנוע בניזין. אז בשביל מכונית בת 84 שנים הסטנלי מהירה בצורה בלתי רגילה. וכמו במכוניות קיטור היא גם שקטה בצורה מפתיעה, ובזמן הנסיעה הרעש החזק ביותר שנשמע הוא תקתוק משאבת השמן שמשמנת את הצילינדרים, ולפעמים הדוד נאנח ונאנק לעצמו בצורה מפחידה משהו.

רובין (הבעלים) נוסע במהירות של 70 עד 100 קמ"ש "פעם אהבתי להשוויץ בביצועי המכונית אך בשנים האחרונות נרגעתי".

למעשה מהירותה של הסטנלי מוגבלת ע"י המעצורים שלה, שקיימים רק בגלגלים האחוריים והם מכניים ולא הדראויליים כך שתמיד צריך לחשוב איך עוצרים. מסתבר שבעלי מכוניות דומות בארה"ב התאימו למכונית בלמים הדראויליים ואף מעצורי דיסק מלפנים וכמה אף הגדילו לעשות והרכיבו מערכת ABS.

משמאל לדושת הבלם ישנה דושת חבר, שבלחיצה חלקית משנים את תזמון השסתומים לניצול טוב יותר של הקיטור בזמן תנועה, וכשלוחצים את הדושה עד הסוף המנוע הופך כוון עבודה ואז אפשר כמובן לזוז רוורס, הסטנלי יכולה לנוע בשני הכוונים - קדימה ואחורנית באותה המהירות. אולם הנסיעה קדימה מסובכת דיה וצריך תמיד להשגיח בשבע עיניים על לוח השעונים וכל השאר, לדוגמא לחץ הדלק למבער חייב להישמר תמיד מעל 100 PSI, יש מיכל אוויר דחוס מתחת לספסל אחורי ולפעמים יש לנפח בידית ארוכה הנמצאת על הרצפה.

הסטנלי נוסעת על פרפין אבל רובין נוסע על תערובת של סולר ובניזין נטול עופרת כי פשוט קל יותר להשיג בתחנות הדלק. כמובן תמיד צריך לחשוב על כמות המים לאספקה לדוד. בסטנלי יש מתקן ששומר אוטומטית על גובה



סטנלי 1909

ביקור בסלובניה המוזיאון הטכנולוגי הלאומי ומוזיאון האופנועים.

מתניה הלוי וזמי לויך



זסטבה 1953 4x4 שנבנתה במיוחד ע"י יצרן מקומי ברישיון פיאט העולמית וניתנה לטיטו למסעות צייד. הרכב מזכיר בצורתו החיצונית את ה"וויליס-אוברלנד" מתחילת שנות ה-50. בשורה המקבילה ומיד ליד הפיאט עמדה "מרצדס K 540" משנת 1939 עם גלגלים ענקיים וכנפיים גדולות. לידה "קדילאק אלדורדו" 1975 שהיתה כנראה מכונית הנשיאותית האחרונה של מרשל טיטו, לפנייה "לינקולן" (הנשיא קנדי) 1965 קבריולה 4 דלתות, לפנייה "קדילאק" 1954 קבריולה, לפנייה "קדילאק" 1946 ולפניה "קדילאק" קבריולה 1938 4 דלתות עם מנוע 12V וסוגרת את הרשימה (המכונית החביבה עלי מכל המבחר) "הורש" 1938 מדהימה (בתמונה למעלה).

במשך הסריקה שסיפרנו עליה ועם הקושי להתנתק אנו מקבלים מידע וקריאות מבנות זוגנו המובילות אותנו. אנו עוברים באולם מלא בטרקטורים, משאיות וכלים חקלאיים כשכולם מיוחדים וישנים (הנעות נפט סולר ופחם) ואז הגענו לאולם נוסף בו התגלה אוסף נדיר של מכוניות ארופיות משנות העשרים ומעלה כמו "טטרה" 1926 "פרל" 1922 "וונדרר" 1921 "דה-דיון" 1911 פיאטים למיניהם "לנציה" ו"ב.מו".

חזרנו לא מכבר מביקור במוזיאון נפלא זה ואנו ממליצים בכל פה לא לוותר על החוויה הנפלאה. המוזיאון נמצא כ-15 ק"מ דרום מערבית ללובליאנה בכפר קטן הנקרא ביסטרה. ההגעה דרך הכביש המהיר 1A לכוון מערות פוסטויינה והיציאה לכיוון ברובניצה תוביל אותכם בפיתולים בין כפרים קטנים למקום. במוזיאון כלי תחבורה שונים כמו: טרקטורים, קטרים, רכבים המונעים ע"י קיטור וכמובן גולת הכותרת מבחינתנו- אופנועים ומכוניות מתחילת המאה העשרים ואפילו מכוניות שהורכבו ביגוסלביה עד תחילת שנות התשעים, כמו רנו-קליאו, רנו 5. כשהגענו למקום שאלנו את אחת העובדות "היכן המכוניות?" לשאלה שלה "אילו מכוניות?" השבנו: "של מרשל טיטו כמובן" וכך הגענו לביתן בו קידמו את פנינו שתי מכוניות פורד A ו-T ולאחר התלהבות ראשונית מצאנו עצמנו בפתח אולם כששאגה פורצת מפינו ממראה 16 מפלצות רובם שחורות ששימשו את גנרל טיטו בחייו. ביניהן: רולס-רויס קבריולה משנות הארבעים, פקרד 1937, שני "זיל" משנות הארבעים משורינות (עובי שמשת החלון 80 מ"מ) לאחרים פקרד קסטום 1948, ממשיך ב"דאימלר" מג'סטיק 1945 ומתחבאת מאחוריה פיאט-

(ועצומה) ליצרן PUCH שהוא יליד סלובניה וייצר אופניים ואופנועים ומאוחר יותר עבר לאוסטריה, שם ייצר מכוניות. באולם מצאנו אופנועים נדירים מתחילת המאה הקודמת כמו: פוך, אריאל, פזו, מצ'לס, טריומף "ניר-א-קאר", אולטימה ועוד אין ספור אופנועים במיוחד ארופאים ויחד עם זאת מצאנו הארלי מסוף שנות העשרים עם סירה לשני נוסעים שהינו הרכב הראשון שנרשם בסלובניה כרכב היסטורי. לאחר שסיימנו את הסיור והתכוונו ל"היתקפל" קרא לנו הצ"ף והכניס אותנו לקומה התחתונה שהיתה מדהימה לא פחות. שם קידמה את פנינו שלישיית "אינדיאן" אדומים כשלצידם "צונדאפ" 750 עם סירה וגל הינע לסירה מאובזר במקלע ארגז תחמושת וכל הציוד הדרוש לקרב (היום משמש אותו האופנוע לטיולים וציד). בהמשך קטנועים למינהם, אופנועים מסוגים שונים ואפילו מכונית "איזטה", כשכל הכלים במצב נסיעה. בסיום הוזמנו לבירה בפאב שנמצא ברשות מר גרום ובשכנות למוזיאון כשאת כסאות הבר משמשים אוכפי אופנוע ומתקן הבירה בנוי מבלוק מנוע הארלי ומעלינו תלוי אופנוע הבנוי לארבעה רוכבים זה אחר זה. אנו חייבים לציין את קבלת הפנים היפה והחמה וממליצים בכל פה לכל מי שמזדמן לאיזור לבקר במוזיאון.

סיימנו את התלהבותנו במבנה זה ובדרכנו ליציאה לרכב "עלינו" על מצבור נוסף של אופנועים יפהפיים ומכוניות נדירות נוספות שהובילו לאולם נוסף שהכיל מכוניות ללא שום מכנה משותף הנראה לעיין כמו כבאית גדולה, רכב אמפיבי "מרצדס" קבריולה, "יגואר" ענקית ואפילו "קדילאק" קופדוויל 1959 2 דלתות במצב חדש. סיימנו ויצאנו כש-50% מהמצברים שלנו מלאים.

איך התמלאו ה-50% האחרונים? להלן הסיפור. למחרת בבוקר נפרדנו מבנות זוגנו (שהלכו לקניות) ושמנו פעמינו לכביש "לובליאנה-מריבור" בהמלצתו של החבר אמיר הלוי ולאחר נסיעה של כ-50 ק"מ פנינו לכפר קטן הנקרא "וורנסקו" ושם הגענו למוזיאון אופנועים הנמצא סתם כך במבנה על הרחוב הראשי. את פנינו קידם מכונאי (תואם "שטטלה") רכון על שילדת אופנוע BMW משנות השלושים כשמצידו השני ספר רכב פתוח. הנ"ל הפנה אותנו לצ"ף והבעלים של המוזיאון מר פטיה גרום. שילמנו דמי כניסה סמליים ועלינו לקומה השניה במוזיאון. לפנינו נגלה מראה שאפילו מתניה שידוע כאחד שלא אוהב אופנועים מושבע התלהב והתרגש מהמראה. מסתבר שמידועינו הינו אספן של אופנועים ובמיוחד מלפני מלחמת עולם השניה, דהיינו עד שנת 1939. כ"כ המוזיאון מייחד פינה חמה





שוקעתיק



באביב התקיים בהדר יוסף ה"שוקעתיק" המסורתי, בו הציעו חברי המועדון את החלקים והאביזרים שהתחבאו להם שנים ארוכות בתוך המוסך. אמנם זה לא "ביולי" או "הרשי" אבל אנחנו מקווים שיותר ויותר חברים יבואו למכור ולקנות באירוע.



קובנים שניסו להשיט משאית לארה"ב הוחזרו לארצם



12 קובנים ניסו להשיט משאית שברולט מודל 1951 לארה"ב, לאחר שהוסיפו לה מצופים ומדחפים. הקובנים זהו על ידי משמר החופים האמריקאי, שהוביל אותם חזרה לאי, לאחר שהטביע את המשאית. מאז המהפכה של קסטרו ב-1959 ניסו תושבי קובה לעזוב את האי ברפסודות, בסירות ובמטוסים גנובים, ואפילו על גלשן רוח.



TRUCKS ARE ESSENTIAL
TO A NATION ON THE MOVE.

When shipments are RUSH and the terminal is roari
count on Chevrolet trucks to deliver the goods

האוטו וסיפורו...

מאת יוסף פוגל



מכות עד שהצלחנו לשבור את השמשה. אז נוכחתי לדעת באמת מה קניתי... עשרים שנה אחר כך, בתחנת דלק, ניגש אלמוני לרכב ואמר לי "זה ה-אוטו" והוא לא ידע כמה הוא צדק.

כשהשנים חלפו והמכונית הגיע לשנתה החמש עשרה עוד המשיכו אנשים לשאול אם ה"אוטו למכירה?"

חכמים קצת יותר אמרו שהם ישלמו לפי המחירון שעמד אז על כמה מאות דולרים. הייתי עונה שזה המחיר לגלגל אחד של הרכב... הצבע המקורי של הוולוו החזיק מעמד 10 שנים, תוך הקפדה על רענון מדי פעם.

לאחר 15 שנה החלטנו להחליף את הרדיו הישן בחדש. זה לקח כמה שעות בידיים השריריות של חתני הצנחן עד שהפלדה השבדית ב"דש-בורד" נכנעה להתאמה הנדרשת עם חורים חדשים.

רק לאחר 19 שנה נאלצתי להחליף את משאבת הדלק, משאבת המים ומשאבת השמן. משאבת הדלק שבקה כשהייתי במרחק 20 מטר ממוסך "ארז" בחיפה. דחפתי את האוטו למוסך, המוסכניק ברים את המכסה ופלט בתדהמה: "זאת המשאבה המקורית!". הוא סיפר שיש דגמי מכוניות בהם מחליפים את המשאבה אחרי שנה...

במלאת 30 שנה לוולוו הוא זכה למעמד של "רכב אספנות" ונתתי אותו למשרדו של לוי יצחק לצורך ההערכה. המעריך גם כן נדהם ממצב הרכב ואמר שרכב בגיל כזה כשהוא חופשי כמעט לחלוטין מחלודה, הוא לא ראה. כך המכונית היא חלק מהמשפחה. הילדים שלי אונרים שאם אי פעם אמכור אותה הם ישבו "שבעה" עליה.

מה שכן, הופתעתי מתשובתה של חברת "וולוו" למכתב שכתבתי להם על המכונית המיוחדת הזאת. מסתבר שהם רגילים לכך...

עליתי מארה"ב ארצה בשנת 1970. את ההחלטה לעלות קיבלנו, רעייתי ואני, אחרי ששהינו בארץ בשנת שבתון ממשרתי כפסיכולוג קליני. חווינו כאן את מלחמת ששת הימים והתוודענו למה שצפוי לנו.

בארה"ב היו בבעלותי המכוניות הבאות: פלימוט 1937 (אותה רכשתי ב \$35...), קרייזלר 1951 עם הילוכי Drive Fluid, שברולט 1956 (שבשנת 1963 היו לו רק 400 מייל במד המרחק...), פונטיאק פירברד 1957, פונטיאק סטיישן 1961 ותנדרברד 1963.

רוב המכוניות האלה היו "אניות מערכה" אמריקאיות טיפוסיות. אומרים על התנדרברד שהיו לה מעצורים אוטומטיים שהיו פועלים ליד כל תחנת דלק...

בשנת השבתון רכשנו אופל קדט והחלטנו לחרוש בה את כל הדרכים העיקריות ומחצית מהדרכים המשניות של הארץ. המפה שלנו מראה שאכן עמדנו במשימה.

לקח לנו שלוש שנים (וילד רביעי שנולד לנו) לממש את חלום ובנובמבר 1970 נחתנו כאן. החלטנו לממש את זכותנו לרכישת מכונית ללא מיסים באמצעות וולוו 145 סטיישן (שנת יצור 1971). היא עלתה לנו אז \$3000+\$500 מכס מופחת. בפירסומת נאמר אז שזאת מכונית ל 4-5 שנים, כך שחשבנו שעשינו בחירה טובה. באחת מנסיעותינו הראשונות, עמוסים בארבעת ילדינו (למי שלא יודע, ל 145 שבעה מקומות ישיבה בזכות כסא מתקפל המופנה לאחורי המכונית) נסענו לעין עבדת שבנגב ומרוב התלהבות (אין דבר כמו הנגב בארה"ב...) שכחנו את המפתחות בפנים כשהרכב נעול. כמובן שתיקה של אשתי עם המפתח הרזרוי היה אף הוא ברכב. מה נשאר לעשות? לשבור את השמשה. לקחתי אבן כבדה למדי (2-3 ק"ג) והכיתי בה באחד החלונות הגדולים בצידו האחורי של הרכב ו... כלום לא קרה! זה לקח ארבע או חמש



2000 איש ראו אותנו



הארוע המרכזי של הקיץ היה, ללא ספק, יום התצוגה שערכנו בשותפות עם חברת "ליגד" במודיעין. כ-50 רכבים משכו אליהם 20000 מבקרים שנהנו ממוזג אוויר נפלא, מכוניות נוצצות והעיקר מארגון מעולה של חברת "ליגד" וועד המועדון.





**אביזרי
מועדון החמש**

ספרון תקנות



20 ש"ח

חולצת T



25 ש"ח

דגל לרכב



10 ש"ח

כובע המועדון



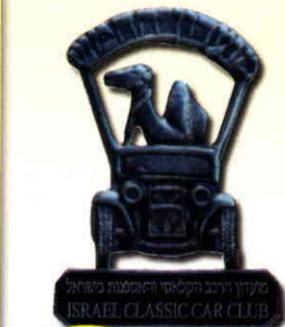
15 ש"ח

ספרון תקנות



10 ש"ח

סמל מתכת



40 ש"ח

אחזיק 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.