

האבטומוביל

בטאון מועדון החמש
מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל



מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



מספר 53
אפריל 2004

מנואלה

חוברת זאת מנסה לסכם כמה אירועים בהווייתנו ובהיסטוריה של הרכב. מחד, נורטון חוזרת לכביש ומאיךך אולדסמוביל עוזבת אתנו...

באביב היו לנו מספר אירועים מרגשים וביניהם התצוגה בבית חולים אברבנאל בבת ים, שם העלינו חיוכים נדירים על פני החולים וכן האירוע באנדרטת משמר הגבול, הצדעה לאלה ששומרים עלינו וועל מכוניותינו כל השנה.

המועדון עבר כמה טלטלות בתקופה האחרונה אבל ניסינו להתעלם מהן והתרכזנו במה שמעניין אותנו בעיקר: המכוניות ותולדותיהן.

הקיץ מתקרב ועונת הנדודים מתחילה. ביולי והרשי ממתנינות "מעבר לפינה" וכתבת עידוד לנסיעה להרשי נמצאת אף היא כאן.

הגיליון יוצא באיחור קל בגלל שאנו עובדים קשה על שינוי המבנה שלו ותכניו. לא הכל הבשיל אבל אני תקווה שהחוברת הבאה תפתיע, ובגדול.

21 בספט



"האבטומוביל" ביטאון מועדון ה-5

עורך ראשי:

בני הספל

עיצוב, עריכה, הכנה

מילים - שירותי כתיבה ותרגום בע"מ

לדפוס והוצאה לאור:

bennyh@tauex.tau.ac.il

דוא"ל:

טל': 03-6406789 (ט)

פקס: 03-6408883

מערכת העיתון, מועדון החמש והמפיקים אינם אחראים בכל צורה שהיא לתוכן ולמידע ולמודעות הכלולים בגיליון זה.

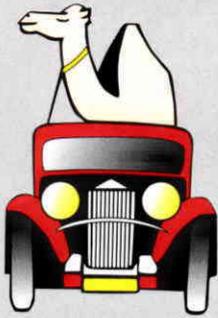
Issn 0793-7679

כל הזכויות שמורות

סיטראון של ניסן בויר

בשער:

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 לוי

מר אמנון ענבר

מר גבי קדוש

מר ישראל קיסר

צבי דבניץ

יוסי בראל

שי אמיר

אבי כתרואל

זמי לוי

יו"ר קודמים:

ועד המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ מקום יו"ר וגזבר: זמי לוי

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

ירם מקובר

ירון פרץ

משרד המועדון:

רח' שדה בוקר 10 נבעתיים

ת.ד. 1193 נבעתיים 53111

דוא"ל: fiveclub@zahav.net.il

שעות פתיחה המשרד:

ימים א', ב', ד' ה' 9:00-15:00

יום ג' 15:00-20:00

ערבי חג 8:30-11:00

מנהלת המשרד: אירית בורג

פורום רכב אספנות www.carsforum.co.il

אתר האינטרנט של המועדון: www.5club.org.il

מנהל האתר: דרור וסרשטיין

מאת נחום קדמיאל

חברים וחברות יקרים,

בתקופה האחרונה קיבלנו את פני האביב בסדרה של אירועים מוצלחים ורבי-משתתפים.

התחלנו את העונה באירוע בבית-ניר שעיקרו היה טיול גייפים, והצטרפו למפגש חברי מועדון עם כלי-רכב נוספים מכל הסוגים. הטיול התקיים באזור פארק בריטניה, זכינו לראות פריחה נפלאה וקיבלנו הדרכה טובה ממר אורי סנדרוביץ'. השמירה על כלי-הרכב לא השביעה את רצוננו ובכוונתנו להפיק לקחים לעתיד לגבי מפגשים ספונטניים כמו מפגש זה.

אירוע נוסף ערכנו במתחם בית החולים אברבנאל, כמיטב המסורת, שם התרגשנו יחד עם המטופלים ועם הצוות הרפואי להביא שמחה וחיוך לשהים בבית החולים וכמובן לנו. זהו אירוע ייחודי שבמסגרתו חברי מועדון החמש תורמים לקהילה הנוקת בהתנדבות ראויה לציון, ועל-כך תודתי והערכת.

את מפגש הפסח חגגנו בסימן הצדעה למשמר-הגבול באתר המורשת שלהם בצומת ברקאי. קיימנו תערוכת כלי-רכב מכובדת, ביקרנו במוזיאון במקום, זכינו למופע המחשה של החיילים כשהם מתרגלים תפיסת חשוד, הופיע בפנינו צוות הווי משמר הגבול, ואכלנו ממיטב הבשרים על האש. ההיענות הייתה גדולה, והארגון למופת. המפגש החברתי תורם רבות לגיבוש החברה שלנו, ביחד עם בנות הזוג.

בנוסף, יש להזכיר את טיול המועדון שהתקיים לחוות חפציבה המשוחזרת ולמפעל "שדות ישראל" לייבוש פירות ופרחים.

זו ההזדמנות לבקש מחברי המועדון להציע הצעות נוספות לבילויים משותפים כדוגמת אירוע פסח. מפגשים כאלה יכולים להתקיים בכל שבת/מועד/חוויה"מ ורחבי ישראל.

שוק עתיק התקיים גם הוא בחודש מרץ. כדי לשמור על מסורת חשובה זו, אני פונה שוב לחברי המועדון להשתתף ולהביא פריטים ממחסניהם למכירה. אין הכוונה לאירוע מסחרי גרידא, אלא יש כאן מפגש של "משוגעים לדבר" שאוהבים לפשפש בערימות, למצוא

"מציאות", ולקנות עוד משאבת שמן, לדוגמה, כדי שתהיה על המדף, בנוסף לשלוש שכבר מונחות שם, כדי ש"יהיה..."

אירועי ההשקה שערכנו הפכו למסורת במועדון, הכניסו זריקת עידוד ומוטיבציה במפגשי יום שישי. ובהזדמנות זאת ברצוני להודות לחבר דרור בריל, הוגה רעיון ההשקה והמשיק הראשון עם האלפא ג'ולייטה ספיידר, זמי עם הדה-שבו וניסן עם הטראקסין-אוואנט הפתוחה. הם הציבו בפנינו סטנדרטים גבוהים שלא היו מביישים תערוכות מכובדות בעולם, ועדיין אנחנו רחוקים מהתחרות הצפויה באירוע על שם שאול גלאי ז"ל. רשימת כלי-הרכב הממתנים להשקה הולכת ומתארכת, ואנו גאים על כך.

בנושא משרד התחבורה, עדיין לא קיבלנו מכתב סיכום סופי, אולם בידינו מסמך תקנות רכב אספנות, מועדכן לשנת 2004, ללא כל שינויים. כפי הנראה - לא יתבצעו שינויים בתקנות רכב אספנות גם בשנים הבאות והן תישארנה כפי שהיו עד כה.

ולסיום, ברצוני להזכיר לכל החברים שהאסיפה הכללית תתקיים ביום חמישי בתאריך ה-3 ביוני בשעה 19:30.

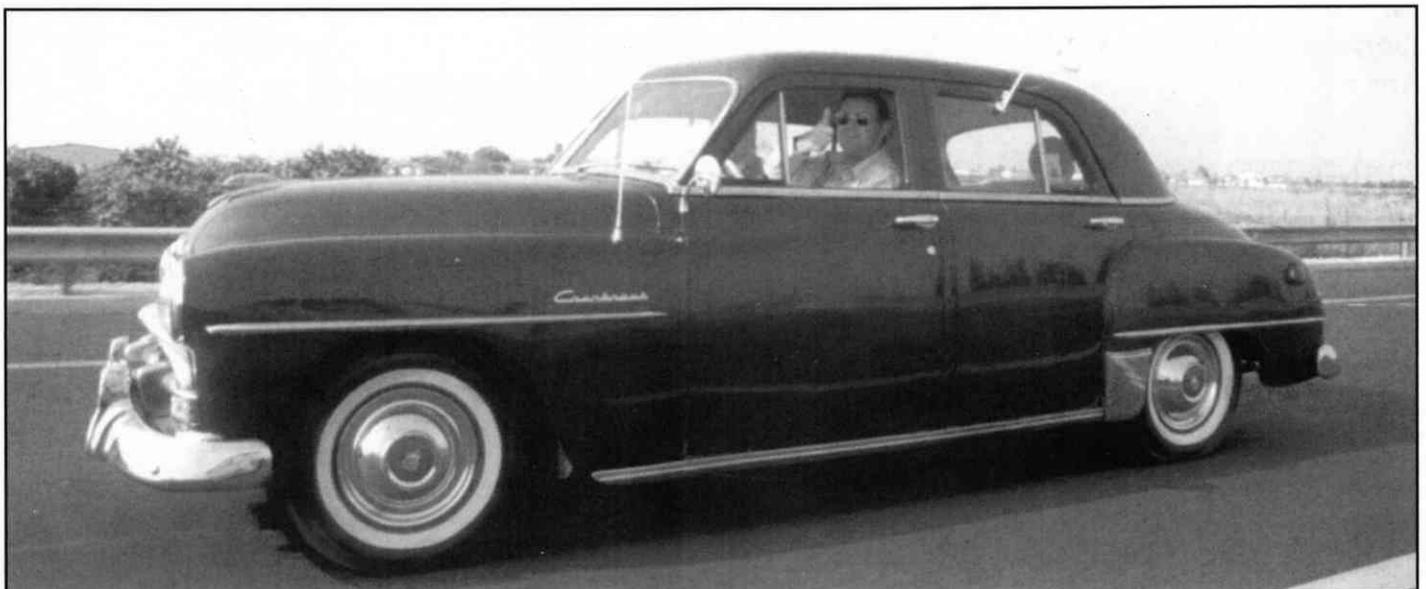
אבקש מכל החברים שיש ביכולתם לתרום למועדון בכל נושא שהוא, להציג מועמדות למוסדות העמותה. חשוב להזרים "דם-חדש", ולרענן את השורות.

אני מבקש להחליף את "הישיבה על הגדר" ומתן העצות מרחוק, בפעילות אקטיבית ממשית.

ועוד בקשה קטנה, לחברים אשר באים עם כלי-רכב פרטיים, שאינם אספנות, למפגשי יום-שישי: אנא החנו את רכבכם בקצה מגרש החניה, על מנת להשאיר את המקום המיועד לכך - לרכבי האספנות, שכולנו נותנים להם מקום של כבוד.

בברכת יום עצמאות שמח,

נחום קדמיאל



מאת בני הספל

יואכים לוין, לזכרו



אלזבה - באיקז A הינו 1904 לו
 אלטה - באיקז A הינו 1904 לו

ואחים לוין, חלוץ אספני הרכב הקלאסי בישראל, הלך לעולמו. יואכים עלה לפני שלושים שנה מצ"לה, שם הקים וניהל את מועדון הרכב ההסטורי ואף היה בעליו של אוסף פרטי גדול של מכוניות מתחילת המאה העשרים. עם עלייתו ארצה, קנה מכונית מסוג פורד "מודל A" והקים את מועדון המכוניות הקלאסיות (כ, מועדון שהקדים את המועדון שלנו). רבים מוותיקי מועדון החמש החלו את צעדיהם הראשונים בתחום בהנחייתו ובעידודו. היקה החביב והאנרגטי היה פרפקציוניסט בכל הנוגע לשימור מכוניות ולא נתן לנו הנחות. הוא היה חבר כבוד במועדון החמש ומעורה בפעילותו. רק לפני כחודש הסכים להצעה לנהל קורס שופטים לתצוגות תחרותיות. ביתו בהרצליה פיתוח ובית הקפה שניהל בסמוך מכוסים בתמונות ובסמלים ומגינים שמשקפים את הקריירה המופלאה שלו בתחום האספנות.

יהי זכרו ברוך



אולדסמוביל, סופה של אגדה

עם חלוף השנים מוצבה ה"אולדס" מתחת לקדילאק וייצגה את המכונית האמריקנית כפי שאנחנו מכירים אותה: כבדה, זוללת דלק ומפוארת. אולדס הינה המותג הוותיק ביותר בתעשיית הרכב האמריקנית, וחבל שדווקא היא נפלה קורבן ל"התייעלות" של GM.

מכונית הנוסעים האחרונה של אולדס היא כאמור ה"אלרו" שמשוקת כאן תחת המותג של "שברולט". אולדס מייצרת מהדורות "פרידה" מיוחדות של האלרו. המכונית האחרונה הוסעה, אחר כבוד, למוזיאון.



ב סוף אפריל יצאו המכוניות האחרונות (מדגם אלרו) מפס הייצור של חברת "אולדסמוביל", ובכך ירד המסך על אחד המותגים הגדולים בתולדות המכוניות. המפעל נושא את שמו של המייסד, רנסום אלי אולדס אשר פרש ממנו בשנת 1905 על מנת להטביע את שמו בעוד מפעל ידוע "ריו" (שאלו ראשי התיבות של שמו).

המכונית המשמעותית ביותר בהיסטוריה של ה"אולדס" היא ה-Curved Dash שיצאה לשוק בשנת 1901. זאת הייתה הפעם הראשונה שיצרן רכב הציע מכונית פשוטה (מנוע בן צילינדר אחד), זולה (650 דולרים) והעיקר, אמינה יחסית לתקופתה. בכך היא הפכה לרכב הראשון שיוצר בצורה המונית ולמעלה מ-4000 עותקים נמכרו בין השנים 1901 ו-1907. אולדס היה גם הראשון לייצר מכוניות בשיטת קו הייצור כאשר הרכב נגרר על עגלה מנקודה אחת לשנייה.

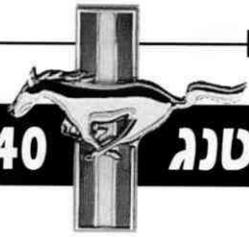
בשנת 1908 נוסדה ג'נרל מוטורס על ידי איחוד של ביואיק ואולדסמוביל. GM השתמשה באולדסמוביל ככלי ניסוי להרכבה רעיונות חדשים ביניהם הג'יר האוטומטי מסוג "הידרה מטיק".

ההתחלה - Curved Dash



הסוף - Alero התצלום באדיבות UMI





מוסטנג 40 שנה

מאת בני הספל



מוסטנג 1966 על ארץ זרייה

הקונספט הזה נזנח מהר מאוד לטובת ה"מוסטנג 2" הקונוונציונלי יותר... מספר צוותי עיצוב עמלו על כמה אבות טיפוס כאשר ההשראה (והתחרות) באה ממספר גרסאות ספורטיביות למכוניות הקומפקט של תחילת שנות הששים כמו פלימוס ברקודה או שברולט קורואיר מונזה. גם לפלקון היתה גרסה חמה במקצת שנקראה "פוטורה". היות ועיצוב היה שם המשחק, הוחלט מהר מאוד להתבסס על הפלקון שהחליפה דור בשנת 1964. כך חסכו את הפיתוח המיכני והתוצאה היא שהשלדה, המנועים, האוטומטיקה ואפילו הדש בורד, נלקחו ממחסן החלקים של הפלקון.

אב טיפוס רדף אב טיפוס ולאט לאט התגבשה המכונית החביבה עלינו, בעלת הצורה הקלילה והמראה הספורטיבי שביטאו כל כך טוב את רוח סוס הערכות הקליל והחופשי.

נשארה בחירת השם: אבי השם למכונית היה ג'ון קונולי שעבד בסוכנות הפרסום של פורד. הוא הלך לספרייה הציבורית של דטרויט ומצא חמישה שמות של סוגי סוסים: מוסטנג, ברונקו, מווריק, פינטו, קולט.

הבחירה הטבעית נפלה על המוסטנג שסימל לאמריקנים את הרוח שלהם יותר מכל חיה אחרת (ובסופו של דבר כל השמות האלה שודכו למכוניות, ארבעת הראשונים על ידי פורד והאחרון על ידי דודג').

נותר רק מועד החשיפה והוא כוון ל-17 אפריל 1964, מועד פתיחת

מ

מוסטנג... סוס ערבות חופשי ודוהר במרחבים הענקיים של ארצות הברית... מוסטנג... מטוס קרב קליל ורב עוצמה שטס במרחבי השמים בתקופת מלחמת העולם השנייה ואחריה... מוסטנג... מכונית שהפכה לאגדה עוד בחייה, המשלבת קלילות של סוס ערבות ועוצמה של מטוס קרב...

מוסטנג... רק השם מעורר התרגשות אצל כל חובב רכב... המכונית שפתחה נישא חדשה בעולם המכוניות, היא למעשה גלגול של אחת המכוניות הפשוטות וההמוניות של ארה"ב בשנות השישים, הפלקון. הפלקון, תוצרת פורד, נולדה בשנת 1959 כשארה"ב החלה להבין שהמכוניות גדולות הכנפיים ומרובות הכרום מגזימות במקצת. בבת אחת יצאו לאור ארבע מכוניות קטנות יחסית והעיקר, זולות: השברולט קורואיר, בעלת מנוע מקורר אוויר אחורי, הפונטיאק טמפסט שלראשונה מזה זמן רב הציעה מנוע בן ארבעה צילינדרים, הפלימוס וליאנט/דודג'דארט בעלת הצורה המשוגעת קצת, הלארק של סטודיבייקר והפלקון של פורד.

הפלקון הצטיינה בקוויה הנקיים וכפשוטותה המיכנית והתחבבה מיד על הקהל הרחב. כך הצליחה פורד בתחילת שנות השישים להציג קו של מוצרים מוצלחים שכלל בנוסף לפלקון, את הקומט של מרקורי, הפיירליין והגלקסי הגדולה. אליהן הצטרפה הטנדרבריד שאיבדה את קלילותה והפכה ליצור כבד ומסורבל. מאידך, שברולט הציגה, בנוסף לקו המוצרים הסטנדרטי, את הקורבט שהציגה קלילות ועוצמה, אולם מחירה היו גבוהים ולא "משפחתיים".

אז היה חסר משהו שימשוך את ליבם, ואת כיסם, של בני דור ה"בייבי בוס", אותם אלה שנולדו בגל הילודה של תום מלחמת העולם השנייה, אשר בתחילת שנות השישים היו בעלי משפחות, צעירים ונמרצים. בכלל, רוח צעירה תפסה את אמריקה וסמליה היו הפופ ו...הנשיא קנדי.

בתעשיית הרכב תפסו את הרעיון והבינו שאותם צעירים רוצים מכונית זולה אשר תשדר ספורטיביות ורוח צעירה, משהו שיעלה הרבה פחות מהטנדרבריד או מהקורבט, זמין לכל כיס אבל ספורטיבי.

לאט לאט התגבשה בקרב מתכנני פורד מכונית מסוג חדש לגמרי. לא ספורט טהור, לא סדאן מלא אלא.. "ספורט סדאן".

לי איאקוקה, גאון תעשיית הרכב, היה אז מנהל השיווק ולאחר מכן המנכ"ל בחברת פורד. בשנת 1961, הנרי פורד השני, נשיא החברה, הטיל עליו לפתח את רכב הספורט סדאן שיעלה בגרסתו הבסיסית, פחות מ-2500 דולרים ושישקול פחות מ-2500 פאונד.

החל משנת 1962 נבנו מספר אבות טיפוס, חלקם מעניינים למדי כמו "מוסטנג 1" עם מנוע אחורי.

מוסטנג 1970 על ארץ זרייה





מוסטנג 1967 (10 יוני 1967)

או 1966, אבל הן לא ביישו את הפירמה. מעניין שהקונורטיבל והפסטבוק עלו במכירות בעוד שההרד טופ ה"רגיל" - ירד. רק בשנת 1968, בה נמכר הדגם ללא שינוי צורני, צנחו המכירות והן היו כמחצית מאלו של שנת 1966. היה ברור שצריך להחליף את הסוסים... ואכן בשנת 1969 המוסטנג שינה כיוון, דבר שלדעת רבים גרם לאובדן הקסם. אמנם בסיס הגלגלים נשאר כשהיה, אבל הרכב נעשה יותר מנופח, יותר כבד, יותר מפואר, כשדגמי הבוס והמאך 1 מצטרפים לקו המוצרים. כן הצטרפו הקובר והבוס 302 שהיו מהירים מהקמרו והפיירברד. הכל היה שם חוץ מקלילותו של סוס הערבות. הקהל הצביע ברגליים: מעל 600 אלף מכונות נמכרו בשנת 1966, ובשנת 1970 המספר נפל לפחות מ-200 אלף.

בשנת 1971 שונה המודל שוב והפך לרכב שרירים של ממש. החזית הפכה לפשוטה יותר אולם הקווים הכלליים של הרכב דמו יותר ויותר למכונית אמריקנית "גדולה". שום ייחוד לא היה במוסטנג 1971-1973 ביחס ליתר זוללות הדלק האמריקניות. אפילו הסוס בחזית הרכב הפך לזעיר. המכירות דישדשו וירדו ל-125 אלף מכונות בשנת 1972 ו-134 אלף בשנת 1973. כך נגמר הדור הראשון של המוסטנג. הרכב גדל למשהו שהיה שונה מהסייח הצעיר של 1965. לכולם היה ברור שאין יותר לאן ללכת מכאן. אבל כפורד הכינו הפתעה, מוצר חדש לגמרי שהיפוך לגמרי את היצרות. השאלה הייתה רק האם זה יצליח...

המוסטנג 2 הייתה מכונית קטנה..קטנה מאוד. לי איאקוקה חש עוד לפני משבר הנפט

שהסוס הדוהר והקליל "ברח" מהחזון והפך לרכב אחר. אבל מה שיצא היה יותר מדי קיצוני לכיוון השני. מכונית "אירופאית" קטנטנה, בעלת קווים מרובעים ומנועים שהתחילו מ-1600 סמ"ק. אמנם, בקצה השני של קשת המנועים נוסף לה הרבה כוח, אבל זה לא היה זה והמוסטנג 2 נחשבת לרכב שלא ראוי לשם ולהילה. לקח לפורד כעשרים שנה ועוד שניים שלושה גלגולים עד שהמוסטנג חזר לעצמו (כדגם שייצרו מסתיים השנה). והמעגל נסגר במוסטנג החדשה שיוצאת לאור השנה. דגם "רטרו" מובהק שמזכיר מאוד את המוסטנג משלהי שנות הששים. גם הסוס בחזית הגריל חזר לעצמו. סמלי? ימים יגידו, אבל האגדה נמשכת.

מוסטנג 1967 (10 יוני 2017)



התערוכה העולמית בניו יורק. מספר ימים קודם נסעו שני עובדי פורד "במקרה" במוסטנג ברחובות דטרויט. הרכב צולם ותמונתו פורסמה בהרחבה בעיתון "ניוזוויק". כך היה הציבור מוכן לחשיפה. המוסטנג הוצאה במחיר בסיסי של 2368 דולרים לדגם הבסיסי של שתי דלתות ושישה צילינדרים. המכונית הוצאה עם קשת מנועי שישה ושמונה צילינדרים כאשר דגם ה-GT המהיר ורב העוצמה היה היחיד שהצדיק את המילה "ספורט", ושני סוגי גוף: קונורטיבל והארד טופ. אליהם נוסף שנה אחר כך דגם הפסטבוק. קשת התוספות כללה אבזרים שיכולת לקנות אצל הסוכן ואבזרים שנאלצת לקנות מראש במפעל. על הפלטפורמה הבסיסית של הרכב יכולת להוסיף אבזרים רבים גם לאחר שנים, הכל היה מוכן וערוך לקליטתם במכונית.

והקסם עבד. זאת הייתה היסטריה ממש. ההמונים צבעו על הסוכנויות, ובסוכנות אחת רבו 15 אנשים על המוסטנג היחידה והסוחר ערך ביניהם מכרז. נהג משאית לא זהיר הסתכל על המוסטנג ולא על הכביש ונכנס בחלון ראווה. סוכנים רבים נעלו את הדלתות כי הקהל היה רב מדי וגרם לסכנת נפשות. אנשים שהזמינו במכונית שהייתה בחנות ישנו כל הלילה בתוכה מחשש שהיא תימכר שוב למרבה במחיר. הכוונות למכור 100 אלף מכונות בשנה הראשונה (אפריל 1964 עד אוגוסט 1965) התרסקו לנוכח מכירות בפועל של 690 אלף מכונות, זהו שיא של כל הזמנים של מכירות בשנה הראשונה. עד מרץ 1966 נמכרו מיליון מכונות. הציבור האמריקני התאהב באותה מכונית "ספורט סדאן" קלילה שהציעה פווה, רוח ספורטיבית חופשית...וארבעה מקומות ישיבה. מעט מאוד שינויים עברו על המוסטנג בשנים 1964-1966. המתחרים התעשתו והציעו את הקמרו ואת הפיירברד, אולם אלה לא קסמו לקהל כמו המוסטנג.

אולם המתחרים אילצו את פורד לעדכן את המכונית, ובשנת 1967 הוצאה לשוק מוסטנג חזקה יותר (המנוע החזק ביותר שהוצע היה זה של הסנדריברד) ועגלגלה יותר. הממדים החיצוניים לא השתנו בהרבה אולם השינויים בתוך המכונית ומחוצה לה נתנו הרגשה של רכב חדש, אך כזה ששומר על רוח המוסטנג ועל הקלילות שלה. בצד התחתון של קשת המנועים הוצע מנוע של שישה צילינדרים ורכב ששמר על המחיר הנמוך והעממי של המוסטנג. המכירות אמנם לא היו כמו שבשנת 1965

הידידים של סיטרואן

מאת יואל זהר

סממה מנהל היבוא של דוד לובינסקי, יכוני סיטרואן ופיגיו בארץ, ששמע עלינו, הזמין אותנו אליו לפגישת היכרות ושבוע לאחר מכן שאל אם נסכים לנסוע לפריס ולייצג את סיטרואן ישראל ולמעשה את מורשת סיטרואן בישראל במפגש עולמי של מנהלי תחום זה מכל מדינות העולם. אז נסענו...

בביסטרו, בחמימות ובהתלהבות קידם את פנינו שארל, איש סיטרואן צרפת האחראי לקשרי המפעל עם האספנים. אל השולחן הסבו כבר חלק ניכר מבאי הכנס, שניים שניים – מכל מדינה – אנגליה, צרפת, בלגיה, איטליה,



הולנד, קרואטיה, רוב מוחץ של מדינות אירופה ומיעוט מבחוץ – קנדה וכמובן ישראל. נרשמו ולא הגיעו ברזיל, ארה"ב וגם...יפן, שהיכ 22 מדינות. בין בקבוקי יין אדום, שמפניה ואין סוף מאכלים, זכינו להכיר היכרות ראשונית את האנשים שחולשים ועוסקים בארגון של עשרות מועדוני סיטרואן בארצות מוצאם, מאות ואף אלפי כלי-רכב אספנות של סיטרואן לסוגיהם ולדורותיהם. אנחנו יכולנו לספר שבמועדון הדה-שבו הישראלי רשומות כמעט 80 מכוניות, ובכל זאת עוררנו עניין רב ועיניים משתאות רבות הופנו אלינו ועל המרחק הרב ממנו הגענו, משל היינו לפחות תושבי הירח.

האנשים שישבו סביב השולחן, שנים רבות להם בתחום. כולם שותפים וחברים ב-ACI (Amicale Citroën Internationale). ארגון זה, הקיים משנות השבעים, שם לפניו למטרה להיות גוף מרכזי למועדוני אספנות של סיטרואן בעולם, מתוך כוונה לאפשר חילוף אינפורמציה ועידוד התחום, כשגולת הכותרות המפגשים הבינלאומיים – שנה שנה, פעם ככלל של כלי-רכב סיטרואן –



ב ליל חורף קר בפריז כתחילת דצמבר 2003, בעיצומי ההכנות לשנה החדשה, כשבכתי הקפה ובמסעדות ממהרים לתלות ולחשמל את האוויר בשלל אורות נוצצים, ברחוב קטן וצדדי, מטרים ספורים מהמקום בו אנדר"י סיטרואן בשנת 1912 החל להגות את פלאי הטכנולוגיה המוטורית שלימים ייקראו על שמו, ניצבתי לפני דלת קטנה עמוסת מודעות, מוארת באור ניאון קלוש של

שלט המעיד בצרפתית סבוכה על שם הביסטרו שנמצא במקום. לא ידעתי בדיוק לאן אני עומד להיכנס וגם לא היה ברור לי בדיוק איך הגעתי לשם, אבל אזרתי אומץ, פתחתי את הדלת וצללתי לתוך עולם שכל אספן רכב מדמיין בחלומותיו הכמוסים. ברוכים הבאים – הערב אנדרה סיטרואן הוא המארח.

הכל מתחיל כמובן בישראל וכדה-שבו שלי שמאז הצטלבו דרכינו ב-1995 לא נפרדנו, בימי חול ובימי חג. זה הוא הרכב שלי. קשר זה והעולם שאט אט נגלה לי בעקבותיו הוכילו אותי לפעילותי כיום –



ניהול, בניית ותחזוקת אתר האינטרנט של מועדון הדה-שבו הישראלי ויחד עם ידידי ראובן שטיין, ארגון הפעילות והמפגשים של המועדון בארץ. יחדיו נסענו עם כלי-הרכב למפגש העולמי של ידידי הדה-שבו ב-1999 ביוון ויחדיו גם ניצבנו לפני אותה דלת ל"עולם החלומות" כחודש שעבר. לא במקרה הגענו לשם, היוזמה הייתה של מארק

לאחר ארוחת הצהריים נפתחו בפנינו דלתות המוזיאון, ביקורנו הקצר בפריז הגיע לשיאו. במקום בו הזמן עמד מלכת עמדו שורות שורות של כלי-רכב, מאות כלי-רכב, כל רכב ורכב בהיסטוריה של סטרוואן שיצא לשוק או נותר בכדידותו הזוהרת כרכב קונספט. מה-TYPE A דרך ה-C4 של שנות ה-20 של המאה הקודמת ועד ל-C5 של שנות ה-2000. אבטיפוס של כל דגם ודגם, חלקם במצב חדש לחלוטין וחלקם לאחר שיפוץ יסודי או לחלופין במצב המאובק והמחליד שאנו מכירים היטב במכוניות שעמדו שנים ארוכות במחסנים או אפילו



בשדות. ובתווך כלי-רכבים מיוחדים כדוגמת הרכב הראשון בעולם שחצה את מדבר הסהרה, ה"סהרה" המפורסמת הדו-מנועית בכבודה



ובעצמה, כלי-רכב מרוץ וראלי שהשתתפו במירוצי היסטוריים ומפורסמים, הדה-שבו הצהובה שצולמה לסרט של גיימס בונד עם סימני היריות בפח הרכב ואפילו - מסוק. לכולם המכנה המשותף - תוצרת סטרוואן.

בקצה המרוחק של ההאנגר העצום עמדה שלישיית דגמי האלומיניום המקוריים של הדה-שבו מ-1939. הם עמדו שם עם הפח הגלי והפשטות הזוהרת, במצב המקורי כפי שנבנו, בלי שעברו כל שינוי או שחזור. הרכבים עם מורשת הקרב, שלו יכלו לדבר היו מספרים איך הסתירו אותם באסם נטוש בזמן מלחמת העולם השנייה, ואיך קמו לתחייה בזכות פס הייצור שהחל מספר שנים לאחר תום המלחמה, ב-1948, ולא הפסיק, נאמן בכמעט 100 אחוזים למקור, עד ל-1990 כשהקימה ניצחה ופס הייצור הופסק. ◀



International) ICCR (Citroen Car Club Rallies ופעם של הדה-שבו בלבד. וכמו כן הם מארגנים אירועים מיוחדים דוגמת יום ההולדת ה-50 לדה-שבו בשנת 1998 בפריז.



בינתיים הסתבר לנו מפי הנוכחים שגל הנוסטלגיה הוא לא רק עניין ישראלי ומסתבר שגם אנשי סטרוואן שעד כה היו עסוקים בראייה קדימה אל הדור הבא של כלי-הרכב, הסבו מבטם לאחור, הכירו בעברם העשיר והמפואר והחליטו למסד ולחזק את הקשר עם העוסקים העיקריים בשימור המורשת שלהם - האספנים. לשם כך הם טרחו וקיבצו מפגש מכובד זה של נציגים ממגוון מדינות מתוך כוונה לעזור ויחדיו להקים באופן רשמי את הגוף שריכז נושא זה עד כה, ה-ACI. כמוכן שיתוף פעולה משמעותי גם השקעת כספים מצד סטרוואן ותמיכה בפעילות השוטפת, ולשם כך דרוש החותם החוקי שעל מנת להשיגו צריכה ACI לגבש לעצמה תקנון מפורט, מסודר ומוסכם על הנציגים השונים, ולשם כך בעיקרו נועד הכנס ביום המחרת. בשעות הקטנות של הלילה, לאחר פרידה ממושכת מהנוכחים, צעדנו הלומי יין חזרה למלון, בצד הדרך חנתה דה-שבו משנות ה-60, ולמרבה הפלא, הראשונה שראינו בפריז למרות שכל היום עסקנו בשעות ארוכות של שיטוטים רגליים ברחובות הצעירים.

למחרת בבוקר פגשנו את אחד מנציגי צרפת ליד ביתו שבפריז. בערב לפני כן כשהציע לנו לנסוע איתו לכנס, לא שיערנו שכלי



התחבורה שמשמש אותו הוא רולס רויס ירוקה ונוצצת משנות ה-60, אכן דרך מרעננת להתחיל את היום. הכנס עצמו התקיים ליד פריז במקום משכנו של המפעל המרכזי של סטרוואן. בתחום

המפעל הגענו בקצהו להאנגר עצום ממדים, "קודש הקודשים" של מורשת סטרוואן - CONSERVATOIRE CITROEN, המוזיאון הסודי והסגור (בינתיים) לקהל הרחב. באולם קטן ליד הכניסה למוזיאון הוכנו מבעוד מועד שולחנות ועידה שלא היו מביישים את הסכם השלום, וכך פצחנו בדיון של שעות ארוכות בנושא התקנון הרשמי. הגרסה הסופית תפורסם בעתיד באתר האינטרנט של ACI. מעבר לנושאים המנהליים שהיו מייגעים למדי עלו נושאים אחרים מרתקים, כגון המפגש העולמי בקיץ הקרוב בשווייץ וחגיגות מתוכננות ב-2004, 70 שנה ל-TRACTION וב-2005, 50 שנה ל-DS.

ביקורנו כמעט שהגיע לסימום. להשלמת התמונה והאווירה זכינו לעשות את הדרך חזרה למרכז פריז ב-DS של אחד מעובדי סיטרואן שהתיידדנו איתו במהלך היום. חוויה אותנטית בפני עצמה, לנסוע ב-DS, בפריז, עם נהג צרפתי נמרץ שלא מפסיק לקלל ולחתוך מימין ומשמאל. בדרך עוד הספקנו לעצור ולעזור בחילוץ של טראקסיון שנהגה נתקע בצד הדרך הראשית. הסתיים סופשבוע שבו נדמה היה לרגע, שישנו מקום בעולם בו הכל סובב סביב סיטרואן.

היה קשה להיפרד מהמוזיאון הסודי שסופר לנו שאפילו עובדי סיטרואן אינם מורשים להיכנס אליו. עם זאת העזו אנשי סיטרואן לחשוף את תוכנית העתיד של המוזיאון, מכנה חדיש בעל מספר קומות שיהיה פתוח לקהל הרחב. כחלק מהתכנון לחזק את הקשר עם רוח העבר, יוצגו אף בעתיד הקרוב שני כלי-רכב אספנות, שיחולפו מפעם לפעם, בחלון התצוגה המפואר של סיטרואן, בשאנז-אליזה בפריז.



החדשנות והיצירתיות של חברת סיטרואן, מקורן באישיותו המיוחדת של מייסד החברה אנדרה סיטרואן.

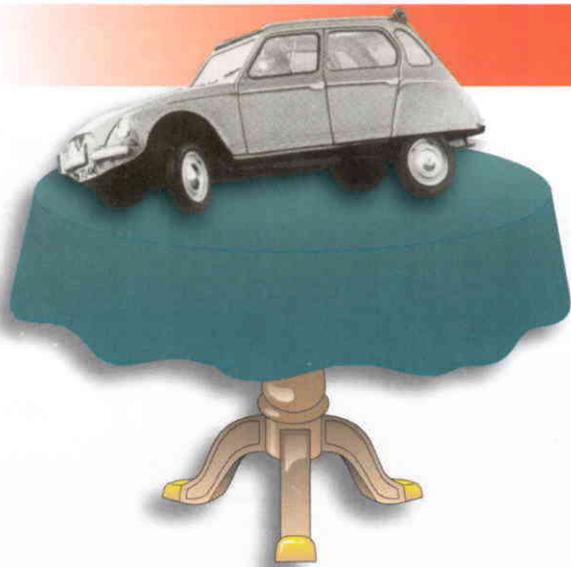
לא רבים יודעים, אבל סיטרואן הוא "משלנו", יהודי כשר על פי ההלכה... (מקור השם סיטרואן הוא גלגול של המילה "לימון").

סיטרואן נאלץ למכור את המפעל בגלל הפסדי עתק בשנות ה-30 ומת משברון לב זמן קצר לאחר מכן אולם המורשת ניכרת עד היום.

בני הספל



סיטרואן על המפה



שני אירועים של חנוכת מכוניות משופצות היו במפגשי המועדון בחודשים האחרונים.

זמי לוין חנך "דה-שבו"



ניסן בוייר חנך "טראקסיון אוואנט" פתוחה



פסח באנדרטת משמר הגבול

האירוע המרכזי של המועדון בפסח היה באנדרטת משמר הגבול בצומת ברקאי.

חברי המועדון הצדיעו לכוחות הביטחון ובין מנגל ומנגל קיבלו הסברים והדגמות מאלה השומרים עלינו



נ | 1 | 3 | 7 | 1 | נ

אירוע גלאי בבית ניר

10 שנים חלפו מאז הלך מאיתנו שאול (אולי) גלאי, עורך השבועון "אוטו" וחסיד גדול של מכוניות קלאסיות. חלוקת הגביע הנודד לזכרו, בבית ניר, העלתה בכולנו מחשבות על האיש היקר הזה שעזב אותנו, אבל נמצא איתנו כל העת. לתחרות הגיעו חמש מכוניות:



כנאית, "גי'פ" משנת 1962 בבעלות אורי איילון.

סוסיטא 1965 בבעלות אורי גרוסברג

רובר 16 1946 של יעקב מוסלר

פורד מוסטנג קונורטיבל, 1970 של טינו דבוש

גי'פ MB 1942 בבעלות אילן יוחנן.

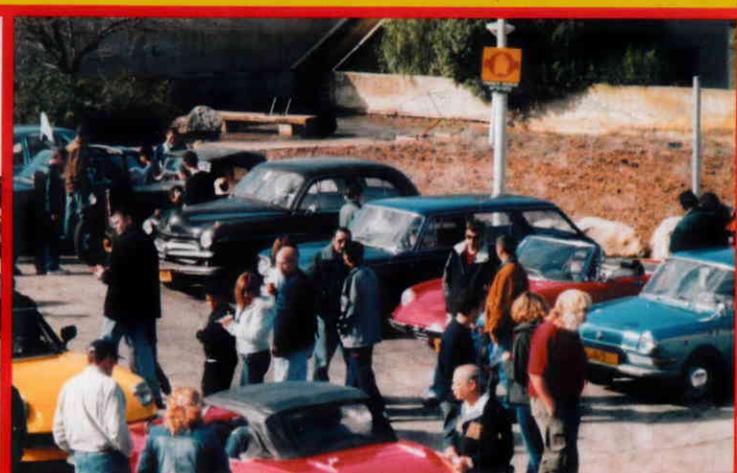


בגביע זכה אילן יוחנן

במקום השני זכה טינו דבוש

ובמקום השלישי זכה יעקב מוסלר

הגביע ניתן לזוכים על ידי אימו ובנו של שאול גלאי, רחל גלאי ועירא גלאי וכן על ידי עורך המגזין "אוטו", יואל פלרמן.



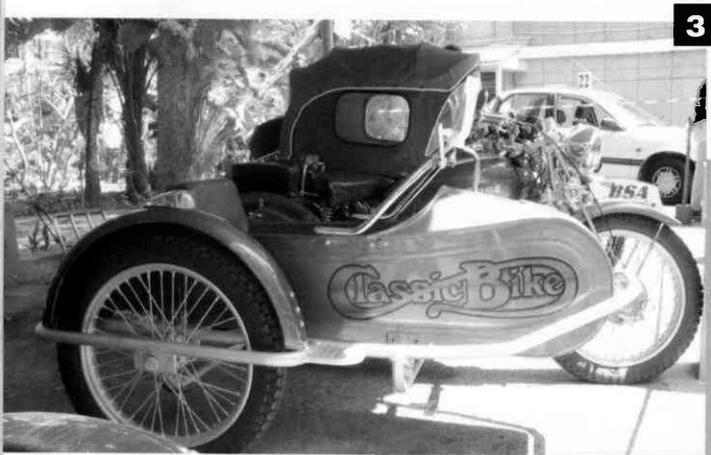
התרגשות ב"אברבנאל"



1



2



3

2 פסח התקיים מפגש מרגש נוסף של חברי המועדון וכלי רכבם המצוחצחים עם המאושפזים בבית החולים "אברבנאל".

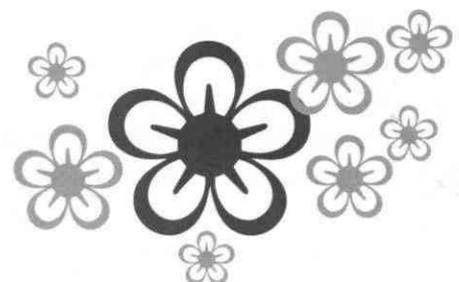
התרגשנו למשמע דבריו של מנהל בית החולים שאמר: "החיוך שהעליתם על פני החולים שווה לשנה עבודה שלנו".



4



5



פיטר מורגן 1919-2003

תורגם מהירחון "פרקטיקל קלסיק" ע"י משה ניסים

ב יום שני ה-20.10.03 נפטר פיטר מורגן, האדם שעמד בראש חברת "מורגן מוטור". בלעדיו, אפשר לומר כמעט בוודאות, ייצור מכוניות במפעל המפורסם במלוורן היה היסטוריה עתיקה. הוא נולד כעשר שנים אחרי שאביו הקים את החברה והוא פשוט גדל עם המכוניות, ולמד כמובן הנדסת מכוניות. לאחר לימודיו גויס לצבא הבריטי ואת מלחמת העולם השנייה בילה בצפון אפריקה. עם שובו, החל לעבוד במפעל ולקח חלק חשוב בתכנון הדגם 4+ והבטיח את עתידו במפעל (אם היה ספק כלשהו...). עם מות אביו בשנת 1959 נעשה פיטר מנכ"ל "מורגן מוטור" והחליט החלטות אמיצות, להמשיך קיומו של המפעל כיצרן מכוניות, בזמן שיצרנים קטנים רבים של מכוניות ספורט פשטו את הרגל. חברת "מורגן" הרוויחה גם הרבה יותר כסף בהשקעות ולא הייתה צריכה לייצר מכוניות לקיומה. החלטיות, כושר המצאה ודחיפה גדולה לכיוון השוק האמריקני הצמא תמיד לדברים מיוחדים, הניבו מאזן יפה וחברה בריאה בסוף שנות השישים. ואז הושק הדגם 8+, פרימיטיבי, עם עודף כוח ושמרני להחריד במראהו ולמרות זאת הצליח להקסים את אוהבי המורגן והוא עדיין מיוצר 35 שנים ללא שינוי. היחסים הכמו משפחתיים במפעל, העבירו את מורגן בשקט תעשייתי דרך התקופה הקשה של יחסי עבודה מעורערים ושבתות שעמם נאבקו יצרני המכוניות והאופנועים האחרים (ואשר גרמו לחלק נכבד מהם להיסגר) באנגליה בשנות ה-70. מעט מאוד השתנה ב"מורגן" במשך השנים ופיטר הקפיד לשמר את צורת העבודה והייצור המסורתיים ולא הכניס חידוש, למרות ניסיונות שכנוע של יועצים שונים וכנראה ידע מה טוב ל"מורגן". עובדה, כשהעביר את המפעל לבנו צ'ילס בשנת 1999 - העביר חברה פורחת עם רשימת הזמנות ארוכה ומקום מאוד מיוחד בהיסטוריה של תעשיית הרכב.



נורטון קומנדו - ה"קמבק"

מאת זמי לוין

שיפורים, כמו עיצוב המנוע ותיבת ההילוכים, חישוקי אלומיניום, מעצורי דיסק ו-5 או 6 הילוכים כאופציה. את הזכויות לייצור רכשה חברה אמריקנית הנמצאת במדינת אורגון ובכוונתה לשווק אותו בכל העולם. סדרה ראשונה ומוגבלת מיועדת לאספנים ולכל מי שירצה ויוכל לשלם סך של \$19995. לאחר מכן יימכרו האופנועים מפס הייצור ה"רגיל" במחיר של \$14995. אגב, החברה מחפשת מפיצים ברחבי העולם. מישהו מעוניין?

ת עשיית האופנועים הבריטיות התמוססה במהלך שנות השישים והשבעים ולא פסחה על "נורטון" שחדל לתפקד בדצמבר 1975. מי ש"תרם" למהלך זה היו היצרנים היפניים שהציפו את העולם בכלי מושלם אמין וחזק שנותן תמורה טובה להשקעה הכספית. חובבי האופנועים האנגליים (ועבדכם כלול) זוכרים היטב את השם "נורטון" ובמיוחד משנות הארבעים והחמישים כאופנוע מהיר וטוב. בלט במיוחד דגם ה"קומנדו" בעל שתי הבוכנות שהיה בערוב ימיו בעל מנוע בנפח 828 סמ"ק והספק של 58 כ"ס. לאחרונה, לאחר למעלה מ-25 שנים שלא היה בייצור, חזר האופנוע לשיווק (כפי שעשה ה"טריומף" לפני מספר שנים). ל"קומנדו" החדש מנוע בנפח 952 סמ"ק והספק של 80 כ"ס. הוא נראה דומה למקור של שנות השבעים ויחד עם זאת עבר מקצה

המכונית שלי - טריומף "פח" 1500

מאת עודד פירסט

1

היסטוריה "אנגלית": מכונית הטריומף הראשונה בעלת הנעה קדמית הופיעה בבריטניה באוקטובר 1965 בשם "טריומף 1300". המכונית עוצבה ע"י האיטלקי מיקלוטי (האחראי גם לעיצוב ה"קונטסה 1300" - הדמיון אינו מקרי), ונראית כגרסה מוקטנת (ומוצלחת למדי) של מכונית הסלון "טריומף 2000" שהופיעה בתחילת שנות ה-60. אנשי "סטנדרט-טריומף" התקנאו בהצלחת מכוניות ההנעה הקדמית של קבוצת BMC (מוריס/אוסטין 1100 ו-1300) וראו בתצורה זאת את "הנוסחה המנצחת".

אך בניגוד ל-BMC, ניסו ב-"טריומף" ליישם תצורה מודרנית תוך שימוש בטכנולוגיות "עתיקות". המנוע בנפח 1296 סמ"ק נלקח, בשינויים מעטים, מה"הרלד", והורכב לאורך ("צפון/דרום") מעל תיבת ההילוכים. שלא כבהנעה האחורית, התיבה והדיפרנציאל הם עתה "שכנים" צמודים, שרק קיר (מיותר) מפריד ביניהם. ובכל זאת, כמיטב המסורת הקלאסית, הם נבנו בנפרד עם חללי שמן נפרדים. עקב היות תיבת ההילוכים מתחת למנוע ("קרטר" המנוע הוא שקע ב"תקרת" התיבה), מסובך להורידה לצורך תיקונים. טיפול בתיבה נעשה, לכן, מתוך תא הנוסעים. פעולה זאת כרוכה בעמידה ממושכת על הברכיים, הסרת השטיחים ופירוק מכסים, ו"חילול" ההפרדה הקדושה שבין השטח ה"ניקי" (תא הנוסעים) וה"מלוכלך" (פנים התיבה). וזאת היא תיבת הילוכים אשר דורשת טיפול...

למבנה זה גם יתרונות תחזוקתיים. לשם פירוק המצמד אין צורך בהפרדה בין המנוע לתיבת ההילוכים. את הציר ה"שיר" מושכים אל תוך תא הנוסעים (שוב - ברכיים, שטיחים, מכסים ולכלוך... וחולץ מיוחד), מפריקים כיסוי ו-6 ברגים מתוך תא המנוע, והמצמד ביד. המתלה הקדמי מטיפוס "עצמות עצה כפולות" עשוי מחלקים פשוטים של פח כבוש ונסמך על תותכי גומי רבים האחראים (או, בעצם, לא כל-כך...) לשמירת גיאומטריית ה"פרונט". החלק ה"מפורסם" בהנעה

הקדמית הוא מחבר ה"רוטופלקס" העשוי גומי, המעביר את התנועה לגלגלים תוך מתן אפשרות לתנועת המתלה מעלה מטה. בכך "חסכו" המתכננים את ה"ציריות" הפנימיות, אך "זכו" בהרבה צרות... כפי שנראה בהמשך, טריומף לא שבעה הרבה נחת מההנעה הקדמית ה"מודרנית" שלהם.

מטיפוס "זרוע נגררת למחצה". הם מעניקים יציבות ואיכות נסיעה טובה, אך גורמים לשחיקה מהירה ולא אחידה של הצמיגים. צרות אחרות הם דווקא לא גורמים...

המכונית שווקה כמכונית "סלון מהודרת קטנה", תוך הצגת סטנדרטים חדשים לתקופתה ולמתחריה. ה"אבזור" כלל לוח מכשירים עשיר ונורות אזהרה ב"מקבץ" ייחודי, מושב נהג מתכוונן לגובה, הגה מתכוונן בשני מישורים, הרבה עץ (אמיתי), ריפודים דמויי קטיפה וידיית חלון מתקפלות (לא, לא היו חלונות חשמליים וגם על מקום להתקנת רדיו לא ממש חשוב...). הייתה גם גרסת TC, שני מאיידים וביצועים משופרים.

לקראת שנת המודל 1970 (כאשר טריומף היא כבר חלק מ"ליילנד")

הופיעו שני דגמים חדשים כמחליפי ה-1300. דגם ההנעה הקדמית נקרא מעתה "1500", לציין המנוע המוגדל שלו. המכונית עברה שינויי עיצוב בחרטום (פנסים כפולים), בזנב ובריהוט הפנים, זכתה (?) במתלה אחורי קשיח מטיפוס "סרן מת" (תוך פגיעה באיכות הנסיעה) וכן לראשונה - במגבר בלם ובאלטרנטור (לעומת הדינמו בדגם הקודם). שאר המפרט הטכני דומה מאוד ל-1300.

הדגם השני נקרא "טולדו". המנוע הוא ה-1300 הוותיק, הגוף אף הוא דומה, אך אוי לאותה בושה - ההנעה אחורית. זוהי בהחלט הודאה בכישלון. ככל הידוע, זוהי אחת המכוניות היחידות בהיסטוריה שהתקדמה "נגד הזרם" מהנעה קדמית לאחורית.

מ-1973 ואילך יוצרו רק דגמי הנעה אחורית. אל ה"טולדו" נוסף (ואח"כ החליף) ה"דולומיטי", שבנוסף למנועי 1300 ו-1500 קיבל גם מנועי 1850 ו-2000 סמ"ק עתירי ביצועים. עד להפסקת הייצור ב-1980 נשמרה צורת הגוף הבסיסית שמקורה ב-1965, תוך שימוש באותן דלתות ושמשות.

השם "טריומף" התקיים עד 1984. הדגם האחרון היה ה"אקליים" שהיה למעשה גרסת 4 דלתות של ה"הונדה סיוויק / באלאד" של אותן שנים, והורכב ברובו מחלקים יפניים שיוצאו לבריטניה. זה היה תחילת ה"רומן" של הונדה עם ליילנד ויורשיה, שנמשך דרך דגמי "רובר" עד לשלהי שנות ה-90.

2

היסטוריה "ישראלית": בשנת 1968 נכנסה בריטיש ליילנד לשותפות ב"אוטוקרס", יצרנית הסוסיות ואז החלו להשתמש במנועים ומכלולים מכניים של "טריומף" למכוניות ה"כרמל", "סוסיתא" ו"גלבוע", במקום במכלולי "פורד" כבעבר. במסגרת אותם קשרים קיבל הבעלים, יצחק שובינסקי, את הזיכיון להרכבה מקומית של "מכונית פאר" ה"טריומף 1300".

באותה שנה החלה הרכבת ה"קונטסה 1300" בנצרת. במסגרת הכלכלה ה"חופשית" של אותן שנים היה זה "בלתי אפשרי" כי תיוצר בארץ מכונית נוספת בנפח מנוע זה. לכן נאלץ שובינסקי לפנות למפעל האם, ושם התאימו למכונית מנוע מוגדל בנפח 1500 סמ"ק. מעניין לציין כי רק שנתיים מאוחר יותר (1970) יופיע מנוע זה (ויחידת ההנעה שלו) בבריטניה במכונית ה-1500



ה"אמיתית".

למרות שיחידת ה-1500 דומה מאוד בתכנונה ל-1300, רבים ההבדלים. קשה להבחין בהם אך החל ממסנן האוויר ודרך פרטי המאייד, גל הארכובה, המצמד, חלקי תיבת ההילוכים ועד ל"ציריות", רוב חלקי ה-1500 גדולים במעט. ולא שזה עזר, מכוניות ה-1500 נחשבו בד"כ (וכנראה בצדק) מוצלחות פחות מאחיותיהן בעלות מנוע ה-1300.

מכל שאר הבחינות (פרטי גוף, מתלים, אביזרים מכניים ואבזור פנים) הייתה ה-1500 ה"ישראלית" זהה לאחותה ה-1300 האנגלית, ובסטנדרטים המקומיים נחשבה, לכן, מכונית "מפוארת". ההבדל

תוך זמן קצר מקבלת המכונית (שאת רוב ה"הרצה" שלה ביצעתי אני, בשמחה), התברר כי רוב ה"אגדות" שנפוצו עליה היו אמת. המכונית נמסרה עם מאייד פגום, ותוך חודשים מספר למדנו להכיר את שאר מערכותיה. נראה היה כאילו "אוטוקרס" דילגה על שלב בקרת האיכות והעבירה את התפקיד ללקוח.

המתלה הקדמי יצא מכיוונו לעתים קרובות, ו"זלל" צמיגים. נאלצנו להשלים עם אורך חיים של 20,000 ק"מ לצמיג. כשניסינו "להתחכם" ולקנות צמיגים מחודשים בחצי המחיר, החזיקו אלה 10,000 ק"מ. מחבר ה"ירוטופלקס" (מעין "צלב" גומי) של ההנעה הקדמית הזכיר את קיומו לעתים קרובות. אם שרד לאורך 15,000 ק"מ היה זה מזל מיוחד! בשל הביקוש, יוצר החלק בארץ ע"י יצרנים שונים, באיכויות שונות. החלק הבריטי המקורי היה כנראה טוב יותר, אך נדיר ויקר. בשל המוניטין הירוד, ירד מחיר השוק של ה"טריומף 1500" במהירות.

כבר בשנת 1973 השתווה מחירה של המכונית שלנו (מודל '70) למחיר חיפושית '63 - כמוה מר אבי רק 3 שנים קודם לכן!

בשנת 1977 נפטר אבי, והמכונית עברה לשימושי. פרט להיותה המכונית המשפחתית שלנו, היא סיפקה לי הרבה תעסוקה (ריפוי בעיסוק?) בסופי שבוע, וגם בזמנים פחות נוחים. עם השנים ירדה המכונית לדרגת מכונית שנייה במשפחה, ואח"כ שלישיית, אך פרט



לתקופות השבתה קצרות יחסית היא בשימוש שוטף ורצוף עד היום! למרות שאת רוב חלקי המכונית אני מכיר "אישית" (עד לרמת פין טלטל או סינכרו, שלא לדבר על מכרים "קרובים" כחלקי המתלה הקדמי), המכונית מעולם לא עברה פירוק ושיקום כללי. למעשה, זאת היא המכונית המקורית משנת 1970.

בשל היותה כה נפוצה בעבר, מוכרת המכונית, יחסית, לרבים מבני 40 ומעלה. תגובה אופיינית היא: "טריומף! הייתה לי כזאת! כמה צרות היו לי אתה!".

לא ידוע לי על מכוניות נוספות בארץ מדגם זה, במצב נסיעה. למפגשי יום ששי ברמת החייל הופיעו במשך תקופה מסוימת שני חברים - בני ובני - שרכשו "טריומף 1300" ועסקו בשיקומה.

במסגרת האירוע המשותף למועדון ה-5 ולמוזיאון חיל-האוויר בסוכות 2002, הורשתי (באדיבות קצינת הניהול דאז של המוזיאון, רס"ן סיגל) להיכנס עם ה"טריומף" לשטח התצוגה האווירי, ולצלמו יחד עם מטוס ה"לביא" המוצג שם. אציין כי אני חש סנטימנטים אל שני נושאי הצילום: במסגרת עבודתי בתעשייה האווירית השתתפתי בפיתוח המטוס. סיטואציה דומה (המכונית ליד המטוס) התקיימה כבר בשנת 1987 בשטח המפעל, בעת טיסות הניסוי של ה"לביא" אך לאכזבתי לא ניתן היה להנציחה.

באירוע השנתי בבית-ניר, בדצמבר 2002, מסר לי שלומי אלמן, חבר המועדון, צילום של מאמר שהופיע ב"פרקטיקל קלסיקס" הבריטי. המאמר תיאר תהליך שיקום ובנייה של טריומף 1300 בידי צעיר אנגלי בשם מרק אשברידיג', שהסב אותה מגרוטאה למכונית לשימוש יום יומי. לאחר "בילוש" הצלחתי ליצור קשר עם הבחור, ושלחתי אליו מכתב - בצירוף תמונות - המתאר את תולדות ה"טריומף" בארץ ואת סיפור מכוניתי. סיפור ה"הכלאה הישראלית" של ה"טריומף 1300" עם מנוע ה-1500 תמיד מפתיע את הבריטים... מרק ענה לי במכתב מלווה תמונות. מתברר כי בעבר היה רחוק

החיצוני היחיד היה הכיתוב "1500" על המגן האחורי. המכונית הורכבה כולה מחלקים בריטיים מקוריים, פרט לצמיגים ולמצבר הישראליים. ידית שחרור מכסה המנוע שנשארה בצד ימין מזכירה את שורשיה המלכותיים...

ב-1970 הוסרה בארץ מגבלת ה-1300 (באותה שנה בה התרחש בכריסטינה חילוף הפוך - ה-1500 החדשה ירשה את ה-1300). "אוטוקרס" עברה לייצר את שתי הגרסאות. אך בעוד ה-1500 המשיכה להיות משווקת כ"מכונית פאר", הופשטה ה-1300 ה"חדשה" מכל תכשיטיה. המכונית נמכרה ללא "סירות" הניקל על הפגושים, ללא קישוט הכרום על מכסה המנוע וולא דיפוני העץ בדלתות. ריפוד הפנים והשטיחים המהודרים הוחלפו בחומרים פשוטים (גומי עירום, כמו ב"סוסיתא") והמכונית נמכרה ללא... מערכת חימום תא הנוסעים (טוב, גם ב"כרמל" עוד לא היה חימום). יחסית ל-1500, היא נראתה עירומה למדי.

מחיר ה-1300 היה זול בכמה מאות ל"י (מחיר המכונית היה אז כ-17,000 ל"י), אך לעידוד השיווק זכתה באחריות יצרן מוגדלת של 15,000 ק"מ, לעומת 10,000 ק"מ בלבד של ה-1500 הוותיקה (באוטוקרס כנראה ידעו מדוע...). עד לסיום הייצור ב-1973 הוסרה ה-1500 בהדרגה מקו ההרכבה, וה-1300 שודרגה לדגם "דה-לוקס" אליו הוחזרו, בשלבים, רוב האביזרים החסרים. לבסוף, חזר אפילו החימום...

כדי להבחין בינה ובין מכוניות ה"פולסטיק" של אוטוקרס בעלות מכלולי טריומף, כונתה ה-1300/1500 בשוק החלפים והמוסכים "טריומף פח". רבים ממכלוליה היו זהים לאלה של הסוסיתא/כרמל-מנוע, חשמל, בלמים, דלק, הגה (חלקית), ולכן היו רוב חלקי החילוף זמינים וזולים. חלקם היו תחליפים מקומיים באיכות בינונית ומטה.

פרט חריג הוא המתנע. בגלל ההנעה הקדמית לא נותר מקום להתקנתו, כמקובל, באחורי המנוע ליד גלגל התנופה. לכן "אולטר" זר השיניים והוצמד ל"פול" בקדמת המנוע, כשהמתנע לידו (זו הסיבה לרעש ההתנעה המתכתי, שהיה אופייני למכוניות אלה). מבנה המתנע, עם "בנדיקס" אינרציאלי, זהה לזה של שאר מתנעי "טריומף" (ומכוניות בריטיות אחרות), אך בשל מיקומו הוא מסתובב בכיוון הנגדי. הוא כונה בשוק "לוקאס הפוך", וחלקיו היו יקרים במיוחד.

מכוניות אלה היו נפוצות מאוד בארץ בסוף שנות השישים ותחילת השבעים. למיטב זכרוני (ולא מצאתי לכך אישור) הן שירתו תקופה קצרה בצה"ל, ייתכן שרק לניסיון, כתחליף מפואר ל"כרמל". גם עזר וויצמן, בהיותו שר התחבורה, השתמש בטריומף כרכבו הרשמי. כפי שכבר נרמז, סבלו מכוניות אלה מבעיות איכות ואמינות רבות וכנראה גם מרמת ההרכבה המקומית. לקראת אמצע שנות השמונים נעלמו רובן מהכבישים המקומיים.

3

המכונית שלי: בסוף שנת 1969 עמד אבי המנוח להחליף את ה"חיפושית" הנאמנה שלו (מודל 1963). מסיבות פטריוטיות ותמיכה במשק הישראלי (כן, באמת...) החליט לרכוש מכונית ישראלית. אני הייתי אז חייל בשרות סדיר, וכשסיפרתי לקצין התורן כי הורי עומדים לרכוש "טריומף 1500" האיץ בי לצאת ל"אפטר" מיוחד, כדי לשכנעם לחזור בהם. איחרתי בכמה שעות...

ההנעה הקדמית" של המועדון, בעל ידע רב בנושא ומחזיק בביתו את מלאי החלפים של המועדון למכוניות אלה. בעקבות התכתבותי עם סטיב נרשמתי כחבר המועדון ושלחתי לו תמונות נוספות. התברר כי מכתבי הראשון למרק (שנכתב כמכתב אישי ואז לא ידעתי עדיין על קיום המועדון) התפרסם, ככתבו וכלשונו וביצרוף הצילומים, בגיליון אפריל 2003 של עיתון המועדון, תחת הכותרת "מכתב מישראל". אגב, אז לא הייתי עדיין חבר רשום ב-TDC, ועל הפרסום שמעתי לראשונה מאותם "בני ובני" שהיו בקשר עם ספק חלפים בבריטניה. גם בגיליון אוקטובר נסקרה בקצרה ההיסטוריה של מכונית במסגרת המדור "חברים חדשים". אך ההפתעה האמיתית נכונה לי כשקיבלתי את גיליון אוגוסט: תמונת השער היא תמונת ה"טריומף" שלי עם ה"לביא". בנסיעתי הבאה לאנגליה כבר אוכל לפגוש ידידים רבים...

מנושא המכוניות, אך שיפוץ הטריומף הפך אותו ל"פריק" (פרט פיקנטי - כתובת הדוא"ל שלו אז הייתה mark@triumph1300.karoo.co.uk). הוא הפך לאספן עלונים ושאר פריטי אספנות, הקשורים לאותו דגם מכונית ומכהן כ"קצין העיתונות ויחסי הציבור" של מועדון "טריומף דולומיט" הבריטי. בהמשך קיבלתי מכתב מפתיע מיי"ר מועדון TDC (Triumph Dolomite Club) סטיב וולדנברג, שהתגלה כיהודי מעניין מהעיר לידס. המועדון מאגד את בעלי הדגמים המבוססים על עיצובו של מיקלוטי - ה-1300, ה-1500, ודגמי הטולדו והדולומיט. הוא איננו כולל דגמים אחרים כ"הרלד", "ספיטפייר", 2000 ודגמי ה-TR השונים. המועדון מוציא עיתון דו-חודשי בשם Dolly Mixture (על בסיס השם Dolomite), מספק ייעוץ טכני ומייצר חלקי חילוף מקוריים עבור חבריו, כולל חלקי פח. כמות האירועים שמארגן המועדון, ככל רחבי בריטניה, מעוררת קנאה. פרט להיותו של סטיב וולדנברג היו"ר הכללי, הוא גם ה"רשם" של "פלג

משולחן הוועד

הלן מספר נושאים והחלטות שנידונו בישיבות הוועד האחרונות:

1. הוחלט לשדרג את האבטומוביל. החל מהגיליון הבא הוא יכלול יותר כתבות כמו גם פרסומים שונים אשר יממנו את הפקתו, המגזין יצא ב-6 עותקים לשנה במקום 4 ויכלול בתוכו גם את הקלאסיקון. שדרוג זה נועד בין היתר על מנת ליצור מגזין מקצועי ומהודר יותר כיאה למועדון מכובד ובאמצעות זאת ליצור חשיפה גדולה יותר למועדון ועל כל המשתמע מכך. לטובת פרויקט זה התגייס החבר אייל פלד ובהזדמנות זאת אנו מאחלים הצלחה לכל הנוגעים בדבר.
2. הוחלט לשדרג את אתר המועדון, ובימים אלו מכין החבר דרור וסרשטיין, מנהל האתר, מצגת לוועד המועדון ואנו מקווים להעלותו לאוויר בהקדם.
3. התקיימה פגישה מוצלחת מאוד עם היועצת המשפטית במשרד התחבורה. הוחלט כי כיום אין שינוי בתקנות רכב אספנות. כמו כן הוגדרו בפניהם בעלי התפקידים והמייצגים הבלעדיים של "מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל" בנושאי רכב אספנות בכלל ובענייני המועדון בפרט, והוסכם כי ככל דיון או עיסוק בנושא רכב אספנות, תשותף גם הנהלת המועדון.
4. משרד המועדון נערך להעברתו למקום חדש באותו בניין. הוחלט לפנות לחברי המועדון בבקשת תרומה לצורך כיסוי ההוצאות הגדולות, ובהזדמנות התודה והברכה לכל התורמים עד כה.
5. ענייני שיפוץ: בעקבות תלונות של מספר חברים הוחלט להבא להפיץ את טבלת הניקוד של כל אחד מהשופטים (ללא ציון שם) לכל אחד מן המשתתפים. הוחלט להרחיב את צוות השופטים - גם חברים שאינם חברי העמותה.
6. בנושא השקת המכוניות, הוחלט על צוות שיבדוק את כלי הרכב טרם ההשקה על מנת לקבוע סטנדרטים גבוהים לאירוע מסוג זה (בדרך כלל מוזמנים לאירוע אנשי מקצוע ויבואני רכב).
7. דלק 96 - צוות המועדון ייפגש עם מר עמרם אזולאי, ראש אגף איכות ותקינת דלקים, על מנת לקבל המלצה לשימוש בסוג התוסף לכשיופסק שיווק דלק אוקטן 96.



צביון ריק - מאתרני האגף

היי הג'יפ היי הג'יפ

מאת ירון פרץ

ל

א מזמן הגיעו לידי העתקי תמונות ממלחמת העצמאות. למרבה שמחתי מצאתי ביניהם תמונות בהן מצולמים גייפים מזוודים כהלכה ממלחמת העצמאות. להפתעתי הרבה במרבית התמונות דווקא מופיעים גייפים מדגם CJ2A אשר יוצרו בין השנים 1946-1948 שהם הדגם האזרחי של ה-MB-GPW הצבאיים ממלחמת העולם השנייה. אני מוצא לנכון לציין שוב כי הדגם האזרחי ה-CJ2A (וכמוכן גם ה-CJ3A), למרות הדימיון החיצוני לדגמי ה-MB-GPW הצבאיים הינו למעשה גייפ שונה לחלוטין.



לא לו שפחות מבינים מבינינו כדגמי גייפים, אני אציין כי ההבדלים הבולטים בין ה-CJ2A לדגמים הצבאיים של מלחמת העולם השנייה הם סבכה קדמית שונה בה ישנם, פנסים גדולים יותר המורכבים מבחוץ (להבדיל מן הגייפים הצבאיים בהם הפנסים קטנים ומורכבים מכפנים) וכן חלון קדמי בעל פרופיל מעוגל (בדומה בעצם לדגמים הצבאיים), אך גבוה יותר ובעל כיתוב כמרכזו של היצרן WILLYS.

אקווה כי תיהנו מהתמונות והפרטים המופיעים בהם כפי שאני נהנית מהם.



הרשי וקרלייל - חגיגה של ענתיקות



מתעייפות, הרגליים מתבלות ואנחנו עוד לא מצאנו את "הציוציק של הקומקום" שבשבילו חצינו אוקיאנוסים...

לכן חשובה ההכנה. עוד בארץ יש להצטייד ברשימת חלקים ואפילו בצילום של עמודי קטלוג עם תמונת החלק הספציפי. ככניסה לאתרים מוכרים קטלוגים ובהם מפת האתר ורשימת הדוכנים (אלפים...) שמסווגים לפי סוג רכב או התמחות אחרת. קחו שעה שקטה באחד מעשרות דוכני הנקניקיות ועל כוס בירה ארגנו לכם את המסלול. כך תחסכו המון זמן.

אז אנחנו באים לקרלייל... עיירה חמודה וירוקה עם בתים קולוניאליים מהמאה ה-19 שכאילו יצאה מהדפים של ה"נישונל ג'יאוגרפיק" (או "מסע עולמי"...). קל להתמצא ולהגיע עד סמוך מאוד לשערי האתר. מחירי החניה עולים ככל שמתקרבים. גם כשערים גוברים דמי כניסה לכל היום (אפשר לצאת ולהיכנס עם החתמה

בכף היד...). בפנים ניתן לשכור עגלות לסחיבה. האתר לא סלול, ולכן בימי גשם יכול להיות בוך ולכן כדאי לבוא עם נעלי הליכה מתאימות.

מה שעוד צריך להביא למקום זה הרבה דולרים במזומן, למרות שחלק מהדוכנים, בעיקר אלה המייצגים חברות גדולות, מקבלים כרטיסי אשראי ואף מוכנים לשלוח ישר לארץ את הסחורה.

אתה נכנס ונדהם... שוק ססגוני וכמו כל דבר באמריקה, הכל ענק. אמריקה הפרובנציאלית מתגלית במיטבה בצורת אנשים מאירי פנים, חייכניים, פטפטנים, רואים שהם נמצאים במקום שאהוב עליהם.

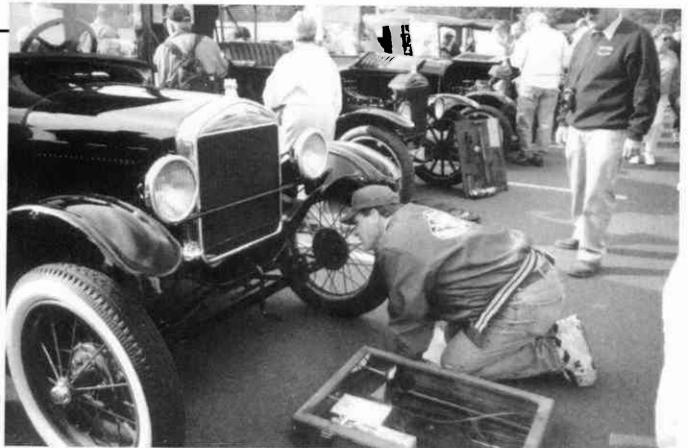
אתה הולך והולך, החלקים ממלאים לך את שדה הראייה. בין הדוכנים עומדות ענתיקות למכירה, הרבה מודל T, הרבה משנות הארבעים והחמישים, הרבה גרוטאות והרבה מכוניות מאוד מעניינות. שום מודל לא "נמלט" מייצוג, אפילו לא לארק. ◀

ולנו מכירים כבר את האירועים שהם חלק בלתי נפרד מעולמו של כל חובב ענתיקות. יש ראלי, יש תצוגה, יש שוקעתיק, יש מפגשים, יש תחרויות עם שיפוט ויש... הרשי.

הרשי היא עיירה במזרח ארה"ב, במדינת פנסילבניה, ממש בין ושינגטון וניו יורק, דבר ההופך אותה למאוד נגישה לנו. עיקר פרסומה הוא בתעשיית השוקולד. היא הוקמה במאה ה-19 על ידי מילטון הרשי, יצרן השוקולד הגדול ביותר באמריקה שהיה ידוע בדאגה לעובדיו, ולכן הקים עבורם עיר לדוגמה, עם מגורים סבירים, מערכת חינוך מעולה, מתקני נופש ו... מוזיאון לשוקולד...

בהרשי התנחל גם, החל משנות הארבעים של המאה הקודמת, מועדון המכוניות העתיקות של ארה"ב (AACA), וסביבו מתקיימת מערכת שלמה של אירועים.

האירוע הוא "מפגש הסתיו" המתקיים כל שנה באוקטובר. זה בעצם האירוע הכי גדול בעולם של ענתיקות. שבוע לפניו, מתקיים בעיירה



שוק בקרלייל

סמוכה בשם קרלייל, אירוע דומה, כך שיש לנו כמה ימים של חגיגה מוטורית ענתיקית שהיא חוויה וחובה לכל חובב רכב.

אם נשווה את שני האירועים אז הרשי יותר גדול, יותר מקצועי ויותר עשיר. לדעתי, קרלייל הוא יותר נחמד, יותר צבעוני ויותר "פריקי" ולכן בעיני יותר מוצא חן.

כמו לכל אירוע שאינו מתקיים בניו יורק או מגה-עיר אחרת, כדאי להגיע לאזור קרלייל - הרשי עם רכב שכור. הנהיגה בארה"ב קלה, ההתמצאות טובה והאנשים אדיבים. מכונית גם הכרחית להגיע למתחמים ובעיקר לסחוב את החלקים שקנינו.

כל אירוע מחולק למספר תחומים: העיקרי שבהם הוא שוקעתיק ענק... ממש ענק. אם את קרלייל אפשר "לכסות" בשלושה ימים, הרי שבהרשי זאת משימה אבודה מראש גם במשך ארבעה ימים. אלפי אוהלים, דוכנים, טריילרים, אוטובוסים ישנים (שהם חוויה בפני עצמה) מהווים את הדוכנים ועליהם הכל בכל מכל. יש דוכנים המתמחים בסוגי רכב, יש דוכנים המתמחים בסוגי חלקים (מכניים, פחחות וכיו) ויש דוכנים המוכרים אבזורים, ספרות ומה לא? (בהרשי מצאתי אפילו קופסת קרן קיימת...). לכן מה שחשוב הוא לדעת שאין זמן. העיניים

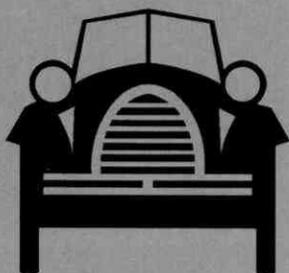
השוק בקרלייל



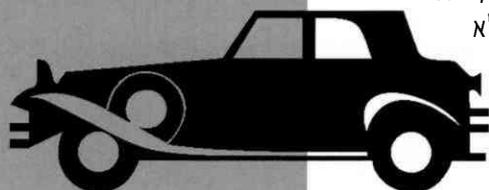


1616-1617 (פריז לונדון T)

סמי טריילר משנות החמישים. והכל בכמויות. סדר גודל של 10 מכוניות קיטור, 30 מודל T, ועשרות רבות מכל דבר. הם מסודרים בשורות לפי קבוצות ושנתונים והכל לצורך שיפוט.



רבים מבעלי הרכב משתלבים בחגיגה. בני הזוג סטיבן ופמלה הילד, שתמונתם מופיעה כאן, אופייניים ברוח הספורטיבית והחייכנית של האירוע. בבגדי התקופה הם הגיעו עם המקסוול 1912 שלהם והתמסרו בחדווה ובסבלנות לכל מי שרצה להצטלם איתם. כל מי שמתכוון לשדרג את הענתיקה שלו מוצא כאן דוגמא למופת, מושלמת, נקייה ומצוחצחת, עם מכסה מנוע ומכסה בגאזי פתוחים, וכך ניתן לצלם את "יעד המטרה" שלנו. כמוכן שאצלי, המוסטנגים עלו לי בשני סרטי צילום...



השיפוט מסודר מאוד. עשרות שופטים, בצוותים של שניים, רובם מבוגרים שכבר ראו הכל בחיים, עם כובע "שופט" על ראשם. על השמשות של מכוניות המיועדות לשיפוט (וזה רוב המכוניות בתצוגה) נמצאים טפסים מיוחדים למילוי על ידי אותם שופטים. הם עוברים בין המכוניות, שום דבר לא נמלט מהעיניים שלהם, הכל בסבלנות ויסודיות.



6 ציפים לחניכ לטופ

זה ביום האחרון. אחרי השיא באה ההתרוקנות של המכוניות והריקנות...ניתן עוד לעבור לפנות ערב בין דוכני החלקים שמתפרקים ולמצוא מציאות של ממש במחירי רצפה או על הרצפה, זרוקים ונטושים.

ואז עמוסי כל טוב חוזרים הביתה...

המון דוכנים מוכרים ניירות: פרוספקטים, ספרי רכב ונהג, פרסומות ישנות, רובם מסודרים לפי מודלים ואז קל להתמצא. וכמוכן חולצות T, אפילו להכנה במקום.

אתה מתעייף ומה גם שבקרלייל המשטח הוא בשיפוע ואתה צריך לטפס קצת), ואז עומדים לרשותך עשרות דוכני אוכל מכל הבא ליד, לקיבה ולכיס. כמו כל דבר בארה"ב הארגון, בהרשי ובקרלייל, מופתי ודוכני האוכל (ותאי השירותים) מפוזרים בצורה הגיונית.

בסוף המשטח של קרלייל (ובתחילת המשטח בהרשי) נמצאות המכוניות למכירה. פשוט להסתכל, לקנא ואם אתה אמיץ ועשיר, גם לקנות (מהאירוע האחרון בהרשי הרווחנו כאן קדילק יפייפה משנות החמישים). המחירים מודבקים בצורה מסודרת ואחידה על החלונות. מכוניות מראשית המאה הקודמת, עד שנות השבעים, עומדות שורות שורות. לקנא ממש. רוצה שברולט מדגמי 55-57? בשפע, ככל הצבעים, התצורות והמצבים וגם המחירים. רוצה להתגאות במוסטנג? בקורבט? בטנדר, במשאית? הושט היד (לארנקך) וגע במ...

לדעתי זה יותר נוח מאתר ה-Ebay כי כאן אתה מתקשר עם בעל הרכב וכמוכן ממשש ובודק (את המכוניות...).

בהרשי קיים גם משטח מכרזים ושם נמצאות מכוניות שעליהן אנחנו יכולים רק לחלום, דוזנברג, פקרדים אציליים ויקרים, כוגטי, דגמי קונצפט... כאן מדברים במאות אלפים של ירוקים ולנו לא נותר אלא להתקרב, להתכונן, כשהידיים שלנו שלובות היטב מאחורי הגב...

ואז בא היום האחרון של הרשי. השיא של השיאים של הריגוש. המפגש השנתי של האזור המזרחי של ה-AACA. אזור מזרחי... "קטן", רק כל מזרח ארה"ב. אלפים של מכוניות במשטח אחד גדול. אתה תופס מקום בשער ורואה אותן מגיעות בכוחות עצמן. פעם ראשונה בחיים שלנו עינינו מתקתקת מכונת קיטור מסוף המאה ה-19, מטרטר פורד מודל T, נוסעת כבאית עם צופרים מחרשי אזניים או אפילו



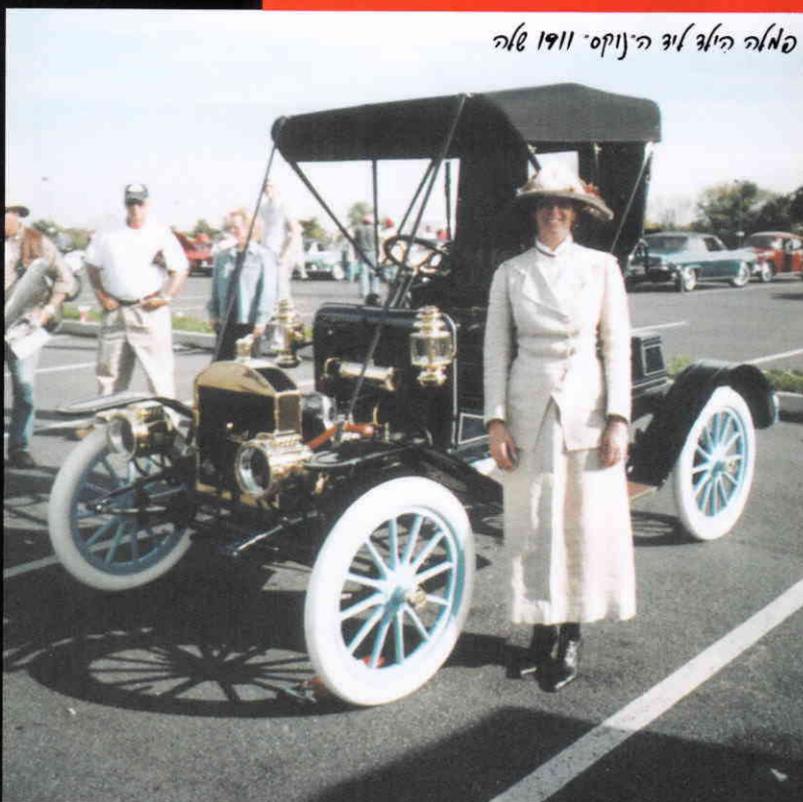
כמה עצות:

1. הצטיידו בדולרים בחו"מ.
2. הכי טוב לגור בעיר Harrisburg שנמצאת בין הרשי וקרלייל. עם רכב ובכביש המהיר תוכלו להגיע לכל אתר תוך 10-20 דקות. אתר אינטרנט כדי למצוא מוטלים בסביבה: www.expedia.com
3. הצטיידו בנעלי הליכה טובות ובכובע.
4. בהרשי קחו יום אחד של חופש (רצוי היום השלישי מתוך ארבעה) וטיילו בסביבה. המנוחה מבורכת ויש כמה אתרים מאוד מעניינים באזור (כולל מוזיאון רכבות עם רכבת קיטור נוסעת בלב אזור ה"אמיש").
5. תיקחו מה שפחות משקל לארה"ב כי תחזרו עם המון פריטים.
6. אל תחסכו בסרטי צילום. קשה להשיג אותם באתרים.



קבוצת מוטלים אמריקה

חגיגה של ענתיקות



פאלה היא ליב הינוקס 1911 שלה



כרכוב אל סוסים



אכזר הפס אופלון

יום העצמאות בטבעון ובבית זרזיר



כ ארבעים מכוניות וכמה וכמה אופנועים השתתפו באירוע המסורתי שארגן חברנו בני זהר בטבעון. לאחר כיבוד קל באדיבותה של משפחת זהר, המשכנו לתצוגה בתחנת אגד המקומית ומשם דרך נופי העמק הלוך וחזור עד לבית זרזיר, שם התכבדנו כמעדנים כיד המלך באוהל מיוחד שהוכן לכבודנו.



56

