

מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי הישראלי
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

האבטומוביל

סגזין ישראלי לסורשת מוטורית, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

גליון 61 • נובמבר-דצמבר 2005 • 30 שקלים • חנים לחברי מועדון החמש

האופנוע

בן 120 שנה

פורד אסקורט

הפרק הרביעי בסדרה

הסיפור המלא של

רכבת העמק

סימקה

תולדות ה"סמונית"

האוטובוס

של רזה פארקס

ברנדיונהנדלר מציג:

פיאט 850 ספיידר ספורט



הלוח הישן

62 מכוניות ואופנועים למכירה



האבטומוביל - בטאון מועדון החמש
מגזין ישראלי למורשת מוטורית, מכונות קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פלד
עורכת גרפית: מיכל רחמנוב
תחקיר והפקה: איילת עוזרי, יעל שנער
מנהלה ומנויים: קרול מימוני
טלפון: 02-6521222

תאום מודעות: מיכל ברנע
sbc@spotnik.com
טלפון: 03-5652118
ניהול הפקת דפוס: מיקי שטופלמן, אפרת סער
קדם דפוס: SBC
דפוס: אידיאל



המו"ל: איל פלד
כתובת המערכת: מסע עולמי
רח' עם ועולמו 3
ירושלים 95463
טלפון: 02-6521222
פקס: 02-6521221
דוא"ל: idantv@matav.net.il



פיאט 850 ספיידר ספורט
של ירון ברנדוינהנדלר

כל הזכויות שמורות
Issn 0793-7679
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון החמש - מועדון הרכב
הקלאסי והאספנות בישראל
(עמותה רשומה מס' 059903358)

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה - מר משה קצב

חברי כבוד: יורם בינור, רפי בן חור, חיקה ברנשטיין,
יואכים לוין ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתר'אל, זמי לוין

ועד המועדון והעמותה

יו"ר: נחום קדמיאל

מ"מ ויו"ר ועדת אירועים: זמי לוין

גזבר: מנחם ניר

קשרי חוץ: יוסי צור

אבזרים וציוד: צבי מרגלית

עורכי "האבטומוביל": בני הספל, איל פלד

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

מבקר העמותה: משה מצא

אחראי סניף צפוני: משה שטיין

אחראי השקות: מתניה הלוי

מנהלת המשרד: סמדר רחמים

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

בימי ראשון, שני, רביעי וחמישי בין השעות 13:30-8:30,

(מענה טלפוני בין השעות 10:00-13:00);

ביום שלישי בין השעות 15:00-20:00 (מענה טלפוני: 16:00-19:00);

בערבי חג בין השעות 8:00-12:00 (מענה טלפוני: 9:00-11:00)

מועדון החמש באינטרנט

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: בני הספל

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

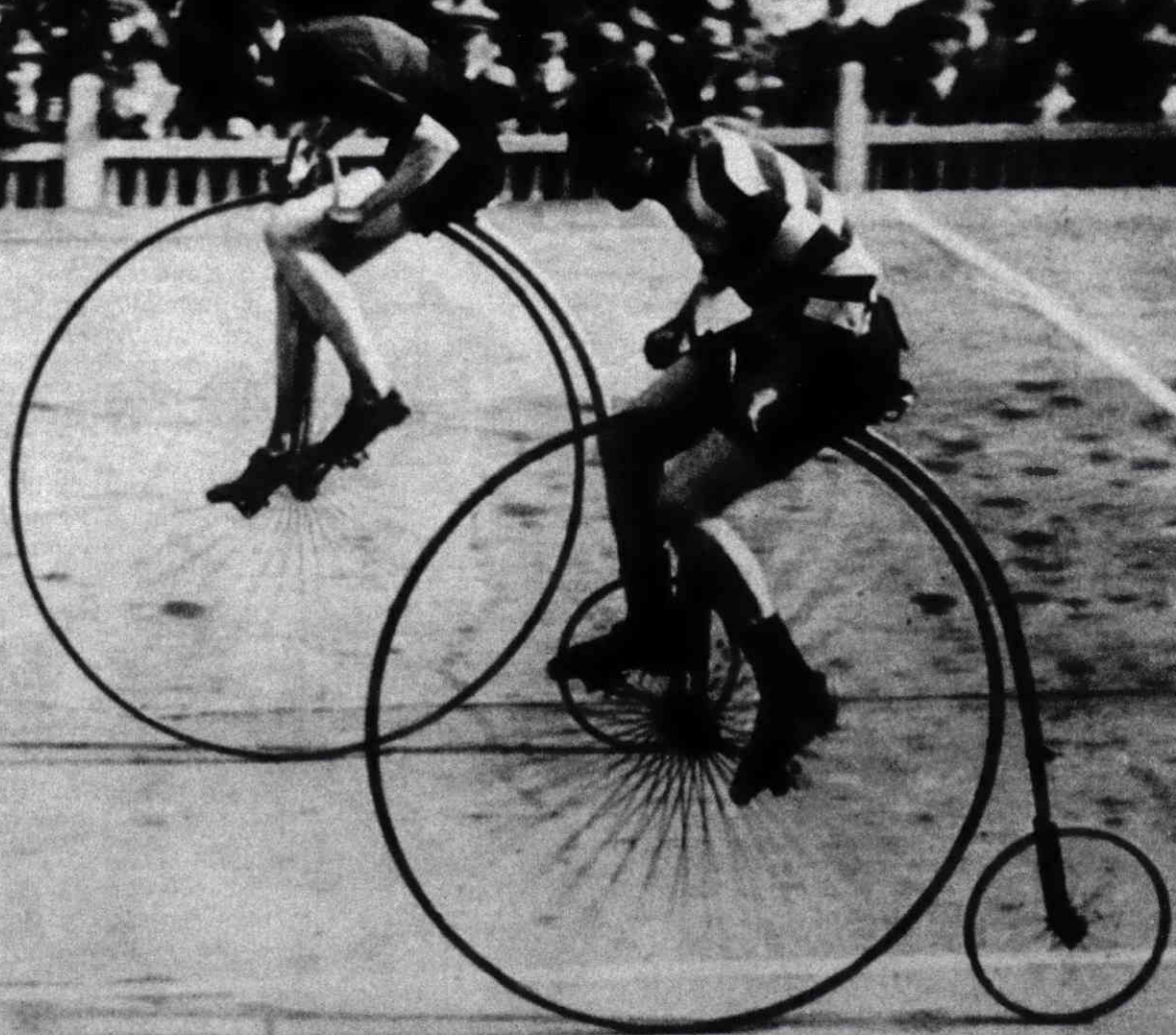
מנהל האתר: ליאור ברוך

SIMPLY CLEVER



100
YEARS
AUTOMOTIVE HISTORY

הגענו רחוק ב-100 שנים.



(צילום: מרסל פרידלנדר)

ב-1895 התחלנו עם שני גלגלים. ב-1905 עברנו לארבעה. מאז ועד היום ממשיכים בסקודה להציב מטרות ולהגשים אותן. להשקיע בעקביות, כדי להביא לך את המכוניות המתקדמות ביותר. בשנים האחרונות, פעם אחר פעם, מנצחת סקודה במכנים ובתחרויות בינלאומיות ברחבי העולם. היכנסו כבר היום לסקודה ותגלו מהר מאוד למה.

סקודה. מנצחת במבחן הזמן.



חייגו עכשיו מכל טלפון

***3440**

www.skoda.co.il



שלום רב,

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

החורף הישראלי מתדפק על דלתנו ואנו, חברי מועדון החמש, משתדלים למצות עד תום כל סופשבוע של שמש על מנת ליהנות מהתחביב המיוחד שלנו. אנו ממשיכים במסורת החדשה יחסית של מפגשי "קפה ומצברוח" בימי שבת בבוקר. האירוע שהתקיים באשדוד בשבת האחרונה של נובמבר היה מוצלח מאוד. נפגשנו על שפת הים, עם בנות הזוג והמכונות. הים והשמש היוו תפאורה נעימה לארוחת בוקר, מפגש חברים וסיפורים.

ועדת האירועים בראשותו של זמי לוי, משקיעה מאמצים רבים בארגון ובייזום אירועים חדשים לחברי מועדון החמש. אני מנצל במה זאת לקרוא לחברים להשתתף באירועים לעיתים קרובות יותר.

אנו נשתדל להודיע שוב על האירועים הללו במפגשי יום שישי. האירוע המרכזי העומד בפתח הוא התחרות השנתית של "הגביע הנודד על שם שאול גלאי". כל הפרטים על אודות התחרות והאירוע מתפרסמים ב"קלאסיקון". בקשתי האישית היא כי תכבדו את המתחרים שעמלו רבות לצורך הצגת כליהם, ובזאת עם בני המשפחה. באירוע מתוכננות פעילויות שיתאימו לכל המשפחה.

בנושא ההשקות של רכבי אספנות, אנחנו "על המפה", והראייה לכך הינה החשיפה הרבה לה זכינו לאחרונה מצד אמצעי התקשורת. אני משיכנע כי זה הזמן לפעול למינוי שני בעלי תפקידים חדשים בהנהלת המועדון (בהתנדבות כמובן): איש (או אשת) יחסי ציבור ודוברת (או דובר). שני התפקידים הללו חשובים להתפתחות המוניטין של המועדון בשנים הקרובות, ולפיכך אני מייחס חשיבות מרובה לאיש התפקידים באנשים המתאימים ביותר. מי מבין חברי מועדון החמש שרואים עצמם מתאימים למלא תפקידים חשובים אלה, מתבקשים לפנות ולהציג את מועמדותם בכתב במשרד המועדון.

פעילות נוספת שבכוונתנו להעצים בחורף היא ההרצאות הנושאיות. מובן מאליו כי קיום ההרצאות מותנה בהשתתפות ערה של חברי המועדון. גם כאן הדלת פתוחה בפניכם להעלאת רעיונות לנושאי הרצאות ולהמלצות על מרצים. אנא העבירו המידע אלי בהקדם.

החל מינואר 2006 אנו מתכננים "עליית מדרגה" באתר האינטרנט של מועדון החמש. הכוונה היא לבסס את כל תוכן האתר על כתיבתם של חברי המועדון. כל מי שבאמתחתו תמונות מאירועים, כתבות שכבר פורסמו או שטרם ראו אור, וכל חומר מעניין אחר, מתבקש להעבירו לליאור ברוך, מנהל האתר.

לסיום, אני מאחל לכולנו חורף נעים וגשום, עם הפסקות בממטרים בימי שישי ושבתי, וכמובן נסיעה זהירה ובטוחה.

שלכם,
נחום



מכונות האספנות שלנו והעיסוק בהן מעוררים אצל כולנו שמחה ומסבים, בדרך כלל, רק הנאה. מדובר הרי בסיפור אהבה. לעיתים, למרבה הצער, נמהלת האהבה בעצב עמוק. "חיפושית צהובה" הוא הכינוי שבחר לעצמו אבי דגן ז"ל, צעיר בן 28 מפתח תקווה וחבר מועדון החמש, בפרוים רכבי אספנות ברשת האינטרנט. לפני פחות מחודש ימים אבי נהרג כשניסה להציל את החיפושית שלו מידי של גנב חסר לב. אורן קיפניס פגש את בני משפחתו ואת חבריו הקרובים ומספר על האיש הצעיר שאהב חיפושיות.

וליתר נושאי הגיליון:

לקובי מילוא, האיש וה-MGB, יש אהבה חדשה. למען הדיוק מדובר באהבה נוספת ולא כל כך חדשה. כבר 20 שנה שיש לו מתחת ליד, ועל הליפט, סימקה 1000 ספורט-קופה שנת 1966. לפני כחודשיים התחיל לטפל בה במסירות וזאת הזדמנות מצוינת בשבילו לספר לכולנו על אודות קורותיה של היצרנית הצרפתית.

קשר אהבה מוטורי נוסף מתפתח בין בני משפחת רחמימוב לבין הפורד אסקורט שלהם. בפרק הרביעי של "פרויקט אסקורט" יש כמעט את כל המידע שכדאי, חשוב וצריך לדעת בשלבי הפחחות וההכנה לצבע.

בדיוק 100 שנים חלפו מאז נשף קטר קטן עמוד קיטור גדול והחל למשוך את הקרונות על מסילת הברזל הצרה של רכבת העמק. לציון האירוע מתקיימת במזוזיאון העיר חיפה תערוכה על אודות הרכבת החיגאזית בכלל ורכבת העמק בפרט. בני הספל סוקר את הרקע ההיסטורי להנחת המסילה ואת התמורות והתהליכים ב-45 שנות חייה של הרכבת האהובה. ומקטר קיטור לקטר דיזל. בני הספל מוביל מהלך, בחסות מועדון החמש, להצלתו ושימורו של קטר הדיזל הראשון בארץ. "האבטומוביל" ילווה את התהליך שיסתיים, כך אני מקווים, בהשבת כבודו של הקטר ובהצגתו לציבור הרחב.

לפני 50 שנה השיקו בפריס את הסיטרואן DS - המכונת המופלאה שהקדימה את זמנה וזכתה מעל כל במה לכל שבח אפשרי. מהחומר הזה, כך נהוג לומר, נולדות אגדות. איל פלד מספר על 1,600 (ובמילים: אלף ושש מאות, וזאת לא טעות) DS-ים מכל העולם שהגיעו לחוג את יום ההולדת בשיירה ארוכה-ארוכה בשדרותיה של עיר האורות.

לפני קצת למעלה מחודש הלכה לעולמה רוזה פארקס, האישה השחורה שסירבה לפנות את מקומה באוטובוס הציבורי לגבר לבן. זה קרה רק לפני 50 שנה בדרום ארצות הברית, והאירוע הזה היה לאבן דרך מרכזית במאבק השחורים לשוויון זכויות. בני הספל מספר על האוטובוס הציבורי הכי מפורסם בארצות הברית.

ולקינוח, לכבוד חגיגות 120 שנה ל"רייטואגן" שהמציא דימלר, ככל הנראה האופנוע הראשון בעולם, מביא ערן סורוקה 20 עובדות, רציניות ושוליות כאחד, על אודות הכלים הדו-גלגליים.

קריאה מהנה ונסיעה בטוחה,
בני הספל ואיל פלד



"סימקה וששון"
ראו כתבה בעמ' 24-18

VOLVO

for life

LOOKS COLD FEELS HOT



IT'S TIME TO EVOLVO

בוא לגלות את Volvo שלא הכרת: v8 90ac Volvo החדשה והעוצמתית!

נסיעת מבחן קצרה תספיק לך כדי להיווכח שאמנם מבחוץ הכל כרגיל אבל מבפנים הכל אחר לגמרי: מנוע v8 4400 סמ"ק עם 345 כ"ס, 6 הילוכים גיאר, תאוצה מ-0 ל-100 קמ"ש ב-7.3 שניות, ואפשרות לבחירה בין 5 ל-7 מושבים. אז עכשיו באמת הגיע הזמן שתתקדם לזולו חדשה.

מאיר חברה למכוניות ומשאיות בע"מ • סניף תל-אביב: יצחק עדה 17, טל. 03-6255600 • סניף ירושלים: פייר קניג 38, אתר תכפיות טל. 02-6799977 • סניף חיפה: דרך יפו 137 א, טל. 04-8514110 • סניף נצרת: דרך שפלה נצרת טל. 04-6556966 • באר שבע אל שרותי רכב טל. 08-6276382, 6278235 • טכר • מוקד Volvo for life 4044 • מכל טלפון סלולרי, 24 שעות ביממה • www.volvocars.co.il • התמונה להמחשה בלבד • פרטים באולמות המכירה • טרייד אין • שנתיים אחריות

08

חדשות וישנות

השקות: פורד פופילאר שנת 1954, פיאט 850
ספיידר ספורט שנת 1972; להציל את קטר 101



14



חיפושית צהובה

כתב: אורן קיפניס

אבי דגן ז"ל, חבר מועדון החמש, נהרג כשניסה להציל את החיפושית שלו מידי של גנב. אורן קיפניס מספר על איש יקר, בעל לב וידיים של זהב שאהב חיפושיות

18

סימקה וששון

כתב: קובי מילוא צילומים: Club Simca France

קובי מילוא, שיש לו סיפור אהבה אישי בן 20 שנה עם סימקה ספורט-קופה קטנה וחמודה, מספר על אודות קורותיה של יצרנית המכוניות של מסייה פיגוזי מצרפת



26



פרויקט אסקורט

כתב: גמרוד רחמימוב צילמו: עמרי רחמימוב וצביקה תמרי

פרק רביעי בתיעוד תהליך השיפוץ של פורד אסקורט משנת 1972, והפעם כל מה שכדאי וצריך לדעת בשלב עבודות הפחחות וההכנה לצבע

30

רכבת העמק

כתב: בני הספל צילומים: מוזיאון העיר חיפה

במלאת 100 שנים לקו הראשון של רכבת העמק סוקר בני הספל את הרקע ההיסטורי להנחת המסילה הצרה ואת התמורות והתפוכות שעברה הרכבת ב-45 שנות חייה



40



האלה באליזה

כתב: איל פלד צילומים: Citroen Communication

לכבוד יום הולדתה ה-50 של סיטרואן DS באו לפרס 1,600 מכוניות מכל רחבי העולם, ויצאו בשיירה ארוכה בין אתריה ושדרותיה של עיר האורות

44

האוטובוס של רוזה פארקס

כתב: בני הספל

בדצמבר 1955, סרבה רוזה פארקס, אשה שחורה בת 42, לפנות את מקומה באוטובוס הציבורי לגבר לבן. בני הספל מספר על האירוע ההיסטורי בתולדות המאבק לשוויון זכויות ועל אודות האוטובוס העירוני מספר 2857



48

20 עובדות על 2 גלגלים

כתב: ערן סורוקה

במלאת 120 שנה ל"רייטוואגן" של דיימלר, בעיני רבים האופנוע הראשון בעולם, מביא ערן סורוקה 20 עובדות, חשובות ושוליות כאחד, על אודות הדואופן המרעיש עולמות





1886 המצאנו את המכונית



1954 המצאנו את מכונית החלומות



Mercedes-Benz

לחלומות, הם פשוט היו מתייעים בפניהם את אחת יצירות המופת שלהם. מכונית מרצדס. מאז 1886 פועם בלב מרצדס, החזון, ההשראה, השאיפה, התשוקה המתמדת ליצור חלומות. **Mercedes-Benz. Unlike any other.**

ממה חלומות עשויים? מה החומרים שמרכיבים אותם? אם הייתם שואלים את קרל בנץ וגוטליב דיימלר, מייסדי מרצדס, הם היו בוודאי עונים, שחלומות מורכבים ממתכת, גומי, פלדה, זכוכית, צבע... ואם הייתם שואלים איזה צליל יש

משיקים מכוניות אספנות

פורד פופולאר שנת 1954

ביום שישי ה-11.11.2005, במקום המפגש הקבוע של "מועדון החמש" ברמת אביב, הושקה פורד פופולאר משנת 1954 של יהודה אליאס מהרצליה. אגב, במקרה ואולי שלא במקרה, גם יהודה עצמו יליד שנת 1954. בשנת 1992, אולי כמרכיב במשבר גיל ה-40, ואחרי שראה את האיזבלה היפהפיה של אבי כתריאל, נדבק יהודה ב"מחלה". ראה בפעם הראשונה את הפורד, התאהב בה ורכש את המכונת. אז, לפני 13 שנים, אף שהייתה במצב נסיעה ואפילו עם טסט, החזיקה המכונת לא מעט חלודה והתברכה בלא מעט תקלות בהילוכים, בעיקר ב"שני", ויהודה מאפסן את הפופולאר בחנייה מקורה.

לפני חמש שנים, בשנת 2000, מתחיל תהליך שיפוץ יסודי וארוך. כמעט כל החלקים הנדרשים יובאו מאנגליה, ורק הגומיות והברגים מגרמניה. עבודות הפחחות נעשו בירוחם ושאר מלאכת השיפוץ בהרצליה כשעיקר האתגר היה התמודדות עם מוטות העץ לגג הנפתח ונזילות ממכל הדלק. משלא עלה בידו להשיג מוטות עץ מקוריים שקד יהודה, בעזרת חבר נגר, על שחזור מדויק של המקור. הנזילות ממכל הדלק נפתרו בעקבות עצה ממועדון אספני פורד באנגליה. חומר דמוי לכה הוחדר למכל ואחרי טלטולים לפיזור החומר, וכמה ימים של המתנה, הכל נאטם.

בחירת הצבע הייתה קשה מאוד מכיוון שיהודה רצה צבע מטאלי ורוב חברי מועדון החמש עמם התייעץ לא התלהבו מהרעיון בגלל הפגיעה במקוריות. לאחר התלבטויות קשות פנה בשיחה טלפונית לאחד ממנהלי המועדון המקביל באנגליה, ותשובתו הייתה: "מתוך מאות המכונות של החברים בלונדון יש מספר מכונות בצבע מטאלי, ואם זה מה שאתה אוהב, לך על זה. זה לא פוגע בקלאסיקה". זמן קצר אחר כך לבשה הפורד פופולאר של יהודה שילוב מטאלי של ירוק בהיר וירוק כהה.



מלמעלה למטה: אחרי השיפוץ; בשלב עבודות הפחחות וההכנה לצבע; הסלון לפני השיפוץ ואחרי





הפולו החדשה. מעוררת תשוקה.

הפולו החדשה היא מכונית שנולדה מתשוקה. תשוקה לאיכות, תשוקה לבטיחות בלתי מתפשרת וכמובן, תשוקה ליופי ולעיצוב. בפולו החדשה תמצא רמת גימור ואיכות חומרים שלא תמצא בשום מכונית אחרת בקטגוריה. אז היכנס עכשיו לאולמות התצוגה של פולקסווגן, בחר את הפולו החדשה שלך ותן לתשוקה לקחת אותך לכל מקום שתבחר.

הפולו החדשה מחכה לכם באולמות התצוגה, החל מ-96,490 ש"ח. ועכשיו מבצע טרייד-אין במחיר מחירון*

היבוא: צ'מפיון מוטורס (ישראל) בע"מ. אולמות תצוגה ראשיים: מרכז פולקסווגן, בני ברק טל' 03-5775222. חיפה צ'מפיון מוטורס צפון, טל' 04-8135700. ירושלים צ'מפיון מוטורס ירושלים, טל' 02-5655555. סוכנויות: אשדוד טל נוע, טל' 08-8560602. אשקלון אליז שרותי רכב בע"מ, טל' 08-6722171. באר-נוביה יב רכב דרום טל' 08-8501267. באר שבע ריטס בע"מ טל' 08-6900111. בקה אל גרביה רכב עירון, טל' 04-6384585. הוד השרון סידון בע"מ טל' 09-7401074. חדרה קלי, טל' 04-6322987. חולון השחר מוטורס (2000) בע"מ, טל' 03-5504501. חיפה רכב עוז בע"מ, טל' 04-8676333. נצרת מוסר הצפון גורג והגר דור, טל' 04-888-333-800. רכב נצרת בע"מ אסעד ורמז יונס, טל' 04-6561555. נתניה מוסר העוגן בע"מ, טל' 09-8323358. פתח תקווה הקר את מסלסון טל' 03-9309037. קרית ביאליק סוכנות של"ן ישראל ובניו, טל' 04-8761438. קרית שמונה רכב הבשן בע"מ, טל' 04-6944311. ראשון לציון קלדס בע"מ, טל' 03-9666778. רחובות רכב הנגב בע"מ, טל' 08-9416223. רעננה גג בע"מ, טל' 09-7435706. ישיב 09-7449777. ת"א-יפו פליקס בע"מ, טל' 03-6278000. טרייד אין באמצעות אוטודיל 04-6944311. 01-700-700-866.

*מחירי על-פי מחירון 3/2006 כולל מע"מ ומס בולים ואינו כולל אגרת רישוי. **למרבית סוגי הרכב בכפוף לתקנות המבצע.



כי חיים רק פעם אחת
www.vw.co.il

משיקים מכונות אספנות

פיאט 850 ספיידר ספורט שנת 1972



ביום שישי ה-18.11.2005, במקום המפגש הקבוע של "מועדון החמש" ברמת אביב, הושקה פיאט 850 ספיידר ספורט משנת 1972 של ירון ברנדוינהנדלר מתל אביב. ירון חיפש רכב קטן עם גג נפתח, מכונת עם שיק וסטייל. היו כמה רכבים שענו על הקריטריונים שלו, והוא התלבט ביניהם. את ההחלטה קיבל בהשראת משה כץ, חבר מועדון החמש, שבעלותו מכונת מדגם זה.

החיפוש החל וירון היה בקשר עם מוכרים פוטנציאליים מרחבי העולם. רגע לפני שסגר עם מוכר מארצות הברית, ראה מודעה של צעיר מחיפה. בסוף שנת 2003, אחרי מסע שכנועים של ששה חודשים, עברה המכונת מחיפה לתל אביב.

מצב הרכב, ששכב ללא יכולת נסיעה שנים רבות, היה רע מאוד ונדרש שיפוץ יסודי. הפיאט הועברה למושב מעש שבו מתגוררים הוריו של ירון, הוצבה על בלוקים וירון, בעזרת אחיו הצעיר גילי, שהתגייס למיזם השיפוץ למן יומו הראשון, פירקו את הרכב לגורמים. אז נוצר קשר עם מוסד "קובלנץ", מוסך פיאט הראשון בארץ, ובעלי המוסך הרכיבו רשימה מדויקת, כולל מספרים קטלוגיים של כל חלק ברכב, החל במנוע וכלה בבורג הקטן ביותר. קובי מילוא העניק עזרה שלא תסולא בפז, ויחד עם ירון ישבו מול המחשב והצליחו לאתר ולהשיג את רוב החלקים.

במקום לשפץ את המנוע הקיים ירון החליט לבנות מנוע חדש. ישראל שובל, איש מבוגר בעל חנות בתל אביב, הצליח לארגן ביום אחד (!) את כל חלקי המנוע הנדרשים כשהם באריזות המקוריות. אז נכנסו לתמונה זוג אחים מבני ברק (ש.ח.ר מנועים) שעבדו שבוע שלם על בניית המנוע. כשהורכב המנוע ברכב, נגיעה אחת בסוויץ' הספיקה על מנת לעורר בו חיים חדשים.

מלמעלה למטה:

חותם ברטונה על הספיידר;

ירון במעמד השקת המכונת;

דני ונתי ממוסך קובלנץ;

"עין לפיאט צופיה";

ירון והספיידר ליד תחנת הכוח בחדרה, במהלך

נסיעת המבחן הראשונה של המנוע החדש



יגואר X-TYPE החל מ-98,891 ש"ח

היתרה ב-24 תשלומים
של 8,333 ש"ח
ללא ריבית וללא הצמדה
3 שנות אחריות
Trade-In לכל סוגי הרכב

שחרר את היגואר שבך



נפתלי | אברהם



Trade-In
לכל סוגי הרכב
3 שנות אחריות מלאה

מאיר: חברה למכוניות ומשאיות בע"מ: רח' המסגר 52, תל אביב. טל. 5689988-03, פקס 5689980-03, סניף חיפה: דרך יפו 137 א', טל. 8514110-04, ארז פרטיות בע"מ: דרך האשלה, ציק פוסט, חיפה. טל. 8410345-04, סניף ירושלים: רח' פייר קניג 38, אזור תעשייה תלפיות. טל. 6799977-02, סניף נצרת, גוויקאר: כביש עפולה נצרת. טל. 6556966-04, סניף כפר סבא, שרף-שום-סוכנויות השרון: התע"ש 14, אזור תעשייה. טל. 7666606-09, סניף אשדוד, דגנשר בע"מ: רח' האורגים 29, טל. 8523444-08, סניף באר שבע, אל שרותי רכב בע"מ: רח' הסדנה 7, טל. 6276382-08, התמונה להמחשה בלבד. המכירה לפי הדגמים והמפרטים הנמצאים באולמות המכירה. המחיר מתייחס לדגם X-TYPE 2.5 Classic. שמוחיר 298,891 ש"ח. לפי מחירון החברה מס' 1/2006. המחיר כולל מע"מ ומס בולים ואיננו כולל אגרת רישון.

להציל את 101

כתב: בני הספל

הכוונה אינה כמובן ליחידה 101 המפורסמת. לה אין מה לדאוג. הכוונה לקטר דיזל משנת 1951 שמשפרו 101. הקטר הזה, ביחד עם שני אחיו, קטרים מספר 102 ו-103, הינם קטרי הדיזל הראשונים של רכבת ישראל.

כשהגיע מבלגיה, שם הורכב, הוא היה סמל הקדמה, העידן החדש של רכבת ישראל. למעשה הייתה זו הגשמת ההחלטה להמשיך את קיום הרכבת במדינת ישראל ובואו של קטר 101 בישר קניית קטרים וקרונות חדשים, שיחליפו את הציוד שהיה כאן עוד מימי הבריטים ואפילו מזמן הטורקים. (אגב, אחד ממובילי המהלך היה מנחם סבידור ז"ל, מנהל הרכבת באותם הימים שבנו חבר במועדון החמש).

קטר 101 שרת נאמנה את רכבת ישראל עד שנת 1998, כשלאורך כל חייו גרר רכבות נוסעים וגם רכבות משא. צבעי הכחול-אדום ההדורים שלו התחלפו במרוצת השנים בצבע צהוב עם פסים אלכסוניים. בתחילת שנות ה-90, עת הגיע עידן חדש נוסף לרכבת ישראל,

החלו להישלח הקטרים הראשונים לפנסיה. הם התרכזו במסילה צדדית בסדנאות הרכבת במפרץ חיפה וחיכו לגורלם. רכבת ישראל, כמו גופים רבים אחרים, אינה מצטיינת בשימור המורשת שלה. לרכבת יש מוזיאון קטן בחיפה, ארכיון היסטורי שנאבק על קיומו וקטרי דיזל שאינם עוד (חוץ מאחד שנשמר כל השנים בזכות היותו במוזיאון ארץ ישראל בת"א וכיום נמצא במוזיאון הרכבת).

כשהוחלט להעביר קטרי דיזל למוזיאון הרכבת נקטו בגישה הפרקטית והעבירו לשם קטרים שמצבם הטכני היה טוב יחסית, כמו למשל קטר מספר 103. על קטר 101, למרות הסמליות ההיסטורית שלו, פסחו. מדי פעם חזר 101 לקו לנסיעות קצרות, אבל מזה כחמש שנים הוא מחליד ומתפרק.

לפני כשלוש שנים, צבי רכניץ ועבדכם הנאמן החליפו דברים עם מנכ"ל הרכבת דאז, יוסי שניר, ומלשכתו ניתנה הוראה לא לגעת בקטר. אבל ברכבת המנהלים מתחלפים בקצב סילון (ולא בקצב קיטור), וכך אירע שלא מזמן, שלושה מנכ"לים מאוחר יותר, החליטו ברכבת ישראל למכור את הקטר ההיסטורי לקבלן גרונאות בעבור חופן שקלים.

אביתר רייטר, חובב רכבות נלהב, פרסם את דבר ה"פשע" בפורום "תחבורה ציבורית" באינטרנט ומשם החל להתגלגל כדור השלג של מאבק אזרחים שאכפת להם.

כמה חברים בפורום יחד עם כמה חברים ממועדון החמש הפעילו קשרים וכישורים, הרעישו עולמות, ניצרו את משרד התחבורה, זעקו לעיתונאים וכעבור 48 שעות של המולה בעיתונות הכתובה וברשת אינטרנט באה התחינה של הרכבת ל"חדל אש". מנכ"ל הרכבת הזמין את כותב שורות אלו לדיון בגורל הקטר החשוב וההיסטורי.

בחסות מועדון החמש הוקם צוות בן חמישה חברים וביניהם אמנון ענבר, צבי רכניץ, עבדכם ועוד שני יודעי חן ואוהבי קטרים שיפגשו עם מנכ"ל רכבת ישראל ואנשיו. הכוונה היא לדבר בגובה העיניים, לא לוותר ולהציע להנהלת הרכבת פתרונות לשימורו של קטר 101 ולחיוק וביסוס שימור הרכבת בישראל בכלל.

בגיליונות הבאים של "האבטומוביל" נמשיך לעקוב אחרי הפרויקט שיסתיים, כך אנו מקווים, בהשבת כבודו של הקטר וההצגתו הראויה לציבור הרחב.

צילום: רכבת ישראל



משהו קלאסי בדרך אלייך



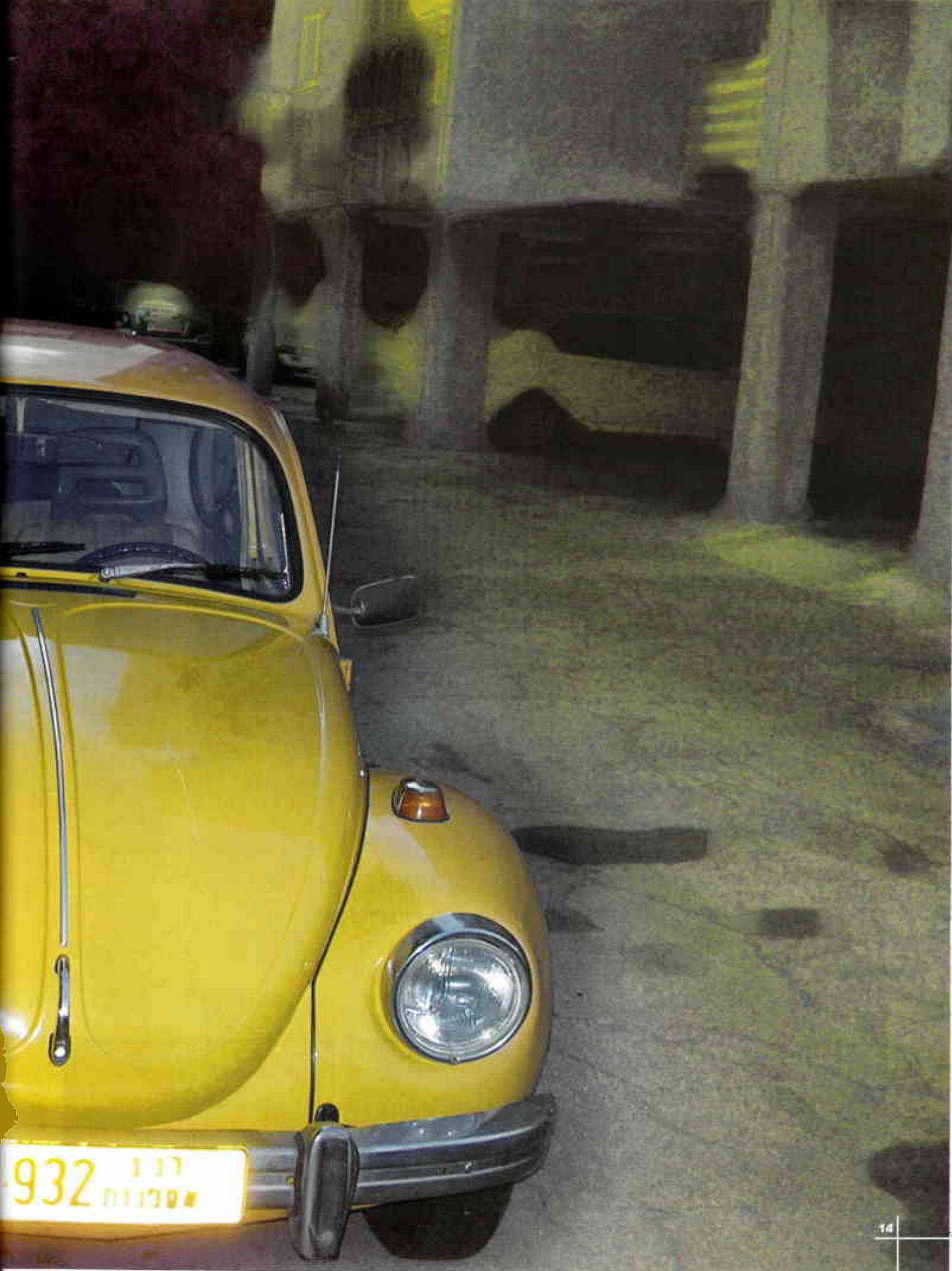
האבטומוביל - המגזין הישראלי היחיד למכוניות קלאסיות,
מורשת מוטורית ורכב אספנות מגיע אלייך הביתה שש פעמים בשנה

לרכישת מגזין שנתי במחיר של רק 180 ש"ח

(שישה גיליונות, כולל מע"מ ודמי משלוח)

נא להתקשר לטלפון 02-6521222





חיפושית צהובה

לזכרו של אבי דגן

"חיפושית" "צהובה" היה הכינוי שאבי דגן ז"ל, חבר מועדון החמש, בחר לעצמו בפורום רכבי אספנות ברשת האינטרנט. אורן קיפניס נפגש עם בני משפחתו של אבי ועם כמה מחבריו הקרובים ושמע על אודות האיש הצעיר בעל הלב הגדול, ידי הזהב והאהבה הבלתי מסויגת לחיפושיות

כתב: אורן קיפניס





זה קרה כשמלאו לאבי 17 שנים וחצי. שולה ליוותה את אבי בסיום לימודיו בבית הספר התיכון ובעת שירותו הצבאי. האהבה הייתה חזקה כל כך והתממשה בדמותו של שיפוץ יסודי. יכולתו הטכנית של אבי, כסף שנחסך בשנה של שירות קבע וחלקים שבני משפחה וחברים "נאלצו" לשאת במטענם האישי מכל נסיעה לחו"ל היו הכח המצניע והמרכיבים ההכרחיים בשיפוץ של שולה. אחרי השיפוץ מסר אבי את שולה לאחיו אסף ומאו היא נמצאת ברשותו.

החיפושית הצהובה

אל שולה הצטרפה אחות, חיפושית צהובה נוספת בה נהג אבי עד יומו האחרון, והיא החיפושית שנגנבה ממנו באותו לילה מר ונמהר. החיפושיות של אבי טופלו במוסך של חיים פינקווייס בפתח תקווה. לא בחור כאבי יעמוד מהצד ויתן שמישהו אחר יטפל בבת עינו. אבי, תחת הדרכתו הצמודה והקרובה של פינקווייס, עבד בעצמו במוסך ובמו ידיו ביצע כל תיקון וטיפול, כל פירוק וכל הרכבה, בחיפושיות שלו. פינקווייס שראה באבי יותר מנכד, המשיך גם אחרי שיצא לגמלאות, לעזור לאבי בעצות ובהדרכה בפן המקצועי. אבי בתמורה עזר לחיים בכל דבר שבו נדרש מאמץ פיזי או מלאכת ידיים באחזקת ביתו. כך היו חיים פינקווייס ואשתו בין הראשונים להגיע לבית משפחת דגן עם היוודע דבר מותו של אבי.

מכתב לאבי

קופוש שלי,

אני מתגעגעת מאוד, עוד לא מעלית, מחכה שתחזור. אתה במחשבותיי כל הזמן ומופיע בחלומותיי המוזרים ביותר. אני נאחזת בכל דבר ומחפשת כל תמונה רק כדי לראות אותך. אפילו הקלטתי את התא הקולי בפלאפון שלך כדי שאשמע את קולך.

היינו חברים שלוש שנים וחצי. היית החבר הכי טוב שלי. תמיד אמרת "כייף לי איתך" ותמיד הקשבת והרגעת, אהבת ופינקת. גם לי היה כייף איתך. עברנו לגור יחד רק לפני שלושה חודשים והיה לנו טוב. חיינו כמו זוג נשוי. היינו יחד כל רגע פנוי: בילינו, עשינו קניות משותפות, הכנו ארוחות חגיגיות (טוב, נו, אתה הכנת), סיפרנו את חוויות היומיום ואת הדברים הכי אינטימיים, ותמיד ידענו גם לתת זה לזה חופש לעסוק בתחביבים. היית חרוץ מאוד ולרגע לא נחת. לא בחלת באף עבודה, החל מניקיון מדרגות ועד אבטחה בשעות הכי קשות. למדת שנה שלישית הנדסת חשמל ואהבת בכל רגע פנוי לבנות שולחנות וספריות, וכמובן לטפל ולתחזק את החיפושית. ותמיד גם מצאת זמן אליי ולמשפחתך. קשה לי לכתוב עליך ועליו, אתה חסר לי מאוד.

תהיה בליבי תמיד,

מירב

אבי דגן
נפל על משמרתו כשניסה לחלץ את חיפושיתו האהובה מידי גנב, שעשה מעשה נפשע בליל 4.11.2005. קצת קשה לכתוב על אדם, שותף לתחביב, שהצליח בכל אשר עשה וכתוצאה מרגע גורלי אחד שוב לא יוכל לחזור הביתה.

כשרון טכני מגיל אפס

אבי נולד ב-10.8.1977, בעיצומו של הקיץ הישראלי, עונה שבה הכל שקט וחם. וכזה אבי היה, שקט, צנוע וחם. אדם שמעריך כל דבר שקיבל ולו הצנוע ביותר, אם רגשי ואם חומרי. מגיל אפס התחבב על כל הסובבים אותו והיה ילד טוב להוריו, אח אוהב לאחיו ולאחותו, תלמיד טוב, חבר ורע ומי שנותן מעצמו לסביבה ככל יכולתו.

מגיל צעיר בלט בכשרונו הטכני: פירק, למד והרכיב בחזרה כמעט כל מה שנפל לו לידיים. כך גם תיקן בעצמו כל כלי ומכשיר שדרש תיקון, בנה לעצמו ולחבריו פריטי ריהוט והתקין בעצמו מערכת שמע ותאורה שלמה בה השתמש כתקליטן לפני הגיעו לגיל 10. לכשרון זה חברו כלי עבודה אמיתיים כבר בגיל ינקות, ובילוי מועדף בחנויות לאספקה טכנית. לימים החל ללמוד הנדסת חשמל, לימודים אותם לא הספיק לסיים.

אבי שירת בטכני של חיל האוויר, אך טבעי למי שכל חייו עסק והתעניין בצדדים ההנדסיים של מוצרים שונים, והיה עצמאי לחלוטין. עצמאות זו מצאה ביטוייה במגורים בבית ישן ששופץ בשתי ידיים אוהבות, בנסיעות עצים ובוסתן ובלא מעט עבודות גינון, כמובן לאחר שלמד בכוחות עצמו על גינון וצמחים, הכנת הקרקע ודישון.

החיפושית "שולה"

"שולה", החיפושית הראשונה של אבי המתינה לו מספר שנים. שולה שצבעה צהוב נולדה בשנת 1972 וגדלה אצל משפחת דגן. בתחילה אצל אהרון האבא, ואחר כך אצל פסיה האמא. שולה הסיעה את אבי, אחיו אסף ואחותו רונה, ביחד עם ההורים שנים רבות עד שיצאה למנוחה ואגירת כוחות לקראת מסירתה לידי של אבי. מכיוון שלא מפקירים בת משפחה סתם כך, ובוודאי שלא מוכרים אותה או נוטשים אותה, חיכתה שולה שאבי יגיע לגיל שבו אפשר להתחיל. לנהוג. במרוצת תקופת ההמתנה שארכה כשנתיים נהג אבי להביא את חבריו לפגוש את שולה וסיפר להם בגאווה על מכוניתו המיועדת שבה ינהג עם קבלת רשיון הנהיגה.



אבי דגן ז"ל

החיפושיות מצדיעות לאבי



בחודשים האחרונים, אבי עסק בשיפוץ של חיפושית נוספת. חיפושית אדומה. אבי תכנן להפוך את החיפושית האדומה למכונית שתשמש אותו לצרכיו היומיומיים ולא הספיק לראותה מוכנה. השיפוץ של החיפושית האדומה שנגדע באיבו עם מותו הפתאומי של אבי, יושלם על ידי חברי מועדון החיפושיות הישראלי, ואז תימסר המכונית למשפחת דגן. החיפושית האדומה תיהפך לזיכרון חי ונושם, זיכרון מוטורי ודינאמי עם נשמה גדולה, בדיוק כמו שאבי היה בעצמו.

הלווייתו של אבי התקיימה ביום ראשון, ה-6.11.2005, לפנות ערב בבית הקברות סגולה בפתח תקווה ועשרות חיפושיות ובעליהן הגיעו לחלוק כבוד אחרון לאיש מוכר ואהוב, שותף לתחביב ולאהבת המכוניות הקלאסיות. ביום שישי באותו השבוע התקיים בנתניה המפגש השנתי של בעלי החיפושיות בישראל שהפך, הלכה למעשה, למפגש זיכרון לכבודו של אבי. שיירה ארוכה, עגולה ועצובה של כ-40 חיפושיות נסעה בשעות הצהריים של אותו היום מנתניה לבית משפחת דגן בפתח תקווה. במותו, ציווה אבי חיים למועדון החיפושיות הישראלי. יהי זכרו ברוך.

המפגש השנתי של בעלי החיפושיות בישראל הפך למפגש זיכרון לכבודו של אבי (למעלה), ומשם יצאה שיירה של 40 חיפושיות לבית משפחת דגן בפתח תקווה (למטה)

החיפושית האדומה

ליגאל ניקוי חול (אחרי שראיתי את העבודה שלו על החיפושית של נמרוד). יגאל הוא בעל מקצוע מעולה, שלא פחד להכניס את הרכב לחדר ניקוי (היו כמה שקראו לי משוגע).

אז מאיפה מתחילים? מפרקים הכל: כנפיים, דלתות, מכסה קדמי, מכסה מנוע, הכל. גררתי את הרכב לניקוי חול (מיגנתי את השמשות בקרטונים ו-4 גלילים של דבק חבלה). הניקוי כלל: ניקוי מרזבים, פתח מעל מכסה מנוע, בסיס של גומיות מכסים ושאר חלודות שטחיות.

עשר דקות לאחר סיום הניקוי נגרר הרכב לפחח (מבצע צבאי כבר אמרתי) ונצבע ביסוד. את הפחח היה לי קל מאוד לבחור, י' מהיישוב א', שלא מעוניין שיפרסמו את שמו באינטרנט, צבע לי חיפושית אחרת לפני ששנים ואני מרוצה מאוד מהעבודה שלו. הדלתות שהורדו מהרכב הוחלפו, תוך כדי החרט חרט לי 4 פנים חדשים לצירים.

בימים אלו סיים הפחח את עבודת הפחחות, אני מאמין שתוך שבועיים הרכב יצא מצבע. השלב השלישי - ההרכבה מחדש.

אבי דגן ז"ל היה בעיצומו של שיפוץ חיפושית אדומה, החיפושית השלישית שלו, אחרי שולה והחיפושית הצהובה. ביום ה-1.11.2005 בשעת לילה מאוחרת, תיאר בכורום רכבי אספנות ברשת האינטרנט את שלבי השיפוץ שעשה ואת מה שהוא מתכוון לעשות בימים הקרובים. הנה המילים שכתב רק שלושה לפני שנהרג מתוך מטרה לחלוק חוויות, מידע וניסיון, עם שותפיו לתחביב ולאהבת המכוניות הקלאסיות:

אחרי שעשייתי העברת בעלות והסתיימו כל מועדי א' ו'ב', הגיע הזמן לפנק את החיפושית שלי. מדובר בחיפושית 1200 שנות 75 שישנה כמה שנים טובות. שלב ראשון - העברת הרכב טסט כדן וכדין. הטיפול כלל בין היתר החלפת כל מכלולי מערכת הבלמים, פירוק פרווט, החלפת כל התפוחים והבולבויינט, בולמים, בקליות, רפלקטורים והרשימה ארוכה. שבועיים עבודה יום יומית.

שלב שני - אחרי הטסט, פנייה למספר פחחים לביצוע פחחות וצבע כללי. המחירים נעים בין 2,000 ש"ח ל-15 אלף ש"ח. בעזרתו של צביקה הגעתי





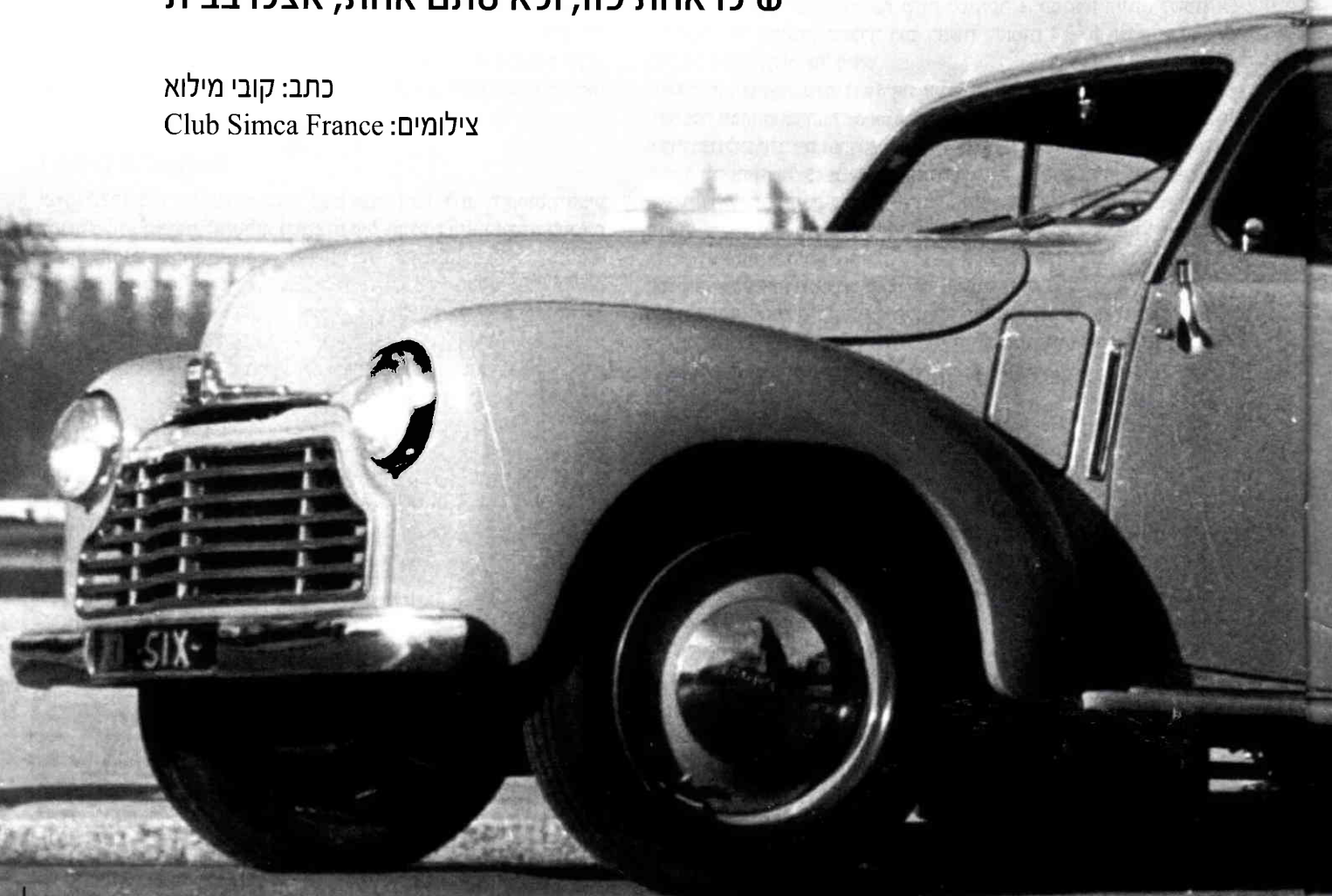
סימקה 6 על רקע מגדל
אייפל מסוף שנות ה־40
של המאה שעברה

סימקה וששון

בשנות הששים והשבעים של המאה הקודמת, היו מכוניות מתוצרת סימקה מחזה נפוץ בארץ. קובי מילוא מספר מאיפה הן נולדו, וגם למה ומתי נעלמו. ויש לו סיבה מצוינת לכתוב דווקא על הסימקה שהייתה ואיננה – יש לו אחת כזו, ולא סתם אחת, אצלו בבית

כתב: קובי מילוא

צילומים: Club Simca France





הנרי פיגוזי, מייסד סימקה



סימקה 5, העתק מדויק של פיאט טופולינו

הדגמים מלפני המלחמה. בסוף שנות הארבעים ביצעה סימקה שיפורים רבים למקור ה"פיאטי" שעליו התבססה בעבר, כולל החלפת מנוע ועיצוב מחדש, והסימקה 5 שינתה את שמה לסימקה 6. המטרה הייתה לשמור על השוק עד שתשיק החברה דגם ראשון ו"אמיתי" שלה, שלא יתבסס כלל על הטכנולוגיה של פיאט.

כסימקה השיקה בשנת 1951 את המכונית החדשה, הייתה זו לא פחות ממהפכה עבור החברה. ה-Aronde הייתה מכונית יפה ומודרנית, עם מרכב אחוד ומתלים קדמיים נפרדים. המנוע היה בנפח 1,200 סמ"ק ובעל הספק מכובד לתקופה של 45 כ"ס, שעבר לגלגלים האחוריים דרך תיבה בעלת ארבעה הילוכים סינכרוניים. הארונד הייתה הצלחה מסחררת והייצור נמשך עד שנת 1963, כשבמהלך השנים נרשמים שדרוגי מנוע ומרכב רבים, ותוצרת של מעל מיליון ו-400 אלף עותקים. הבולט והמוצלח בשושלת הדגם היה הארונד P60, מסוף שנות החמישים.

בשנת 1955 קנתה סימקה את הסניף הצרפתי של פורד, ויחד איתו את פס הייצור של הפורד Vendome. זו הייתה משפחתית גדולה יחסית, עם



סימקה ארונד שהושקה בשנת 1951 היא הסימקה הראשונה שלא התבססה על מרכב וטכנולוגיה של פיאט

רכב לא מעטים היו ואינם, והמקום היחיד שבו נותרו הם ב"אולם הזיכרון" של תעשיית הרכב העולמית. רובם הגדול נולדו בתחילת המאה העשרים, ועברו להם מן העולם לאחר שנים מועטות. נדיר יותר למצוא מותג שנולד מאוחר יחסית, זכה להצלחה משמעותית כיצרן רכב בייצור המוני, ונמוג לו מן העולם כלעומת שבא. יצרן אחד כזה זכה לנוכחות נכבדה גם בארצנו הקטנטונת, ולכן ראוי להקדיש לו כתבה נרגשת.

השנים הראשונות

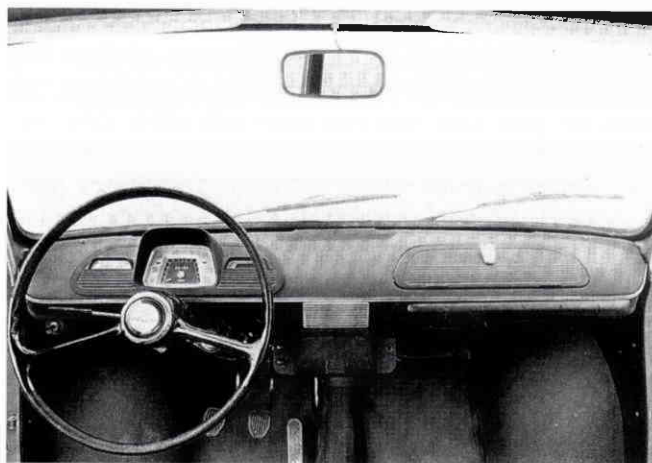
בשנת 1922 פנה יזם צרפתי נמרץ בשם הנרי פיגוזי לחברת פיאט, והציע להם לשלוח מצרפת לאיטליה גרסאות של מכוניות פיאט ישנות למטרת מחזור המתכת. היחסים הקרובים שיצר עם הבוסים של פיאט, ובמיוחד עם ג'ובאני אנילי המייסד, אפשרו לו לקבל מהאיטלקים את הזיכיון להפצת פיאט בצרפת, ומאוחר יותר גם להרכבת מכוניות פיאט תוך שימוש בקיטים שנשלחו מאיטליה. בין השנים 1928-1934, הרכיב פיגוזי 30 אלף מכוניות פיאט "צרפתיות". בשנת 1934 פיגוזי החליט לעלות כיתה, רכש מפעל רכב נטוש וישן, וייסד את חברת סימקה. השם הוא ראשי תיבות (בצרפתית כמובן...) של "חברה תעשייתית למכאניקה ומרכבי רכב". בשנותיה הראשונות המשיך פיגוזי להרכיב מכוניות פיאט מקיטים מיובאים, אך בשנת 1936 הגשים את חלומו ויצא לשוק עם מכוניות שכל חלקיהן יוצרו בצרפת. למעשה הן היו חיקויים נאמנים למקור ה"פיאטי": הסימקה 5 הייתה חיקוי מושלם של הטופולינו הקטנה, והסימקה 8 הייתה העתק של הפיאט בלילה 508. המחירים היו אטרקטיביים, האיכות טובה, והמפעל ענה לביקוש רב שהיה בשוק המקומי למכוניות זולות ופופולאריות. עד פרוץ מלחמת העולם השנייה הוגבר הייצור, ונבנה אפילו דגם מרוצים (בשיתוף עם אֶמֶדֶה גורדיני המפורסם, שמאוחר יותר יעבוד עם רנו). דגם מרוץ זה השתתף בהצלחה במרוצים בצרפת.

הפריחה לאחר המלחמה

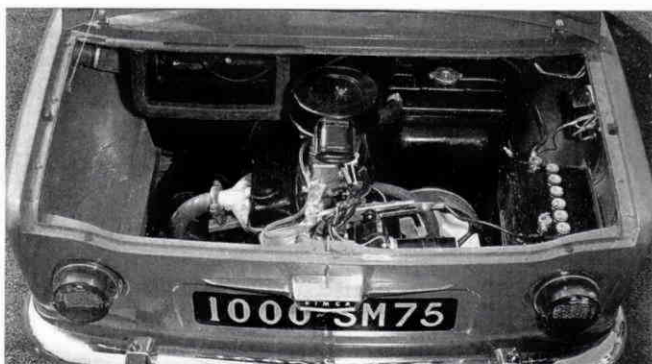
במרוצת שנות המלחמה סימקה המשיכה לייצר מכוניות בודדות, בעיקר עבור שלטונות משטר הכיבוש של וישי, ובשנת 1945 חזרה החברה לייצור בהיקף מלא, וכמו יצרניות רכב אחרות באירופה, חידשה את ייצור



סימקה אריאן שהושקה בשנת 1958 והייתה פופולארית בקרב נהגי מוניות צרפתים



סימקה 1000: הדשבורד הצנוע והמנוע האחורי בנפח 944 סמ"ק



מנוע V8 "ראש-שטוח" בנפח של 2.3 ליטר של פורד. המכונית הפכה מייד לסימקה Vedette והשתלבה היטב בקו המוצרים של החברה. המכונית יוצרה עד שנת 1961, ובשנת 1957 תרמה את המרכב שלה לדגם חדש – Ariane. למעשה הייתה האריאן וודט עם מנוע של ארונד. למרות הירידה בנפח המנוע, המכונית הייתה מוצלחת, אמינה וחسכונית, וזכתה למכירות נאות, בעיקר בקרב נהגי המוניות הצרפתים, עד שנת 1963.

בשנת 1958 קנתה קרייזלר האמריקנית אחוז מינורי ממניות סימקה, ולאורך השנים תגדיל את אחזקותיה בחברה כפי שנראה מאוחר יותר. במקביל, רכשה סימקה בשנת 1959 את המותג הוותיק והיוקרתי Talbot, אבל אותו הזמן לא עשתה איתו דבר והוא "נשמר במגירה". שנים מאוחר יותר ייעשה בו שימוש רב, אבל זה שייך לפרקים הבאים.

שנות השישים העליזות

שנות השישים היו היפות ביותר בהיסטוריה של סימקה והן מאופיינות במגוון רב של דגמים חדשים ומודרניים, ובהצלחה מסחרית יפה. החברה התחרתה "ראש בראש" בשני היצרנים הצרפתים הותיקים – רנו ופיג'ו, והתמקמה בצמרת תעשיית הרכב האירופית.

בעקבות ההצלחה של הפיאט 600 החליטו בסימקה לפנות אל אותו פלח שוק שהיה זקוק למכונית קטנה וזולה, ובשנת 1962 הושקה הסימקה 1000. לכן אין פלא שגם סימקה בחרה בתכנון של מנוע והנעה אחוריים, בדומה לפיאט, הילמן, NSU ועוד יצרנים של מכוניות זולות. המנוע היה בנפח 944 סמ"ק וסיפק 43 כ"ס, המתלים היו נפרדים לכל הגלגלים ותיבת ההילוכים הייתה בעלת ארבעה הילוכים סינכרוניים. בנבדל מהפיאט העגלגלה, הסימקה 1000 "התהדרה" בעיצוב מרובע שתמורתו קיבל הלקוח ארבע דלתות ומרווח פנימי יפה יחסית לממדים הקומפקטים של המכונית. סימקה 1000 הייתה הצלחה מסחררת. הדגם יוצר ברציפות עד שנת 1978 במיליון ו-600 אלף עותקים, וזכה לעדכוני עיצוב ומכאניקה

סימקה 1000 הייתה הצלחה מסחרית מסחרות: מיליון ו-600 אלף עותקים במהלך 16 שנות ייצור

ה"גראנד פינאלה" של סימקה בשנות השישים, לפני ההשתלטות המלאה של קרייזלר, הייתה בשנת 1968, עם השקתו של דגם חדש ומהפכני עבור החברה. הייתה זו הסימקה 1100, עם מנוע קדמי רוחבי, הנעה קדמית, ומרכב האצ'בק בעל שלוש או חמש דלתות שהיה מהראשונים מסוגו שנראו בתעשיית הרכב. למכוניות הפרטיות נוספו שלוש גרסאות: סטיישן, מסחרית וטנדרון בסגנון הברלינגו. למען האמת ההיסטורית יש לציין שה-1100 הקדימה את הגולף בתור מכונית קומפקטית, פרקטית וזריזה. המכונית הפכה להצלחה מסחררת, עם יותר משני מיליון מכוניות שיוצרו עד שנת 1982, כשהדגמים המסחריים המשיכו להיות עד שנת 1985 (17 שנה!). לאורך השנים נוספו גרסאות מנוע וגימור נוספות, ובוצעו שיפורים מתמידים במכוניות. בשנת 1971 סימקה 1100 הייתה המכונית הנמכרת ביותר בצרפת. אחת הגרסאות המעניינות והמיוחדות יותר הייתה הסימקה 1100 ספיישל. המכונית הייתה מצוידת במנוע המפורסם של הקופה 1200S, עם הספק של 75 כ"ס וגימור ספורטיבי. המהירות המרבית הייתה 160 קמ"ש – לשם השוואה, זו גם היתה מהירותה המקסימלית של ה-MGB, נתון לא רע בכלל. למעשה, הסימקה 1100 ספיישל הייתה הקומפקטית ה"חמה" הראשונה, והקדימה את הגולף GTI בכמה שנים טובות. אם זה לא מספיק, היה גם דגם בשם TI עם 82 כ"ס שניתן היה לקבלו בצבע אדום בלבד...

נקודה מעניינת וחסרת תקדים היא שבשנים אלו הציעה סימקה בו בזמן מכוניות בשלוש קונפיגורציות הנעה שונות: מנוע קדמי והנעה אחורית בדגמי 1300 ו-1500, מנוע קדמי והנעה קדמית בדגם 1100, וכמובן מנוע אחורי והנעה אחורית בדגם 1000. אף חברת רכב אחרת לא עשתה זאת עד אז, או מאז.

שנות השבעים - סוף הסיפור

במהלך שנות השישים הגדילה חברת קרייזלר האמריקאית את אחזקותיה בסימקה, עד שבשנת 1970 קנתה למעשה את כל מניות החברה והשתלטה עליה. מרגע זה חדלה סימקה להתקיים כחברה עצמאית, וזו הייתה התחלת הסוף. סמל הסנוניות המסורתיות של סימקה הוחלף במחומש של קרייזלר, והחברה נקראה בשם חדש וחסר אופי מיוחד: "קרייזלר צרפת". שמן של המכוניות הפך ל"קרייזלר סימקה". למרבה הצער, קרייזלר עצמה לא נהנתה משנים טובות בעשור הזה, וכמעט ופשטה את הרגל לקראת סופו. אז הגיע לי אייקוקה והציל אותה, אבל זה כבר סיפור אחר. מיד אחרי ההשתלטות של קרייזלר ההתחלה נראתה מבטיחה. הושקו דגמים משפחתיים חדשים ומרווחים בשם קרייזלר 160, 180 ו-2L, שזכו להצלחה מסוימת עד שהתבררה האכזריות המזעזעת של המכוניות. לפחות הן לא נקראו סימקה. בשנת 1975 יצאה החברה עם דגמים חדשים כדי להחליף את הסיסדרה המזדקנת של דגמי 1301 ו-1501. הדגמים החדשים, שיוצרו בעשר השנים שבין שנת 1975 לשנת 1985, זכו להיקרא בשמות 1307, 1308 ו-1510. אלו היו מכוניות האצ'בק משפחתיות טובות למדי, ובוודאי קרובות יותר ל"רוח סימקה" מהקרייזלרים המתפרקים שהזכרנו קודם. בסוף שנות השבעים הספיקה לצאת מכונית נוספת עם הלוגו של סימקה – ה-Horizon. זו הייתה מין "גולף צרפתית" ואפילו נבחרה כ"מכונית השנה". המכונית נמכרה באירופה בשם "קרייזלר סימקה הוריזון", ובארה"ב בתור "דודג' אומני" או "פליימוט הוריזון".



רבים: המנוע גדל ל-1,100 סמ"ק, ההגה הוחלף מתיבה למסרק, הפנסים גדלו והאבזור שופר. למכונית גם נוסף דגם ספורט בשם Rallye 1000 שזכה להצלחות יפות במרוצים. מיד עם השקת הסימקה 1000, נוסף למשפחה דגם קופה ספורטיבי, קטן ויפה בעיצוב של ברטונה. המכאניקה הייתה כמעט זהה, למעט הספק מעט יותר גבוה ובלמי דיסק בכל הגלגלים. הסימקה 1000 קופה לא זכתה להצלחה מסחרית מרשימה, בוודאי לא בהשוואה לוורסיות קופה של מכוניות קטנות אחרות כמו למשל פיאט 850 קופה, ויוצרו רק 10,000 מכוניות, שמעטות מהן שרדו בעולם בכלל וככל הנראה רק אחת מהן נשארה בישראל (ראו מסגרת). בשנת 1967 שתלה סימקה בדגם הקופה מנוע בנפח 1,200 סמ"ק ועם הספק בריא של 80 כ"ס ומרכב קל, המכונית "קפצה מדרגה" והפכה ל-1200S. עדכוני עיצוב נוספו גם הם, והדגם המשופר זכה למכירות נוספות של כ-15 אלף מכוניות.

בשנת 1964 הגיע הזמן להחליף את הארונד המזדקנת, והיצרן הצרפתי השיק שני דגמים חדשים לחלוטין: סימקה 1300 וסימקה 1500, שחלקו מרכב משותף ונבדלו זה מזה במנוע ובאבזור. אלו היו מכוניות משפחתיות נאות במרכב ארבע דלתות או סטיישן, שהציעו תמורה יפה למחיר וזכו להצלחה רבה. בשנת 1967 זכו שתי המכוניות לשדרוגים רבים בתחומי העיצוב והמכאניקה, ושמותיהן שוננו בהתאמה ל-1301 ו-1501. ב-12 שנות החיים של משפחה זו, עד שנת 1976, התגלגלו מפסי הייצור לאוויר העולם כמיליון ו-350 אלף מכוניות.



סימקה 1100
הושקה בשנת 1968



רק כעשרת אלפים מכוניות סימקה 1000 קופה ירדו מפס הייצור, מעטות שרדו

הסימקה ואני - אהבה בת 20



3 ילדים. לפני חודשיים החלטתי שמספיק ודי הגיע הזמן לעשות מעשה. הסימקה הותנעה, זוחלה לליפט הקרוב עם קלאץ' מחליק וברקסים תפוסים. כיביתי אותה, טפחתי בעידוד על ישבנה העגלגל, והתחלתי לפרק. התכנית היא לשקם את המכאניקה ובשלב הראשון להחזירה למצב נסיעה ורק בשלב שני לדאוג לקוסמטיקה. בלי נדר, עם בוא האביב, תשוב לכבישי ישראל סימקה קופה אחת קטנה, יד שנייה במצב נחמד.

כשהייתי ילד בתחילת שנות השבעים, נהגתי להסתובב לאבי בין הרגליים במוסך, והכרתי לקוחה מבוגרת שעלתה לארץ מבלגיה עם מכוניתה: דגם ספורט-קופה חמוד של סימקה 1000 משנת 1966, שמעולם לא יובא לארץ באופן סדיר. פעם אפילו התגנבתי למכונית, הדלקתי אותה והתאכזבתי לגלות שמד הסל"ד לא פועל.

עברו שנים, אני גדלתי, הסימקה ננטשה על ידי הגברת במוסך לאחר תקלת מנוע קשה והתחילה להירקב לאיטה. בשנת 1985 רכשתי את הגרוטאה במטרה להשתתף איתה במרוצי אשקלון המפורסמים. אבל אחרי ניקוי וקראצוף יסודיים גיליתי שמתחת לכל הלכלוך מסתתרת המכונית הקטנה והחמודה שזכרתי מילדותי. היה לי ברור שהשתתפות במרוצים "תחסל" את המכונית לחלוטין, ולכן החלטתי לשפץ אותה כרכב כביש לכל דבר. המכאניקה טובלה, הרכב עבר כחחות וצבע, ואפילו שעון הסל"ד הסורר תוקן. המכונית שימשה אותי כרכב יחיד ליום-יום במשך כל שנותי כסטודנט תכרן. טיילתי איתה בכל רחבי הארץ והקטנה גילתה אמיונות מעוררת כבוד. בשנת 1987, אפילו הסעתי בסימקה את אשתי המיועדת לטקס החופה שלנו.

בשנים הבאות קניתי מכוניות מודרניות יותר, והסימקה עברה לסטטוס של "צעצוע לשעות הפנאי". לפני מספר שנים החל מצבה המכאני להתדרדר, ומאחר שלא יכולתי להקדיש לה את הזמן הראוי והחלטתי לאפסן אותה. זאת לא התנצלות ולא תרוץ אבל נא לא לשכוח שבבית יש גם MGB וגם



סימקה 1501 הושקה בשנת 1967, ונחשבה למכונית משפחתית שהציעה תמורה נאה למחירה

מה היה בישראל, ומה נשאר

ככל הידוע, מכוניות מתוצרת סימקה נמכרו בישראל כבר בשנות החמישים. ככל הנראה יש בארץ שתיים-שלוש מכוניות מדגם Aronde במצב לא משופץ. בשנות השישים והשבעים נמכרו כל דגמי סימקה בארץ. הסימקה 1000 זכתה כאן להצלחה מסחררת. היא מוצגת בתחום רב כתחליף למכוניות גרמניות שהיו קצת מוקצות כאן באותה תקופה, וגם סיסמת הפרסומת המוצלחת "קטנה אבל גדולה" עשתה רק טוב למאמצי השיווק והמכירות. גם הסימקה 1100 נמכרה במספרים נאים, ואפילו הסתובבו כאן כמה "בגירות".

בשנות השמונים גם התחרו מכוניות סימקה 1000 בהצלחה יחסית במרוצי הראלי-קרוס המיתולוגיים באשקלון. כיום נותרו סימקות בודדות במצב נסיעה: מספר קטן מאד של סימקות 1000, קצת יותר מדגם 1100, וכבר שנים שלא ראיתי 1301 או 1501. את דגמי קרייזלר-סימקה משנות השבעים אני לא אזכיר, כי לדעתי הן אינן סימקות "אמיתיות". הייתה גם גרסאה של סימקה 1200S קופה בירושלים שלא נראתה מאז שנות השמונים, ואין לי מושג מה עלה בגורלה, אבל ידוע לי באופן אישי ומקרוב על אודת סימקה 1000 קופה, אבל היא שייכת, תרתי משמע, לפרק האישי של הסיפור.

האמת, קצת עצוב שכמעט ולא נותר זכר למותג שהיה כה נפוץ בארץ, אז בואו ונסיים בקריאה נרגשת, הישר לליבם הרחום של אספני הרכב הישראליים, שפצו סימקה – ותחיו בשיון.

בשנת 1979 החליטה קרייזלר להתמקד בפתרון הצרות שלה במגרש הביתי בארצות הברית, והציעה את "קרייזלר צרפת" למכירה. קבוצת פיגו-סיטרואן (PSA) קנתה את המותגים, בתי החרושת, המכוניות והחובות במחיר של דולר אמריקני אחד. הצעד הראשון שעשו הבעלים הצרפתיים החדשים בשנת 1980 היה להעניף את השם קרייזלר, ולרשום את החברה שרכשו בשם Talbot. כן, אותו מותג יוקרתי (וריק מתוכן...) שקנתה סימקה כ-20 שנים קודם לכן. כל המכוניות שנקראו עד אז "קרייזלר-סימקה" הפכו מייד ל"טלבו-סימקה", כולל ה-1100 הוותיקה. שנה אחר כך, בשנת 1981, נמחק גם השם סימקה באופן סופי, וכל המכוניות נקראו טלבו. סיום קצת עצוב למותג חזק ומקורי, שקרייזלר הצליחה להרוס בעשר שנים. לקח לפג'ו עוד כמה שנים כדי להבין שגם המותג "טלבו" אינו חזק במיוחד, ולאחר מכוניות כגון הטלבו סולארה, טאגורה וגם הסמבה הקטנה, נמחק גם המותג טלבו מעולם הרכב.

לקראת סיום, ולו למען הקוריוז שבדבר, נזכיר שסימקה קיימה בשנות ה-60 וה-70 קשר עם חברת Matra, שהתמחתה ברכבים מיוחדים וספורטיביים. התוצאה של הקשר הייתה מכונית ספורט מיוחדת ומקורית, Matra Simca Bagheera, שהושקה בשנת 1973 עם מנוע מרכזי אחד ושלושה (כן, שלושה!) מושבים בספסל הקדמי היחיד. המכונית היפה יוצרה עד שנת 1983, וסיימה את חייה לאחר מספר שדרוגי מרכב ומנוע בתור Talbot Murena. המטרה גם הייתה אחראית לראנצ'ו, סוג של רכב פנאי דמוי ג'יפ, שנשמך על הבסיס המוצק של סימקה 1100 סטיישן.

סימקה 1307 יוצרה בין השנים 1975-1985





15
ש"ח בחודש
ואתם מנויים!



ירחון הרכב והפנאי
של ישראל. מבחנים
השוואתיים, מבחני
דרכים, השקות,
בטיחות, אביזרים,
טכנולוגיה מתקדמת,
קלאסיקות, מדור שטח
מורחב, Lifestyle ועוד.

רכב

מכוניות, Lifestyle ופנאי

www.sbc.co.il

להזמנת מנוי חייגו: **03-5774432** 24 שעות ביממה



למעלה: אהרון והאסקורט, אהרון הוא
העובד שעושה בפועל את הפחחות

משמאל: נמרוד רחמימוב והפחח י',
שאינו מעוניין בפרסום שמו, בוחנים את
האסקורט ומגיעים להבנות



על חלודה ועל הטיפול בה

לאחר שהפנלים חוברו יחדיו במפעל, עובר האוטו תהליך שנועד להגן על המתכת מפני חלודה. במכוניות חדשות יותר, עובר הפח ציפוי עם אבץ בתהליך שנקרא גילווין, המקנה לו עמידות משופרת מאוד בפני חלודה. לצערנו, האסקורט זכתה רק בצבע כשכבת הגנה, ובכל מקום בו הצבע נפגע – מופיעה חלודה. בפחחות מסירים את החלודה מהמתכת, אם על ידי שפשוף הפנל עד לקבלת מתכת בוהקת, ואם על ידי חיתוך החלודה החוצה והלחמת טלאי מקומי. במקרים בהם לא ניתן לשקם את הפנל הישן נוהגים להחליפו בפנל חדש. למכוניות ישנות רבות ניתן להשיג עד היום פנלים חדשים מיצרנים שונים. כדאי לקנות מיצרנים מוכרים וגדולים כדי למנוע בעיות של אי התאמה בגלל חוסר דיוק בייצור. בכל מקרה תהליך זה צריך להעשות עם ידע מקצועי ומחשבה, מאחר ולעיתים הלחמה של מתכת חדשה תגרום לשריפת הצבע המגן בצדו הנגדי של אזור ההלחמה, ולהופעת חלודה בצד השני בהמשך.

אפשרות אחרת להסרת חלודה היא ניקוי חול. בשיטה זו מותזים בלחץ על המתכת חול או גרגירי פלסטיק קטנים המסירים ממנה את החלודה. שיטה זו טובה למתכת עבה המשמשת את שלדת הרכב, אולם בפנלים דקים ושטוחים קיימת סכנה שלחץ החלקיקים יקמט את הפח. באסקורט אין חלודות מאוד משמעותיות ולכן אנו מוותרים על ניקוי חול.

על קמטים וקימורים ועל יישורם

פרט לחלודה, עוברים הפנלים של הרכב חבטות כתוצאה ממכות ומתאונות. כאשר המכונית מקבלת מכה, האנרגיה נספגת בפח וגורמת לשינוי צורתו ומתיחתו מעבר לשטח פניו המקורי. כלפי חוץ זה נראה כאילו נוצר במרכב המכונית שקע, אולם למעשה מדובר בעודף של מתכת אותה יש לכווץ אם רוצים להשיב לפנל את צורתו המקורית. הדרך לעשות זאת היא לחמם את הפח באמצעות מבער, ואז להכות בו עם פטיש פחחים מיוחד וסדן מההיקף פנימה, וזאת על מנת לקררו ולכווצו לצורה הנכונה. למטרה זו יש מגוון גדול של כלי פחחות בצורות שונות. באופן עקרוני ניתן בטכניקה זו להגיע לצורתו המקורית של הפח, אולם כדי להגיע לתוצאה מושלמת דרושים זמן, סבלנות, ומיומנות מקצועית רבה. שילוב תכונות אלו קשה למצוא אצל פחח אחד, ויחיד

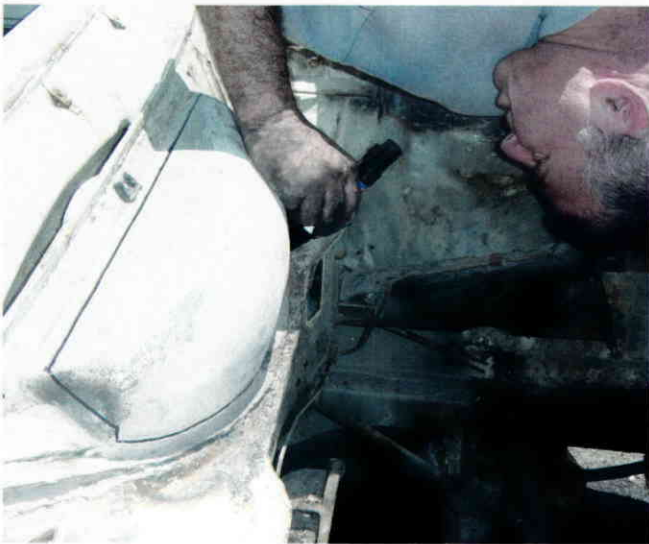
הסגולה האמיתיים דורשים עבור אומנותם ממון רב.

כדי להקל על חיי הפחחים ועל כיסם של בעלי הרכב, הומצא חומר המילוי. העקרון פשוט: מביאים את הפח עד לכמעט צורתו הסופית, ואת היתרה משלימים על ידי מילוי חומר עד לקו פני השטח הרצוי. בעבר הרחוק השתמשו למטרה זו בתערובת של עופרת ובדיל שהותכה על הפח ואחר כך שויפה לצורה הנכונה. מזה שנים רבות מקובל להשתמש בחומר פחחים פלסטי המוכן משרף ומקשה, שאחרי כעשרים דקות ממועד ערבובם יחד מתקשים וניתנים לעיבוד. חומר המילוי של הפחחים זכה למוניטין גרוע בגלל השימוש לרעה שעושים בו חלק מבעלי המקצוע. במקום להשתמש בו רק להשלמה הסופית של צורת הפח, יש פחחים זולים המעצבים בעזרתו מחדש מכוניות שלמות. זו לא מטרתו, ואם מורחים שכבה עבה מדי של חומר מילוי, בסופו של דבר הוא יישר ויפרד מהמתכת.

יישור הפח איננה מלאכה פשוטה, ודורשת עין טובה לשחזור קוויה המקוריים של המכונית. אחת מהבעיות בפחחות זולה, היא שהפחח אינו מקדיש את הזמן הדרוש לקבלת קווי המתאר המקוריים של המרכב. התוצאה של רשלנות מקצועית מסוג זה היא שבאזורים של פח חלק רואים "גלים" על פני השטח, ובאותם מקומות בהם קיים במקור כיפוף או קו – רואים "שבירה" שלו. רשלנות חמורה יותר בעבודת הפחחות יוצרת מרחקים לא נכונים בין חלקי פח שונים הגורמים לדלת או למכסה שלא להסגר היטב. פחח מקצועי מפתח עם השנים מיומנות פנטסטית בהמצאת תירוצים לעבודה עקומה: "זה בא כך מהמפעל" או "זה יסתדר אחרי הצבע/פוליש/גשם ראשון/בחירות", ואפילו "אם אתה רוצה את זה ישר, תביא לי דלת/כנף/גג חדשים" אם למנות כמה דוגמאות על קצה הפטיש. צריך להקשיב באורך רוח, ולהמשיך לעמוד על שלך. שניכם יודעים שאפשר להגיע לתוצאה מושלמת אם רק יקדיש הפחח עוד קצת עבודה מקצועית. חשוב שיהיה לפחח את כל החלקים האמורים להתלבש על הפח, על מנת שיוכל להתאימם ללא מרווחים.

לאחר יישור פני השטח לצורה הנכונה, יש להחליקם ולהכניס לצבע. אין צורך להסיך את הצבע הישן במקומות בהם הוא אחוז טוב לפח. חשוב לזכור שצבע איננו יכול לתקן שריטות או שקעים

בפח, ובמקרים רבים הברק אף יבליט את הפגמים. מסיבה זו חשובה הכנה קפדנית של פני השטח, וזו נעשית באמצעות מריחה או ריסוס חוזרים של חומרי מילוי עדינים והולכים, ושיופם עם דף מיוחד שנקרא נייר מים, עד לקבלת פני שטח חלקים כמו שיש. אז, ורק אז, מרססים את פני השטח של המכונית עם צבע יסוד המשמש גם לביקורת על טיב הפחחות, וגם כשכבה מגשרת בין הפח לצבע הסופי. רק אחרי שלב זה צובעים את האוטו בצבע הסופי.



מלמעלה למטה:

חומר פחחות על החלודה;

סימון המקומות המדויקים לחיתוך;

לאחר חיתוך מכסה האיוורור, מתגלה עוד חלודה



תיקון ישן של מכה בדלת. אזורי החימום החלידו כי לא נצבעו משמאל: קווי הגוף של האסקורט עדיין לא טובים אבל משתפרים למטה: נמרוד מסמן את קווי הגוף הדורשים תיקון

האסקורט, הפחח והנודניק נ'

באופן תקופתי דרך המרווח בכנף כדי להגן מהתפתחות חלודה בהמשך. נחיה ונראה.

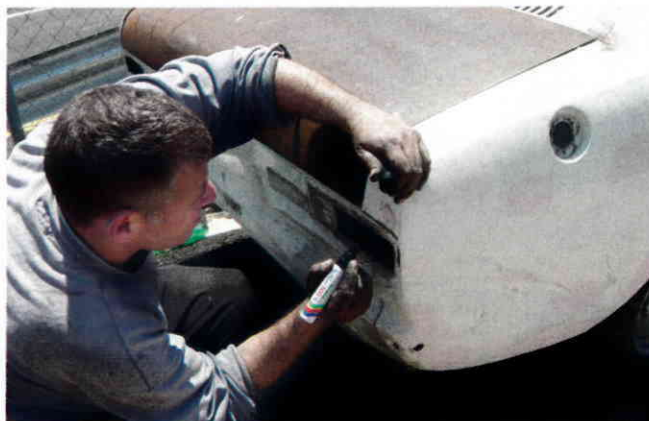
בביקורות אני מבחין בפגמים שונים. באזור פתח האורור נעשה טלאי על חלודה. אני מסמן עם טוש קו, והפחח חותך את המכסה לפיו. בפנים מתגלה חלודה רבה, הנובעת מכך שבמשך השנים נסתמו תעלות ניקוז המים. האסקורט קיבלה בעבר כנראה יותר ממכה אחת באחוריה, והתיקונים הקודמים שהיו "מחופפים" למדי גרמו להיווצרותו של מרווח לא סימטרי בין צידי מכסה תא המטען לכנפיים האחוריות. הפחח מוריד "פלאן" של מתכת, מנקה כשני קילוגרמים של חומר פחחים מיותר, וסוגר את הכנף פנימה לקבלת התאמה מושלמת עם מכסה תא המטען החדש שכזכור (האבטומוביל 56, נוב' "דצמ" 2004) קנינו אצל שיטריה.

סוף דבר באמצע התהליך

אין לי עצה טובה איך לנהל את זה. אני חושב שבלתי אפשרי לתת לפחח מכונית, לשבת בבית ולצפות לקבל עבודה מושלמת אחרי מספר ימים, שבועות או חודשים. אם אתה לא יושב לפחח על הווידים, ברוח טובה כמובן, סביר להניח שתקבל עבודה הרבה פחות טובה ממה שציפית. מאחר ואני לא מסוגל להגיע בתדירות הדרושה למוסך, אני מבקש מצביקה תמרי, שהוא חבר מועדון וגר בסמוך, להיות הנציג שלנו. לא רק שצביקה מבין עניין, אלא יש לו נכונות אין סופית לעזור, ובין ביקור לביקור, ובין ביקורת לביקורת, הוא מעביר אלינו תמונות.

פרק הבא

"פרויקט אסקורט" הוא מבצע מיוחד שבו "האבטומוביל" עוקב ומתעד, בעזרתם הרבה של נמרוד ועמרי רחמימוב, את כל השלבים בעבודות השיקום והשיפוץ של פורד אסקורט שנת 1972. בפרק הראשון (גיליון 55, ספטמבר-אוקטובר 2004) נסקרו תולדות האסקורט העברית והובא סיפור רכישתה של האסקורט לבית רחמימוב. בפרק השני (גיליון 56, נובמבר-דצמבר 2004) הונע המנוע בפעם הראשונה, שונה הרישום ל"רכב אספנות" והוצגו מקורות לחלפים זולים וזולים פחות. בפרק השלישי (גיליון 58, מאי-יוני 2005) נחנך המוסך הביתי, הורכבה תיבת כלים בסיסית, המכונית הופשטה, פורקה ונשלחה ערומה על גר אל הפחח. בפרק הבא: צבע. איך מכינים את המכונית לצבע, איך בוחרים את הצבע ה"נכון", ואיך פריצת דיסק בשכם עוזרת לאסקורט מגני תקווה?



רכבת העמק

רכבת העמק פעלה רק כ־45 שנה שבהן הפכה לחלק בלתי נפרד מתולדות עמק יזרעאל. לכבוד יובל 100 שנים לנסיעתה הראשונה של רכבת העמק בני הספל מספר על קטרי הקיטור ששייטו להם באיטיות בין שדות העמק והביאו לחבל הארץ הזה את החלוצים ואת הקדמה

כתב: בני הספל
צילומים: מוזיאון העיר חיפה



תחנות הרכבת בחיפה, תחנת
"חיפה מזרח" של היום, התחנה
הגדולה בקו רכבת העמק



עמק יזרעאל

מהווה דרך חיבור טבעית בין מפרץ חיפה ופנים הארץ,

מזרחה. אולם במהלך הדורות, לרבות במאה ה-19, הוזנחו דרכי התחבורה בו ואף היה מסוכן לנוע בהן, היות ששודדים ובעלי-חזקה מיררו את חייהם של עוברי האורח. מסע אל מחוץ לנתיב הבטוח יחסית יפו-ירושלים, טמן בחובו סכנת נפשות. במחצית השנייה של המאה ה-19 היה צורך בשינוי. בין היתר, משום שהתחבורה הבינלאומית השתכללה עקב הופעתן של אוניות הקיטור. אלה הפכו את הובלת הנוסעים למהירה, זולה, ובעיקר המונית. בואם של מאות נוסעים בבת אחת לנמלי יפו, עכו וחיפה היה מחזה שלא נודע קודם, והמפגש בין הנוחות והממדים של אוניית הקיטור לבין תנאי הארץ העלובים היה קשה. גם המעצמות גילו עניין, ולכן טבעי היה שהמסילה הראשונה, ולפני כן גם הדרך הסלולה הראשונה, היו בין יפו וירושלים. אך מייד חשבו גם על התוואי השני, ממפרץ חיפה לדמשק.

ניסיונות ראשונים

מספר סיבות חברו יחד לצורך בסלילת קו רכבת שיחבר את מפרץ חיפה עם עמק הירדן המזרחי, בואך דמשק. אחת הסיבות העיקריות הייתה העברת יבולי החורן העשיר בתבואות לנמל ים. הבעלות על אדמות עמק יזרעאל היתה מחולקת בין הסולטן התורכי לבין משפחת סורסוק מביירות. למשפחת סורסוק, שבבעלותה היו גם שטחי החורן העשירים בתבואה, היו שתי סיבות להנחת מסילה לאורך עמק יזרעאל: האחת, זירוז ההובלה, הגדלת נפחה ובכך גם הוזלתה. השנייה, עליית ערך הקרקעות שבבעלות המשפחה. לסולטן הטורקי היו אינטרסים דומים, אך לא זהים. הוא שאף גם להגביר את השפעתו על העולם המוסלמי, ולאפשר למאמינים דרך קלה ונוחה להגיע למקומות הקדושים במכה ובמדינה.

בשנת 1882 קיבלה משפחת סורסוק, יחד עם עוד נכבדים ערבים, את הזיכיון לסלילת מסילה בקו חיפה-עמק הירדן. החברה החזיקה מעמד שנתיים. מאחר ולא נמצאו משקיעים נוספים, היא פורקה. בשנת 1890 הוקמה בבריטניה חברה בשם Syrian Ottoman Railway, שקיבלה את הזיכיון למסילה שתצא מחיפה. העבודות החלו בסוף 1892, והפעם הצליחה החברה להתקדם מעבר לתוכניות ולמדידות, ואף הניחה מסילה של ממש לאורך מספר קילומטרים. אבל, במורד השנים, הסתכסכו ביניהם השותפים בחברה האנגלית, הכסף הפסיק לזרום והעבודה הופסקה. בשנת 1899 נעשה ניסיון לחדשה על ידי חברה אנגלית אחרת, אך גם זה נכשל. או אז הפקיע הסולטן את הזיכיון מידי האנגלים לטובת פרויקט גדול ושאפתני, אשר היה מאורגן וממומן היטב: המסילה החיג'אזית.

'אתונו של הסולטן'

המסילה החיג'אזית היתה מפעל היוקרה של הסולטן עבד אל-חמיד השני. הכוונה היתה להניח מסילה מדמשק עד למכה ומדינה, על מנת לקצר באופן ניכר את משך נסיעתם של עולי-הרגל המוסלמים. למסילה הייתה גם מטרה אסטרטגית – לעקוף את תעלת סואץ, ועיקר העיקרים: לזכות בהשפעה ובהערצה בעולם המוסלמי. לכן החליט הסולטן לבנות את המסילה בכוחות עצמו, במימונו ותחת השגחתו. ההתלהבות אותה השקיע במפעל גרמה למוסלמים לכנות את המסילה החיג'אזית בתואר "אתונו של הסולטן".

על מלאכת ההקמה הופקד מהנדס רכבות גרמני בשם היינריך אוגוסט מייסנר, שהיתה לו השפעה מכרעת על הכנסת מסילות ברזל לחלק זה של העולם. בשנת 1900 הוחל בהנחת המסילה החיג'אזית, ובשנת 1902 הושלם הקו בין דמשק ודרעה (מזרחית לצמח).

הנחת מסילת העמק

בשנת 1903 ניגש מייסנר במרץ רב לארגון הנחת המסילה שתגיע למוצא עצמאי לים התיכון בחיפה. התוואי היה ידוע, ובחלקו כבר מונח, וקל לעבודה. בקטע הראשון – מחיפה לבית שאן – לא היו בעיות גדולות. משם ואילך רבו הקשיים, בעיקר בגלל הפרשי הגבהים. הרכבת ירדה עד לנקודה הנמוכה ביותר בעולם אליה הגיעה מסילת ברזל אי פעם, ליד קיבוץ גשר של היום (246 מ' מתחת לפני הים), ונאלצה לטפס לאחר מרחק קצר יחסית לגובה של 529 מ' מעל פני הים, ליד דרעה.

מייסנר, בניגוד למתכנני התוואי הקודמים, הציע להניח את הקו לאורך הירמוך, הן בגלל השיפוע הנוח והן בגלל הימצאות מים רבים באפיק ובסביבתו. המים היו דרושים למילוי דודי הקטרים. הוא החליט לבנות את המסילה החיג'אזית, וכמובן גם את שלוחת העמק, ברוחב של 105 ס"מ בלבד, לעומת הרוחב הסטנדרטי של 143.5 ס"מ. הסיבה העיקרית לכך הייתה כלכלית: פסים צרים היו קלים וזולים יותר להנחה, מה גם שעבודות התשתית שנדרשו, ואשר נגזרו גם מרוחב הסוללה, היו זולות יותר.

את שלוחת העמק בנה מייסנר ממערב למזרח, כדי להימנע מהצורך להעביר את הציוד והחומרים בסיבוב ענק מנמל ביירות דרך דרעה. לשם כך החליט לשפץ מזח קיים בחיפה. בנוסף למזח, הוקמה בחיפה מינהלת הרכבת החיג'אזית כולה. לצורך זה נבנתה התחנה הגדולה ביותר בקו, תחת "חיפה מזרח" של היום שבה שוכן מוזיאון הרכבת. האנדרטה הנראית בחזית התחנה היא עדות לחשיבות שיוחסה למסילה החיג'אזית בכלל, ולרכבת העמק בפרט.

רכבת העמק על גבי גשר
מספר 5 בעמק הירמוך



נכדי הסולטן בטקס חנוכת קו
מסילת הברזל של רכבת העמק
ביום 15.10.1905





תחנת הרכבת בחיפה בשנות ה־20, ובה מוסך הקטרים (מאוסף פול קוטלר)

הרכבת בתקופה העות'מנית

ב־15.10.1905, בדיוק לפני 100 שנים, החלה רכבת העמק בפעולתה לכל אורכה, לאחר שכבר בשנת 1903 הופעלה בחלקה. בשלב הראשון, נסעה רכבת אחת ביום לכל כיוון, מחיפה לדרעה ובחזרה. הייתה זו בהחלט מהפכה. יש לזכור, כי המכונית הראשונה הגיעה לארץ רק בחודש מארס 1908, וכלי רכב הנע במהירות כה רבה (בערך פי ארבעה ממהירותו של גמל) והנושא מטען כה כבד, היה חידוש גמור בארץ הקודש. הנסיעה ברכבת מחיפה לצמח נמשכה שעתיים ו־40 דקות, לעומת יום עד יום וחצי רכיבה בקיץ, וכמעט ללא אפשרות לרכיבה בימי החורף. באותה תקופה יצאו כמה וכמה רכבות לכל כיוון, והנוסעים לא שילמו בעד הנסיעה. הרכבת פעלה פחות או יותר באותו קצב מנומנם עד מלחמת העולם הראשונה. לאורך התוויה לא היו עדיין יישובים יהודיים, להוציא את מרחביה, והרכבת נסעה קילומטרים ארוכים בשטחים שוממים, מכוסים בביצות, כשהיתושים והצחנה של סוף הקיץ חודרים לתוך הקרונות ומתערבבים בעשן שעלה והסתלסל מהקטר, וברוח האופייני למים המבעבעים בתוך דוד הקיטור והפורצים מצדי גלגליו.

הרכבת בעת מלחמת העולם הראשונה

מלחמת העולם הראשונה גרמה למהפכת תחבורה בארץ. מכוניות רבות יובאו לכאן לראשונה. חלוקת הארץ בזמן המלחמה גרמה לעליית חשיבותה של מסילת העמק כעורק אספקה חשוב של הכוחות הגרמניים־טורקיים. מייסנר הוזעק שוב, ובכישורו הטכני והארגוני פרס רשת מסילות שתחילתה בצפון וסופה באמצע הנגב. קשה להאמין אבל אז היה קשר רכבתי בין באר שבע ואירופה. למעשה, בשנות ה־20 המאוחרות של המאה ה־20 פעל קו רכבת ישיר מלונדון לקהיר דרך טורקיה, סוריה וארץ־ישראל, שבו היה לרכבת העמק חלק. הנסיעה מלונדון לקהיר נמשכה חמישה ימים.

בתקופת המלחמה היה על מייסנר להתגבר על בעיות תפעוליות רבות ובראשן – המחסור בפחם. במטרה להמשיך להניע את הקטרים, התנהלה

ברחבי הארץ פעולת השמדה כמעט מוחלטת של היערות, בעיקר בצפון הארץ. היערות שבקרבת המסילה, כמו באזור אלונים של היום, סבלו ראשונים.

בשנת 1917 נכבש החלק הדרומי של הארץ על ידי הבריטים. הללו הרסו חלק ממסילותיו של מייסנר, הסבו מסילות אחדות לרוחב תקני, ואף השתמשו במספר קטעים ברוחב המקורי תוך הפעלת קטרים וקרונות של קו יפו־ירושלים ושל רכבות ממצרים.

עם גמר המלחמה הייתה המערכת המפוארת שבנה מייסנר הרוסה ומשוותקת. פיצוץ גשרים על הירמוך באביב 1918 על ידי הבריטים ניתק את רכבת העמק מהמסילה החיג'אזית, ובמשך כשנתיים היא פעלה רק עד צמח. בשנים הבאות נתנו כובשי הארץ, הבריטים, דחיפה למפעל הרכבות בארץ, כולל רכבת העמק, שהגיעה לתור הזהב שלה.

בין המלחמות: התעוררות העמק והרכבת

ממשלת המנדט הקימה באוקטובר 1920 את חברת הרכבות הארץ ישראלית, ה־Palestine Railways. זו לקחה על עצמה לעשות סדר במערכת הרכבות ההרוסה בחלקה, שהייתה מורכבת ממסילות בשלושה סוגי רוחב. רכבת העמק הייתה בבעלות הווקף המוסלמי, כיורש הסולטן, והממשלה הייתה נאמן של הבעלים. חברת הרכבות הפעילה את הרכבת עבור הממשלה. לכן, נשאו קרונותיה של רכבת העמק את האותיות H.R (Hedjaz Railways).

סוריה וארץ ישראל היו כעת תחת שני שלטונות שונים, וכנקודת־מכס נקבעה התחנה בצמח. הקטע בין צמח וחמת גדר הופעל באחריות סוריה שהייתה אז תחת מנדט צרפתי. תחנת צמח הפכה להיות חיונית ביותר. לא רק העיירה הנושאת את שמה הלכה והתפתחה, אלא גם היישובים היהודיים סביבה, שהשתלבו בהובלת סחורות מהתחנה ואליה.

תדירות הרכבות גדלה במהלך אותן שנים, והגיעה לשתי רכבות בין חיפה וצמח (אחת המשיכה לדמשק), ושתי רכבות בשבוע בין חיפה בימי ושכם. לרכבת היה תפקיד חשוב בהתפתחותה הכלכלית של חיפה בימי

רכבת העמק במוזיאון העיר חיפה

במלאת 100 שנה לחנוכת קו רכבת העמק מוצגת בימים אלה במוזיאון העיר חיפה תערוכה חדשה: **"מאה שנה לרכבת החיג'אזית - רכבת העמק"**. התערוכה מציגה באמצעות צילומים, מסמכים, תכתובות ותצלומי אוויר את סיפורה של רכבת העמק. התערוכה מעמיקה את האמיתות הקשורות בפולקלור שצמח סביב רכבת העמק ומציגה את תהליך התפתחותם של הישובים ששימשו תחנות לאורך תוואי הרכבת. עוד בתערוכה סרטים המתעדים את קטרי הקיטור חולפים בנופי עמק יזרעאל במחצית הראשונה של המאה הקודמת.

יהודית מצקל אוצרת התערוכה מספרת מעט על אודות עבודתה באיסוף החומרים והעדויות ההיסטוריות המרכיבות את התערוכה האינטימית והחשובה:

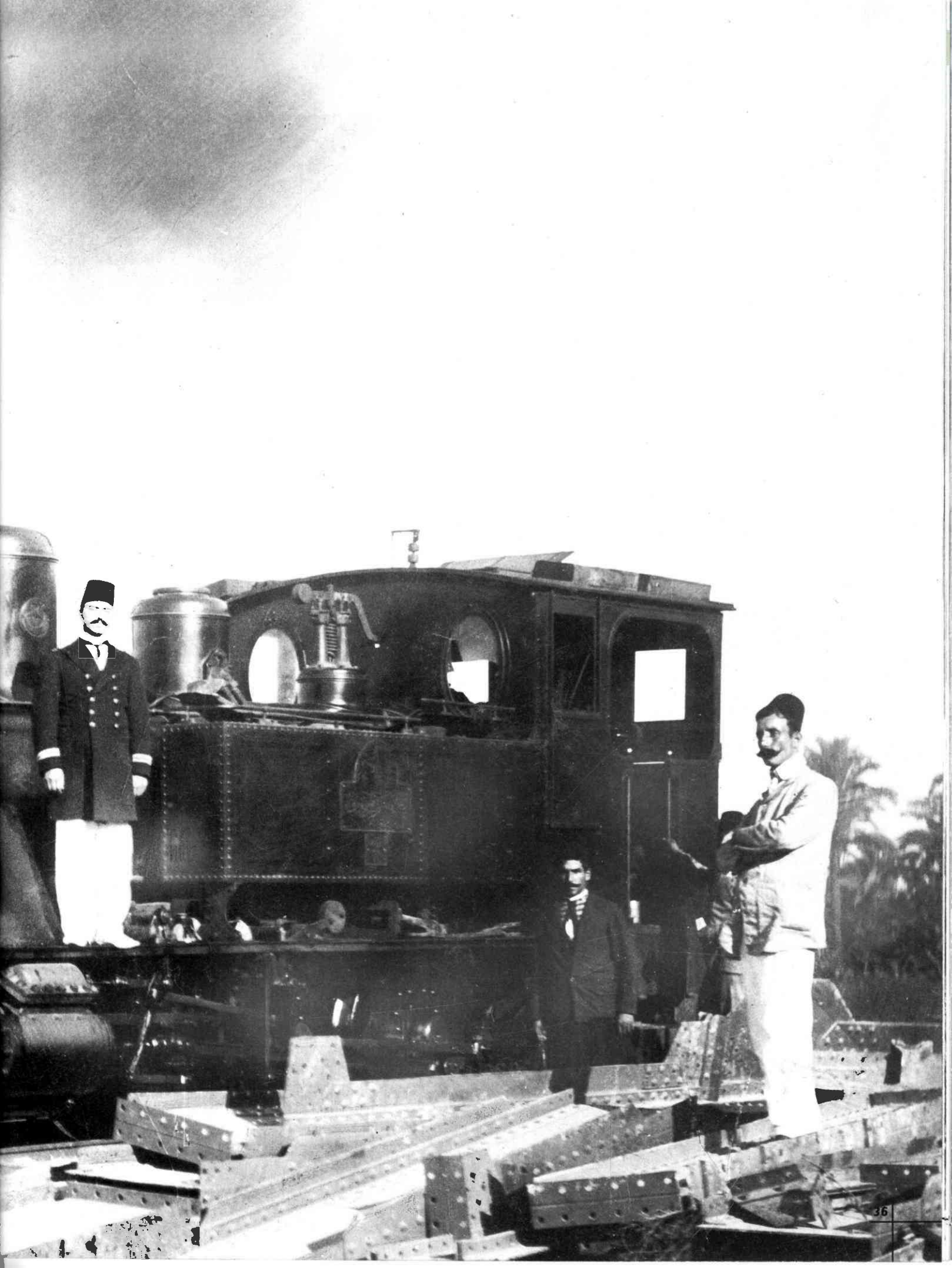
כבר בתחילת העבודה והמחקר על התערוכה גיליתי כי קושי אחד צפוי ללוות אותי לכל אורך הדרך: להפריד בין האמת ההיסטורית לבין הפולקלור שנוקש במשך עשרות שנים לרכבת העמק. גם בעת שנכתבות שורות אלה - ברגעים האחרונים שלפני פתיחת התערוכה - עדיין לא ברורה לי אמת אחת ודאית שתאשר את מספר תחנות הרכבת לאורך תוואי רכבת העמק. המספר נע בין 41 ל-46 תחנות, והוא השתנה תדיר שכן שמות חדשים נוספו, מלווים ב'הוכחות חותכות' לקיומם הממשי. במהלך כל חודשי המחקר על התערוכה ניסו אנשים לשכנע אותי כי תחנה מסוימת היתה זמנית ואחרת קבועה, ללא אפשרות להוכיח זאת באופן מוסמך.

אני מבקשת להודות לאלה המעטים, שנרתמו למשימה חשובה זו ומוכנים היו להיעתר לבקשותיהם של חוקרים כמוני. עם זאת, ראוי להתריע על המצב הירוד בו מאוחסנים מסמכים, תצלומים ומוצגים שונים באחדים מהארכיונים שברחבי המדינה. יש לפעול מבלי לאבד זמן יקר על מנת לשפר את תנאי האחסון והטיפול בהם, שכן אם לא נשמר אותם כראוי, יאבדו לעד ממצאים היסטוריים. מני הדברים כיום עצובים ואולי אפילו טראגיים. אם לא ייעשה מעשה הצלה מידי, יהיה אובדנם בבחינת בכייה לדורות. ערכם של הארכיונים כמאגר לתיעוד ולחומרים לתצוגה לא יסולא בפז, ולכן יש גם חשיבות רבה לרמת השמירה של האוספים. בלעדיהם תאבד המורשת ההיסטורית שלנו ותיעלם.

מוזיאון העיר חיפה, שד' בן גוריון 11, חיפה. פתוח בימים שני, רביעי וחמישי בין השעות 10:00-16:00, בימי שלישי בין השעות 10:00-20:00, בימי שישי בין השעות 10:00-13:00 ובשבת בין השעות 10:00-15:00, ביום ראשון סגור. טלפון: 04-8512030.

רכבת העמק הייתה "קו החיים" של הישובים היהודיים בעמק יזרעאל ותרמה רבות להתבססות למעלה: תחנת הרכבת "השדה" משמאל: פועלים עבריים למרגלות קטר הקיטור







קטר מספר 10 של הרכבת החיג'אזית, קטר הקיטור האחרון שנשאר בישראל ונמצא כיום במוזיאון הרכבת בחיפה. בתמונה הגדולה, הקטר בימיו הגדולים על המסילה





חזית תחנת הרכבת בחיפה, שנות ה־30 של המאה שעברה (מאוסף פול קוטלר)

היישוב היהודי (כאן, אגב, ניסתה רכבת העמק להתחרות על ידי הכנסתם לשירות של קרונועי הקיטור, כפי שצוין לעיל). גם המשאיות השתכללו, ויישובים רבים החלו לרכוש אותן. היתרון של המשאית על הרכבת – הובלה 'מדלת לדלת' – היה משמעותי ביותר. ובל נשכח שמהירותה של רכבת העמק, אשר היתה בתחילה יתרון, הפכה עתה לחיסרון גדול.

נשיפות הקיטור האחרונות

מלחמת-העולם השנייה גרמה לפריחה מחודשת של מסילת העמק. העובדה שסוריה, תחת שלטון צרפת של וישי, היתה מדינת אויב, גרמה לניתוק המסילה מזרחית לתחנת חמת גדר. המסילה נוצלה עד קצה גבול יכולתה, בתנאים קשים, כי רוב הציוד הנייד – קטרים וקרונוות – נותר עוד מתקופת המלחמה הקודמת ואף לפניה, ובחלקו היה הרוס מחבלות בימי המאורעות בשנים 1936-1939. בתום המלחמה פעלו שש רכבות ליום בקו מצמח לחיפה (לאחר מכן ירד מספרן לשלוש). אולם ציוד הרכבות היה בלוי ולא יעיל, ולקראת סוף תקופת המנדט היתה רכבת העמק יותר קוריוז המשייט באיטיות בין השדות הירוקים, מאשר כלי תחבורה יעיל ומועיל.

ב"ליל הגשרים" (יוני 1946) נותקה המסילה מסוריה כתוצאה מהפלתו של אחד משני גשרי הענק מעל הירמוך, מערבית לחמת גדר. וב־3.3.1948 פוצצו אנשי ה"הגנה" גשר של הרכבת מזרחית לעפולה, לאחר שהכנופיות הערביות החלו להשתמש ברכבת לצרכיהן. יום זה מסמל את תחילת גסיסתה של רכבת העמק.

לאחר הקמת המדינה ועם כינון רכבת ישראל הופעלה הרכבת בין חיפה ועפולה, אך לא היה אפשר להמשיך משם מזרחה. מאמצע שנת 1949 פסקה תנועת הרכבות הסדירה. למעשה, רק קטר אחד ומספר

המנדט. התרומה הגדולה של המסילה היתה כמובן בפיתוחו של היישוב היהודי בעמק. יש לזכור, שהכביש מעפולה לבית שאן נסלל רק בשנים 1936-1937, וכך הייתה הרכבת במשך שנים ארוכות וקריטיות לקו החיים של הנקודות שקמו בתחילת ובאמצע שנות ה־20, כמו כפר יחזקאל, עין חרוד, כפר ברוך, כפר יהושע ועפולה, שהפכה מכפר ערבי מנומנם (שנקרא פולה) לעיירה יהודית.

הרכבת גרמה למתיישבים הרגשה של שייכות ושל ביטחון. העובדה שחיפה, על בתי החולים שלה, מקורות האספקה, השווקים והמוסדות הפיננסיים, נמצאה במרחק של כשעתיים נסיעה סייעה בכך. 'רכבת החלב' שהופעלה בתחילת שנות ה־20 במסלול צמח-חיפה, היתה דוגמה מצוינת לחשיבותה של הרכבת ולפתיחות שגילו מנהליה לצורכי המתיישבים. כך, למשל, הותקן מאוורר מיוחד בקרון זה, ובשנת 1925 שונה לוח הזמנים של רכבת הבוקר בגלל משלוח החלב והיא יצאה מצמח בחצות, אספה את החלב בלילה, מיד אחרי החליבה, והגיעה לחיפה בארבע לפנות בבוקר. וחשוב לא פחות, בשנות ה־30 העבירו אחדים מיישובי "חומה ומגדל" את החומרים והציוד הכבד ברכבת עד סמוך לאתר העלייה על הקרקע. העובדה שתנועת עולי הרגל במסילה החיג'אזית פחתה מאוד ואף יכולי החורן התמעטו, גרמה לכך שרכבת העמק שירתה כמעט בלעדית את היישוב היהודי.

לקראת שנות ה־30 החלה חשיבותה של הרכבת לדעוך בשל מספר סיבות, וביניהן, התעריפים הגבוהים שגבתה הנהלת הרכבת עבור הובלת המטענים. גם איכות ההובלה של המטענים ירדה והלכה והעיקה יותר ויותר על היישובים. הפחת של התוצרת החקלאית שנגרם על ידי ההובלה ברכבת העמק ובנסיעות ההמשך מחיפה הגיע לאחוזים ניכרים. בתחום הובלת הנוסעים היו אלה שנות הפריחה של הקואופרטיבים לתחבורה של



כרטיסנית עברייא בקרון הנוסעים בדרך לעפולה, שנות ה־30 של המאה שעברה
שרידי הפסים ומבני התחנות מעטרים עד היום את נופי עמק יזרעאל

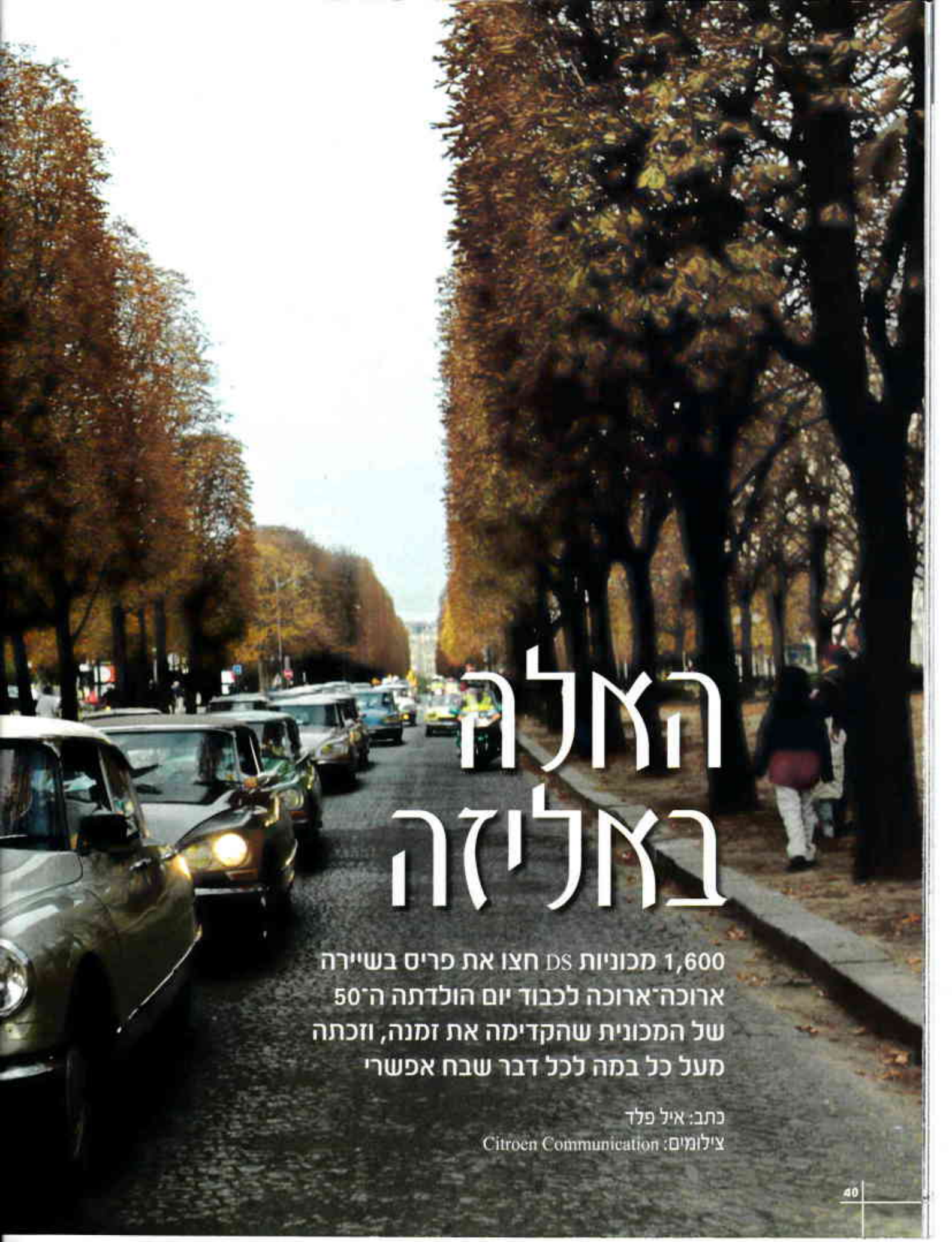


קרונות־נוסעים עוד היו שמישים, ואלה הופעלו עוד שנה־שנתיים לנסיעות מיוחדות ולטיולים. בשנת 1952 נערכה הנסיעה האחרונה של רכבת העמק. עוד שנתיים חלפו, ובשנת 1954 הועברו הקטרים והקרונות של רכבת העמק לערימת הגרוטאות. ברשות הרכבת נותר רק קטר אחד ויחיד למזכרת.

ההולך לאורך התוואי של רכבת העמק יבחין במקומות שונים בשרידי המסילה החלודים, בסוללה, ופה ושם אולי גם בתמרור מעוקם. מספר תחנות שרדו, ובראשן תחנת "חיפה מזרח".

תחנה נוספת השמורה היטב נמצאת בעפולה. בכפר יהושע, כבר בכניסה ליישוב רואים את הפסים לאורך מאות מטרים, ובתחנה עצמה שרדו גם הפסים המקבילים ומבני התחנה בסגנון אירופי, מגדל המים ומבני העזר. גם בצמח ובחמת גדר שרדו התחנות כמעט בשלמותן. לכך יש להוסיף את הגשרים הנאים בצומת העמקים (צומת גלמה) וליד קיבוץ גשר, וכן את הגשר הענק בירמוך התלוי מעל התהום (ליד שרידי הגשר שפוצץ).

ונותרו גם הזיכרונות וההווי, וכמובן יישובי העמק הפורחים עד היום, לא מעט בזכות אותה רכבת שהתנשפה לה כארבעים וחמש שנה בעמק המתעורר לתחייה.

A photograph of a Parisian street lined with tall, mature trees with golden-brown autumn foliage. A line of vintage Citroën DS cars is parked along the left side of the road. A few pedestrians are visible on the sidewalk to the right. The overall atmosphere is nostalgic and elegant.

האלה באליזה

1,600 מכוניות DS חצו את פריס בשיירה
ארוכה־ארוכה לכבוד יום הולדתה ה־50
של המכונית שהקדימה את זמנה, וזכתה
מעל כל במה לכל דבר שבח אפשרי

כתב: איל פלד

צילומים: Citroën Communication



בבוקר

לח בשנת תשט"ו, ואולי כבר הייתה זאת שנת תשט"ז, וליתר בהירות ב־1 באוקטובר 1955, מציגים לעיני העולם כולו בסלון הרכב בפריס בפעם הראשונה את הסיטרואן DS. היום, מצוידים בפרספקטיבה מוטורית של 50 שנה, קל יותר להכריז על המכונית ההיא כעל גולת הכותרת של היצרן הצרפתי-יהודי אנדרה סיטרואן. אגב, בתחרות העיצוב העולמית שהתקיימה בסוף המאה שעברה, ונועדה לסכם את הישגי העיצוב במאה ה־20, הוכתרה סיטרואן DS כ"מוצר המאה" כשהיא מותירה מאחוריה שובל מפואר של מוצרים בינלאומיים מרשימים כמו מחשב המקינטוש של אפל, מטוס בואינג 747, רכב הנחיתה בחלל של נאס"א ואחרים. עכשיו ברור כמעט לגמרי מדוע זוכה המכונית בפי רבים לכינוי "המכונית האלה". לכינוי הזה בדיק, כך אומרים יודעי חן, כיוונו בסיטרואן מראש וזאת משום שהשם DS, הנהגה בצרפתית דה־אס (עם סגול מתחת ל' ול־א'), תואם בדיוק לצליל המילה D'eesse שפירושה אלה. ה־DS הייתה לאחת המכוניות הנחשקות ביותר אצל כל המי ומי, בעלי ממון, כוכבי קולנוע ואפילו ראשי מדינות. במשך 20 שנה מייצרת סיטרואן 1,456,117 מכוניות DS לשוקי העולם.

באוקטובר השנה, לציון 50 שנה להולדתה של ה־DS, ארגנו אגודת "יובל DS 2005" בשיתוף חברת "סיטרואן" מפגש המוני בן ארבעה ימים של בעלי DS מכל רחבי העולם בפרבריה של פריס. שיא המפגש היה ביום האחרון כששיירה ארוכה־ארוכה של 1,600 מכוניות נסעה מעדנות בשדרותיה הראשיות של בירת צרפת.

מארגני האירוע מספקים נתונים סטטיסטיים מהן ניתן ללמוד עד כמה הייתה ה־DS הצלחה בינלאומית. כ־60 אחוזים מהמשתתפים הגיעו לאירוע מארצות אירופה השונות – הולנד (כ־350), גרמניה (כ־120), בריטניה (יותר מ־100), בלגיה (כ־70) ושווייץ (כ־60) – ואחרים עשו דרך ארוכה יותר מארצות הברית, קנדה ואפילו מאוסטרליה. כ־650 משתתפים הגיעו למפגש מכל רחבי צרפת. בשעה 10 בבוקר של יום ראשון ה־9.10.2005, יום שבו בדרך הכלל התנועה במרכז פריס דלילה יותר, ניתן האות ו־20 DS־ים שחורים פתוחים, פאר התוצרת של שנות ה־60 וה־70 של המאה שעברה, נסעו בראש שיירה אינסופית של 1,600 מכוניות מלוקקות משער הניצחון ושדרת שאנז־אליזה, דרך אתריה המרכזיים של העיר עד לנקודת הסיום למרגלות של מגדל אייפל.

שיירת המכוניות ברחובות פריס ובשדרותיה
בעמוד משמאל: 1,600 "אלות" בשיירה אחת – מחזה מרהיב של פעם ב־50 שנה





האוטובוס של רוזה פארקס

בדצמבר 1955 סירבה רוזה פארקס, אשה שחורה בת 42, לכנות את מקומה באוטובוס הציבורי לטובתו של גבר לבן. התקרית הזו הייתה לאירוע היסטורי בתולדות מאבק השחורים לשוויון זכויות אזרח בארצות הברית. בני הספל מביא את הסיפור המרתק של רוזה פארקס, ה"אמא של התנועה לשוויון זכויות", ושל האוטובוס העירוני מס' 2857 – האוטובוס הכי מפורסם בארצות הברית

כתב: בני הספל

המבקרים במוזיאון הנרי פורד בארה"ב נתקלים במוצג שנראה "לא שייך". מדובר באוטובוס מתוצרת GMC משנת 1948. אמנם האוטובוס אינו מתוצרת פורד אבל האירוע ההיסטורי שהתחולל בתוכו גרם לאוצרי המוזיאון להציגו במקום מיוחד ובולט בתוכו.

רוזה פארקס מתעקשת לשבת

כשעלתה הגב' רוזה פארקס לעוד נסיעה בתוך אוטובוס עירוני דחוס בעיר מונטגומרי במדינת אלבאמה, היא לא שיערה שאותו היום ה-1.12.1955, ואותה נסיעה תמימה יציתו את המהפכה לשוויון זכויות לשחורים בארצות הברית.

רוזה פארקס, אשה שחורה בת 42, הייתה עייפה מאד לאחר עוד יום עבודה ארוך ומתיש והתיישבה במקום פנוי במרכז האוטובוס. האוטובוס העירוני, אוטובוס מס' 2857, היה מחולק כך שהמושבים הקדמיים מיועדים רק ללבנים והמושבים במרכז האוטובוס היו פנויים גם לשחורים. אולם, אם לא היו די מקומות ישיבה ללבנים, השחורים שישבו במרכז האוטובוס היו חייבים, מכוח החוק, לפנותם ללבנים. כשהאוטובוס התמלא בנוסעים הורה הנהג, ג'יימס בלייק, לנוסעים השחורים במרכז האוטובוס לקום ולפנות את המושבים שלהם ללבנים. השחורים, צייתנים לאחר שנים של אפליה, קמו בהכנעה. כולם פרט לרוזה פארקס. העייפות הרבה ובעיקר המיאוס מהאפליה הותירו אותה לשבת על מקומה. לאחר שצעקותיו של הנהג לא עזרו, הוא יצא מהאוטובוס, חזר עם שוטר וזה אסר את רוזה פארקס. ארבעה ימים מאוחר יותר נשפטה בגין "אי ציות לחוק", נמצאה אשמה בהתנהגות שאינה הולמת ונקנסה בסכום של 14 דולרים, סכום לא מבוטל לאשה שחורה באלבאמה של לפני 50 שנה.



פסל רוזה פארקס במוזיאון הנושא את שמה שבעיר מונטגומרי שבאלבאמה (Photo: Troy University)



האוטובוס העירוני מספר 2857 כפי שניצב היום במוזיאון הנרי פורד (Photo: Henry Ford Museum)

רוזה פארקס 1913-2005

רוזה פארקס לנסיעה באוטובוס כשזו לה הפעם הראשונה בה היא יכולה להתיישב בכל מושב שבו חפצה.

למרות חשיבותה הסמלית והמעשית של מחאתה, רוזה פארקס איבדה את משרתה כתופרת ואיש לא הסכים להעסיקה במונטגומרי, בני משפחתה ספגו הטרדות וקיבלו אימים רבים עד שבשנת 1957 עקרה רוזה לדטרויט עם אמה ובעלה. בשנת 1965 היא הצטרפה למשרד ההסברה של ג'ון קוויירס ממישיגן, שם עבדה עד פרישתה בשנת 1988. עד שנות חייה האחרונות נסעה רוזה ברחבי ארצות הברית והרצתה על זכויות האזרח. במרוצת שנות חייה, ובזכות פעילותה הנמרצת בתחום שוויון זכויות האזרח, זכתה לתוארי כבוד מטעם 10 אוניברסיטאות



ומכללות ובשנת 1994 זכתה בשטוקהולם בפרס מיוחד ואישי, פרס "רוזה פארקס לשלום". שנתיים אחר כך, בשנת 1996, זכתה באות החירות הנשיאותי ובשנת 1999 העניק לה הנשיא ביל קלינטון את מדליית הזהב של הקונגרס - תואר הכבוד האזרחי הגבוה ביותר בארצות הברית. ב־24 באוקטובר 2005, כשהיא בת 92, הלכה רוזה פארקס, מי שכונתה ה"אמא של התנועה לשוויון זכויות האזרח", לעולמה.

יעל שנוער

רוזה לואיז מק'קאולי נולדה ב־4 בפברואר 1913 באלבאמה. אמה, שהייתה מורה, העבירה לרוזה שיעורים פרטיים בביתם וכשמלאו לרוזה 11 שנים עברה להתגורר אצל דודתה בעיר מונטגומרי שם למדה בבית הספר התעשייתי לבנות ובמקביל עבדה כמורה בכדי לשלם על לימודיה. בשנת 1932, כשהיא בת 21, נישאה לריימונד פארקס, שאליו נותרה נשואה עד מותו בשנת 1977. ריימונד, שהיה בעל השכלה פורמאלית מועטת בלבד, תמך בכל לבו ברצונה העז של אשתו להשלים את השכלתה התיכונית, ובעידודו סיימה את לימודיה התיכוניים בשנת 1934.

בשנת 1955 רוזה עבדה כתופרת בחנות כלבו במונטגומרי. ב־1 בדצמבר של אותה השנה היא

עלתה על אוטובוס ציבורי בדרכה הביתה מהעבודה, התיישבה במושב המיועד לשחורים ושהאוטובוס התמלא נדרשה לפנות את מושבה לגבר לבן. רוזה פארקס סירבה לקום, נאסרה בידי המשטרה ונמצאה אשמה בהתנהגות שאינה הולמת. נאסרה הביא לחרם בן למעלה משנה (381 יום) של האוכלוסייה השחורה על נסיעה באוטובוסים הציבוריים. בנובמבר 1956 ביטל בית המשפט העליון של ארצות הברית את ההפרדה הגזעית באוטובוסים הציבוריים והחרם הוסר ב־20 בדצמבר 1956. למחרת עלתה



צילום: בני הספל



Photo: Henry Ford Museum

פנים האוטובוס ההיסטורי לפני השיפוץ (מימין) ואחריו

שנה שכב האוטובוס אצלו מבלי שזכה לכבוד או לאיזושהי פעולה מכוונת שתבטיח את שלמותו ושימורו. בשנת 2001 העמידה המשפחה את האוטובוס למכירה באמצעות אתר מכירות פומביות באינטרנט. האוצרים מיהרו למקום בו שכן הרכב ומצאו להפתעתם שהוא במצב הרבה יותר טוב ושלם ממה שאפשר היה לקוות. חיטוט בקרבי האוטובוס העלה את מספר היצרן, שנת הייצור וכן את מספרו הפנימי בחברה: 2857.

איך מזהים אוטובוס היסטורי?

אולם איך אפשר היה להוכיח שאוטובוס 2857 הוא האוטובוס המדובר ושלדברי החוואי הנלהב יש ביסוס? עבודת בלשות יסודית אצל עובדי חברת האוטובוסים של מונטגומרי ובני ומשפחותיהם גילתה תיק קרטון נשכח ממשדרי חברת האוטובוסים עצמה ובו קטעי עיתונות על הפרשה. על אחד מגזרי העיתונות הוסיף צ'רלס קמינס, אז אחד המנהלים בסניף המקומי של חברת האוטובוסים, בכתב ידו את שם הנהג ומספר האוטובוס שהיה, ניחשתם נכון, 2857. כך נוצרה החוליה המקשרת בין הגרוטאה ששימשה כמחסן בשנת 2001 ובין האוטובוס שעשה היסטוריה בשנת 1955. כחצי מיליון דולר החליפו ידיים והאוטובוס עשה את דרכו על גבי גר מאלבאמה שבדרום למוזיאון הנרי פורד במשיגן שבצפון. במשך כמחצית השנה עמלו צוותי העבודה של מוזיאון הנרי פורד על מלאכת השיקום, השיפוץ והשחזור ובסופו של תהליך החזירון את האוטובוס למצבו כפי שהיה באותו יום היסטורי. האוטובוס עומד בפינת תצוגה מיוחדת במוזיאון הנרי פורד ומהווה עדות וסמל לנחישותו ולעקשנותו של האדם היחיד, במקרה שלנו של ג'ב' רוזה פארקס, המסוגלים לשנות היסטוריה.

מכאן ואילך החלה הפרשה להתגלגל במהירות ומספר מנהיגים שחורים במונטגומרי החליטו להחרים את התחבורה הציבורית במחאה מאורגנת. מארגן ההשבתה היה כומר מקומי צעיר ולא מוכר, אז רק בן 26, שענה לשם מרטין לותר קינג. מחאת השחורים והחרם על התחבורה הציבורית שנמשכו למעלה משנה (381 יום), הביאו בסופו של דבר להחלטת בית המשפט העליון של ארצות הברית לבטל בנובמבר 1956 (קשה להאמין, אבל רק לפני פחות מ-50 שנה) את חוקי ההפרדה באוטובוסים של מונטגומרי ומשם ליתר מדינות הדרום. אירועי מונטגומרי והחרם על התחבורה הציבורית הביאו את מרטין לותר קינג לתודעה הלאומית והיו הזרז העיקרי בהפיכתו למוליך המאבק לשוויון זכויות מלא לאזרחיה השחורים של ארצות הברית.

איך מוצאים אוטובוס היסטורי?

האוצרים של מוזיאון הנרי פורד בדירבורן שבמדינת מישגן החליטו לאתר את האוטובוס שבתוכו החלה אחת המהפכות החברתיות החשובות בארצות הברית. בשנת 2001, כשהחלו בחיפוש כמעט ולא ידעו דבר – לא ידעו באיזה אוטובוס מדובר וממילא לא ידעו מה עלה בגורלו. סריקת אלפי קטעי עיתונות ותצלומים לא הביאה לשום מידע על מספר הרישוי או המספר הפנימי של הרכב. במקביל לחיפוש בארכיונים ובספריות עלו האוצרים על שמועה שהפיץ חוואי מאלבאמה שברשותו האוטובוס ש"עשה היסטוריה".

לדבריו, בשנת 1971 כשהאוטובוס סיים את חייו הפעילים ויצא לגמלאות, הוא רכש אותו על מנת שישמש לו כמחסן כלים, ואז אמרו לו עובדי חברת האוטובוסים של מונטגומרי שזה האוטובוס ההיסטורי. שלושים

מוזיאון הנרי פורד ומוזיאון רוזה פארקס

המוזיאון והספרייה על שם רוזה פארקס במונטגומרי נבנה בדיוק במקום שבו נעצר האוטובוס העירוני מס' 2857 בשנת 1955 כשרוזה פארקס סירבה לפנות את מקום ישיבתה באוטובוס לגבר לבן. במבנה שנפתח לציבור באפריל 1998 שלוש קומות: המוזיאון בקומה הראשונה והספרייה בשתי הקומות שמעליו. המוזיאון מחולק לשישה אזורים שבהם מוצגים סיפוריהם של לוחמי זכויות אדם מן השנים המוקדמות. בין הפריטים המוצגים במוזיאון, רפליקה של האוטובוס הציבורי שבו נסעה רוזה בשנת 1955, מסמכים ותעודות מארכיון עיריית מונטגומרי.

המוזיאון ממוקם ברחוב מונטגומרי מס' 251, בעיר מונטגומרי שבמדינת אלבאמה. פתוח בימים שני עד חמישי בין השעות 09:00-17:00 ובימי שבת בין השעות 09:00-15:00. בימי ראשון ובחגים אמריקניים – סגור.

אתר האינטרנט: www.montgomery.troy.edu/museum

מוזיאון הנרי פורד בדירבורן, ליד דטרויט שבמדינת מישגן בארצות הברית. המוזיאון הוא חלק ממתחם ובו חמישה מוקדים: גרינפילד וילאג', מפעל פורד-רוז', מכון המחקר בנסון-פורד, אולם ההקדנה הנרי פורד IMAX ומוזיאון הנרי פורד. למעלה ממיליון מבקרים וחצי בשנה עושה את המתחם לקומפלקס המוזיאוני הגדול בארצות הברית. מוזיאון הנרי פורד מתעד ומשמר חפצים שבהם נעשה שימוש יומיומי על ידי אנשים "רגילים". חזונו של פורד, מייסד המוזיאון, היה להציג בדרך זו את ה"רוח האמריקנית" של היזמים והממציאים.

המוזיאון נמצא בפינת הרחובות וילאג' רואד ושדרת אוקווד, בדירבורן מישגן, ממערב לכביש מס' M-39 ומדרום לכביש מס' US-12. פתוח מדי יום בין השעות 09:30-17:00. בחג ההודיה ובימי חג המולד – סגור.

אתר האינטרנט: www.thehenryford.org/museum/default.asp



15
ש"ח בחודש
ואתם מנויים!



ירחון מרהיב הפותח
בפני קוראיו שער
לעולם הגדול, ובו
סיפורי מסעות, מסלולי
טיול ותיירות בארץ
ובעולם, מבט על
תרבויות, אתגרים
ומידע חיוני מקיף.

מסע עילת
הירחון שמוביל ישראלים בארץ ובעולם

www.sbc.co.il

להזמנת מנוי חייגו: **03-5774432** 24 שעות ביממה

20 עובדות על

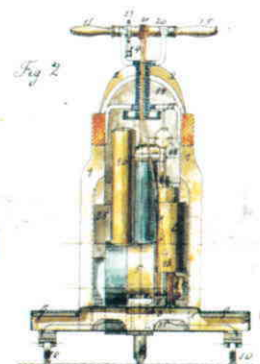
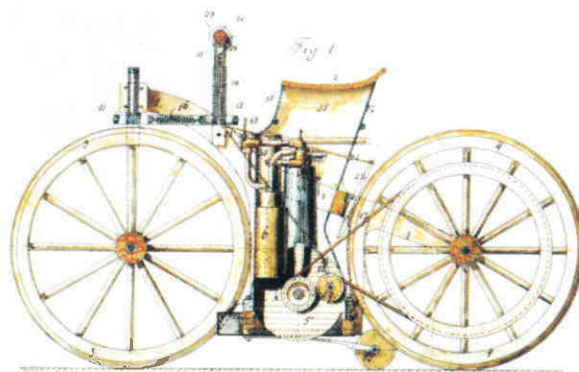
120 שנים חלפו מאז רשם גרמני בשם דיימלר פטנט על ה"כרכרה הנוסעת". לא כולם מסכימים שזהו האופנוע הראשון בעולם. אז לא. 20 "קטנות" משולי ההיסטוריה הביזארית של הדואופן

כתב: ערן סורוקה

1 כולם צחקו על אדוארד באטלר. הבריטי המסכן בנה אופנוע עם שלושה גלגלים בשנת 1884, אבל כמו מכוניות אחרות לאורך ההיסטוריה האנושית, גם המכונה שלו עוררה בעיקר היסטריה. פחדו ממנה. לא ממש ידעו איך לעכל. דרשו מהממשלה הבריטית להוציא חוקים נגד הכלי המסוכן, וזו עשתה כן. חוק אחד חייב את האופנוע בנשיאת שלושה אנשים. חוק אחר קבע כי לפני האופנוע ירוץ תמיד אדם עם דגל אדום, ינופף בו ויזהיר את העוברים והשבים.



2 שנה אחר כך, בשנת 1885, המציא גוטליב דיימלר הגרמני את מה שהוגדר כאופנוע המודרני הראשון. גלגל אחד מקדימה, אחד מאחורה, עוד שני גלגלי עזר קטנים מצדדיו של הגלגל האחורי, כשהקונסטרוקציה מורכבת ברובה מעץ (ראו שרטוט בתחתית העמוד). והכי חשוב: לא עוד פדלים, אלא מנוע בנזין. "עובר של מכונית", היה אחד הכינויים שניתנו להמצאה. השם הרשמי היה "רייטוואגן" (Reitwagen), מונח גרמני שפירושו "כרכרה נוסעת". למנוע קראו "השעון של סבא", כיוון שנראה כמו שעון קוקייה ענק.

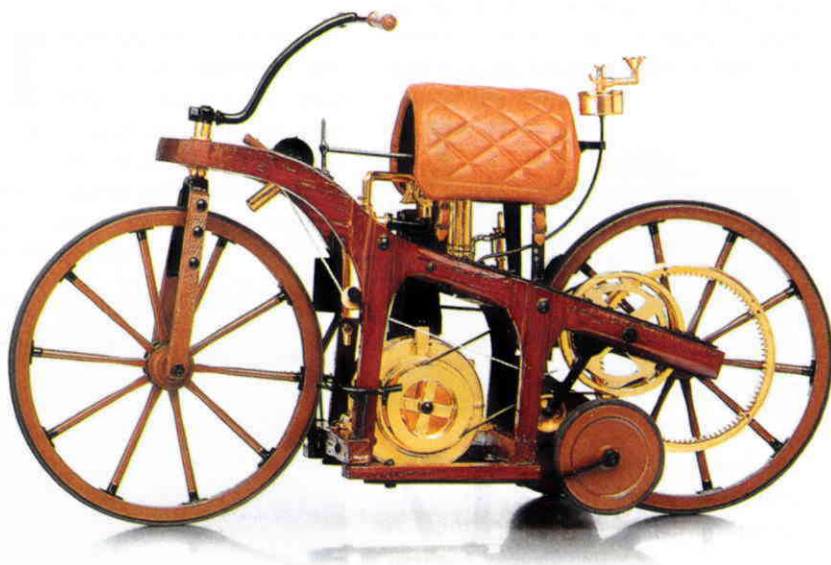


3 יש הנוהגים לייחס את ההמצאה לזכות אמריקני בשם סילבסטר רופר, עובד נשקייה מספרינגפילד בזמן מלחמת האזרחים האמריקנית, שבשנת 1868 בנה אופנוע המונע בכוח קיטור.

בשנת 1896 הוזמן רופר בן ה-73 למסלול אופניים ליד אוניברסיטת הארוורד והגיע עם דגם משופצר של האופנוע שלו. כולם התלהבו כשהאופנוע הצליח לנסוע במהירות של כ-65 קמ"ש, רק שבאמצע האופנוע התחיל לקרטע ורופר עף מהמושב. כשמצאו אותו בצד הדרך, הוא כבר לא היה בחיים. הדיאגנוזה הרפואית הראתה שסיבת המוות הייתה דווקא התקף לב.

4 בישראל, על פי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה ונתוני איגוד האופנוענים הישראלי, קיימים כ-88 אלף כלי רכב דו-גלגליים וכ-350 אלף בעלי רישיונות. איך נוצר ההבדל? באיגוד מסבירים: "תחשוב על כל מי שעשה רישיון בגיל 21 ובגיל 25 אשתו אמרה לו לרדת מהאופנוע".

2 גלגלים



10 כוכב הקולנוע ג'יימס דין, אולי אייקון התרבות המזוהה ביותר עם האופנוע, נהרג לפני כמעט 50 שנה בתאונת דרכים טראגית. בספטמבר 2005, לציון שנת ה-50, תקרא מדינת קליפורניה לצומת של הכבישים המהירים 41 ו-46 בשם החדש "ג'יימס דין ממוריאל ג'אנקשן".



11 אלויס פרסלי החזיק בבעלות על אופנוע הארלי דיווידסון KH מודל '56, שמוצג עד היום במוזיאון הארלי דיווידסון בעיר יורק, פנסילבניה. המוצג המוזיאוני מלווה בתצלום של מרילין מונרו.

8 יש גם מועדון של בעלי הארלי חרדים בירושלים.

9 ולא רק בירושלים. בארצות הברית יש חבורת רוכבי הארלי דיווידסון יהודים, שקוראת לעצמה בשם המקורי "מגן דוידסון". בחנות שלהם אפשר לקנות בין היתר מזוזה מהודרת לאופנוע בצבעי כרום וזהב.



5 6,500 מהכלים בארץ הם מעל 500 סמ"ק, בעיקר אופנועי ספורט. כ-45 אלף מהכלים, בערך חצי, מסתובבים יום-יום בשטח השיפוט של תל אביב. מחקר של משרד הבריאות מסוף שנת 2005 מציין כי תל אביב זו העיר הגרועה ביותר לגור בה עם אופנוע וכי שיעור תאונות האופנוע בה גדול בעיקר בימים ראשון, רביעי וחמישי.

6 מועדון הרוכבים הראשון בבריטניה הוקם בשנת 1901, אבל הבריטים עדיין לא אהבו את המכונה החדשה. הסיבה: האופנועים נחשבו כמטרד סביבתי והפחידו את הסוסים.

7 "מלאכי הגיהנום" הוא מועדון הרוכבים המפורסם ביותר בעולם, וכנראה גם הידוע ביותר לשמצה. יש לו סניפים ב-25 מדינות על פני חמש יבשות. כדי להוציא כרטיס חבר, כך באתר הרשמי, אתם נדרשים "לרכוב לפחות 20 אלף מייל בשנה (בממוצע: 88 קילומטר ליום. קטן עליכם), כולל שמש, גשם ושלג. לכל סניף יש דרישות שונות. אם אתה צריך לשאול איפה הסניף הקרוב למקום מגוריך... כנראה שאתה לא מתאים".



החליף 86 גלגלים, 12 מצברים ותשעה מושבי נהג. לא הכול הלך חלק. הוא נכלא שש פעמים ונעצר בין היתר באשמת היותו סוחר סמים, סוכן בשירות מועמר קדאפי, סוכן של רואנדה ומרגל רוסי. באחת המדינות הוא נאלץ לאכול חרקים ולשתות מי גשם שסחט מבגדיו. אחרי שש שנים אמיליו הרגיש בודד, הרים טלפון לחברתו מוניקה, היא הצטרפה אליו בהודו והשניים נישאו.

באוגוסט 2002 אסרה ירדן על הכנסת אופנועים ישראלים לתחומה, בגלל שכמה מהם עשו רעש ליד ארמונו של המלך עבדאללה והטרידו את מנוחתו של הוד מעלתו.

המונח "אופנוע" הוכנס לראשונה לשפה העברית בשנת 1937 כשילוב של המילים אופן+נוע. ד"ר אבשלום קור מצטט מספר יחזקאל, פרק א', פסוקים 20-21: "על אשר יהיה שם הרוח ללכת ילכו... ואופנים יינשאו לעומתם כי רוח החיה באופנים". קור לא אוהב את ההשמטה של תנועת הפתח באות פ"ה: "זו הברה שלא צריכה להשתנות, אני חושב שזה בגלל הרצון לקצר שהוא רצון טבעי. אני חושב שעוף-נוע יכול להיות שם טוב לתרגולת שמסתובבת בגריל, אפילו לשווארמה הודו". תודה, ואבשלום.

אופנוען: מְכַשֵּׁר-רִכְיָה כְּעֵין
אופנים המונעים על-ידי מנוע
קל. - [אופנוע, -עים, -עין]
אופנוען: רוכב על אופנוע.
[אופנוענים, -עני]



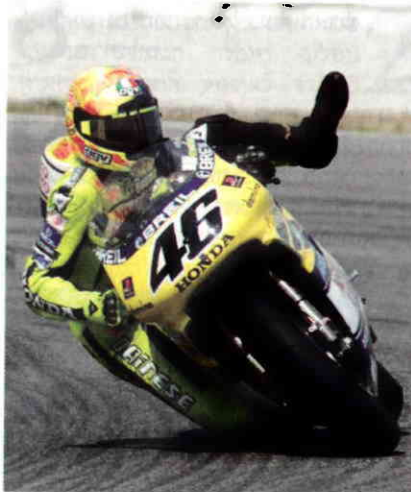
אופנוען על אופנוע

מתוך הכתבה "עד 120 קמ"ש" מאת ערן סורוקה שהתפרסמה ב"סופשבוע" של מעריב בספטמבר השנה. המערכת מודה לאביב הברון, עורך "סופשבוע" על מתן ההרשאה להביא חלקים מהכתבה על דפי גיליון זה.

16 ג'ואי דאנלופ היה אחד מהרוכבים האגדיים של כל הזמנים. דאנלופ, יליד צפון אירלנד, זכה ב-26 מרוצי TT, הנערכים באי מן (Isle of Man) שלחופי אנגליה על כבישים ציבוריים, בין ערים וכפרים. הישגיו היקנו לו תואר אצולה ממלכת בריטניה. את התואר האחרון שלו במרוצי ה-TT לקח דאנלופ בגיל 48 לפני חמש שנים. באותה שנה הוא נסע להתחרות בכבישים ציבוריים באסטוניה, ניצח בשני המרוצים הראשונים ובשלישי החליק על המסלול הרטוב ונהרג.



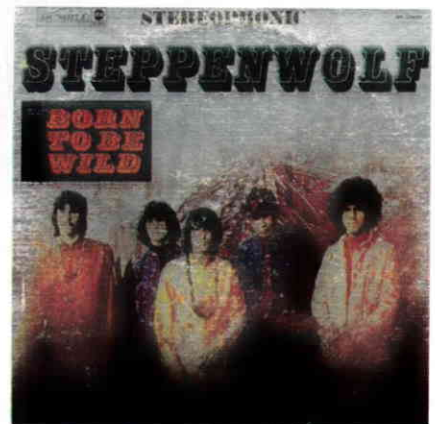
17 הרוכב הגדול ביותר כיום הוא האיטלקי ולנטינו רוסי, אלוף העולם שש פעמים במרוצי המוטו גראנד פרי.



18 המסע הארוך ביותר על אופנוע שייד לאמיליו סקוטו מבואנוס איירס. ב-17.1.1985 התפטר סקוטו מעבודתו והחליט להגשים חלום ישן, לטייל בעולם. הוא התניע ונעצר כעבור, קחו נשימה, 735 אלף קילומטר ויותר מעשר שנים. מרחק הנסיעה שווה ליותר מ-18 הקפות של כדור הארץ בקו המשווה. הוא עבר 214 מדינות, מילא 11 דרכונים בני 64 עמודים, למד חמש שפות, התגייר בישראל, התאסלם בסעודיה, השתמש ב-42 אלף ליטר בנזין, 700 ליטר שמן,

12 בפתיח של הסדרה "החמישייה הקאמרית" רוכבים חמשת משתתפי התוכנית על האופנוע של בני ביקר, גורו אופנועים שגר ברחוב צ'לנוב בתל אביב. בשנת 2003 הוא הקים את מועדון הרוכבים "חרגולי ג'מייקה". מדובר בבני 40 פלוס עם אופנועי הארלי דיווידסון קלאסיים.

13 השיר המפורסם ביותר המקושר לרכיבה על אופנועים שייך ללהקת Steppenwolf (זאב הערבות): בשנת 1968 הם הוציאו את השיר "Born to be wild". גם בלהקה עצמה התקשו לזהות את הפוטנציאל של השיר: הם הוציאו אותו כסינגל שלישי, אחרי השירים "הבחורה שהכרתי" ו"סוקי-סוקי".



14 השיר העברי המפורסם ביותר שבשמו מוזכרת המילה "אופנוע" הוא כמובן "דק עם אופנוע" של גזוז ("הסברתי לה שכאן הרכב לא קובע / ושיותר חשוב לאן אתה נוסע / אך נועה לא רצתה מילה אחת לשמוע / שאין בה זוג צמיגים, טנק דלק ומנוע").

15 מרוץ ה-TT הוא מרוץ האופנועים הוותיק ביותר. המרוץ הראשון נערך ב-28 במאי 1907, אבל הוא בטח לא הבטיחותי ביותר כמו שמלמד הנתון הבא: 150 הרוגים בכמעט מאה שנה.



אופנועים

אופנוע טריומף, 1972; קטנוע עם רכב צדי שפיגל (רביט) דגם 601, 1970; אופנוע BSA דגם 21 M, 1954; אופנוע BSA דגם 31 GB, 1954. חיים 050*2008961, 04*8447225. לא בשבת.

למכירה BSA שנת 1942, 4,000 ש"ח, ר"ח BSA שנת 1965, B40, 2,000 ש"ח מפורקים חלקית; יעקב 054*9333333.

למכירה הארלי דייוידסון 1200, שנת 1958, חדש!! 052*23740613.

למכירה BSA שנת 1942 ו-BSA שנת 1954 עם סירה, טריומף 500 משופצים. יצחק 052*2444165 או 03*7312311.

למכירה אופנוע BSA ואופנוע זקס 42, לרציניים בלבד. 050*5811395.

מכוניות

למכירה סימקה 1100, שנת 1979, אורגניל, דו שימושית, שלוש דלתות, נדיר, ללא תוספות (חלונות או גגון), מנוע קרייזלר אורגניל, מיד ראשונה, קילומטרז' נמוך. עמנואל 02*5631695.

למכירה שברולט בל-איר, שנת 1953, אחרי שיפוץ עם סיפור מעניין, 15 אלף דולר. צבי 052*7380390 או אביר 052*2639777.

למכירה פורד קורטינה 1500, שנת 1966; וויליס מסחרי סגור, שנת 1956. מיכאל 052*2533763.

למכירה פלימות' וליאנט, שנת 1964, במצב מיכאני מצוין, מהממת! מיכאל 054*6246044.

פורד אנגליה מסחרית, שנת 1966, לחלקים; טנדר GMC, שנת 1953; קונטסה 900, שנת 1965; מוריס 1000 שנת 1954; לנדרובר שנת 1952, מפורק; אוסטין 35 שנת 1958, ללא ניירת. חיים 04*8447225, 050*2008961. לא בשבת.

למכירה BMW 700, שנת 1964, לאחר שיפוץ וטסט. נעם 054*4868175 או מנחם 057*7344801.

למכירה פולקסווגן חיפושית 1300, שנת 1974, עם ניירות, ללא רישוי, גלגלי מגנזיום, 1,100 ש"ח בלבד. זליג 052*2516872.

למכירה מרצדס 200, שנת 1975, יד שנייה במצב מיכאני מעולה, פרטית ומקורית. רפי 04*8349495, 050*8443940.

למכירה ברטונה GTV 2,000 סמ"ק, שנת 1972, יד שלישית, בחנייה מקורה, לאחר שחזור מקיף, 77 אלף ק"מ בלבד. אילן 054*4334512, אי-מייל ilmail@netvision.net.il

למכירה אוסטין A35, שנת 1961, במצב נדיר, מיכאני טוב. יניב 052*3303884.

למכירה פולקסווגן טרנספורטר מסחרית משלוח, 11 מקומות ישיבה, שנת 1975, יד ראשונה, 80 אלף ק"מ חלקים מקוריים, ספר טיפולים מהיום הראשון, מנוע 1800 סמ"ק. דוד 052*5660229.

שברולט אימפלה, 1964; פיאט 1100, שנת 1965; פיאט ספיידר, 1969. איציק 052*2238784.

שברולט מסחרית שנת 1949, יד רביעית, אחרי שיפוץ, אפשרות החלפה. שי 054*4364646.

למכירה טנדר ויליס, שנת 1966, לאחר שיפוץ גיר, מנוע וטסט. 22 אלף ש"ח. אשר 050*5299761.

למכירה פרגו טקסס, שנת 1952, מקורי לאחר שיפוץ כללי, מנוע 6 צילינדר, 3600 סמ"ק, מצב נדיר, אפשרות החלפה, גמיש; מרצדס 180 דגם פונטון Open Top + סאנרוף, לאחר שיפוץ כללי, החלפה, גמיש; פלימות' שנת 1949, לאחר שיפוץ כללי, מיוחדת ויפה; שברולט אימפלה, שנת 1970, 5,500 ש"ח, מושלמת, יפהפיה; שברולט בל-איר שנת 1952 עגולה ומיוחדת זקוקה לשיקום כללי. הלל 052*2510550.

פולקסווגן ג'טה, שנת 1984. אורי 03*9522552.

למכירה Reliant Rebel שנת 1968, מושלם 8,000 ש"ח; דודג' שנת 1949, קופה נדיר להרכבה ושיפוץ גוף 9,000 ש"ח; BMW 1800 שנת 1966, דרושה פחחות 6,000 ש"ח; NSU פרינץ ספורט קופה לשיפוץ 4,000 ש"ח; מרצדס 6 צילינדרים לחלקים 2,000 ש"ח, שטר מכר למנוע לרציניים, הכול כולל ניירות. יעקב 054*9333333.

ווקסהול ויוה, 1964, מושלמת. דרוש שיפוץ, נסעה עד לפני שנתיים. מתניה 052*4472256.

למכירה ג'יפ וויליס דגם 42 משופץ, יחיד במינו, גיר עם טרנספר ובק-אקס מחודשים על-ידי יוסף מינוביץ. מאיר 054*7925866.

למכירה וולוו 121, שנת 1964, 4 דלתות, משופצת לחלוטין עם מנוע נוסף, תיבת הילוכים נוספת, 4 צמיגים חדשים. כל הרישיונות של הרכב משולמים. אלון 050*8220302.

למכירה מרצדס שנת 1970, שנת 1971, דיזל,

אספנות; וולוו מהשנים 1958-1968; פולקסווגן טרנספורטר שנת 1966 חלון כפול; חיפושית שנת 1969 חצי אוטומטית; שברולט נובה; מוריס מינור שנת 1960; מיני מינור סטיישן שנת 1964; פורד אנגליה שנת 1961; פיג'ו 404 שנת 1971; סאאב שנת 1966, משופצת; זינגר ווג שנת 1961; פולקסווגן באגי מיוחדת; פיאט 850 קופה; לרציניים בלבד 050*5811395.

פ'זו 604, שנת 1983, יחידה מסוגה בארץ, יד שנייה, בשעות היום. ד"ר קלדרון 02*6251070.

למסירה ללא תשלום פורד פלקון סטיישן, שנת 1969. ארנון 054*8059494.

שברולט אימפלה, שנת 1973, יד שלישית (יד ראשונה של שגרירות ארה"ב) משופצת, יפיפיה. קותי, זזהבה 050*7892111, 03*6320077.

שוק עתיק

למכירה קרבורטור 4 פתחים חדש של אדלברוק. אשר 054*3002061.

חלקים מפירוק של וולוו 121, שנת 1964, ריוולוו 144 מהשנים 1965-1968. יוחנן 054*4945632.

למכירה חלקי מנוע ומצמד הידראולי, לפולקסווגן 1700. דוד 054*5919886.

למסירה חלקי פחחות למוריס מינור מסחרית, (מתאים לשנים 1955-1965); למרצדס 300, שנת 1970, דלתות, מכסה מנוע, צמת חשמל, גלגל הגה וכסאות. אריה 054*2320001.

למכירה מדריך לתחזוקה ולעבודות סדנא ביתיות על חיפושיות. שמואל 03*9240421.

למכירה לרגל נסיעה לחו"ל: חלקי חילוף מקוריים וחדשים, לאופל קדט 1100, שנת 1972 (חלקם באריזה מקורית). לפנות עד השעה 22:00 בלילה. חיים 054*6693772 או 02*6257250.

מחפשים

מחפש גריל לפ'זו 203 וחלקים נוספים. דני 050*5207162.

מחפש חלקים רבים (לא מיכאניים) לפונטיאק קופה 1950, לרבות ספרות. אודי 050*5239600.

מחפש סיטרואן DS משנות ה-60 וה-70, לשיפוץ או משופצת, חלקים או שלמה, ומעוניין גם במידע על יבוא רכב מסוג זה וכל שיתוף פעולה בנושא. יהודה 054*4241042.

כבר 50 שנה שאלפא מרגשת אותך כל יום מחדש.



עמרם חורץ

50° Giulietta



יבואן: סוכנות מכוניות לים התיכון בע"מ. יבואני פיאט, לנצ'יה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה ראשי: יגאל אלון 90 ת"א 5655555-03