



האַבְטּוּמָכְבִּיל

מגזין ישראלי למסורת מוטורית, מכוניות קלסיות ורכבי אספנות

גיליון 64 ■ מאירוני 2006 ■ 30 שקלים ■ חינוך לחבריו מועדון החמש

סוסיתא

כמעט יובל שנים אחרי שרידה
לראשונה מפס הייצור
ירם מקובר ואבי גרשברג
מקימים את
"קבוצת סוסיתא"



בוגאטִי

האחים שלומוף
ואוסף המכוניות הסודי

מרצדס

המודיאן החדש בשטוטגרט
מכיל 160 יצירות מופת מוטוריות

תוצרת הארץ

תציג מכוניות כחול-לבן
בחצר "המודיאן לתוצרת הארץ"

היי זמנים

פגש חלוצי שהתקיים בחיפה בשנת 1980



האַבְטוּמוֹבִיל

клуб любителей автомобилей
клуб любителей автомобилей, коллекционеров и любителей автомобилей

האַבְטוּמוֹבִיל - בטאון מועדון החמש מגzin ישראלי למסורת MOTORTIME, מכוניות קלאסיות ורכב אספנות

עורכים: בני הספל, איל פلد
עורן גרפיטי, רועי קורן
תחקיר והפקה: אילית עוזרי, יעל שנער
מנהל ומוניטים: קרול מימוני
טלפון: 02-6521222

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



המודיל: איל פلد
כתובת המערךת: מסע עולם
רחוב עם וועלמן 3
ירושלים 95463
טלפון: 02-6521222
פקס: 02-6521221
דואיל: idantv@matav.net.il



סוס'תא קוביה 1962
של ניב שר
צילום: עידן שפטוב

כל הזכויות שמורות
טלפון: 0793-7679
המודעות ותוכן באחריות המפרסמים בלבד



מועדון רכב הולספיט לאספנות כרמל
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמוקה רשותה מס' 809903358)

נשיא כבוד: כבוד נשיא המדינה - מר משה קצב
חברי כבוד: יורם בינור, רפי בן חור, חיקה ברנסטיין,
יווחים לוי זיל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר
ייר קודס: צבי רכnic, יוסי בראל, שי אמיר,
אבי כתריאל, זמי לוי

פעילי המועדון והעמותה
ייר: נחום קדמיאל
ייר ועדת אירועים: דורור בריל
גבור: מנחם ניר
דובר: קובי מלוא
קשרי חזץ (פיב'א): יוסי צור
אברים וציזו: מנחם ניר (מיימ)
עורכי "האַבְטוּמוֹבִיל": בני הספל, איל פلد
אב בית דין חברים: עוזי שלמה דין גדרון
מבקר העמותה: משה מצא
עדת ביקורת: עוזי אסף בקר, רוי רוזנברג
אחראי סניף צפונה: משה שטיין
אחראי השקעות: מתניה הלוי
מנהל המשרד: סמדר רחמים

משרד המועדון
כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: תיז 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818
דואיל: fiveclub@bezeqint.net
שעות פתיחת המשרד:
בימי ראשון, שני, רביעי וחישי בין השעות 08:00-13:30,
(מענה טלפון בין השעות 10:00-13:00);
בימים שלישי חמישי בין השעות 15:00-20:00 (מענה טלפון: 00:16:00-19:00);
בערב חמישי בין השעות 00:00-12:00 (מענה טלפון: 00:09:00-11:00)

מועדון החמש באינטרנט
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנחי פורום אספנות: בני הספל, קובי מלוא, חן פרחי
אתר האינטרנט: www.5club.org, ליאור ברון
מנהל האתר: ליאור ברון

ערוץ ההיסטוריה



RENAULT

1902 רנו זוכה במקום הראשון במרוץ
פריס-וינה היוקרתי עם דגם K.



ערוץ הספורט



RENAULT

2005 רנו זוכה באליפות העולם לנהגים
וליצרנים במרוץ פורמולה 1 היוקרתי.



רנו. משדרים **עלויות**
כבר למעלה ממאה שנים.

חברים יקרים וקוראים נכבדים,

לפני כחודש נפרדנו בנסיבות טריגוות מנייר עוזדור, שנהרג בתאונת אופנון בדרום. נשא רכב האספנות בכל, והאופנונים בפרט, היו אחות מהאבותיהם של נייר. איבדנו חבר אמיתי, אספן ברם"ח איברי, איש משפחה למופת, צנוע ונעים היליכות. יהי זכרו ברוך. בכוונת מועදון המשמש לקיים אירוע שנתי לזכרו של נייר. אופי האירוע ותוכנו יקבעו בהתאם לטעותם מושתפת עם בני המשפחה.

הבחירה לוועד מועදון המשמש ולמוסדותיו התקיימו לא מזמן בדרך וצינית ומכובדת. האסיפה נוהלה על ידי חברנו נמרוד באופן ראוי להערכה. תוצאות ההצעה פורסמו ברבים, ונבחורים - ותיקים וחדשים כאחד - צפויות ממשימות רבות, שתכליין קידום מטרות המועדון והחברים.

כל אחד מהमועמדים התהייב לעשות כפי יכולתו בתחום מסוים, לפי בחירתו האישית. הרף שהזבב היה גבוי, ואנו מצפים ומאמיניםшибוא לידי ביתוי גם בעשייה השוטפת. בשמי, ובשם כל חברי המועדון אני מאמין הצלחה לנבחורים, ושולח תודה מיוחדת לחבריו הוועד הייצא - בני הספל, זמי לון וצבקה מרגלית - על תרומתם הרבה.

נשא החניתה במפגשי יום שיישי מטופל לאחרונה באינטנסיביות רבה בעיקר על ידי חברי צעירים והותאה המבורכת היא שמספר רב יותר של רכבי אספנות מוצאים מקום חניה בתחום המגרש, וטוב שכך. אני מנצל במה זאת לשוב ולקרא枉 לכל חברי המועדון המוגנים למפגשי יום שיישי בכל רכב שאינם רכבי אספנות, להבין את מגבלת המקום, ולהחנות במגרש החניתה הסמן.

בקלסיקון המצויר מופיע רשות אירוחים לחובשים הקרובים. הרשימה כוללת מפגשים והשקות. גולת הכותרת תהיה מפגש בירושלים, עם רכבי אספנות מומבון. תקווונו היא כי לארוע זה יגיעו חברים רבים עם רכבי האספנות שלהם, והשיירה שתעללה בעיר הקודש תהיה ארכחה ומכובדת.

תשומת לבכם לקץ שהגע כבר במלוא עצמתו: מים במצננים, לחץ אוויר בצמיגים, עירנות בכבישים, ואירועי חברים מוצלחים. שלכם,
נחום



שלום רב,

כשהולכים אל ההגדרות המילוניות מגלים כי אספן הוא "אדם העוסק באיסוף חפצים מסוים" וכי האספנות היא " מלאכתו של האספן". חיבטים להורות שההגדורה נכונה גם כפלפני, אספני המכוניות, אם כי יש חסר נחת מסויים מהעובדה שהמלחין מתיחס למוכניות שכלונו אהבים כל חפצים שעיה שכלונו יודעים שיש להן שם, גוף, לב ונשמה ובמרקםם ובבים אפילו שם חיבה ונשמה יתרה. מזיאון לפני הגדרתו המילונית, הוא "בית שמותים בו אספנים שונים". לרובה השמהה ה"תופעה" הזאת מתרחשת גם בעולם אספני הרכב והתוכאה - מזיאוני מכוניות. הכתובות המרכזיות בגליון הנוכחי של "האבטומוביל" קשורות במזיאוני מכוניות.

בפסח האחרון, ביום מהמועדון החמש, התקיימה תערוכת מכוניות במזיאון ארץ ישראל בתל אביב. ממש זמן קצר מזמן הפך המזיאון המוכר בשם מזיאון הארץ למזיאון תוצרת הארץ. כ-30 כלי רכב שכולם יוצרו והורכבו בישראל משוכן תושמת לב של מברקרים רבים, הריטו לא מעט מיתרים נostalgicums והולידו שילוב מופלא של התפעלות וחוכם.

בני הספל מביא מאלזאס שבכՐת את הסיפור המדמים על אודות האחים שלומוף שאספו בסודיות מוחלטת מכוניות בונאיי מכל רחבי העולם. פעילות החשאית שלהם היה מחיריקו שהביאו בסופו של דבר לקריסטה מפעל הטקסטיל המשפחתית שבתחומו "הוטמן" האוצר המוטורי. רק אז נחשף האוסף היקר, הולאם והיה למזיאון הלאומי למוכניות של צופת.

אל פلد נסע לשוטגרט שבגרמניה ונכנס בשעריו של מזיאון מרצדס החדש. הבניין בעל תעשייה המפלסים והצורה האליפטית הוא יצירה מופת מוטוריות. רק איזה ארכיטקטוני וואוסף המוצג בו כולל 160 יצירות מופת מוטוריות.

ביום שבו יקום המזיאון של מועדן החמש ישמה אוצר התערוכה קיבל את עדותו של משה שטיין על ימי כסטודנט בטכניון בחיפה בכלל ועל יום הסטודנט בשנת 1980 בפרט. ביום זהה, כך מתברר, יזמו שטיין וחבריו מפגש של אספני מכוניות שהביאו למגרש החניתה שלל הכרמל 39 מכוניות שהיו קלאסיות כבר לפני 26 שנים.

ובאותו המזיאון נמצא בודאי מקום של כבוד למוכנית הכי ישראליות מАЗ ומעולם - הסוציאתא. כמעט יובל שנים אחרי שהתגללה מפסי הייצור של אוטוקארס זוכות הקוביה וeahiyotiah לעדנה בדמותה של "קבוצת סוציאתא" במסגר מועדן החמש.

**קריאה מהנה ונסעה בטוחה,
בני הספל ואיל פلد**





50° Giulietta



50 שנה אלפא רומיאו מרגשת אותך כל יום מחדש

בזאנן: סוכנות מכוניות לים התיכון בעמ. יבאני פיאט, לנציה ואלפא רומיאו. אולם תצוגה וראשי: גיגאל אלון 90 ת"א 5655555

חדשנות וישנות

השקה: מורייס 8 שנת 1935

טיולי מועדון החמש: ראלי יום העצמאות

08



ל"ט עתיקים

כתב: משה שטיין

"אומרים שהוא כאן שמח לפני שנולדתי". מתברר שיום הסטודנט של שנת 1980 בטכניון שבחיפה היה יום שמח במיוחד. משה שעינויין, אז סטודנטמן המניין, ה策יח בעזרת כמה חברים טובים לקבץ 39 מכוניות קלאסיות למפגש אספונים חוצץ

12

קבוצת סוציאתא

כתב:achi tal צילם: עדין שפטוב

מבין כל המכוניות שיוצרו והורכבו בארץ הסוציאתא היא המכונית הכי יישראלית שיש. יום מקובל ואבי גורסבורג, בעליים גאים של טנدر וקוביה משנות ה-60, יומו את הקמתה "קבוצת סוציאתא" במסגרת מועדון החמש

16



20

תוצרת הארץ

כתב: בני הספל צילם: רון טופלברג

בפסח השנה השתלטו על החצר של מוזיאון ארץ ישראל כ-30 כלי רכב שכולם יוצרו או הורכבו במפעל הרכב שפעלו בארץ בשנות ה-50, ה-60 וה-70 של המאה שעברה. הכתבה מתעדת את התצוגה ומלווה בצילומי ארכיו של תעשיית הרכב הישראלית מהימים ההם



שגעון הבוגאטן

כתב: בני הספל צילום: מוזיאון המכוניות הלאומי

האחים שלומוף אספו במשר שניים אורכוות ובסודיות מוחלטת מכוניות בוגאטני מכל העולם והסתירו אותן באחד מהאולמות של מפעל התקסטיל המשפחתי.

בני הספל מספר על האוצר שהתגלה כמעט במרקחה והיה למוזיאון המכוניות הלאומי של צפת

32



יצירת מופת

כתב: איל פلد צילומים: מרצדס

המוזיאון החדש של מרצדס בשוטינגראט שבגרמניה עתיד להפוך לאחד ממועדדי המשיכת הגודלים והמרתקים בעיר ובביבתה. איל פلد מספר על הבניין שהוא יצירה מופת ארכיטקטוניית ועל האוסף שמכיל לא פחות מ-160 יצירות מופת מוטוריות

40



שלום, אח

לבים מחברי מועדון החמש, שניר היה בו חבר ותיק מאז שנת 1987, הודיעו את ניד ואת אהבתנו לכל רכב קלאסיים בכלל ולאופניים קלאסיים בפרט. ב-28 באפריל השנה ניד נהרג בתאונת דרכים כבדה הארץ. לפני חמץ שנה, בינוואר 2006, ניר חנק אחר אינטראנס פרטיז ואיש בנוסה האופניים הקלאסיים. הנה הדרך והAMILIM בהן בחר להציג את עצמו.

שמי ניר עוזרו, ליד שנה 1962 מרמת גן, כיום נשוי לדליה ובאר להדר, אורי ווערד ומתגורר בדורם הארץ. מהנדס מכוניות במקצועו.

כנער בן 16 בשנות 1978 שאיפית הייתה לטילון ICM (ג'ילרה אדומה או הוונדה היו 50 שחורה היו באותה ימים חלום נשבג למרדי), אולם, לאור הוטו של ההרים, רק בגיל 18 לפניה הגיס בזבוקתית האחסונותי להשכלה הגבוהה, הוציאתי רישיון נהיגה ובছודמנות ראשונה וכשתי BSA דגם B40 ("טרנגול") משנת 1965. השתפשתי עליו כבנה, הרכבתי עליו "מוזודות" שעשוות משתני ניאורות של בית שימוש, אך לאור תקלות מרובות ומבר לשירות צבאי מרוחק מהבית מכרתי אותו (ועוד היום הוא האופנוע היחיד שמכרתי). בסוף שנות 1982 רכשתי BSA שנת 1942 במצב "עובד" עם סירה. לראשונה ב"ריגלה" ראשונה מהמצאה העברתי אותו שיפוץ קוסטמי מזוין שכלל הרבה ניקלים ומדבקות ווהרות והחלפתית את חיציה האחוורי של שרתו לשולדת קפיצים. הסירה של האופנוע הרכבה עליו ליעדים רוחוקות אך שימשה אותה בטעס נישואיו כ"לילומונה" להעה להופעה. בשנים 3-1992 ניצלתי את המkosם שעמד לרשותי סטודנט המועסק בעקבודה למוגעים באוניברסיטה בקרגוריון, ושיפצתי את ה-BSA כאופנוע צבאי בריטי ממלחמת העולם השנייה על כל פרטיו. כתוצאה מתהילך השיפוץ התרכוו אצלם דלקים רבים, ומארח והתגלל ליידי חיצי אופנווע זוק החלתלי לשקם אותו ולשוך לו את הסירה שהורודה מה-BSA הצבאי (בצבא הבריטי לא נסעו עם סירות לנושעים). רב כוחות סוס ומומנט שהתחאים מאר למשיכת הסירה במיהוויות שיט סבירות. שיפוץ (שסתומים עליים) בחודש ספטמבר שנת 2001. בינו間に, בשנת 1996 רכשתי לי אופנווע BMW מ-1975 הסירה הושלם בחודש ספטמבר שנת 2001. בינו間に, בשנת 1996 רכשתי לי אופנווע המשמש לנישועה דגם R60/6 שהיה והינו במצב מכני מושלם והצורך רק טפלוי קוסטטיקה. האופנווע משמש לטווילים וסידורים בכל רחבי הארץ ומאפשר לי להשרות את הרכב לאישה. במשך השנים אספה מספר טווילים מדגימות שונות מהשנים 1960-1972. לטילון שהיה משאת נפשי בגיל 16, אין ערך אספני רב, אולם מאוחר והוא מיצג את הכליל הדוריגלי היחיד שיוצר בארץ באופן סדרי (היה גם "צבי" אולם ניתן להתייחס אליו כנסיין לייצור), הוא קיבל אצלוי את המכבור הראוי ועתיד להיות משופץ בקרוב. בין היתר אני עוסק באיסוף חלפים עברו. הפרויקט הנוכחי עליי אני עמל בעת הוא שיפוץ אופנווע רדרג' אולסטור (Rudge Ulster) משנת 1933 - אופנווע נדר ומיוחד, בעל אופי ספורטיבי, שף בתקופתו היה דגם יוקרתי מאד ולכן אינו מוכר לרבים.



ניד עוזרו. הלכת לך כל לך פתאום. באמצעות הרים. הילכת מאיתנו על האופנווע שלך לך אהבתה. ניד - אומנם הייתה בן יחיד, אך עבורי הייתה כמו אוח בוגר, כל לך מיהר.

בתהום האופנוועים היישנים הייתה המאסטר. מקצוען, בעל ידע רב, ויסודו עד כל גובל. הכתבות הרבות שכתבת בעיתון המועדן היו תמיד לעניין ונראה שהשיקעת זמן רב בכתיבתם. הערצתי אותו על יכולת התהממה האינטנסיבית שלו, על הדיקונות, על הירידה עד לפטרים הקטנים ביותר. הטוילים שלנו יחד על האופנוועים היו תענג גדול. איתך תמיד הרגשת בטחון. תמיי נגגת בזהירות ולא עשית שטויות. רק אחד כמו היה חלק מקורי כזה או אחר קצה העולם כדי להשיגו לך יכולת להציג איזה אופנווע שלך. אם לא ניתן היה להשיג איזה היה מיציר לך בדיוון מרבי.

פרויקט הדגל שלך היה אופנווע רדרג' אולסטור. כמה משבבים השקעת על מנת להשיג לו חלפים, מקוריים כמובן. מי שלא נשם וחוי את החום האופנוועים הקלאסיים לא יבין זאת לעולם. כל לך שמחתי בשביבך עם ההתקדמות בהשגת החלפים. רק לאחרונה הקמתך יחד עם בנך אורי אטור אינטונט מפואר שעוסק באופנוועים קלאסיים. הכל על מנת לך את התהום בארץ ולנסות לקרב אליו עוד אנשים. לאחרונה הדרכת גם אותו באhabitך לטלונים. לא מזמן התחילה לשפץ טילון עבור בתוך הבכורה הדר. עכשו הוא נותר מפרק על שלוחן העכובה.

שהגיעה אליו הידיעה המرة לא רציתי להאמין. לבך מאיתנו משאריה היל ריך שאש לא יכול למלא, וכמה חלומות שכבר לא יתגשמו... חן קלמנוביץ'

משיקים מכוניות אספנות

מוריס 8 שנת 1935

צלם: שלומי יצחקי

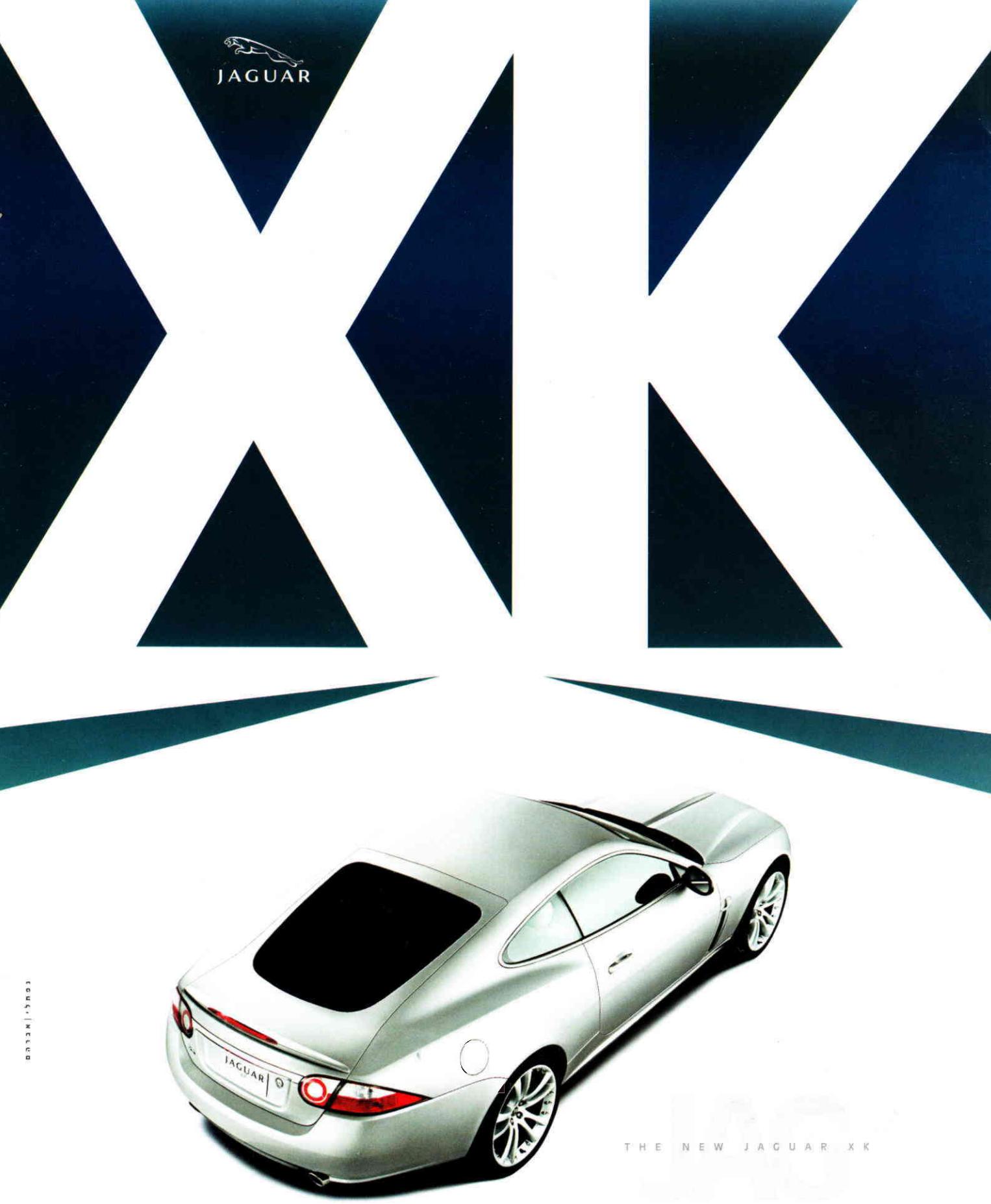
ביום שישי ה- 28.4.2006, בתחנת הדלק שמול "לב המפרץ", מקום המפגש הקבוע של "מועדון החמש" בцеפון הארץ, הושקה מוריס 8 משנת 1935 של חיים קופרמן.

חיים מעיד על עצמו שהחל לאחוב מכוניות שונות לפני שנים דורות, כשהיה בן 13' ועבד במשך שנים וחצי יצא לפנסיה והחליט לרכוש ספר. לפני שנים ישנה, "ענתיקה", ולשף אותה במו ידיו, בעיקר על מנת שתיהה לו תעסוקה. כשרואה את המוריס 8 ידע שמצא את מה שיחיפש. חיים, שהוא הבעלים השלישי של המכונית בת ה-71, רצה אותה Adams בשם פרידמן בפרדס חנה והוא יודע מאומה על הבעלים הראשונים. לפי לוחית הרישוי המוריס היא ירושלמית במקורה.

את כל שיפוץ הרכב עשה חיים בעצמו, ללא סיוע של אנשי מקצוע, עד שלב הצבע. אז, אחרי שבחר באדום דובדבן, הפקיד את המכונית בידיו של צבאי מקצועני. הרכב היה רקוב לגמרי ומפורק לחלקים: מנוע מפורק, הבודי היה בנפרד מהשלדה, וחיים העביר את הרכב הביתה בחקלים. אחרי שהכך תוכנית עבודה מפורטת שכלה הזמנת חלקים מחוץ ה.land: תיקון מערכת הבלמים, שיפוץ מערכת החשמל, תיקון מערכת השעונים, תיקון מנעולי הדילות וציריו הדילות, מפלט חדש, צמיגים חדשים, מילך דלק חדש ושיפוץ כליל של המנוע. את חלקו הפך של שילדת גוף.

הרכב יבוא מאנגליה והרכיב בעצמו. האישה, הילדים, הנכדים ואביוו הנו ניינס מפגנים מאוד. בכל מקום שעליו מגיעים חיים בן ה-68 והמוריס בת ה-71 הם זוכים להתרגשות, לחיכוך ולהבהמה מהמאומות.





THE NEW JAGUAR XK



על מפגשים וטיולים

ראלי יום העצמאות

כתב: משה שטיין

צילום: שלומי יצחקי

ראלי יום העצמאות של מועדון החמש בצפון הארץ נעשה למסורת והתקיים השנה בפעם השביעית. ב-3.5.2006, בשעה 11 בבוקר, התכנסו ברחבה שמול ביתו של בני זוהר בטבעון כ-40 מכוניות קלאסיות שהצפינו מכל רוחבי הארץ.

הנושא המרכזי של הראלי השנה היה ציון מלאת 100 שנים לרכבת העמק. אחרי תדריך קצר וחולקת חומר הסברה יצאה השירה הצבעונית כשהיא זוכה לילויו משוטתי. הסיור החל ברכבי טבעון כאשר התושבים המקומיים צופים בהם ומלווים אותם בקניות עידוד, לאחר מכן יצאו כל הרכב לכיוון אלוני אבא וכפר יהושע.

בכפר יהושע, מול התחנה ההיסטורית של רכבת העמק ששוקמה ושוחזרה על ידי המועצה לשימור אתרים, הפליא רפי המדריך בסיקירה ההיסטורית מורתყת שתובלה בסיפורים פיננסיים על ימים עברם. נדמה היה כאילו רכבת העמק שוב נופשת אדי קיטור וכайлוי הכל מכירם את מי שנשען בה אז ואת עלילותיהם.

השירה הקלאסית שוב יצאה לדרך, ושבה לבתו של בני זוהר לאירוע צהרים עיסיקת שכלה בשרים על האש, מגון של סלטים והרבה מצלב רוח טוב שנמשך עד לשעות אחר הצהרים המאוחרות.

משהו קלואס! בדרכך אליך

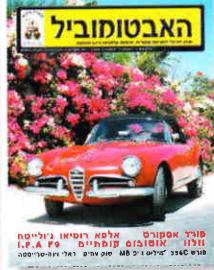
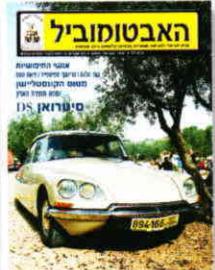


האבטומוביל - המגזין הישראלי היחיד לממכוניות קלואסיות,
מורשת מוטורית ורכב אספנות מגע אליך הביתה ששה שנים ב升华.

לרכישת מנוי שנתי במחair של רק 180 ש"ח

(שישה גילגולות, כולל מע"מ ודמי משכלה)

נא להתחבר לטלפון 02-6521222



קבוצת סוסיתא



יחד עם תפוזי יפו, כובע טמבל, בקבוק סייפולוקס, תחת מקלע עוזי
ונס קפה של עלית הסוציאת היא - לטוב ולרע - אחד הסמלים
הכى ישראלים שיש. בעצם, שנות דור אחריו שבאה לאויר העולם
זככה המכונית הישראלית המיתולוגית לעדנה מוחדשת בזכות
הקמתה של קבוצת סוסיתא במסגרת מועדון החמש

כתב: אחיה טל

צלם: עידן שפט-טוב



השם סוציאתא

על פני מי שעומע אותו. החיקון יכול להיות סוג של התפרקות נסטלגית וביטוי לאהבה גדולה. החיקון יכול גם להיות מידה מסוימת של השתתפות בצעיר או הבעת דעה אלימה וairoונית על תעשיית הרכב הישראלית. כך או אחרת, השם סוציאתא אינו משאיר אף אחד אדיש, בוודאי שלא אנשים כמו יורם מקובר ואני גורסברג. כל אחד מהם הוא בעל נאה של סוציאתא שנדרמה שרק אתמול יירה מפס הייצור, ונשאת בנאה חותם של תופורת הארץ ונושעת בגאון

בכבישי הארץ כשהיא מושכת מבאים מכל ערך. יורם ואני הם גם הרוח החיה מאחורי היוזמה להקים את "קבוצת סוציאתא" בתוך מסגרת הפעולות של מועדון החמש. אחרי פעולות תחקיר וארגון הגיע הרגע הגדול והחגיגי ביום שישי, ה-5.5.2006, "רגע" לפני יום העצמאות, עת הושקה קבוצת סוציאתא באופן רשמי, ובנוכחותם של בני משפחתי שבינסקי וכעשור סוציאות מצוחצחות. מוכנית ישראליות נפוצה בשנות ה-60 וה-70 של המאה שעברה בישראל. ראייתה של הסוציאתא במכונית הרכילנט הבריטית, שהורכבה ברישיון במפעלי חברת אוטוקרס בחיפה, ולאחר מכן בטירת הכרמל, שהיו בעלות יצחק שבינסקי. מוכנית זו לא נחללה האלהה, בפרט בדגם בעל שלושת הגלגלים, אך יצורה שיתוף פעולה בין אוטוקרס ורליאנט, שהביא בסופו של דבר להולדתה של הסוציאתא הראשונה בשנת 1959 ולתחילה שיוקה בישראל בשנת 1960. השם "סוציאתא" נבחר בתחרות שמות כלל ארצית, שהזוכה בה קיבל פרס של 500 לירות.





לסוציאתא זו היו שלוש גרסאות: קובייה מסחרית, דגם סטיישן עם שלוש דלתות וטנדר פתוח. כל הגרסאות ציידו במנוע בנפח 1,000 סמ"ק מوتוצרת פורד אנגליה. מרכב המכונית היה עשוי כולו פיברגלאס (סיבי זכוכית), ולמרות הבדיקות והמיוטסים אודות גמלים שאכלו, היה קל משקל, בלתי מחלץ, חזק ומתකדס באוטה תקופה. הסוציאתא הייתה זולה מכוניות מיובאות מכבילות, ואף יוצאה לחו"ל במספרים קטנים.

מכוניות סוציאתא הוצגו בארץ הברית בשם סבורה. תחת השם סבורה יוצר גם דגם ספורטיבי של מכונית הסוציאתא – הסבורה ספורט. זו הייתה מכונית ספורט דרומושבית קטנה בנפח 1,700 סמ"ק עם הספק של 63 כ"ס של פורד קונסול.

בסק הכל יכולו יוצרים 171 מכוניות סבורה ספורט במשך שנים, וכיום הן

נחשבות לפריימרי אספנות בכל העולם.

מכוניות רבות שמשו את משרד המשטרה ופיקדיה, את קציני צה"ל ואת השוק הפרטני. דגמים משופרים עם מנוע טריומף (בנפח 1,146 סמ"ק, והחל משנה 1968 גם בנפח 1,296 סמ"ק בציון הדגם 13/60) הוצגו בשנים שלאחר מכן בשם כרמל (משנת 1961, דגם סדאן שתי דלתות עם מנוע פורד בנפח 1,200 סמ"ק), כרמל דוכס (משנת 1964, דגם משופר של כרמל) וגולבע (משנת 1965, דגם סדאן 4 דלתות עם מנוע טריומף בנפח 1,500 סמ"ק). הדגם האחרון היה "יום כרמל" (משנת 1975 שצויד בתיליה במנוע פורד בנפח 1,300 סמ"ק והחל בשנת 1978 במנוע הילמן לא מוצלח במיוחד. הדגם יוצר עד שנת 1981, אז נסגר מפעל אוטוקארס. בסך הכל יוצרו מפסי הייצור של אוטוקארס במהלך 21 שנים יותר מאשר 1,000 אלף מכוניות סוציאתא לדגמיה השונות.

החברים בקבוצת סוציאתא

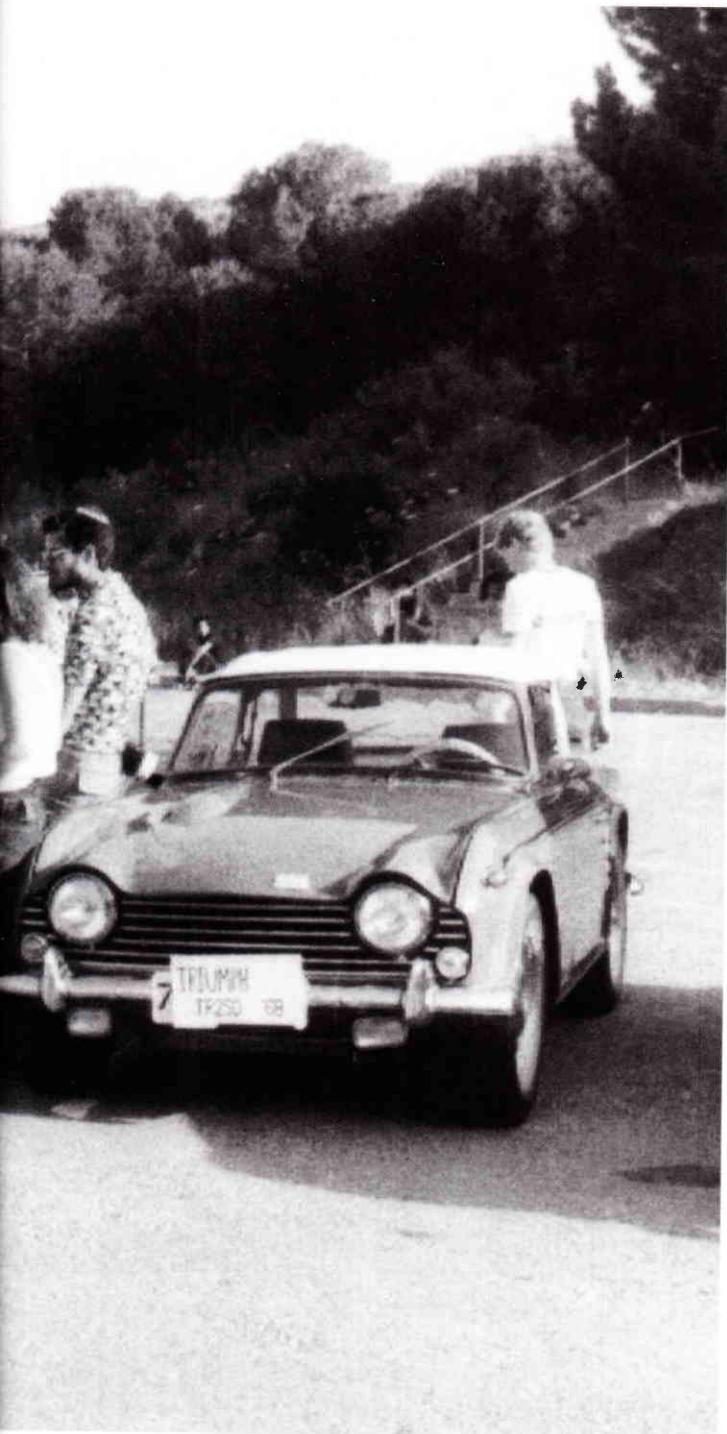


נון קדריאל מבור
ובני הספל סוקר את תולדות הסוציאתא

- יומן מקובר – סוציאתא טנדר שנת 1960
- יניב שר – סוציאתא שנת 1962
- אבי גורסבורג – סוציאתא קוביה שנת 1965
- בני צופר – סוציאתא קוביה שנת 1965
- שאלוי אגם – סוציאתא קוביה שנת 1966
- נח סלוצקי – סוציאתא 12 שנת 1968
- גרשון יודזה – כרמל טנדר שנת 1969
- מוני – כרמל דוכס שנת 1971
- יעוד פירטס – סוציאתא שנת 1972
- אמנון רום – כרמל סטיישן שנת 1981
- כוכבי רום – כרמל שנת 1978



לִיְט עֲתִיקִים



ה משתתפים בפגש - מאי 1980

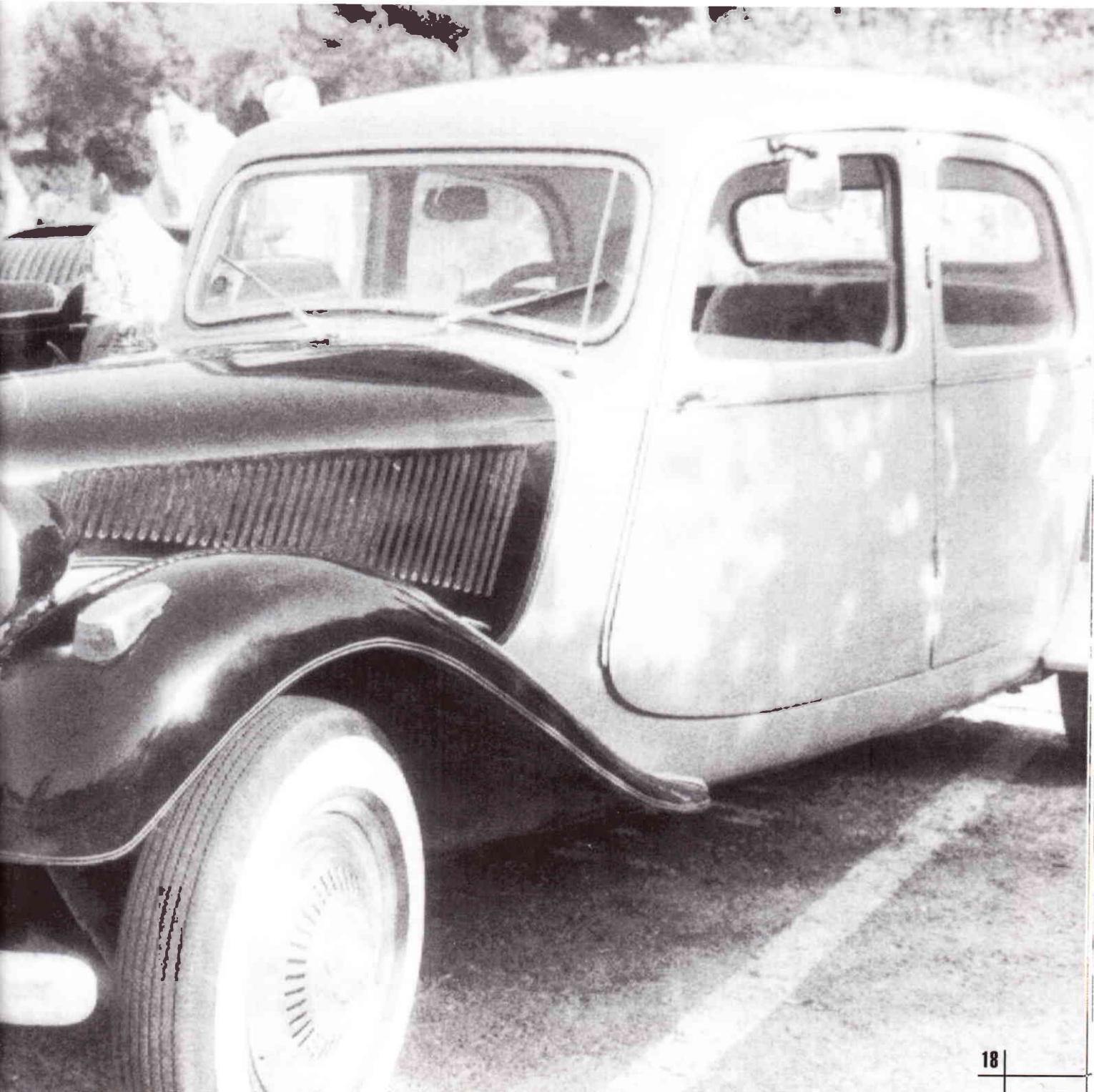
- פורד מודל A שנת 1930
- מרצדס 200 שנת 1933 של יעקב פריד מchiefa
- שברולט 6 שנת 1934
- טרפלאן שנת 1934
- פיאט ג'לייה Tourer שנת 1935
- שברולט שנת 1942
- סיטרואן 11 שנת 1946 של רון פרוז מchiefa
- ולסלוי 8 שנת 1946
- פיאט טופולינו שנת 1948
- פורד שנת 1948
- הילמן מינקס שנת 1948
- מרצדס 170Z שנת 1949 של אליה פרבו מtel Aviv
- סיטרואן 11 שנת 1949 של אמר מוז וישראל סמלנסקי מבאר שבע
- פיג'י 203 שנת 1949 של משה שטיין מchiefa
- ויליס נ'יפסטור שנת 1950 של מיכאל פובלינוי מchiefa
- דודג' קיננסוואי שנת 1951 של אבי הרוי מרעננה
- פלימות' קראונפראט שנת 1951 של עודד רטינסקי מפתח תקווה
- פקארד קליפר שנת 1953
- רוואר שנת 1954 יצחק בר מchiefa
- אמ.ג.'י MGA שנת 1958
- אמ.ג.'י A MG שנת 1958 של שאול פנו
- מרצדס 190SL שנת 1959 של יורם סילבר מרמת גן
- ולוו 544 שנת 1959 של צ'ופס לוי מירושלים
- סנבים אלפין שנת 1960
- סנבים אלפין שנת 1963
- מרצדס 190SL שנת 1963 של יורם סילבר מרמת גן
- יגואר שנת 1964
- אלפא רומיאו ג'וליטה שנת 1964
- טרויומף TR4A TR שנת 1966
- יגואר שנת 1967 של משה מוגובי מפתח תקווה
- טרויומף TR5 TR שנת 1968 של יעקב טורטן מירושלים
- טרויומף TR250 TR שנת 1968 של אלן לנדרו מchiefa
- מרצדס 230SL שנת 1968 של אלן פז מנהריה
- יגואר שנת 1969
- ולוו S 1800P שנת 1969 של יעקב יעי מפתח תקווה
- אמ.ג.'י MGB רודסטר שנת 1970
- יגואר E-Type רודסטר שנת 1970
- אמ.ג.'י MGB רודסטר שנת 1974 של רוני אהרוןוביץ מtel Aviv
- אמ.ג.'י MGB GT שנת 1974 של עופר אהרוןוביץ מtel Aviv

אם מועדון החמש היה יכול לשיר אפשר והיינו שומעים אותו מזמר "אומרים
שהיה פה שמח לפני שנולדת". משה שטיין נזכר איך ביום הסטודנט של שנת
1980, חמש שנים לפניו יסוד המועדון, התקבצו בפגישת החנינה של הטכניון
על מורדות הכרמל בחיפה לא פחות מ-39 מכוניות שכבר אז היו קלאסיות

כתב: משה שטיין



הוּסְטוֹרִיה חוקים משלה. נכון שעתה מצחיק להתייחס לשנת 1980 כאל ההיסטוריה, אבל ככל שמדובר במפגש מאורגן של בעלי מכוניות קלאסיות בישראל, מדובר לא סתם בהיסטוריה אלא אפילו בהיסטוריה עתיקה. בשנת 1980, מזמן לא סתם בהיסטוריה אלא אפילו בהיסטוריה עתיקה. בשנת 1980, עת הייתה סטודנט בטכניון בחיפה, פגשתי שני אנשים שהיו קשורים ומחוברים לנושא המוטורי – איליה פרבר ורוני אהרוןוביץ (עוד טרם מגין "אוטו"). באותו ימים הייתי מטופל בשתי מכוניות קלאסיות: מורייס מיינור משנת 1957 שעדיין נמצא ברשותי, ופיז'ו 203 משנת 1949. בימים ההם רק חלמנו על מועדון חברים של בעלי מכוניות קלאסיות



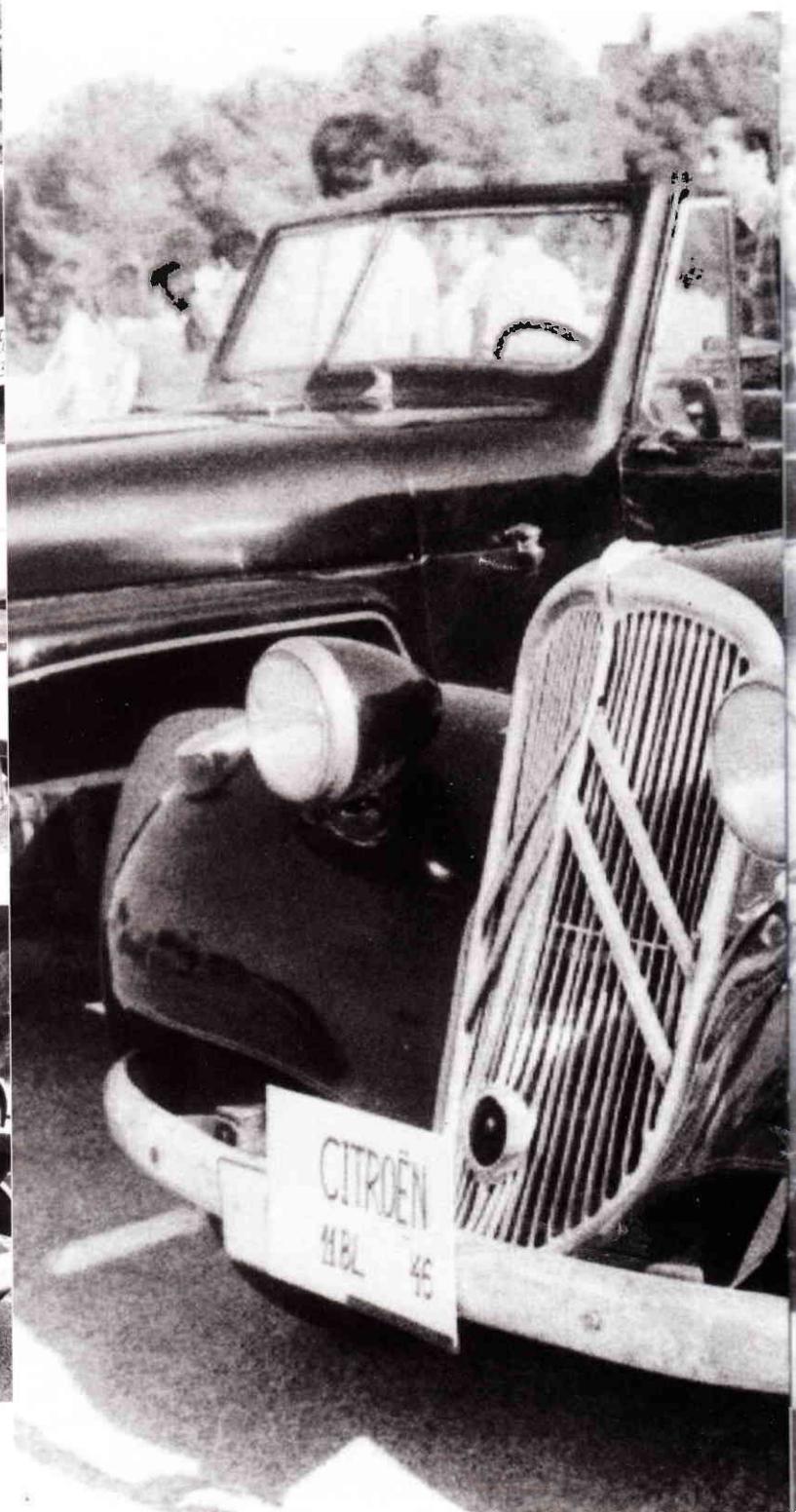


התגלגולו לא פחות מ-39 מכוניות, מפורד מודל A משנת 1930 ועד MG משנת 1974 (ראו רשימה מלאה בטבלה).

הפגש זהה בחיפה, אליו הגיעו בעלי מכוניות קלאסיות מכל רחבי הארץ, זכה לסייעם בעיתונות המקומית תחת הכותרת "פגש מועדון המכוניות – מאי 80".



בון בעלי הרכב שהצינו א, והם מוכרים היום כחברות במועדון ה-5, אפשר למנות את יוסי בראל, עודד רטינסקי, יורם סילבר, יעקב טורון וכותב שורות אלו. המפגש ההיסטורי הזה ברכבת החניה של הטכניון התקיים כחמש שנים לפני מועד הקמתו של "מועדון החמש". מי אמר שפס החזון מן הארץ?



תולדות הארץ

היום נדמה שתעשיית הרכב הישראלית
היא מדע בדיוני, אבל הוצאה אל העבר
הלא רחוק מלמדת שפעם יצורו
והרכיבו כאן לא מעט דגמי מכוניות

כתב: בני הספל

צילום: רון טופלברג

ציומי ארכיוון: ארכיון הצילומים הלאומי (לע"מ)



מימין לשמאלי בקדמת התמונה:
רנו קטרישו שנות 1959, של ליאורה ואלי לב
רנו דופין שנות 1967, של אריה צפון
טוריומף 1500 שנות 1970, של עודד פירס



כחול-לבן

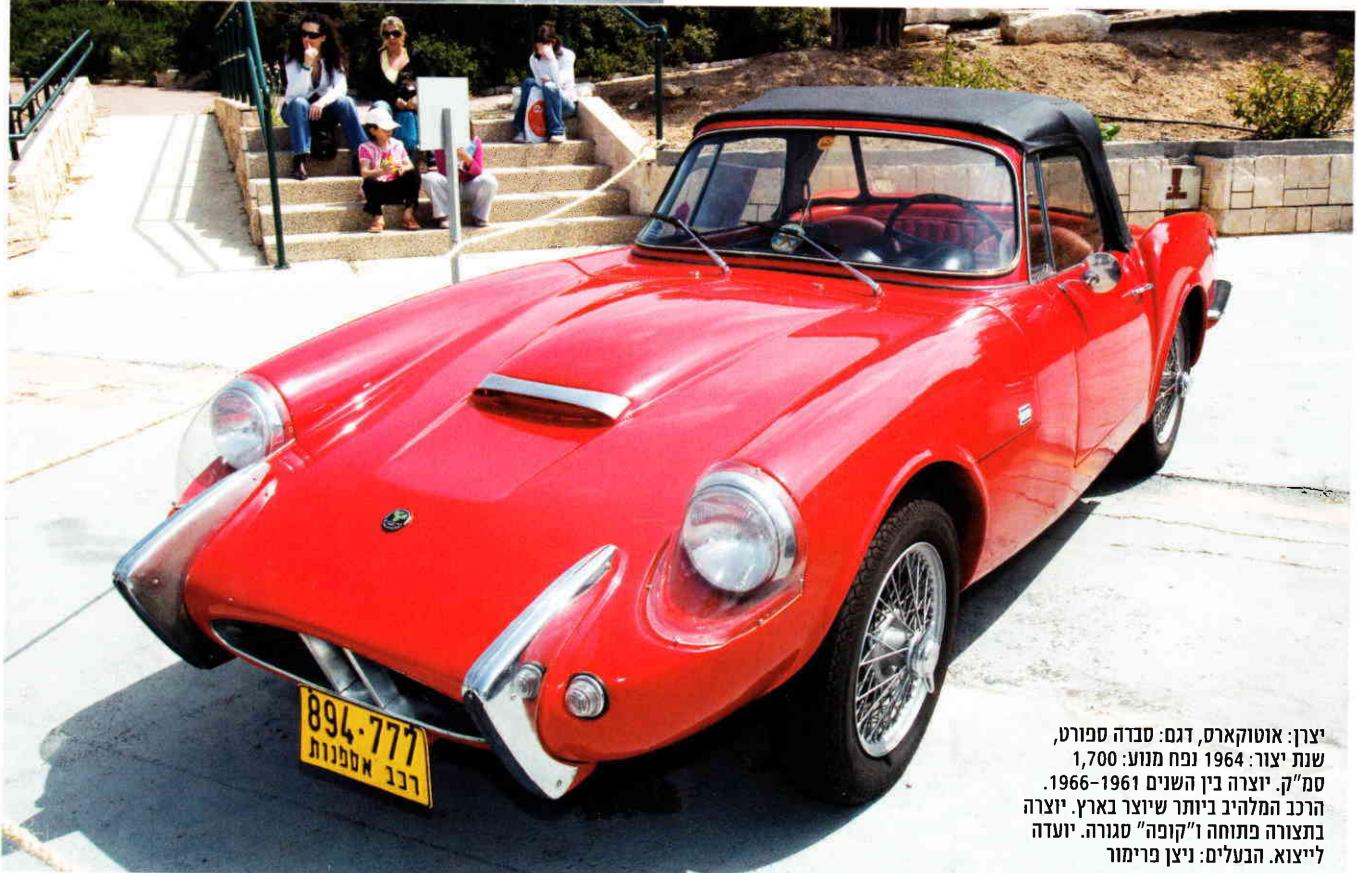
הם לא רק צבעי הדגל הלאומי שלנו, אלא גם מטבע הלשון הנוהג בכל הקשור לתרבות הארץ, בחג הפסח האחרון, ולא רוחם מועדון החמש, התקיימה העצמאות ה-58 למדינת ישראל, ובויחות מועדון החמש, התקיימה במוזיאון ארץ-ישראל בתל אביב תצוגה של מכוניות כחול-לבן. נכון, ישראל אינה יכולה להתהדר בתעשיית רכב מפותחת אבל ממש כמו עשורות שנות ירדו מפסי הייצור, ולמען האמת בעיקר מפסי ההרכבה, לא מעט כל-רכב.

היום, כאמור לעיל, נולדה במועדון החמש וכשפינוו למוזיאון ארץ-ישראל נעינויו מיד בחזיב. הכוונה הייתה לסתות ולכזו את כל כלי הרכב הממנעים שהורכבו או יוצרו בארץ הקודש, ולהציגם במקום אחד. שיטות הפעולה בין שני הגופים הניב את התצוגה המקיפה ביותר של כל-רכב "ישראלים":

"כלי רכב מוטוסטוס טילון וуд משאית כבדה של לילנד".
ראינו קייזר מנהטן וקייזר הנרי ג'י' משנות ה-50, רנו דופין וקרטר-שו שעלו על פס הייצור בסוף העשור הראשון של המדינה, וויליס, ג'יפ, לארק וטנדרא צ'אמפ (האח הגדול של הלארק) משנות ה-60. נציגות גדולה במיוחד הייתה בתצורת מפעל אוטוקארס, היצירת של המכוניות המזוהה ביותר עם תולדות הארץ: הסוסיתא. לצד דגמי הקובייה והטנדרא ניצבו דגמים צעירים יותר של רום כרמל וגמ סברה אדומה וכןצת ש"חזרה ארצה" לאחרונה מבלגיה. כמו כן ראיינו במוזיאון טריומף פח', אסקורט, סופה, אוטובוס "רויאל טיגר" ומשאית הלילנד.

אורה הבהיר הבוגד היו אפרים אילין, חלוץ תעשיית הרכב בישראל, שקיבל תשורה מהמועדון ונשא נאום נרגש, ואמון ענבר (חבר כבוד של מועדון החמש) שהוא בין מקימי מפעל תע"ר נצרת. במעמד חנוכת התערוכה נישאו דברים על תולדות תעשיית הרכב בארץ וחולקו תעודות הוקרה לחברים שנענו בהתלהבות להציג את כל-רכב.

אלפי מבקרים שוטטו מול כל-רכב שמעמדו בחצר המוזיאון ואפשר היה לשמעו אותם אומרם בגעגוע "שוו... לאבא שלו היה זהה".



יצן: אוטוקארס, דגם: סבדה ספורט,
שנת ייצור: 1964. נפח מנוע: 1,700.
שם "ק. יצירה בין השנים 1961-1966.
הרכב המלהיב ביותר שיוצר בארץ. יצירה
בתצורה פתוחה ו"קופה" סגורה. יעדיה
לייצור. הבעלים: ניצן פרימו

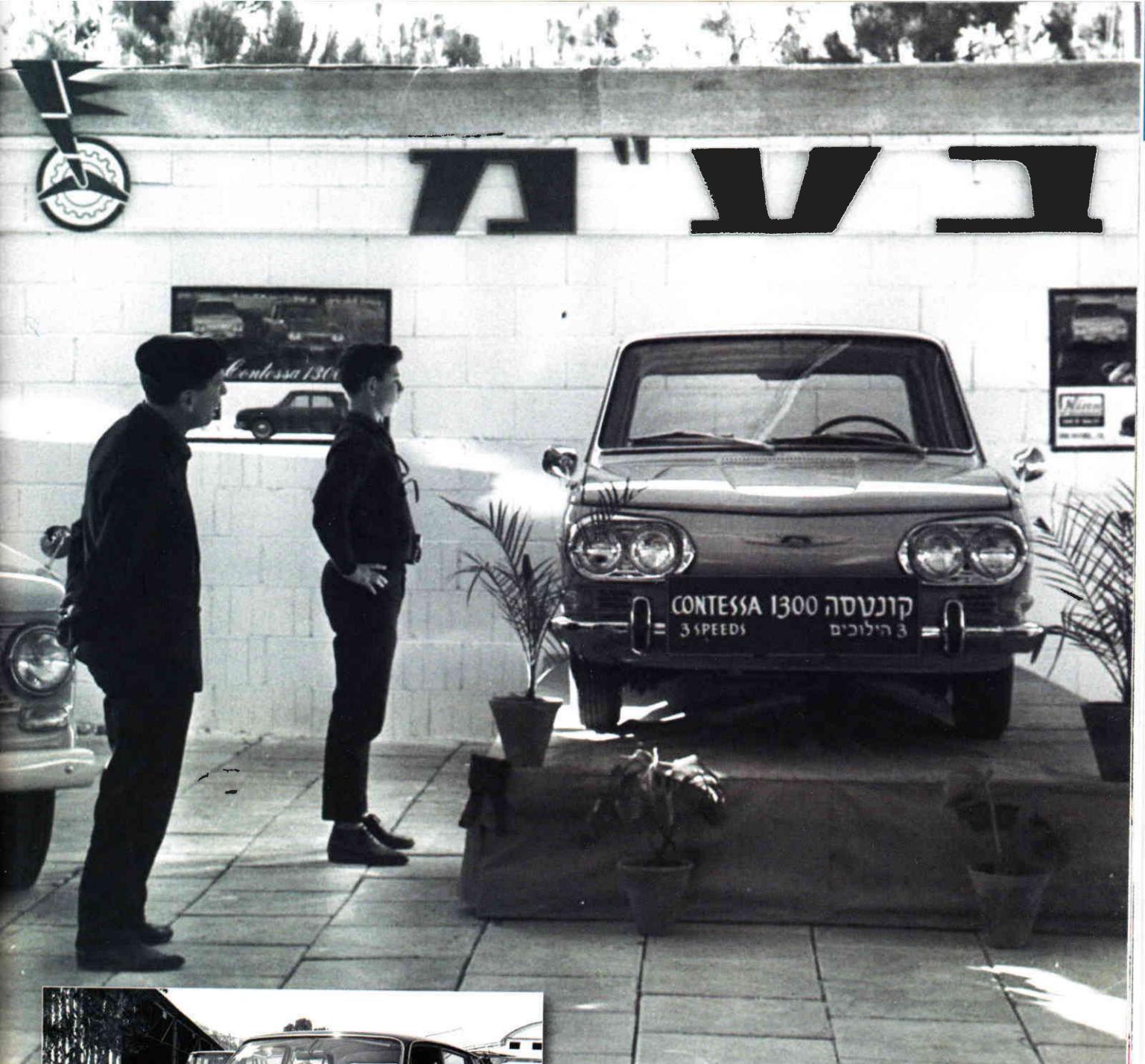


יצן: סטודיבייקר (ארצות הברית), דגם: לארק שנות ייצור: 1961, נפח מנוע: 2,800 סמ"ק.
הורכבה בישראל בין השנים 1960-1966 נמפעלי קייזר-פיזיו / קייזר אלין.
הייתה מכונית הרשמית של שרין ואלופי צה"ל. הבעלים: זמי לוי.

יצן: סטודיבייקר (ארצות הברית), דגם: לארק שנות ייצור: 1963, נפח מנוע: 2,800 סמ"ק.
הורכבה בישראל במפעלי קייזר אלין. הבעלים: מאיר טעדי.

יצן: סטודיבייקר (ארצות הברית), דגם: לארק שנות ייצור: 1966, נפח מנוע: 2,200 סמ"ק. הורכבה במפעל קייזר אלין.
היה הדגם האחרון של סטודיבייקר-ארצות הברית וzeitig במנוע שברולט. הבעלים: ויקטור לוי.





ימין: הינו (יפן), דגם: קונטסה, שנת יצור: 1966, נפח מנוע: 1,300 סמ"ק. יוצאה בין השנים 1968-1966 במקלע א. אילין תעשיית. הבעלים: משה הרשקביץ.

משמאל: יtron, הינו (יפן), דגם: בריסקה 900, שנת יצור: 1965, נפח מנוע: 900 סמ"ק. הטדרר מבוסס על הקונטסה 900 והואוצר בין השנים 1961-1965 במקלע א. אילין תעשיית. הבעלים: יעקב הללי.





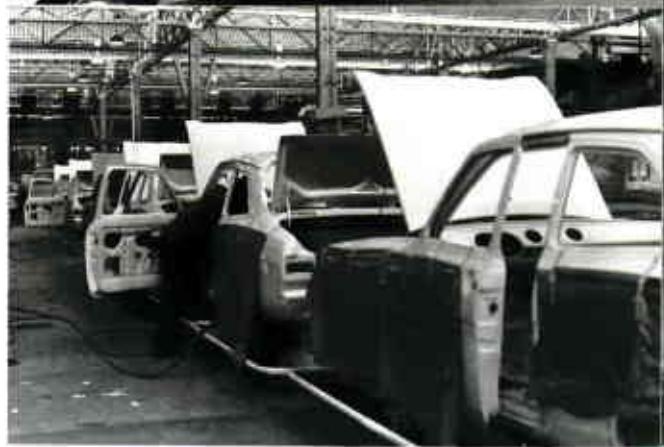
ישראל: ויליס (ארצות הברית), שנות ייצור: 1964, נפח מנוע: 2,200 סמ"ק.
הורכבו בין השנים 1952-1966 במח'ל קייזר-פרזר לישראל.
הבעלים: אמיר ומתייה הלי.

ישראל: ויליס (ארצות הברית), שנות ייצור: 1964, נפח מנוע: 3,800 סמ"ק.
הורכב במח'ל בלבד. א. אלין תעשיות. הבעלים: אביהו כהן.

ישראל: ויליס קומפקט (ארצות הברית-ישראל), שנות ייצור: 1966, נפח מנוע: 2,200 סמ"ק. גוסה
מקטנת של טנדור הויליס שתוכננה בישראל והורכבה במח'ל תעשיות
בון השנים 1965-1968. הבעלים: יוסי שוקר.

יצרן: פורד, דגם: אסקורט 1100
גה לונק, שנת יצור: 1968, גוף
מונע: 1,100 סמ"ק, מודול הראשון
של הפורד אסקורט. דורו הכרחי כארץ
הגעלה: נן אסיאם

יצרן: פורד, דגם: אסקורט ורשייחוי,
שנת יצור: 1973, גוף מונע: 1,100 סמ"ק
טכנית ועיצוב:
הנולימ. ישראלי לפישיס







צילום: ליאלו (בריטניה)
המ. מדור תומן
ה' "ישראל טיבון".
גביעלים: סוחיאן אנד





יצרן: אוטוקארס, דגם: פטיטא, שנת ייצור: 1965, נפח מנוע: 996 סמ"ק.
יוצרה בין השנים: 1961-1966. דגם משופר ומצולח, יוצר בטעיות-פטיטא.
חסורת טרנזה ונורו. הבעלים: אבי גוטסברג.





ימין: אוטוקרטר, דגם: סופיטא, שנת ייצור: 1961, נפח מנוע: 996 סמ"ק.
מכונית הראשונה חוץ אוטוקרטר. יוצרה בין השנים 1958-1961.
מרכז בניי פיברגלאס יוצרה בתצורות סטיישן, מסחרית סגורה ונדר.
הבלים: יורם פרקונה.





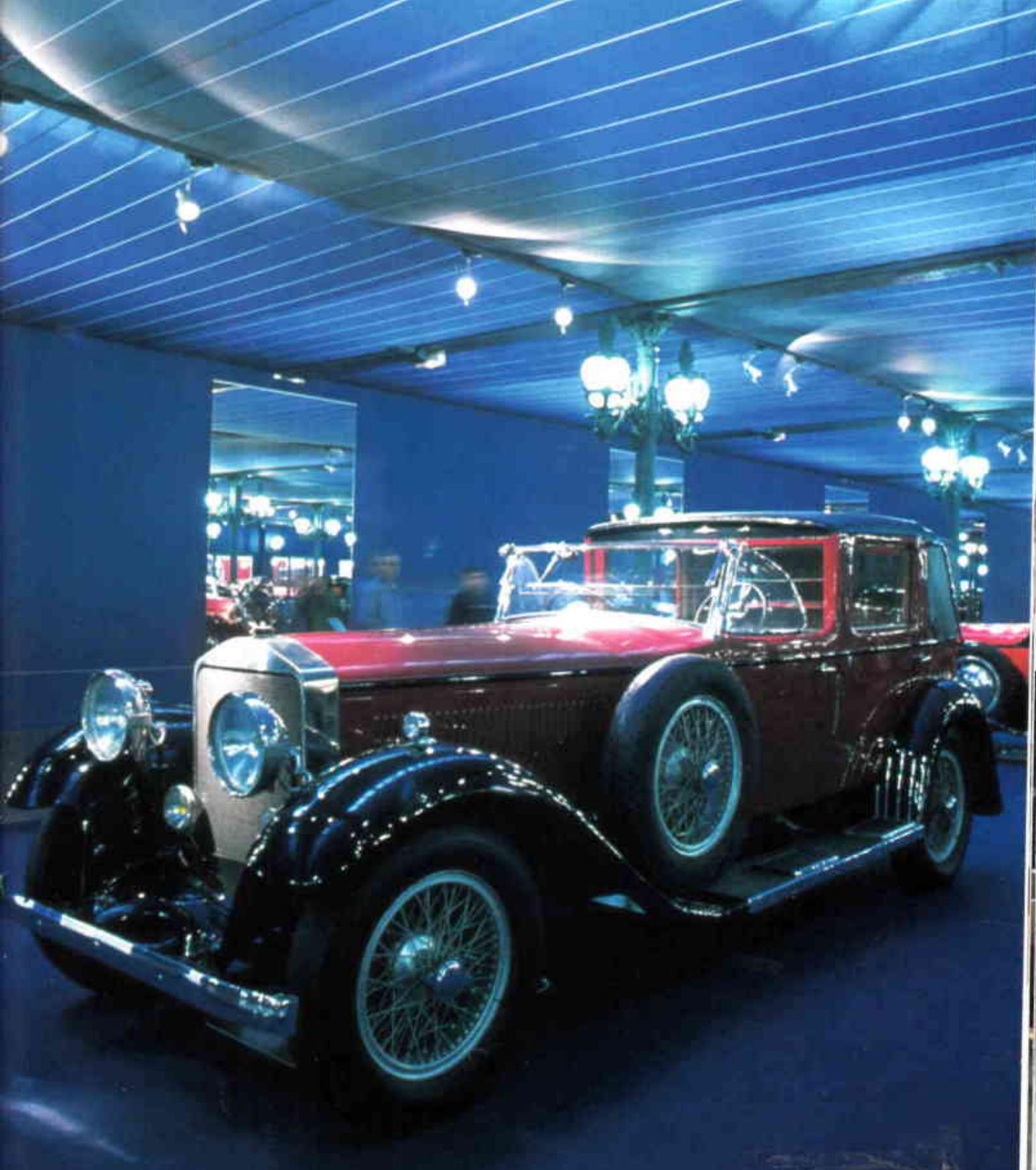


שגעון הכוגניטי

זה נשמע כמו סיפור שאית אפשר להאמין לו: שני אחים מבעלייטים לאוסף מכוניות בוגatti מכל רחבי העולם ועושים זאת תחת מעטה של סודיות מוחלטת. כ-30 שנה מאוחר יותר, כשהם מחסן שלהם יש כ-150 מכוניות הם פושטים את הרgel, ורק אז מתגלה לעולם האוצר המוטורי החבוי. בני הספל מספר על האחים שלומפף ועל האוסף הסודי שהוא למודיאן המכוניות הלאומי של צרפת



כתב: **בני הספל**
צילומים: **המודיאן הלאומי למכוניות, מולוז**



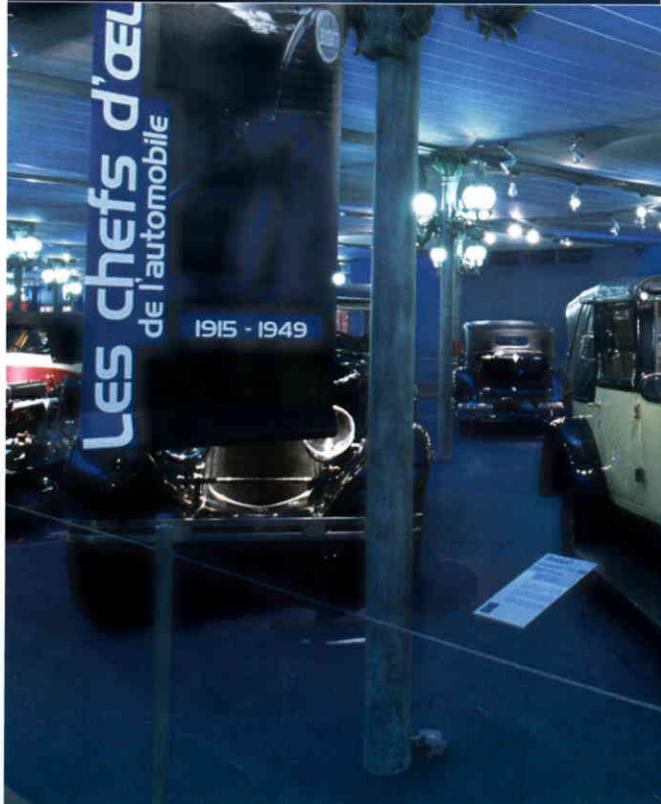
פערעת פיטרין נעל אקסס המציג תערוכה ליום מ-000 מילניון,
חן כוכן מתכזרת ארכט, ונתנאי, שטן הדרים וויסקי, שלטן

אגדות רבות

שלומוף. פרץ שלומוף היה חובב רכב ובכעירותו אף השתתף במספר מרכזים מכוניים. פרץ הייתה בוגאי 57 משנות ה-30, מכונית דגם שטיינר שהייתה המכונית הנחקרה ביותר אז נוער הזהב של התקופה. פרץ הדליק את אהבו באהבה לבוגאי ובקט-בשקט ולאט-לאט הם החלו לאסף מכוניות בוגאי. שגנון הבוגאי של האחים שלומוף בא לעולם.

הכל נעשה בסודיות ובמסתרות. רק קבוצה מצומצמת של מכונאים טכנאים, שעמלו על שיפוץ המכוניות, שותפה בסוד העניין. המכוניות נאספו אל אולם מיוחד בחצר מפעל הטקסטיל,อลם שהיה מחוץ לתהום, ושם עבדו על המכוניות.

שוק העתיקות בשנים שאחריו מלחמת העולם השנייה, וגם בשנות ה-60 וה-70, היה בשפל ורובם שמחו להיפטר מהבוגאי שלהם. רשות מרגלים סימקה לאחים מידייע על מכוניות בוגאי מיל רחבי העולם והמו"מ היה מתנהן בדרכּ כל באמצויות אנשי בניים. מייד כמה לילות הייתה מגיעה רכבת לחצר המפעל פורקתה את המטען הסודי שככל עוד ועוד מכוניות. דרך זאת הצליחו האחים לשים את ידיהם גם על שתי מכוניות בוגאי



נפתחה במילים "היה היה". אבל כ舍մדים על בוגאי ועל המוזיאון הלאומי למכוניות במולוז שברצפת, יש כמה "היה היה" וכשהלבחר מופיע להתחילה: האם להתחילה את הסיפור עם הבוגאי, מכונית הקסם של שנות ה-20 וה-30 של נוער הזהב של איוופה העילiosa של אותן שנים? בගברים מטווזנים עם טונות ברילנטין על הראש וחתיות מצודדות אלה גרטה גרבו עם טונות לפסטוק על השפטים? או שמא טוב יותר לפתח עם איזיודה דנקן, הרקדנית הנפלאה שהלום היה היה לנושא עם אחד מאהביה בובוגאי ומובן? ואולי הדרך הנכונה והמתאימה ביותר היא לפצח בסיפור המעשיה עם עלילות האחים שלומוף, כשהברחו מההמון שלהם למכוניות בוגאי העניראה אותן על דעתם וכשברחו מההמון הזעם השאירו אחריהם אוצר פלאי של عشرות מכוניות שנעשתה לאחד המוזיאונים היפים באירופה? ואולי, אם להציג חולפה ובעיטה, ראוי להתחילה את הסיפור עם הבוגאי רואיל, אגדה מוטורית לפי כל קנה מידה, הנחשבת למכונית היקרה בכל הזמנים, כל כך קירה עד שאפיינו בוגאי לא הצליחו למכוור אותה ושלוש מתוך שעשיות שנבנו מוצאות בוגאיון.

רכבתليلת למולוז

המוזיאון הלאומי למכוניות של צרפת, נמצא בעיר מולוז שבמזרחה צרפת, לא הרחק מהעיר באזל שבשויץ ומהעיר מיון בגרמניה. מולוז נמצאת בחבל אלזס, חבל דובר גרמנית. הקירבה לנهر ריין, לגרמניה ולשוויון נתנה לאלאס אופי קוסמופוליטי ותעשייני ורים משלוש המדינות הגובלות בחבל הקימו שם מפעלים, ביניהם גם התעשיין השווייצרי קאול שלומוף שבנה במולוז מפעל טקסטיל בשנות ה-20 של המאה שבעה. המפעל היה גדול למדי, הצליח יפה ואך שרד את השנים הקשות של מלחמת העולם השנייה. לאחר מותו של קאול שלומוף עבר ניהול המפעל המשפחתי לשני בניו, הנס ופרץ, המוכרים יחד בשם האחים



אלה שלים מתקדש לפכניות כבוצ'י מפעלה ה-20 ועו' שנות ה-50, רון פכניות
פערס'ו' ויקטוריה של מטלוי, גמונאים

גומ' ורוח בקונן של פעם מאירם בוגאי וריאל יפהפייה ב怛ורה וודסטאר
מקומת את נא-הטיאן



רויאל. אחת מהן הגיעו עם משלוח של כמה וכמה תריסרי בוגאיי נספחים מרדה"ב. בשנות ה-70 הגיע האוסף ליותר ממאה מכוניות. מעיטה הסודיות הכביד שבו נטף המיזם הפרטני גומך שמספר דגמים שנחשבו לאבודים לחלוין, בעיקר בגל מארועות מלוחמת העולם השנייה, היו למשעה חיים וקיימים באולם המסתור שבסמוך לטקסטייל. אותו אולם, אגב, היה מטופח ומוקשח ברוח שנות ה-30 והמכוניות עמדו בו בשורות ארוכות כשהן ממתינות לקהל המבקרים של שני אנשיים בלבד – הנס פרץ' שלומפף.

על תשואה ועל שקיעה

בחייהם האישיים היו השנאים צבעוניים מאד: אחד האחים היה מעורב בקשר רומנטי עם רקדנית שילדתו לו בן מחוץ לנישואין ואשתו של האח الآخر וצאה את המאהב שלה. שני האחים היו בקשרים קרובים, אפילו קרוביים מאד, עם כמה מהונגרות שעבדו במפעל. יקרים וborgatti תמיד הילכו טוב ביחד...

כל אותן שנים ניהלו האחים שלומפף את המפעל המשפחתי ביד רמה, לפעמים רמה מידי. הפועלים לא אהבו את הארגוניות שלהם, את חוסר היחס והעדר הדאגה לפטר, את הקמצנות החולנית ואת הקנסות הכבדים שהוטלו על כל טיעות קטנה. שיטות הניהול שהתאמו יותר למאה ה-19.

גרמו להתרומות בקרב העובדים, דבר שכמעט עלה בחו"ל הבוגאים. בתחילת שנות ה-70, אחרי שנים שבנהו האחים לא השכilio להשקיע במפעלים ולחדשם, העסיק החל לש��ע. הניסיונות למכור את המפעלים ובדיקת האפשרות לsegueו אותם הביאו לגילוי האוצר המוטורי לעיניהם הנדרמות של הפועלים שרצו להציג את מקומם עבודתם. עכשו הכל ראו לאן הילך הכספי במשך שנים ארוכות כל כך. הזעם של הפועלים שפרצו למזיאון הסודי הביל לשופטן של כמה מכוניות (למרבה המזל לא יקרו עורך) ולבירחותם של האחים לשווין.

ממשלת מזויאן אלזאס, עיידודה של ממשלה צרפת, החלטה להפקיע את אוסף המכוניות של האחים נשמר בשמו של המזיאון כאשר המכוניות הלאומי. שם של האחים נשמר בשמו של המזיאון כאשר לתואר "מזיאון המכוניות הלאומי" נספו המילים "אוסף שלומפף". מאז התפתחה המזיאון וגדל והאולדות שמוררים על העיצוב המהודר והמאופק כפי שנוצר בידי האחים. את השטיחים שבו שם פנים החליף חזק ועומדי ברזל מעוטרים בנוסח תחילת המאה ה-20 עדין נושאים פנסי ורחוב מסונגנים ברוח התקופה.

העולם בשלושה אולמות

במרוצת השנים גדל האוסף המוזג במזיאון ליותר מ-400 מכוניות, רובן ככל מתוצרת צרפת, והborgatti, מטיבם הדברים והנסיבות, שולטות. האוסף מוגג בשלושה אולמות עיקריים.

האולם הראשי מכיל מאות מכוניות כביש "רגילות": רכב קיטור משנת



ספרות והתਪטל אותה בהרים עם המאהבת הסודית (אייזדורה?), ובערב, עם החוקיות בדרך לאופרה או למסעדה היוקרתית, נסע בובגאטי סאלון מפוארת, עם הנגה הצמוד לבוש הכהנות הלבנות וכובע הצלינדר...

יצירת אמנויות מלכותית

ובתווך, על שתי במות מוגבהות נמצאות שתי המconiיות הגדולות והיקרות מכולן, המכוניות בהא הידיעה – בובגאטי וויאל. האחת היא מכונית סאלון בסגנון האנגלית שדومة להולס רוייס אבל גודלה ממנה פי אחד וחצי. מולה עומדת מלכת הענטיקות מכל הזמנים: בובגאטי וויאל קופפה נפוליאון. ארבעה טונות של פלהה, ברזל, עור, עץ, יוקורה ומלכותיות הופכות את יצירת האמנויות הזאת למשווה שלא מהעולם הזה. אין פלא שאוטורה בובגאטי לא הצליח למכור אותה, היא פשוט הייתה יקרה מדי. (אגב, מותך שיש מכוניות בובגאטי רוייל שנבנו הצלחו למכור רק שלוש).

זאת לא רק יצירת אמנויות תעשייתית אלא יצירת אמנויות בכל קנה מידה.

רכב אורך כמו אוטובוס עם תא נהג פתוח כמו ברכבתה של סינדרלה ועם תא נוסעים סגור עם כל הפאר שעיה נמצא במצואו בשנות ה-30. מנוע בונפה של 12,700 ס"מ (שנים עשר אלף וسبע מואות!) סמ"ק שהפיק 300 כ"ס (ושימוש גם לקרונועי וככבות...) סחוב את המונה ליזה התעשייתית הזאת ב鞠מירות של 160 קמ"ש. ויש בתצוגה עוד בובגאטי וויאל אחד, בתצורות רודסטר, שהוא בעצם חצי רפליקה של אחת הרוייאלים שנבנו. משילדה אמיתית של וויאל שנחרשה בתאונה וחילים שנאספו בידי האחים, כולל מנוע שלם (שנלקח מקטור וככבות...), בננתה מכונית יפהיפה שמקדמת את בא המזיאון. אגב, כל שיש מכוניות ה"דוואל" קיימות (אחד מהן נשכח שלهن).

יש במזיאון עוד מספר אולם קטנים יותר כולל אחד המוקדש לבובגאטי החדש, ובתוכו "וירוון" שאפשר לגעת בה. מכיוון שיש במזיאון יותר מ-400 מכוניות, זה שפע גדול מאוד, אני ממליץ להתחיל בולם של מכוניות הפאר ורק אחר כך להיכנס לאולם הגדל. במזיאון גם קפיטריה (טובה) וחנות (מאכובת). המיקום של המזיאון בעייתי למי שבא בתחרורה ציבורית, אז מוטב לשלם כמה אירו ולנסוע במוניות. הפקידה החביבה בכינסה תשמה להזמין עבורה מונית בדרך חזרה כאשרם עייפים אך מלאים בחוויה שלא מן העולם הזה.

1878, פיז'ו בייבי מסוף המאה ה-19, ה"אוטובוס" הראשון של דימילר, ושרותות רבות של כרכרות ללא סוסים. בהמשך אותו האולם מכוניות פתוחות וסגורות משנהות ה-20 וה-30 עם גלגלי עץ וגלגלי גומי דקים, עם נפחים ארכוכות ועם רדייטורים חשופים המעוורים בסמלים מזוהבים ומוכספים כמעט בכל צורה אפשרית. לא יותר לי אלא לדמיין את סיבוב המנואלה, תקתקן המנווע, ריח העור וניחוח העץ והמגע המתפרצים מהמנוע ומרטיבים את מגפי העור של בעל הרכב הצרפתי שמשנן كلלה מקומית כלפי העולם כולו – מרד...

אולם אחר מוקדש למconiיות מרוץ משנות ה-20 ועד שנות ה-60. רובן מכוניות שעשו היסטוריה על מסלולי המרוצים וליד רבות מהן מצויות תМОונה המעדיה על רגעי השיא מימים יפים יותר. אי אפשר להימנע מהלויוכה בגודלה של הבוגאי מכונית מיזוק לכל אורך הביקור בעולם הזה.

האולם הנגיד להבא, לעניינית דעתיה האולם הכיהכי, זה שהופך את המזיאון הזה לפניה של ממש, הוא האולם שמקורו למconiיות פאר. אורות עמודים מקבלים את פני הנכסים, קישוטים ואלמנטים ארכיטקטוניים משרים אוירה של פאר, והמכוניות, אווי, המכוניות: היספאנו, מרצדס, (כולל כמה מדגם 540K הנחשך כל כך), רולס-רויס, בנטלי ספורטיביות. כל אפשרות אירופה הינה והטובה נמצאת כאן. וכਮון בובגאטי מלא העין. עם מעט דמיון אפשר לראות את האיש שנכנס בבוקר לבובגאטי

מודיאן הרכב הלאומי - אוסף שלומוף

המודיאן הנמצא בעיר מולוז (Mulhouse), ומתהדר בתואר מוזיאון הרכב הנגיד בעולם, משתרע על פני שטח של 17 אלף מ"ר ומכל כ-400 מכוניות, 150 מהן מתחזות בוגאט. המודיאן נמצא רח' קלומאר 192, מלה. שעת הפתיחה בכל ימות השנה (מלבד ה-25 לדצמבר), משתנות בהתאם לעונה. בין השניים בינוואר לשישי בפנוראור ביום חמישי בין השעות 13:00-17:00 וביימי ראשון ושבת בין השעות 10:00-17:00. בין ה-4 בפנוראור ל-3 במרץ בין השעות 10:00-17:00. בין ה-1 באפריל ל-5 נובמבר בין השעות 10:00-18:00. בין ה-6 בונמבר ל-1 בינוואר בין השעות 10:00-17:00.

פריטים נוספים נשלпан: 33.3-89332323 ונתאר האינטרנט:

www.collection-schlumpf.com

המבנה החדש, הוירון, מכונית-על עם מנוע שמפיק 1,001 כוחות-סום
ומהירות מקסימלית של 406 קמ"ש





תעלוג המושגים ביחסו למונטיאן הוא אכן מוגה למשול או פמיון כאן



הונגרשי וויאל מזגגה כבבון האולם על במה מגובהת
אות לא רק יצירת אסתות תעשייתית אלא יצירת אמות בכל קינה פירא

יצירת מופת





המודיאן החדש של מרצדס הוא המודיאן המוטורי היחיד בעולם שמציג 120 שנים של היסטוריה ממונעת של אותו היצור, והוא עתיד להפוך לאחד מנקדי המשיכת המענינים ביותר בשטוטגרט ובסביבתה. איל פلد היה שם ונאמן לתפיסה שתמונה אחת טוביה אלף מילים, מביא יותר מתמונה אחת ופחות אלפי מילים מאשר המודיאונים המוטוריים היפים בעולם

כתב: **איל פلد**
צילומים: **מרצדס**

Mercedes-Benz

מראדס טראסה

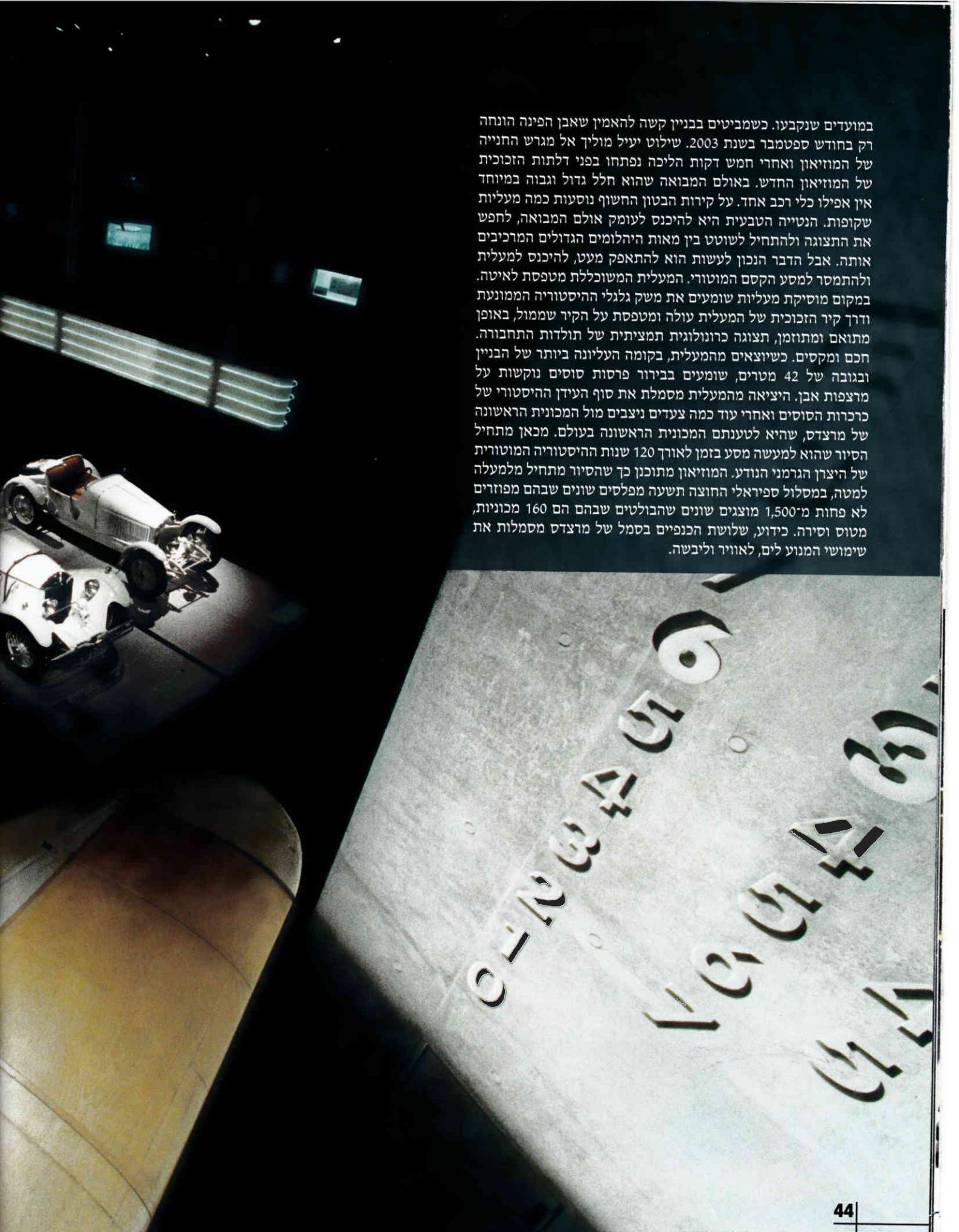
המולול הוא רחוב מרצדס. בדיק לשם נסעתו לפני כשנה וחצי עת ביקרתי בפעם הדואונה במוזיאון ההיסטורי של מרצדס בשטוטגרט, אחרונסעה של כרבע שעה ממוקץ שטוטגרט מגיעים למראדס טראסה, הרחוב המוליך למתחם הגדול של מפעלי מרצדס. מתחם ענק, עיר בתוך עיר. מצד שמאל בולט אבטדיון הבדורגל הנושא את שמו של דימלר ומימין בולט אטור בנייה גודל שבמרכזו של ביתן של מבנה אליפטי. "ההמוציאן החדש" הסבירו לי, "זהו יפתח לקחל בחודש מאור בשתנה 2006". כמה דקות אחר כך עבר עמדתי באולם המכינה של המוציאן. לא רוחק ממש ניצב אקווריום מוכוכית ובתוכו זגם של בניין מרשימים ויפה במיוחד. מעליו זהה שעון דינטאליס וספר לאחד את הימים והשעות עד למועד שנקבע שבו יפתח המוציאן החדש של מרצדס. השעון הזה נראה 17 חודשים ארבעה ימים ושמונה שעות.

מסע בזמן

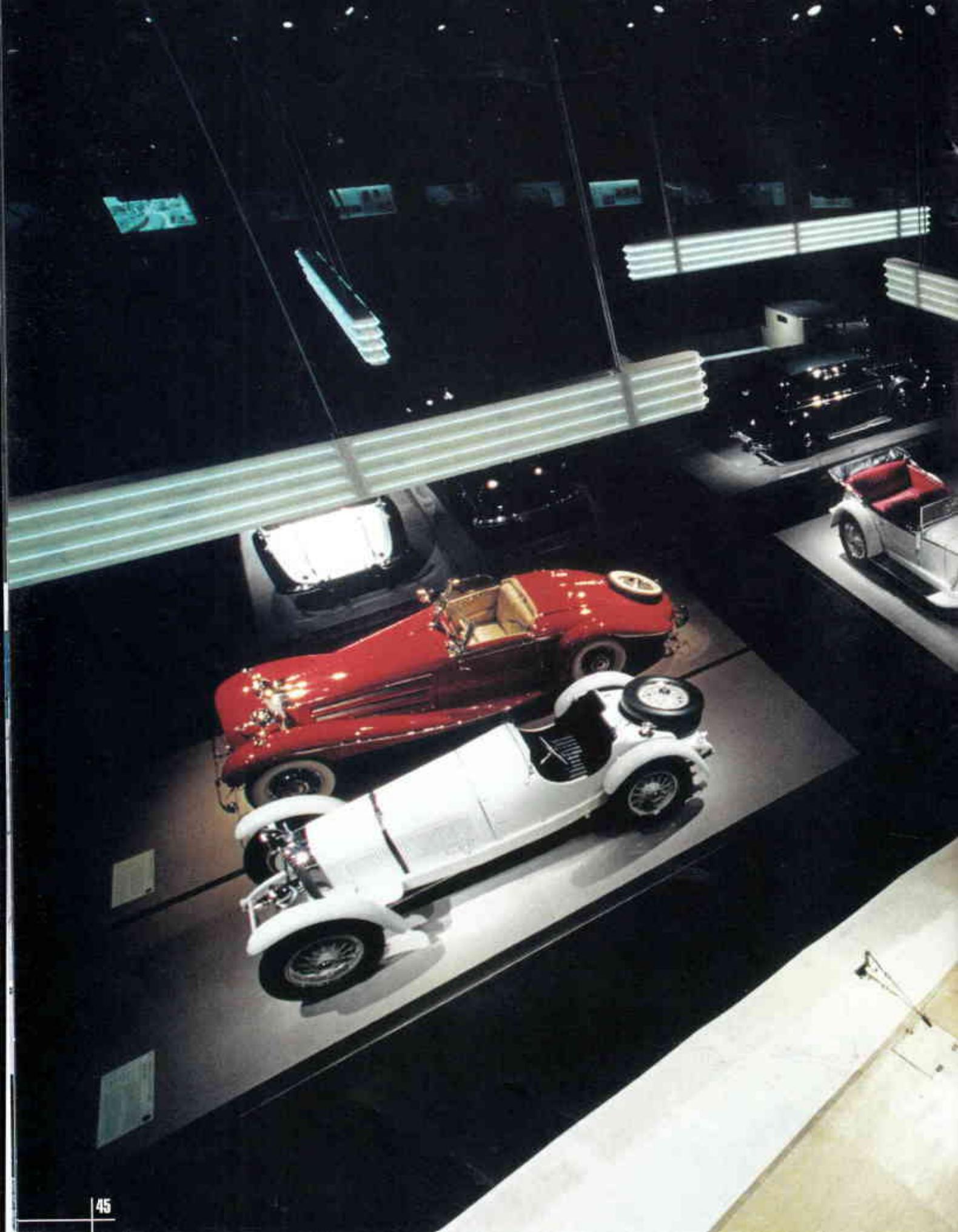
בחודש שעבר שוב הייתה בשטוטגרט ושוב עשתי את הדרך ממרכז העיר לכיוון ה"עיר" של מרצדס. שוב ראייתי את אבטדיון דימלר שעבר מתחת פנים קלה לקרהת המונדייאל אבל את העין כבש בקהלות הבניין המרהיב של מוציאן מרצדס. 17 חודשים חלפו ושלד הבטון המכוער היה לבוכורו יפהפה. כמעט מיטר למטר שביית הבניין, הצבת התערוכה, ופרישת כל המערכות החשמליות והאלקטטרוניות הושלמו בדיוק







בmonths שנקבעו. כשביטים במבנה קשה להאמין שאבן הפינה הונחה רק בחודש ספטמבר בשנת 2003. שילוט עיל מוליך אל מגרש החנייה של המזיאון ואחריו חמץ דקota הילכה נפתחו לפני דלתות הזכוכית של המזיאון החדש. באולם המבואה שהוא חל גדול וגובה מיוחד אין אףלו כל רכב אחד. על קירות הבטון החשוף נסועות כמה מעליות שkopות. הנטייה הטבעית היא להיכנס לעומק אולם המבואה, לחפש את התצוגה ולהתחליל לשוטט בין מאות הילומים הגדולים המרכיבים אותה. אבל הדבר הנכון לעשות הוא להתפרק מעט, להיכנס למעלית ולהתמסר למשע הקסם המטוררי. המעלית המשכלה מפעסת לאיטה. במקום מוסיקת מעליות שומעים את משק גלגל ההיסטוריה הממנעת ודרך קיר הזכוכית של המעלית עולה ומפעסת על הקיר שמול, באופן מתאים ונותזמן, הצוגה ברונולגיות תמציתית של תולדות התקבורה. חכם ומקסים. כשיצאים מהמעלית, בкомה העליונה ביותר של הבניין ובגובה של 42 מטרים, שומעים בבירור פרוסות סוסים נוקשות על מרצפות אבן. היציאה מהמעלית מסמלת את סוף העידן ההיסטורי של כרכרות הסוסים ואחריו עוד כמה צעדים ניצבם מול המכוניות הראשונות של מרכז, שהיא למעשה לטענתם המכונית הראשונה בעולם. מכאן מתחילה הטיו שהוא למעשה מסע בזמן לאורך 120 שנים ההיסטוריה המטורית של היצור הגרמי הנודע. המזיאון מתוכנן כך שהסיו מתחיל מלמלה למטה, במסלול ספיראלי החוצה תשעה מפלסים שונים שבהם מפוזרים לא פחות מ-1,500 מוצגים שונים שהבולטים שבהם הם 160 מכוניות, מטוס וסירה. כדי, שלושת הכנסיות בסמל של מרצדים מסמלות את שימושי המנוע limb, לאויר וליבשה.





אגודות ואספים

למעשה המוחיאון מציע שני מסלולי סיור שמתחללים ומסתיימים באוטם המקומות. שני המסלולים מתחילהם במפלס העליון ומסתיימים בקומת הקרקע, ליד התצוגה המאוד מרשים של כ-40 "חיצים כסופים", מכוניות המוצגים של מרצדס לדורותיהן. כל אחד מהמסלולים מיועד לביקור שנמשך בשעותים ואפשר בכל רגע, ובכל מפלס, לעبور בו מסלול המסלו. המסלול האחד מציע שבעה אזורי תצוגה של "אגודות" והמסלול השני עבר דרך חמישה אזורים של "אספים". זה נשמע מעט מבלבל אבל למעשה מאוד פשוט. המסלול הראשוני, מסלול האגודות, מוביל את המבקרים לאורך ציר הזמן וכולל שבע תצוגות: "חלוצים" – מוליך את המבקר לארוך ציר הזמן וכן מוביל שבע תצוגות: "חיצים – המצאת המכונית", השנים 1886-1900; "מרצדס – מותג נולד", השנים 1900-1914; "כיוונים חדשים" – מנוני דיזל וסופרץ'רג'ר, השנים 1914-1945; "שנות הפלא – צורה ומונע", השנים 1945-1960; "רעיוונות חלוצים" – בעיות וסיבות, השנים 1960-1982; "תנועה ביינלאומית + אינדיידואליות וגלובליות", משנת 1982 ועד היום; "חיצים כסופים – מרצדים ושיאים".

המסלול השני, מסלול האספים, בניו מוחמישה אוסף נושאים ומציג כל רכב רגילים של מרצדס לפי הייעודים השונים לשם נוצרו: "תחרורה" – אוטובוסים, מוניות ומכוניות פרטיות; "מטענים" – משאיות ושאר רוקחות; "עוורים" – כל רכב למשימות ייעודיות כמו כבאות, אמבולנסים וכו'ב; "শמות" – מכוניות VIP של המותג ו"גיבורים" – הדגמים הכי





רוגלים, אם יש דבר שעה על צירוף המילים "מרצדס רגיל", שימושים לנוסע באוטו יומי בכל רחבי העולם ולמלא את יעודם (כמו למשל, דגם 240D או יונימוג).

שני המסלולים מסתיניים, כאמור לעיל, בתצונה של כ-40 מכניות מרווח. חלל התצונה של החיצים הכספיים מושכים במיוחד. כל המכניות, שמספרות היסטוריה מהירה במיוחד הנפרשת על פני כמה עשרות שנים, עומדות על מסלול מושכים במיוחד בעוד דקה יוניברגל המשבצתה השחרילבן והן תצאננה להקפה הראשונה. זה רעיון דו מתקש כשמדבר בתצונה של מכניות מרוץ אgel הפה נפער נכח העובדה שמסלול המושגים הזה, ועליו 40 המכניות, מוצמד אלכסונית לקיר הבניין.

משם מוחמים המבקרים לחלל התצונה האחורי המוקדש ל"טכנולוגית" המכabbr צוחר לעובותם היומיומיות של מהנדסי מרצדס ומפתחיה, ולמעשה הצצה אל העתיד.

טריוויה לא טריויאלית

בכל מה שקשׁו לננתונים סטטיסטיים יש שתי תפיסות עולמּ מנוגדות: יש מי שחי מנתונים המספריים ומאמין כי יש בהם על מנת להיעיד, בדרך מחישה ובלתייה, על אודוט הנושאים החשובים באמת, ויש מי שחוֹשֶׁב שהם מיותרים לחלוֹתין, אין בהם שום דבר חז' מטעם מספרי בלתי נחוצ' מראש ובדייג'בד. כך או כן, יש לננתונים סטטיסטיים ולעובדות





טריוויה כאליה ואחרות כה וחיים עצמאיים. עיקרם הטריוויה אינה טריואילית. ואחרי הקדמה שказאת הנה כמה עובדות על אודוט המזיאון החדש של מרצדס: הבניין נישא לגובה של 48 מטרים ותשע קומות; שטח אולמות התצוגה 16,500 מ"ר; אורך כולל (מקסימלי) של מסלולי הסיור חמישה ק"מ,อลום הילכה מדוייקת בכל מסלול נמתחת רק לאורך קילומטר וחצי; בניין נמהתו 630 ק"מ של כלבי חשמל ומדיה (כמו המרחק משיטוטגרט לאמסטרדם); 12,000 נורות מAIROT מוצגים, מהם 160 כלי רכב.

המזיאון החדש של מרצדס הוא יצירה מופת. זה לא משחק מילם אלא מציאות מעשית. יצירה מופת ארכיטקטונית ועיצוב המשמשת בית וראיוי לאוסף מייצג של יצירות מופת מוטוריות. לא חיברים להיות מכורים למכוניות קלאסיות שבביל ליהנות מביקור במזיאון, אבל אם אתם נוגעים ב"מחלה" הטובה הזאת, ההנה גוזלה (לפחות) שבעתיים.

מודיאן מרצדס

המזיאון החדש של מרצדס נמצא במרצדשטראסה (רחוב מרצדס) מספר 100 בשיטוטגרט. קל להגיע אליו בוהגה עצמית בתוך חוומי שיטוטגרט לפי השימוש לצדיון הcadroll דימלר או לפי השימוש למפעלי מרצדס. כשגיעים למקום יש עלולות על כביש 810 ומשם לעקוב אחריו שלושה הכבישים מחוץ לעיר יש עלולות על כביש 810 ומשם לעקוב אחריו שלושה הכבישים מהנתן הרכבת המרכזית של שיטוטגרט אפשר לנסוע ברכבת התחנית S1 שטי תחנות ולרדת באונטורקהיים (Unterturkheim). המזיאון פתוח ימים שלישי עד ראשון בין השעות 09:00-18:00. ביום שני סגור. הכניסה בתשלום.





סטראדיוואריאוס בונה כלי המיתר האגדי

חי בסוף המאה ה-17 וראשית המאה ה-18.
כיום נותרו רק כ-600 כלים שבנה,
ושווים נאמד במליאונים.
סוג הצליל המיעוד הבוקע מכלל המיתר שלו
לא שוחרר מעולם.

Unlike any other.



Mercedes-Benz

לחזנות דגמי 2007 ולפרטיהם:เคลמobil בע"מ יבואנים וסוכנות ראשית מרצדס בנץ וסמסארט בישראל [ל].www.mercedes-benz.co.il. רח' השלווה 2 (בשםך להיכל נקיה), טל': 03-6380808. ירושלים: רח' הומאן 9, אזור תעשייה כפר כנא, סוכנות רינאייל טל': 02-6799703. נצרת: אזור תעשייה כפר כנא, סוכנות מרסה טל': 04-6519991. הטבות בהתאם לתקנון החברה. טריד אין באמצעות אוטו די. חיפה: רח' יפו 145, טל': 04-8522233.