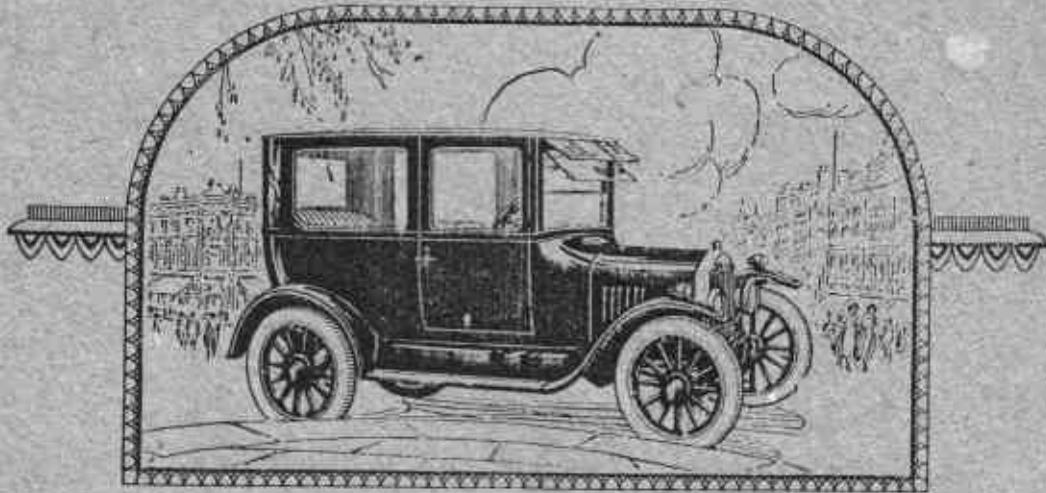
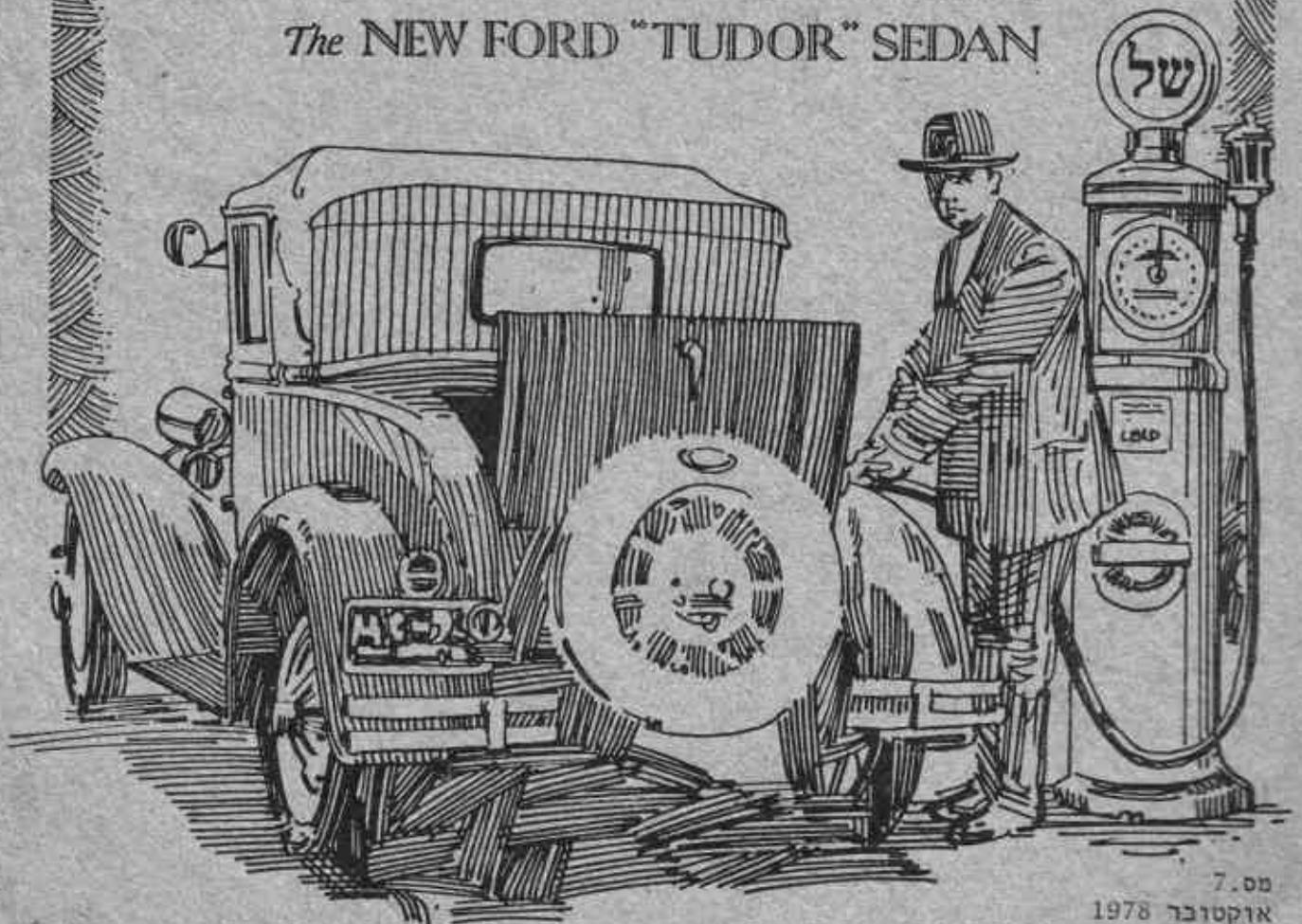


האבטומוביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכונות הקלאסיות



The NEW FORD "TUDOR" SEDAN



של צבי רכניץ, הטנדר רנו של דב גרודמן ועוד ועוד... חלק ממכוניות אלו מככב ויככב בחוברות "האבטומוביל" הקרובות. גם התקשורת שמה אלינו יותר ויותר לב. כל אירוע מדווח בכמה וכמה עיתונים וארכיון המועדון הולך ומתמלא בקטעי עיתונות. ראלי יפו ירושלים ככב ב"מבט". אנו מקוים שבשנת הפעילות הקרובה נראה פירות למאמצינו לשפר את תנאיו של חובב הרכב העתיק בכל הנוגע לרישוי ומיסים. השמחה היא גדולה כשבא חבר מועדון ונותן כתף לועד בפעולותיו. לאותם חברים פתחנו פינה קטנה ב"אבטומוביל" הנקראת +25. הכוונה היא שהם לא מסתפקים בדמי החבר אלא נותנים יותר. זה מעודד. אז כואו ונחזה ביחד במכוניות הנוצצות בבית פורד. נהנה מהכנסת האורחים של החברה הישראלית לאוטומובילים שאין מילים... פשוט אין מילים... אנחנו מרגישים כאן כמו בבית.

חוברת חגיגית זאת יוצאת לאור עם האירוע השנתי הגדול של מועדון החמש: תצוגת המכוניות העתיקות והקלסיות בבית "פורד" בתל אביב. בהזדמנות זו אנו יכולים להביט, עם לא מעט קורת רוח לשנת הפעילות האחרונה. יותר ויותר חברים השתתפו בפעולות שונות ומגוונות, החל במפגשים השבועיים, דרך הטיולים, הפיקניקים, מסיבת פורים וכמובן שיא השיאים "ראלי יפו-ירושלים". המפגש בבית פורד מהווה סיכום יפה לשנה טובה ונקודת זינוק, כך אנו מקווים, לשנה טובה עוד יותר. גם פעילות ועד המועדון השתכללה: העיתון מקבל צורה, נוסף דף מידע, קיימת כתובת מסודרת והעניינים הכספיים מסודרים חת ידו הנאמנה של גזבר המועדון. והמכוניות: יותר ויותר אנו שומעים על חברים שהחשק נכנס לעצמותיהם והם החלו לשפץ ולייפות את מכוניותיהם וזו תוצאה של ההשראה שהם קיבלו מעמיתיהם במועדון. ראינו השנה סיומם של משפר שיפוצים והתוצאות מלהיבות לפי כל קנה מידה: הפיאט של איצ'ה ממבוש, המרצדס

Ford

+ 25

+25 מוקדש לאלה שאינם רואים בדמי החבר סוף פסוק. צבי רכניץ ממשיך לתרום בכל הנוגע למגעים עם הממשלה. זמי לוין: נהננו מהכיבוד שתרמת למשתתפי האסיפה הכללית בבית ציוני אמריקה. עמוס דור עזר ועוזר בהפקת האבטומוביל ובהורדת עלויות הייצור. ישראל יגל: חן חן על המעטפות שתרמת למועדון. משפחת צפון, תודה על האירוח של המועדון.



Fig. 3

בשער: מחווה ל"פורד"
בשער האחורי: פורד 1928 של מ. זיבאי (ר' כתבה).

"האבטומוביל" - ביטאון מועדון החמש.
עורך-בני הספל
עזר בהפקה - עמוס דור
כתובת מועדון החמש: ת.ד. 39960, ת"א 61398

50 שנה לפורד בישראל

- מכוניות נוסעים - מנוע 8 צילינדרים, 30 כ"ס - 310 לירות.
- מכונית נוסעים "בייבי פורד" - 190 לירות.
- ★ סה"כ כלי הרכב באותן שנים - כעשרת אלפים, יבוא המכוניות השנתי הסתכם בכאלף כלי רכב חדשים. מהם כ-120 פורדים - איפה הם היום?!
- ★ פברואר 1938 היה יום חג לחברה. נסתימה בנייתו של "בית הדר" ונפתח בו אולם תצוגה יחיד במינו בארץ בגודלו ובצורתו. (היום, חמישים שנה מאוחר יותר משמש אולם התצוגה הזה את סוכנות ב.מ.וו. בארץ).
- ★ בשנות ה-40 נפתחו סניפים של החברה בירושלים ובחיפה וב-1951 נסתיימה הקמתו של בית פורד בחיפה.
- ★ 1959 - החברה עוברת לבית החדש בתל-אביב, ברחוב המסגר 43, בו פעלה עד שנת 1981. דרכה של החברה היתה שזורה כל השנים בשרות חם לכוחות הבטחון. הסוכנות היהודית וה"הגנה" נמנו על לקוחותיה הקבועים.
- ★ מכוניות פורד אפורות, שגגן מכוסה אברזין סופוקו לאנשי פקוד ה"הגנה" וכן טנדרים ומשאיות עם "סליקים" מיוחדים להובלת נשק.
- ★ במסגרת פעולותיה ה"בטחוניות" הביאה החברה ארצה מכונית נוסעים משורינת שבחיזוניה לא היתה נבדלת מדומותיה. מכונית זו שמשה את ד"ר חיים ויצמן לסירורו בארץ. (אגב, הוסע בה גם המנצח ארתורו טוסקניני בעת בקורו בארץ).
- ★ במלחמת השחרור נבנו המשרונים שעלו בשיירות לירושלים על רכב פורד אמריקאי.
- ★ עם קום המדינה סופקו לצה"ל ולמשרה טנדרים F1 ומשאיות F6. כמו כן שלחה חברת פורד מכונית פאר מדגם לניקולן לנשיא הראשון ד"ר חיים ויצמן, מכונית תאומה לזו שהזמין הנשיא טרומאן בארה"ב. כיום מוצגת המכונית בבית הנשיא ויצמן ברחובות ועומדת לפני שפוע"י החברה הישראלית לאוטומובילים...
הסטוריה, הסטוריה, הסטוריה....
- מאז הלכה החברה והתרחבה. כיום נמצא מרכז החברה בת"א ולחברה סניפים בירושלים ובחיפה. לחברה כ-20 סוכני משנה לרכב, משאיות וטרקטורים ורשת של מעל 70 מוסכים מורשים הפרושים ברחבי הארץ. השם פורד משולב בתשתית של הפעילות הטכנית והמסחרית בארץ מזה 50 שנה ואנו צופים ל-50 השנים הבאות, נכונים לתרום מיכלתנו ויכולתה של חברת פורד למשק הרכב בארץ.
- ועוד מילה לסיום, מכוניות מכל תוצר ודגם אשר יוצרו לפני 50 ואפלו 20 שנה הן היום אטרקציה לאספנים וחובבים. כאלו תהינה בעוד 20 שנה המכוניות של היום - חשוב על כך!

אמנון ענבר

מאת אמנון ענבר, מנכ"ל החברה הישראלית לאוטומובילים סוכות תשמ"ח ואנו בבית פורד מארחים שוב את מועדון המכוניות הקלאסיות - מועדון החמש, לתצוגה חגיגית של עשרות מכוניות "ותיקות", בנות טיפוחיהן של חברי המועדון. הצלחת התצוגה הראשונה של המועדון בבייתנו בשנה שעברה, הוסיפה חברים רבים למועדון והגבירה מאוד את המודעות בארץ לתחביב הרציני של אסוף ושפוף מכוניות מהעבר. ואנו בבית פורד, קדמנו בכרכה את הפניה של המועדון להפוך את התצוגה למסורת בביתנו. בני הספל, הרוח החיה מאחורי הבטא הנאה של המועדון, הכתיר שורות אלו לפני כתיבתן בכותרת "50 שנה לפורד בישראל". ואכן אנו מציינים השנה חמישים שנה לייצוגה של חברת פורד בארץ.

תקצר היריעה מלספר על כל קורותיה של החברה בחמישים שנות קיומה, ואלה הרי שלובות בתולדות מדינת ישראל, טרם הקמתה, מיום היווסדה ודרך כל ימי השמחה והעצב שעברו עלינו כאן בארץ ישראל. אנצל כמה מכוניסות אורחים זו של הבטאון לרגל התצוגה כדי להביא כמה פרטים, לא כהתרפקות על העבר, אלא כציון דרך לעתיד. העובד הותיק ביותר שלנו פורש כימים אלה לגמלאות ומאחוריו 47 שנות עבודה בחברה. עמנו היום עוד 6 עובדים המועסקים בחברה (או כפי שהותיקים אומרים "בפורד") מעל 45 שנה, יש עמנו עובדים אשר החלו דרכם לפני עשרות שנים כנערים עובדים במוסכים, במחסנים וכד', והגיעו לדרגות נהול ותפקידים חשובים ביותר בחברה. ויש עמנו גם צעירים רבים, כשליש מעובדי החברה הם מתחת לגיל 35.

לא בכדי הבאתי דברים אלו לפני מספרים ועובדות על מכוניות וארועי חמישים השנים שחלפו. אנו גאים בצוות העובדים בבית פורד והעובדים גאים בביתם. ולמכוניות!!

- כמה מצויני דרך, ממש על קצה המזלג, מדרכה של פורד בארץ:
- ★ חברה א"י לאוטומובילים בע"מ - נוסדה ב-1934 כסוכנת של... שברולט בארץ ישראל.
- ★ ב-1936 קבלה החברה את הסוכנות הבלעדית של פורד לארץ ישראל ועבר הירדן ואכן בשנות ה-40 פתחנו סוכנות משנה בעבר הירדן, אשר היתה פעילה עד 1947, ערב מלחמת השחרור וגרושו של מנהל הסוכנות מרבית עמון.
- ★ דגמי 1937, היו הראשונים אשר שווקו ע"י החברה בארץ בשיווק סדיר. מחירים!?, בבקשה:



הנשיא ויצמן ליד המכונית שקיבל כשי מהנרי פורד

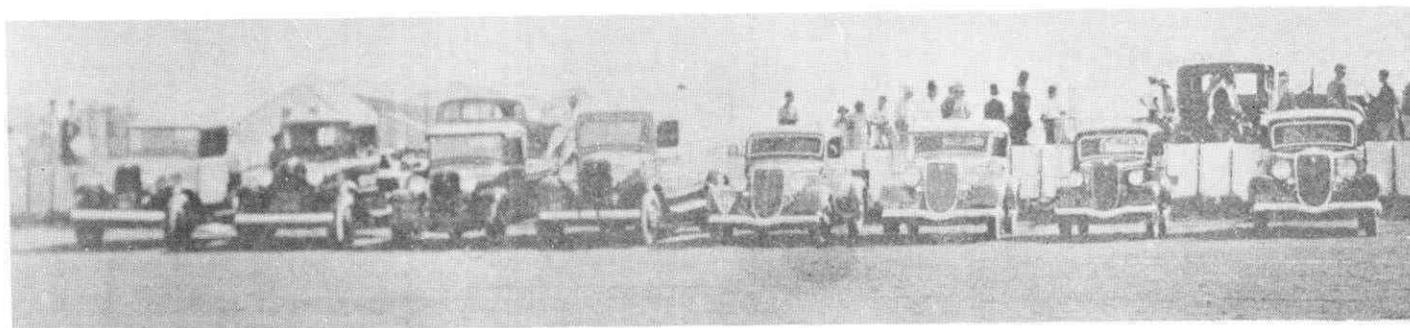


מישירין על שילדת פורד - מאורעות 1936-1939



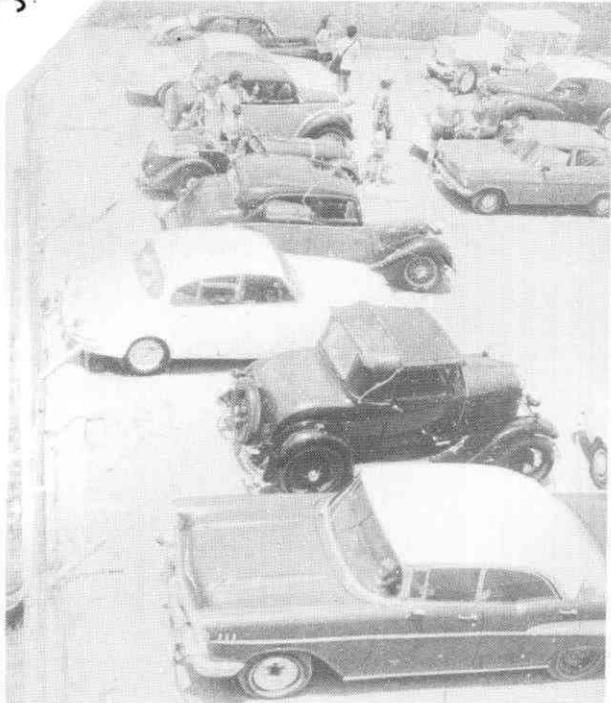
אולם התצוגה בבית הדר 1938

פּוֹרְדִים וּפּוֹרְדִים



תצוגת פורדים בירושלים - שנות ה־30

מועדון החמש - אקסלוסיבי או עממי - (דעה אישית)



מאת יוסי בראל

מועדון החמש חוגג בתקופה זו את יום הולדתו השני. ממועדון קטן של 27 חברים שהתכנסו בבית ציוני אמריקה בתאריך 28.6.85 לאספת הייסוד - גדל והתרחב למועדון המונה 189 חברים שרשותם למעלה מ-300 מכוניות (אמנם רק חלקם במצב נסיעה ומיעוטם במצב יפה או מושלם, אך הגרוטאות שביניהן הן הרי מאגר היופי והאתגר לשנים הקרובות). ממועדון אינטימי הפך למועדון מפורסם ונדרש - בראשית ביקשנו טובות מחברות ומאנשים כדי שישכימו לתת לנו מקום לתצוגה, והיום הגענו לזמנים שבהם מתקשרים אלינו לוועד המועדון בבקשה להופיע ולהציג את המכוניות. מיום הקמת המועדון שימשתי בתפקיד חבר הוועד - האחראי על הארועים, השתדלתי מאד לבצע תפקיד זה בצורה טובה ככל הניתן וכאשר נבחרתי בחודש יולי האחרון לתפקיד יו"ר הוועד קיבלתי זאת כהערכה והבעת תודה מצד החברים על ביצוע התפקיד - ועל כך אני מודה! על פרק עלו בתקופה האחרונה מספר שאלות הנוגעות לאופיו ולתפקידו של המועדון. נשאלת השאלה: איזו מכונית מתאימה להכלל במועדון החמש ואיזו לא נכלול? או שאלה נוספת: האם תתקבל למועדון מכונית בכל מצב או רק מכוניות משופצות - מושלמות? על שאלות אילו אני רוצה להביע דעתי במאמר זה. על מנת לענות על שאלות אילו יש לחזור לאותה אספת ייסוד מלפני שנתיים ולהזכר בדברי הדוברים שם - "כוונת המחוקק" היתה לאגד את כל חובבי המכוניות העתיקות והקלאסיות בישראל תחת ארגון חברתי אחד וזאת למספר מטרות: א - התקשרות חברתית אשר תביא עונג ו"כיף" לחובבים במפגשים טיולים פנטיקים וכו' - ב - העברת ידע ועזרה הדדית בין החברים לשם השגת המכונית ושיפוץ. ג - עזרה בהשגת חלפים בארץ ובחול. ד - שינויים ושיפורים בנושאי רישוי וביטוח. ועוד. מתוך רשימה זו נראה לי כי אחת המטרות העיקריות של המועדון היא הקשר חברתי והמקצועי בין האספנים והחובבים בישראל וכתוצאה מכך יש לוועד בעייה והתלבטות כאשר יש צורך להחליט את מי לקבל למועדון. ולכן הגבול עד כה היה גמיש - ובצדק. ההחלטה הראשונית היתה כי המועדון יאגד בתוכו מכוניות בנות 25 שנה ומעלה, אולם במחשבה שניה נוסף לשם מועדון החמש שם משני "מועדון המכוניות הקלאסיות בישראל" (ראה סמל המועדון). ומכאן יש לקבל למועדון מלבד מכונית בנות 25 שנה גם "צעירות" יותר אך בעלות ייחוד כל שהן כלומר קלאסיות כגון פורד מוסטנג 66-65, ג'ואר 67 ועוד ועוד, וכך גם נעשה. בחו"ל - בארצות בהן יש מספר עצום של מכוניות התפתחו מעדונים רבים בעלי ייחוד שונה זה מזה. כמו: מועדונים על פי תוצר הרכב (מועדון פורד, MG, רולס רוייס וכו' וכו'), מועדונים על פי ייחוד כל שהוא (ספורט, לימוזין, קונברטיבל וכו'), וכן מועדונים על פי סוג העתיקות: בארה"ב נחשבת מכונית עתיקה עד

שנת 1939 ונקראת PREWAR כלומר מלפני המלחמה, אחרי שנה זו נחלקים המועדונים על פי העשור - שנות ה-50 שנות ה-60 וכן או אפילו חלקי עשור (כמו מועדון שברולט 57-1955 או מוסטנג 66-1965. ועוד). מלבד סוגים אילו יש סוג נוסף - OLD CLASSI או MODERN CLASSIC - אשר בהן נכללות מכוניות עד שנות הייצור האחרונות, רשימה זו מאד מאוד מתומצתת וכאן רק להדגיש כי ה"שגוען" של שיפוץ איסוף ואהבת מכוניות מיוחדות רחב מאוד ומקיף ביותר ואין לו גבולות מוגדרים של שנים או דגמים. בארצנו - שהיא קטנה ו"עניה" במכוניו עדיף לדעתי לאחד את כל סוגי המכוניות הכל תחת מועדון אחד - הוא מועדון החמש ולאפשר לכל אדם שיש לו מכונית ישנה או מיוחדת להיות חבר בו. זאת ועוד - אני אפילו הייתי מאפשר לאדם האוהב את הנושא והמצפה בעתיד לרכוש מכונית כזו להצטרף למועדון, להכיר את חבריו, ו"להדלק" לעניין. ומכאן קלה הדרך לתשובה לנושא השני שהעלנו בתחילת המאמר - האם להגביל את החברים המצטרפים על פי מצב המכונית שברשותם, כלומר האם לאפשר לאנשים המחזיקים מכוניות במצב רע, או נמצאים בתחילת דרכם בשיפוץ, להיות חברים במועדון. לאור דעתי לגבי השאלה בעניין איזה רכב ייכלל במועדון, ברור כי אני חושב וממליץ שכל אדם האוהב את הנושא ואפילו ברשותו גרוטאה ממש (ומי שאיתנו לא התחיל כך?) יהיה חבר מלא במועדוננו. אני גיבשתי דעה זו לאחר ביקור בארה"ב ובמועדונים שם: יש מספר מועדונים המקבלים את חבריהם רק לאחר מבחני כשירות ורמת שיפוץ. מועדונים אלו נעשים מועדונים אקסלוסיביים - ועשירים בלבד, כל אחד יודע כמה עולה לשפץ רכב לרמה הגבוהה ביותר - רמה שרבים מאתנו חולמים על שיפוץ כזה ואין ידם משגת להפוך חלום זה למציאות, אני אישית מעדיף מועדון "עממי" גדול ומהנה על פני מועדון ייחודי בין 10 חברים.. דרך אגב אם הינו מקבלים את הקריטריונים האמריקאים לשיפוץ היו במועדוננו 5 חברים ואולי פחות מזה... אך בנוסף לאמור לעיל "אליה וקוץ בה" כאשר נערוך ארועים בהם המכוניות מוצגות לקהל (כמו בפורד), נבקש מהחברים להביא את מכוניות במצב יפה נקי ומצוחצח ומאילו שמכוניותם עדיין לא במצב זה נבקש שיתאזרו בסבלנות, ימשיכו כמובן להופיע לארועים חברתיים פנימיים (כמו אצל משפחת צפון או בפנטיקים וטיולים) אך לארועים בהם המכונית תוצג לקהל יגיעו רק בעלי המכוניות המתאימות לתצוגה, וזאת לכבודו של המועדון ולכבודם של החברים בו. הדברים שהצגנו כאן הם כמובן על דעתי בלבד, אני מבקש מהחברים הרוצים להוסיף, לתמוך או להתנגד לדברים אלו להביע דעתם בחוברת הבאה, לשם עיון ודיון בהם. איני יכול לסיים מאמר זה מבלי להביע תודתנו לצביקה רכניץ על פעילותו הרבה והחשובה כיו"ר הוועד הקודם. ולברך את החברים החדשים בועד בהצלחה בעתיד. בהזדמנות זו אני מודה מעומק הלב לאמנון ענבר מנכ"ל חברה לאוטומובילים ולצוות העובדים בחברה על שהפכו את התצוגה בפורד למסורת. שנה טובה לכל חברי המועדון יוסי בראל. יו"ר.



The New **FORD** is not a Car!

It is a Thing of Beauty,

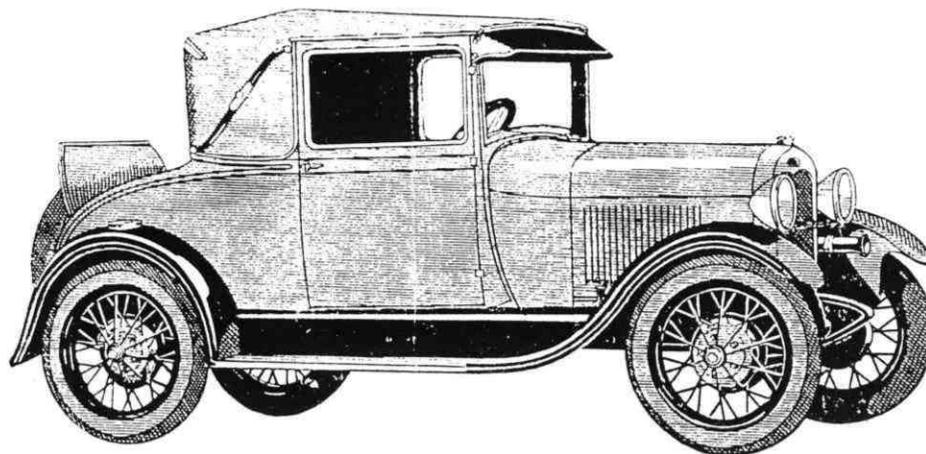
a Miracle of Genius,

a Wonderful Machine!

Nervous, Spontaneous, Intensively Sensitive,

Like a young girl, full of a generous blood,

It is a Living Creature!



Charles Corm & Co.

General Agents for **PALESTINE, SYRIA, LEBANON** and **TRANSJORDANIA**

Headquarters: **BEYROUTH, Place Assour**

Cables: **CORM**

Phone **402**

P.O.B. **221**

Branches in Palestine:

JERUSALEM, Mamilah Road * **HAIFA**, Allenby Street * **JAFFA**, King George Avenue

Branches in Syria and Lebanon:

ALEP, Boulevard Naoura
ALEXANDRETTE, Place Gouraud
ANTIOCHE, Place du Serail
BATROUN, Place Centrale
CHTAURA, Rue de Damas
DAMAS, Place Salhié
DAMOUR, Route Nationale
DJEBEL, Place des Autos

BJOENIE, Grande Place
HAMA, Place du Marché
HOMS, Rue Municipale
LATTAQUIE, Place Cheick Daher
SAIDA, Bab-el-Foca
TARTOUS, Place de Justice
TRIPOLI, Place du Tall
ZAHLE, Place des Hotels

etc.



המכונית שלי

מאת: מוטי זיבאי

פורד מודל A 1928
 המכונית הזו היא משנת היצור הראשונה של המודל A. כל החלקים בה הינם מקוריים ורובם לא הוחלף כלל.
 כשניסו לאתר את הבעלים הקודמים מצאנו חמישה והגענו עד עירית חיפה הרשומה כבעלים הראשון ברשיון הנוכחי אולם בהחלט יתכן שהיא רכשה את הרכב לראשונה.
 אנו רכשנו את הרכב מיונה היבש שהחזיק בו 13 שנה ומתוכן כ-10 שנים האוטו היה מאוחסן ובשבלים שונים של שיפוץ. מר היבש השקיע זמן וממון רבים בשיפוץ ובנסיעותיו לחו"ל הוא איתר ורכש חלקים רבים כגון חלקי חשמל שנמצאו בשוויץ. אנו רכשנו את המכונית ממנו לפני כשנה.
 התחלנו להשלים את השיפוץ וגם לתקן מספר חלקים אשר בשיפוץ הקודם תוקנו בצורה שיטחית. במשך ששה חודשים עבדנו על המנוע שהוא מקורי מיום יצור הרכב וכיום הוא מושלם ומסודר. במהלך חיפוש חלקים הגענו למר שלום אונגר אשר הוביל אותנו למרתף חשוך כמו באגדות לאחר מאמץ רב בחיפה. בסכ"ה היינו צריכים לתקן ולשחזר את הגיר, הצלבים והציר האחורי. נושא מיוחד שהקדשנו לו תשומת לב הינה המעצורים. אלו מעצורים מיכניים והקדשנו הרבה זמן ומאמץ לתיקונם ולהכנתם ל"ראלי יפו - ירושלים". הנסיעה החלקה של המכונית במסע הקשה הזה היוו פיצויי לשנה של עבודה קשה.





ככפר רזיאל

כ-30 מכוניות על בעליהן, נשיהן וטפם התכנסו בשבת קיציית בצומת ה"קנטרי-קלאב" ומשם בשיירה ססגונית נסעו להרצליה, לכפר הנוער רמת רזיאל. הכפר, על מתקניו, הבריכה היפה והמזנון אירח את חברי המועדון לכיף קריר ומהנה.



הבנקלרים

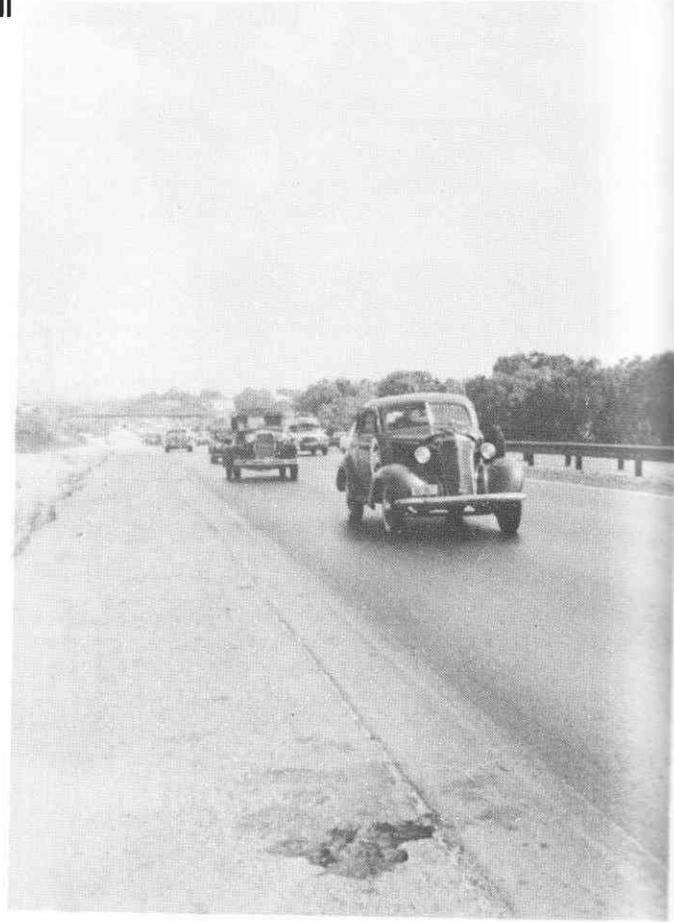


משפחת צפון חוגגת

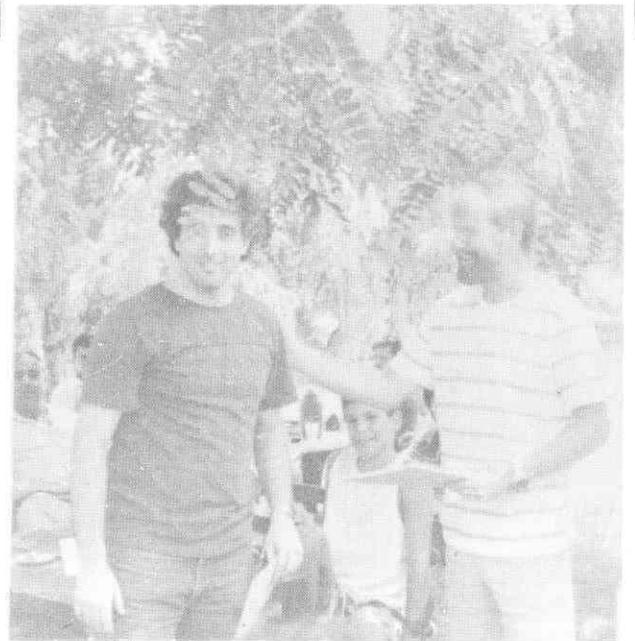
אצל צפון כביצרון

מאת בני הספל

תושבי יבנה, אשר יצאו מבתי הכנסת לאחר תפילת יום השבת, לא נהנו הרבה זמן מחילול שבת המוני, צבעוני ומשעשע כמו שיירת המכוניות העתיקות שעברה ברחוב הראשי שלהם. זה היה במהלך נסיעתנו לביצרון, שם אירחה אותנו משפחת צפון בחצר המרווחת והמוצללת הכוללת גם את בית המלאכה שהיה עמוס וגדוש במרצדסים ומוריסים מפורקים. לאחר שהחברים נחתו החלה מרוצה כללית לאותו בית מלאכה כאשר כל מיני ידענים הרצו לפני קהל של גרופיס נוצצי עיניים. לאחר שכל אחד הוציא את ציוד הפיקניק והנשים דיברו בינן לבין עצמן על מכוניות (כמובן...) קם יוסי בראל ובקול מלא חשיבות עצמית חלק למייסדי המועדון את התעודות המעידות על כך. היה נחמד ו"מנדטורי". לאחר שיצאנו לכביש גדרה חתכו אותנו אופל אסקונה מימין וסוברו משמאל וידענו שחזרנו לשנות השמונים...



כדרה לכביצרון



היו"ר היוצא, צבי רכניץ (שמאל) מקבל תעודת מייסד מידי היו"ר הנוכחי, יוסי בראל.

רכב לשיפוץ - פרק ה'

מאת יורם סילבר

– כמו את הזרועות התפוחים וכו' כדאי מאד לבדוק את מצב התיבה הרכה לפני הפרוק עם הגלגלים במקומם וההגה מרכב. הבדיקה תעשה בשני שלבים. שלב א' במצב נורמאלי נביא את הגלגלים הקדמיים למצב מקביל ונשחק בהגה כמו בדיקת הטסט השנתית. בבדיקה זו נבדוק את חופש ההגה חופש בתפוחים חופש או עקימות הזרועות וכו'. כדאי לרשום בפרוטרוט את תוצאות הבדיקה על מנת שנוכל לאחר מכן לתקן את כל התקלות. שלב ב' של הבדיקה נעשה ע"י הרמת שני הגלגלים הקדמיים מן הרצפה ואז נבדק את זווית ההיגוי ואת החופש בסוף הסיבוב ימינה ושמאלה. בבדיקה זו נוכל להבחין בהבדלים בעוצמה הנדרשת לסיבוב הגלגלים. במידה ובאמצע הסיבוב דרוש יותר כוח להמשך הפעולה או להיפך פתאום הסיבוב נעשה "קל מידי" סימן שיש בעיה בחלזון ההגה או בכדור הסיבוב – שני החלקים הנמצאים בתוך תיבת ההגה. יש לפרק ולבדוק. כדאי לרשום באיזה נקודה בסיבוב ההגה חל השינוי בקלות או קושי הסיבוב. חלקים מכניים נוספים העלולים להפריע בהפרדת הגוף מהמסגרת הם מנוף מעצור היד, ידית תיבת ההילוכים ולוח המכשירים המחובר בחוטים וצינורות ל"קיר האש" זה הקיר המפריד בין המנוע לתא הנוסעים. אין ספק שנרצה להחזיר את לוח המכשירים למצבו האורגינאלי במשך השיפוץ ולכן גם כאן נכון הכלל של תיעוד ושימור של כל חלק ויהיה הקטן ביותר. יש למשל מכוניות הפעלות על 6 וולט משמע שכל השעונים וחלקי החשמל פועלים במתח זה. אז שיהיה ידוע שמכשירים, שעונים, חלקי חשמל וכו' הפועלים על 6 וולט קשה מאד להשיג היום ובעיקר כאלה שיתאימו לאלה הנמצאים באנטיקה שלנו. לכן – שימרו על כל חלק. וקרוב לוודאי שנצטרך לשפץ את אלה הקיימים אנו נפרק לאט ובסבלנות וכדאי כמובן לשמור את כל החוטים והצינורות מחוברים למקומם בלוח השעונים למטרות שחזור. במידה ואין לנו דיאגרמת חשמל כדאי שנרשום איזה חוט הלך לאן ואיזה צינור המחובר לשם. אפילו באם מלאכת החשמל תעשה בידי "מומחה" הרי שרשימותינו דוקא יעזרו לו מאד!! דוקא הפשטות מטעה. כן נחזור לרגע לידיית ההילוכים ולמנוף מעצור היד. את אלה נפרק נתעד ונשמור להבא. כמובן שאלה רק חלקים מאד מקובלים. כל רכב ויחודו. אני משאיר זאת לידע המצטבר של כל אחד מאיתנו ללכת ולפעול לפי המצוי אצלו בחצר. העיקרון נשאר. לשחרר את הגוף מכל חלק מתפרק או העומד בפני ניתוקו מן השלדה. ברשימה הבאה נעסוק בנייתוק הגוף מהשלדה ובהכנות לפרוק "השלדה הנעה"

כפעם הקודמת עסקנו בפירוק הדלתות מציריהן. כדאי להדגיש פעם נוספת את הצורך לשמור את החלקים המקוריים של כל חלק וחלק שנפרק, ציר דלת לדלתו ידית דלת למקומה, זכוכית למסגרת וכך הלאה. למרות שנדמה שדלת ימין דומה לדלת שמאל (במהופך) וכך לגבי הדלתות האחוריות הרי שהעובדה היא שאין חלק אחד דומה לרעהו וההבדל הקטן לפעמים קובע הכל (יחי ההבדל הקטן). קובע מאד גם מיקום החלק בצד ימין או צד שמאל של הרכב. לכן פשוט נסמן או בפתקית או בלורד על החלק עצמו – להיכן הוא שייך. ובכך נמשיך בפירוק מכסה המנוע, מכסה תא המטען וכל חלק אחר הניתן להסרה מגוף המכונות. מטרתנו הסופית היא להביא לידי ניתוק גוף המכונות מהשלדה. לפיכך נמשיך בפרוק כל החלקים, אם חלקי פת, מכניים או אחרים המפריעים לנו בהשגת מטרה זו. מוט ההגה לדוגמא. חלק זה מחובר בדרך כלל לשלדת הרכב ומגיע עד פנים המכונות כשהוא נושא בראשו את הגלגל ההגה ומחובר בגופו למסגרת לוח המכשירים או למסגרת אחרת הקשורה לגוף הרכב. תחילה את ההגה. שימו לב בדרך כלל נמצא קייל בתוך גלגל ההגה השקוע מחציתו בתוך מוט ההגה. לאחר שנפתח את הבורג המחזיק את הגלגל למקומו נשחרר את ההגה בעדינות כלפי מעלה ונשגיח לא לאבד את הקייל. הצעד הבא המומלץ הוא לשחרר את מוט ההגה מחיבורו, בכל צורה, לגוף המכונות. לאחר מכן ננתק את מנוף תיבת ההגה מזרוע ההיגוי – המובילה בדרך כלל לגלגל וזאת ע"י פתיחת הבורג החוסם ומשיכת הזרוע מציר תיבת ההגה – המשונן – כלפי חוץ. פעולה זו תעשה בעדינות לא לפגוע או לשבור חס וחלילה את זרוע ההגה. לאחר מכן נשחרר את תיבת ההגה מהשלדה ע"י פתיחת הברגים המחברים. שימו לב. תיבת ההגה מחוברת לשלדה בצורה מיוחדת. לפעמים יש צורך להטות את מוט ההגה ימינה או שמאלה כך שיתיצב מול הנהג בתוך המכונות מול המושב הקדמי. הטיה זו מבוצעת ע"י תושבות בלתי שוות בין התיבה לבין השלדה. נסתכל היטב מה המצב אצלנו ונצלם. באם אין מצלמה נעזר בשרטוט ואז בפרוק יסומן כל חלק במקומו – להרכבה מחדש. חס וחלילה שלא יקרה לנו שמוט ההגה יסטה שמאלה מידי ואז מחצית גלגל ההגה יצא מן החלון של הדלת הקדמית – תתפלאו זה קורה! כמובן יש מכוניות הבנויות כך שאין כל נטיה במוט ההגה והכל פועל ישר – ולמשירין. כאשר תפרק תיבת ההגה פשוט נשחיל את כל החלק החוצה ומומלץ מתחתית הרכב. מאחר וקרוב לוודאי שנרצה לחדש את תיבת ההגה

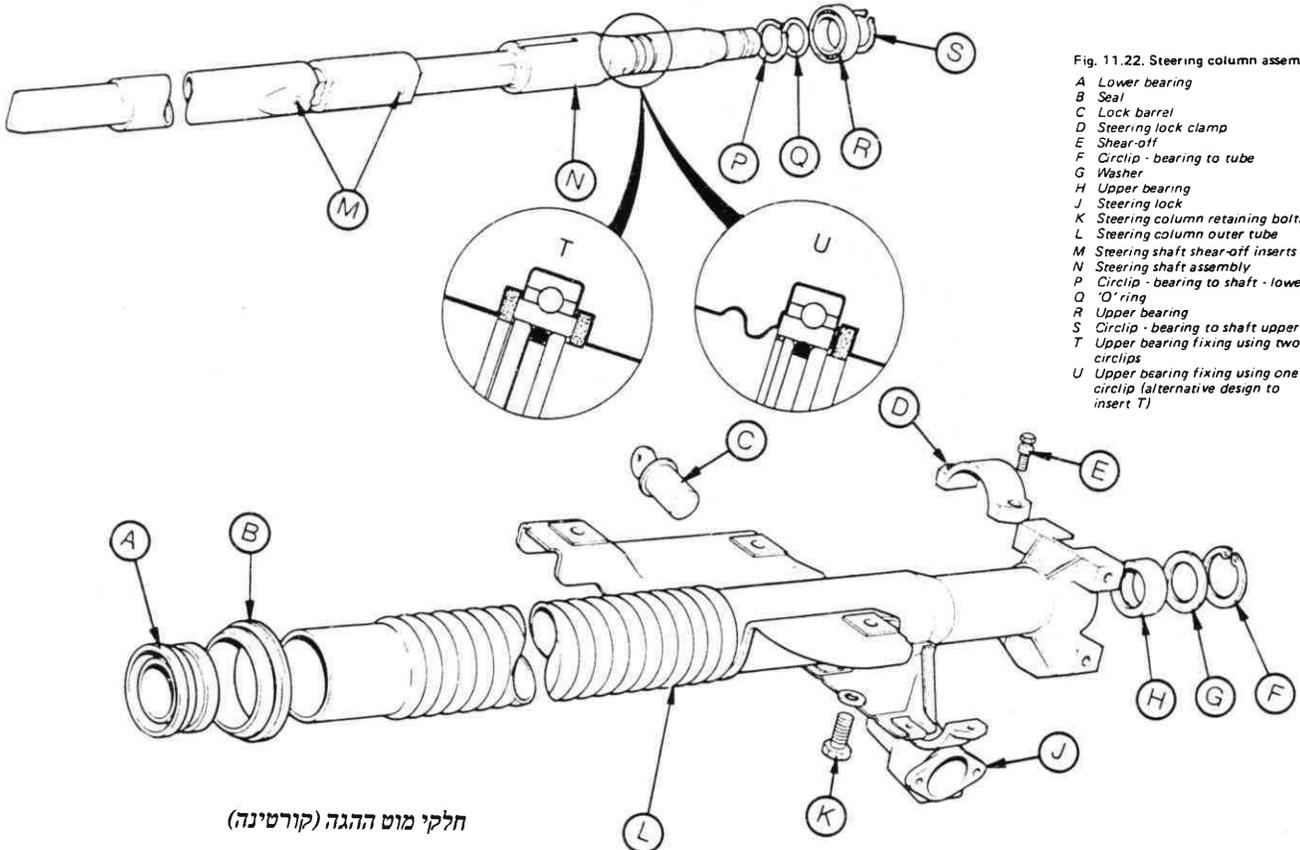


Fig. 11. 22. Steering column assembly (Sec. 25)
 A Lower bearing
 B Seal
 C Lock barrel
 D Steering lock clamp
 E Shear-off
 F Circlip - bearing to tube
 G Washer
 H Upper bearing
 J Steering lock
 K Steering column retaining bolts
 L Steering column outer tube
 M Steering shaft shear-off inserts
 N Steering shaft assembly
 P Circlip - bearing to shaft - lower
 Q O'ring
 R Upper bearing
 S Circlip - bearing to shaft upper
 T Upper bearing fixing using two circlips
 U Upper bearing fixing using one circlip (alternative design to insert T)

חלקי מוט ההגה (קורטינה)

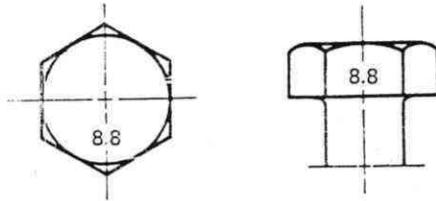


FIGURE 7 – Examples of marking hexagon bolts and screws

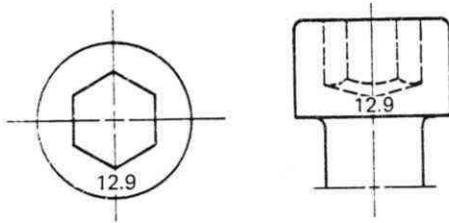


FIGURE 8 – Examples of marking hexagon socket head cap screws

סימון ברגים לפי ISO

TABLE 13 – Marking symbols

Property class	3.6	4.6	4.8	5.6	5.8	6.8	8.8	9.8	10.9	12.9
Marking symbol ^(1) 2)	3.6	4.6	4.8	5.6	5.8	6.8	8.8	9.8	10.9	12.9

סוגי ברגים לפי תקן בינלאומי ISO



Table 1 – Designation system for nuts with nominal heights $> 0.8 D$

Property class of nut	Mating bolts			diameter range
	property class			
4	3.6	4.6	4.8	> M16
5	3.6	4.6	4.8	< M16
	5.6	5.8		all
6	6.8			all
8	8.8			all
9	8.8			> M16 < M39
	9.8			< M16
10	10.9			all
12	12.9			< M39

NOTE – In general, nuts of a higher property class can replace nuts of a lower property class. This is advisable for a bolt/nut assembly going into a stress higher than the yield stress or the proof load stress.

נא: יגאל קרפול
ברצוני לפתוח מדור חדש בשם "המדור השמושי". כמו בכל חוברת ירחון או עתון של חובבי הרכב רצוי שגם בבטאנו של מועדון 5 "האבטומוביל" יהיה מדור שבו יועלו נושאים טכניים הקשורים לתחום הפעילות של החובבים. המטרה של מדור זה להקנות ידע כללי בתחום רחב של נושאים שיהיו לעזר לכל מי שעוסק בשפוף או אחזקה של רכב כמו: שיטות נקוי חלקים, ציפוי וצבע, פתרון בעיות התחממות, איך משכנעים את האויר לצאת ממערכת הבלמים וכו... זה לא הוגן שנשמור ידע ונסיון שנצבר ולא נשתף את החברים למען גם הם לא יצטרכו להמציא מחדש את הגלגל. כוונתי לעזור לעורך העתון בהכנת הכתבות אך אני מצפה שכל אחד מאיתנו יתרום את חלקו לעתון בכל צורה הנראית לו אם בצורת מאמר מפורט ומסודר ואם בצורת פתק על המפיץ בקפה "מילנו" כל הבא ברוך הבא. מאחר וקשה לי לקבוע את הנושאים והעדיפות שלהם כי אין לי מושג מה מציק לכל אחד מאיתנו נחוצה לי הכוונה של חברי המועדון ע"י שאלות ובקשות לפתרון לבעיותיהם. אני פנוי לנושא זה 24 שעות ביממה אפשר טלפנית הביתה 03-483246 או בעבודה (במקרה חרום) 03-9718148 או במפגשים הקבועים במילנו ובאירועים חגיגיים.

הנושא שברצוני להציג הפעם הוא "ברגים" תשאלו למה? מיד נגיע גם לזה. בכל אופן האם אתם חושבים שכל הברגים נולדו שווים? לא! את זה כולנו יודעים, בכל זאת איך מבדילים ביניהם ואיפה מותר להשתמש בכל סוג. זה בהמשך וכעת "למה ברגים"? המכוננית הראשונה שקניתי היתה

מכוננית אמריקאית פורד טנדר אומנם הכיתה הגיעה בגרירה אבל תוך כמה ימים היא נסעה, כל כך הייתי נלהב שוותרתי על כמה בדיקות חיוניות ובעזרת השם ועוד מישוהו היא אפילו עברה את המבחן השנתי ואני חגגתי. אז מה אם הגלגל הקדמי ימני שפועיו אינם שפויים כל כך. חצי שנה לאחר מכן כשהתחלתי לפרק את המכוננית ולשפץ גילית לתדהמתי שהמתלה היה שבור ונשאר תלוי על בלומה, למה שבור? כי המכונאי/מחבל שהרכיב את התפוח התחתון השתמש בברגים לא נכונים והם פשוט נקרעו. התפוח העביר בצורה לא נכונה עומסים למתלה ושבר אותו וכל העסק נשאר תולה על בורג מסוג אחד בקוטר 8 מ"מ. כפסע ביני ולבין שתביאו לי פרחים שאותם אראה מלמטה. המקרה הזה הסביר לי לי את החשיבות בבחירת הבורג המתאים ובקרת האם הברגים המורכבים הם הנכונים. וכעת ל"תחלס" קיימים תקנים רבים אך נתרכו בעקריים כאשר הנפוץ ביותר הוא התקן האמריקאי. על ראש הבורג ישנם קווים. בטבלה המצורפת אנו רואים שעל ראש הבורג ישנם קווים שמצביעים אל החווק של הבורג (לפי תקנים אמריקאים). בדרך כלל נמצא שלשה סוגים: בלי אף סימן, שלשה קווים וששה קווים (זה מקביל לתקן ISO: בלי סמן, 8.8 ו-10.9 בהתאמה) ניתן היה להשתמש רק באלה עם ששה קווים ולפתור את הבעיה אך הם יקרים ולכן האחרים גם כן בשימוש. ברגים עם ששה קווים משמשים בכל המערכות בטיחותיות ללא יוצא מהכלל: במערכת הבלמים, הגה, מתלים וכו... אל תעזו להשתמש בברג אחר אלא אם זאת המכוננית של החותנת תמצאי אותם לפעמים במקומות אחרים כאשר צריך את החווק שלהם כמו לדוגמא במכלולים מכניים. מנוע, תיבת הילוכים וכו... הבורג עם השלשה קווים משמש בעיקר במכלולים מכניים או חיזוק של חלקי גוף, פגושים דלתות וכו... ואילו הברג ללא אף סימן משמש לחיזוק חלקי פת, אביזרים וכו... ולסיום תנו גם לבורג אם הכבוד המתאים אל "תקרעו" אותם, יש להדק אותם בהתאם ואם אין בהתאם לטבלה המצורפת הערה: לכל מי שרוצה לצפות בניקל או קדמיות ברגים עם 6 קווים "עצור"! על זה בפעם אחרת.

BOLT GRADES

GRADE MARKINGS					
DEFINITION	No Lines Unmarked Indeterminate Quality SAE Grades 1-1-2	3 Lines—Common Commercial Quality Automotive & AN Bolts SAE Grade 5	4 Lines—Medium Commercial Quality Automotive & AN Bolts SAE Grade 6	5 Lines—Rarely Used SAE Grade 7	6 Lines—Best Commercial Quality N.A.S. & Aircraft Screws SAE Grade 8
MATERIAL	Low Carbon Steel	Med. Carbon Steel Tempered	Med. Carbon Steel Quenched & Tempered	Med. Carbon Alloy Steel	Med. Carbon Alloy Steel Quenched & Tempered
TENSILE STRENGTH	65,000 psi	120,000 psi	140,000 psi	140,000 psi	150,000 psi

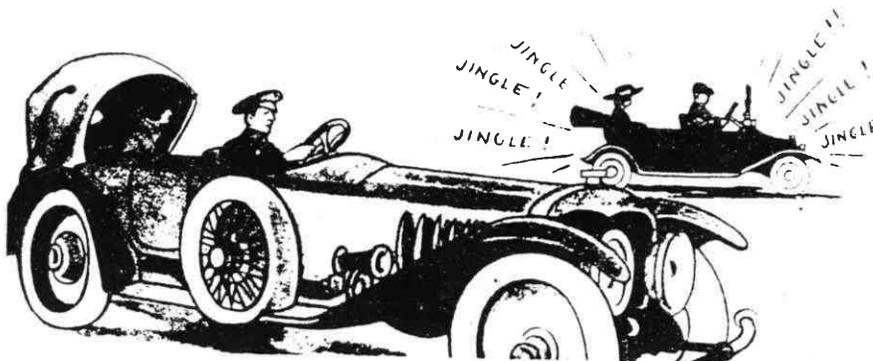
סימון ברזים לפי תקן אמריקאי SAE

Table 7 — Marking symbols for nuts with property classes according to 3.1

Property class	4 and 5	6	8	9	10	12
either designation symbol	no marking	6	8	9	10	12
Alternative marking or code symbol (clock-face system)	no marking					

סימון אומים לפי תקן בינלאומי ISO

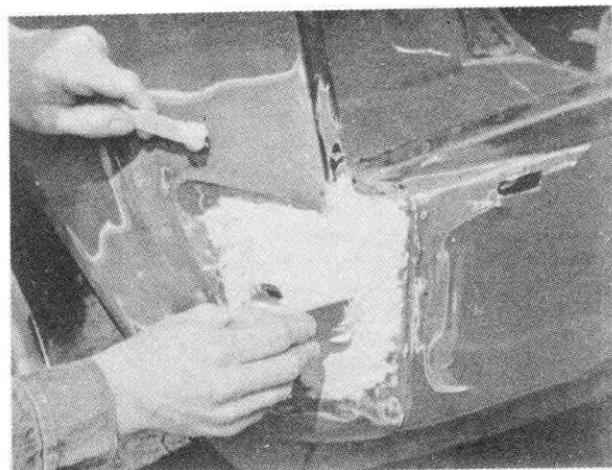
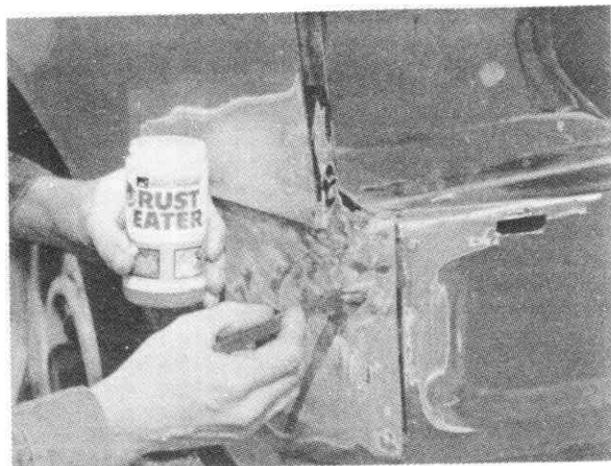
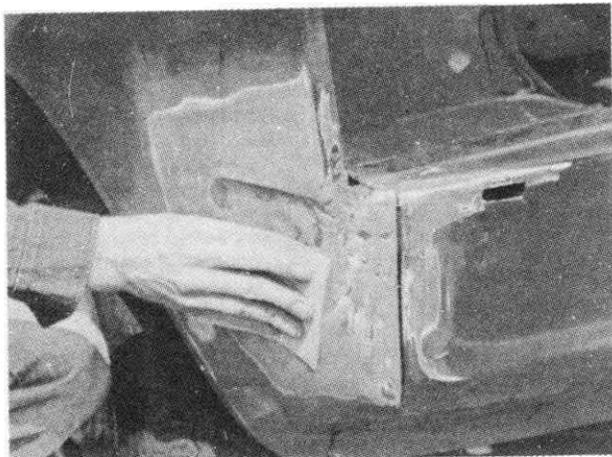
I wonder if you've noticed,
When a Ford runs by so nice
That little jingle, jingle?
It's the difference in the price



מאת יוסי אברמוב

ועמוקים. למעשה ניתן לעשות בו הכל: לסתום חורים, ליישר כיפופים. אבל לא להגזים. מי שרוצה בעבודה קלה "יעבוד" וירמה רק את עצמו. אנו רוצים שהענתיקה שלנו תשמר לאורך זמן. לכן, שוב ותמיד: עדיף מילוי בריתוך ובהטלייה. בחומר פלסטי נשתמש רק בשלב הסופי וכאשר באמת אי אפשר לעבוד בהלחמה. לאחר שמרחנו את החומר הבסיסי (אני מעדיף סוג הנקרא CARPLAST וניישר לפי קוי הרכב, נראה שהוא מחורץ בהמון קווים על פניו וזה אחרי נסיונות ההחלקה שלנו. כאן נכנס לפעולה החומר הנוסף הנקרא בלשון העם "שפכטל של צבעים" (להבדיל מ"חומר של פחחים" אותו הזכרנו). החומר הזה מיועד להחלקה עדינה מאד של פני הרכב. יתרונו בכך שהוא לא שוקע, מתייבש מהר וקל מאד להחליקו בעזרת נייר זכוכית רטוב. (ברור שנשתמש בנייר זכוכית עמיד למיים). בעזרת עבודה סבלנית וליטושים עדינים נוכל להגיע לשלימות ולפנים חלקים למשעי של המתכת ואז היא תהיה מוכנה לצביעה. (כ"שפכטל של צבעים" אני מעדיף חומר הנקרא DEBEER. אני נוהג לקנות את החומרים בחנות טובה הנמצאת ברחוב הרצל מס. 85 בת"א ושמה "שיריזולי"). כעת האוטו חלק וישר וכאן בא תורם של צבעי היסוד. קיים בארץ צבע יסוד מתוצרת טמבור הנקרא "איתן". אני לא ממליץ עליו מהסיבה הפשוטה שעליו נוכל לצבוע רק בצבעים סינטטיים וכך יימנע מאיתנו צבע הדיוקן הטוב יותר. במקום זה נתיו (לא נמרח במברשת) צבע יסוד אפור. הרכב יקבל אז צורה אחידה ונוכל לראות שוב אם נשארו קימוטים וסדקים ואותם שוב נמלא וניישר בשפכטל צבעים. וכך נקבל את הרכב מוכן לצביעה סופית. נזכור שוב. הרבה עבודת הכנה ושימוש נכון ובהחלט לא מוגזם בחומרים פלסטיים יתנו לנו את הקווים היפים של הרכב העתיק להנאתנו ולהנאת כל הצופים אותו.

אחד השלבים הקריטיים והעדינים ביותר בשיפוץ המכונית הוא שלב הגימור החיצוני. שיפוץ הנמשך שנים והכולל עבודות מסובכות של שיקום מיכני ומיבני, יכול ליפול אם לא נקפיד על גימור נכון של חלקי הפח החיצוניים. שימוש נכון בחומרי גימור ישמור לנו על קווי המקוריים של הרכב והצבע יצא חלק ויפה. ברשימה זו אנסה לתאר את חומרי הגימור הפלסטיים הנפוצים ואת השימוש בהם. אין זה בא להפחית מערך הריתוכים וההלחמות. ההיפך הוא הנכון. עדיף תמיד להלחים, אולם גם חומרים פלסטיים, בשימוש נכון, יתנו לנו תוצאות לא רעות בתנאי שנדע להבין בסוגים השונים ונמרח אותם בצורה נכונה. ראשית יש לזכור כי ככל שאנו מתקרבים לקצה הפח (הקנט) עדיף להמנע משימוש בחומרים פלסטיים אלא להלחים. הסיבה היא שבקצה ישנם צדדים בהם החומר הפלסטי, אין לו כמה להאחז ובכל מכה קטנה שהרכב (לא עלינו) יקבל, החומר יקפוץ החוצה. ביתר חלקי הרכב יש להכין היטב את המתכת לקליטת החומר הפלסטי וזאת על ידי מירוקה וניקוייה המוחלט מחלודה. איני מחסידי החומרים שממירים חלודה לגוון שחור. רק שיפוף, מירוק או ניקוי חול יחשפו לנו את המתכת המבריקה וזו ההכנה הטובה ביותר לקליטת החומר הפלסטי. ברור שכל שהמתכת עבה יותר כן ייטב. במתכות דקיקות, כמו ברכב צרפתי אני מציע לוותר על החומרים הפלסטיים ורק להלחים. (אגב, ניסיתם פעם להשתמש ב"מי אש" נגד חלודה? תתפלאו, זה עובד. רק תפקידו על הוראות בטיחות). לאחר שניקינו את מתכת ניישר כמו דינו בעזרת מכות וריקוע עד לנקודה המקסימלית שנוכל ואז נמרח את החומר הפלסטי. קיימים שני סוגים בסיסיים של חומרים פלסטיים. האחד הוא "חומר של פחחים". הוא גם יותר ומאפשר לעבוד על פני שטח ונפח גדולים

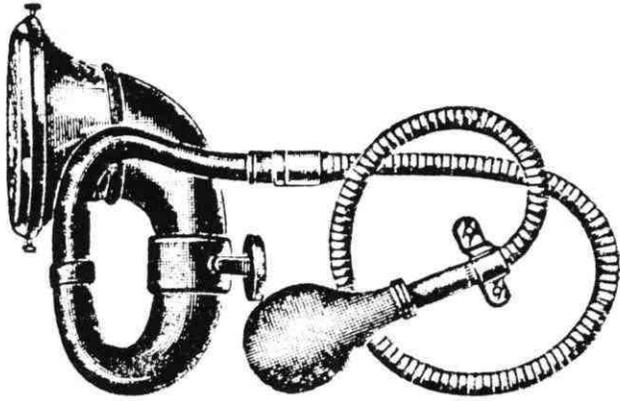


מריחת חומר מילוי בעזרת חתיכת פלסטיק גמיש

"קולגים" ברוסיה

מאת בני הספל

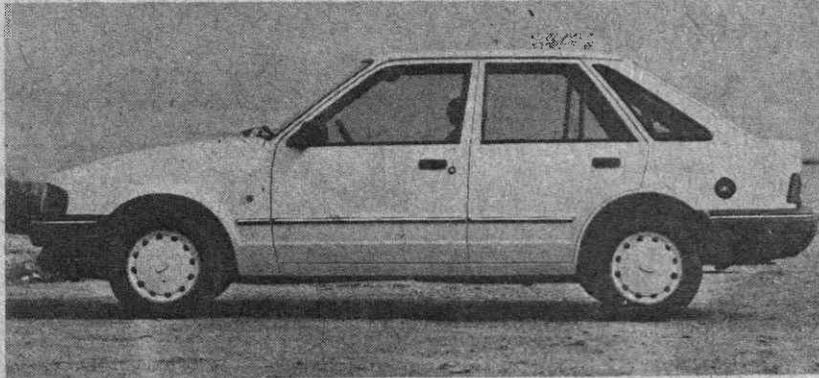
לא כל כך חושבים על זה, אך כברית המועצות הולך ומתפתח תחביב איסוף המכוניות העתיקות. פרט לעצם ההנאה שמפיקים אותם משוגעים לדבר, קיימת תועלת היסטורית מרובה כי הרבה פרטים על תעשיית הרכב הרוסית לא ידועים וחברות כמו רוסו-בלט, נאמי, אמו וקים כמעט ולא מוזכרות באינציקלופדיות המופצות במערב, ולפעמים השריד היחיד לקיום חברה זו או אחרת לייצור רכב בברה"מ היא אותה מכונית שמורה שאלמלא קיומה היה המפעל נשכח. כך למשל, רק שתי מכוניות "רוסו-בלט", מתוך 900 שנבנו בין 1909-1915 נותרו בשני מוזיאונים, האחד בריגה והשני במוסקה. עוד שתיים נמצאו לאחרונה בריגה בידי אספנים הנתקלים בקשיים גדולים לשקם אותן (אגב, מדובר במכונית כיבוי...). כיום קיימים בברה"מ שלושים וחמישה מועדונים של בעלי רכב עתיק. מטרתם העיקרית היא לשמר את התוצרת המקומית וגם לשמר מכוניות מתוצרת חוץ שהתגלגלו לרוסיה. כך למשל ישנם בידי אספנים מכוניות נדירות למדי כ"קורד" (4 יחידות) פג'ו בייבי 1913, מורגן 1936, הרבה פורדים מדגם איי 80 משנות השלושים. מכוניות אלה וכמובן מכוניות רוסיות מופיעות במפגנים ומצעדים וכן משתתפות בסרטים. בנוסף התארגנו המועדונים (הקשורים לאיגוד הנהגים הכללי כמו מ.מ.ס.י) והם מקימים ספרייה וארכיון הכוללים גם ספרות טכנית. מספר המכוניות הענתיקות המצויות בידי אספנים בברה"מ הוא 1500 וכן עוד 200 מוצגות במוזיאונים שונים. זה לא מרשים במיוחד אך יש לזכור שההתעוררות בכל הנוגע לענתיקות החלה לפני 10 שנים בלבד...



הבחירה האוטומטית-פורד

אסקורט 1600

- ★ האסקורט האוטומטית, עכשיו במבצע
- ★ ביצועים ספורטיביים
- ★ אמינות מכנית וחסכון בהוצאות הפעלה
- ★ מכונת לכל מטרה - לעבודה ולמשפחה
- ★ נוחות מירבית בנהיגה
- ★ תיבת הילוכים אוטומטית
- ★ חסכונית AXA, 3 מהירות
- ★ פורד אסקורט - המכונת הנמכרת ביותר בעולם



ESCORT

אוריון 1600

- ★ מנג'נט של יוקרה
- ★ עיצוב קלאסי, נוחות מפתיעה
- ★ מכונת משפחתית עם ביצועים ספורטיביים
- ★ חסכון מרשים בהוצאות תפעול והוצאות דלק
- ★ תמורה גבוהה ביותר להשקעתך
- ★ תיבת הילוכים אוטומטית
- ★ חסכונית AXA, 3 מהירות



ORION

סיירה 1800

- ★ מכונת המחר - ההצלחה של היום
- ★ המכונת שקבעה שיאים בפרסים בינלאומיים (16 פרסי יוקרה)
- ★ המכונת שקבעה פריצת דרך בעיצוב דור חדש של מכונות
- ★ אמינות מכנית, בטיחות ונוחות ללא תחרות
- ★ תיבת הילוכים אוטומטית
- ★ AALD, 4 מהירות, הדור הבא בתיבות הילוכים



SIERRA CLASSIC 4

סיירה קלאסית-4 דלתות

- ★ הסיירה האלגנטית בעיצוב קלאסי

סיירה - 5 דלתות

- ★ נוחות מירבית ועיצוב מתקדם ביותר
- ★ מראה ספורטיבי
- ★ תיבת הילוכים אוטומטית
- ★ AALD, 4 מהירות, הדור הבא בתיבות הילוכים

סיירה סטיישן

- ★ מכונת למשפחה הגדולה
- ★ מכונת לעבודה



SIERRA HATCHBACK

אספקה מהירה

תיבות הילוכים האוטומטיות של פורד-המתקדמות ביותר בעולם

פורד נוותן לך יותר

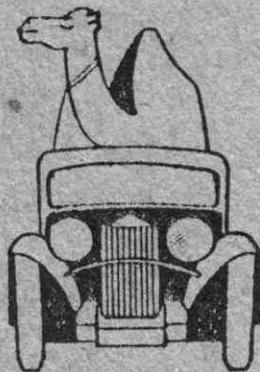


חברה ישראלית לאוטומבילים בע"מ מפיצי פורד בישראל

תל-אביב, רח' יגאל אלון 59 פינת יצחק שדה, טל. 03-333221. ירושלים, רח' המלך דוד 14, טל. 02-226141. חיפה, רח' יפ"ר 145, טל. 04-531171. חברת מרוץ בע"מ, קריית מוכני משנה: מוסר דב, קריית שמונה - 06-940205. פריז דאהר, נצרת - 06-555266. אריה חלקי חילוף, מבריה - 06-791517. מוסר צפון, כפר חב"ד - 06-667702, 666622. מוסר שבים, רמת ישי - 03-934933, 932744. חברה מרוץ בע"מ, קריית בי"איק - 04-761291. אחים קמלן, חדרה - 06-322937, 331319. סע-נת נותניה - 053-611462. סע-נת חוף הים בע"מ, הרצליה - 052-555463, 555776. אורם לוי, נבעתים - 03-768011. מוסר רייבמן, רמת הח"ל - 03-479244. ב.ב.ב. סוכנויות ושרותים בע"מ, יפ"ר - 03-823449. אחים ולצמן, נחלת יהודה, ראשון-לציון - 03-9612337, 9613271. מוסר אנדונת, אזור התעשייה, קריית גת - 051-881601. מוסר נאמן בע"מ, אזור התעשייה באר מוביה - 055-82454. מוסר ס.ה.ר בע"מ, אשדוד - 8-055-25678, 35676-8. אלרז אשקנן חתבורה בע"מ - 051-22284. עזרא ירוחם ובניו בע"מ, באר שבע - 057-72277, 77011. מוסר דו"ל אלימק, אילת - 059-78073/4.

מועדון החמש

מועדון המכוניות הקלאסיות
ISRAEL CLASSIC CAR CLUB



החבורת הזאת יוצאת בחסות החברה הישראלית לאוטומובילים, סוכני פורד בישראל.