



האַבְשָׁעָמָּפִיל

כטפון "סודן החמס" - סודן הרכב הקלטי והאספניות בישראל • גלון סדרה 21 • ני' 2009

אורן ורביב חייק. מגשימים
חלום עם סיטרואן מהאר
1970, הסיפור של הקניה,
הSHIPOT והנסיעת
הראשונה (עמ' 4-6)



אריה תאומים אוחז מכוניות
שקוראות תיגר על האחרות.
ותביא את סיטרונה של
סיטרואן מאד מיחודת
נע וניחוח ספורטיבי.
(עמ' 12-13)



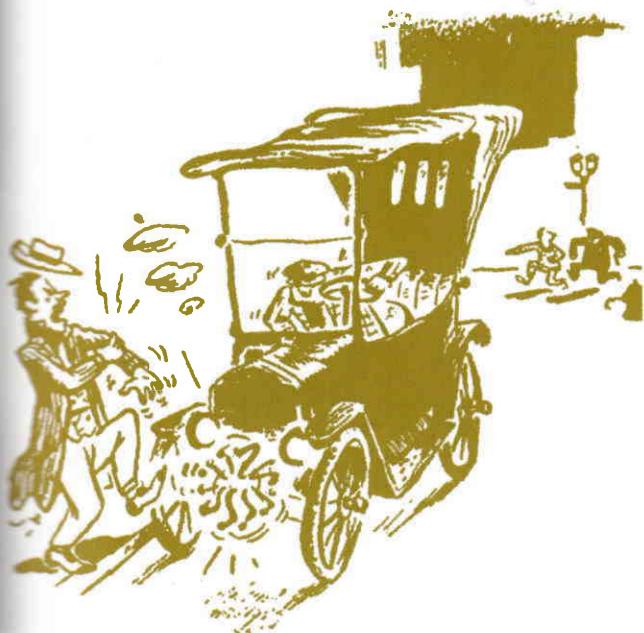
למטה הקפילה, ג'יפים באוטו יין. (עמ' 15)



יגל על לחרקי. מסע בזמן עם זידי אשכנזי
לוניה, לזכורות הילדות ולקומות
של פנס... (עמ' 10-11)



דורו וסושי מס' 11 ביסודות את שיפוץ
התווים ומשייך אותה (עמ' 18-21)



שלום חברים,

גלוון זהה, הראשון לשנת העבודה 2009, מסמן שינוי במועדון. עוד הולן ועוד בא. מערכת "האוטומוביל" לא השתנתה ואנו עושים הכל על מנת להפיק גלוון עשיר ומגוון.

החברת עוסקת בעיקר בחברי המועדון וקשר המיעוד שליהם עם כל רכב מיוחדים. שני שיפורים ושני סיורים מאד מיוחדים, של דרום וסורטשטיין, הזכה להשלים סוף סוף את שיפור המורים 10 שלו ושל יוני הכהן הנאבק עדין במלכברטה אותה מצא שקופה בחול בין ירושלים.

יש גם מוכניות מיוחדות בגלוון הזה. ואיזה מוכנית יותר מיוחדת מהטיסטרואן? שני הקצאות של החברה האגדית הזאת מבאים לנו האחים חייק (עם המהרי) ואריה תאומים (עם ה-MS) את סיורו של האתגר, להביא סיטרואן למצב תצוגה.

איציק קובל מסוף על הדוגן, שרכש כמעט במרקם בארכ'ב וגידי אשכנזי מספר לנו על סיור אהבה שלו עם מותג לא כל כך ידוע בישראל ה"מרקורי", סיור שבמסגרתו מרקורי מונטקליר נדרה נסעה בכיסי ארצנו.

סיפור אהבה נוסף, בין המועדון ובית הספר אורט ידין הניב את יומן הגי'פ, שבו חברנו דורון סגל הראה לתלמידים הנפעמים את יכולת הגי'פ 1942 שלו.

היו גם אירוחים ונשף והכל כאן, לפניכם.

גילאה לך
בני הספל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסטי

והאספנות בישראל

(עמוקה רשותה מס' 580335990)

חברי כבוד: רבי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קסטה, חיקה ברנטשיין ז"ל, ואחים לוי ז"ל
י"ר קדושים: צבי רטנץ, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל,زمי לוי, נחום קדמייאל,אבי נור

בעל המועדון והעמותה

י"ר המועדון: נחום קדמייאל

עוד המועדון: דورو בריל, עדי גולדנברג, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוי, משה מצא
濟זר וו"ד ועדת הכספיות: זמי לוי, מנחם ניר, גדי אשכנזי, סמדר רחמים

משנה לאזרא: מנחם ניר

ועדת כספיות: זמי לוי, מנחם ניר, גדי אשכנזי, סמדר רחמים

מבחן העותה: ע"ד אלדר נבו

חבירי ועוזרת בקיורת: צביקה מרגלית, בני אויר

אב בית דין: ע"ד שלמה דן גדרון

חבירי בין דין: ע"ד גיל דבורה, ע"ד רז לבנת

אחראי אירועים, צוות תרומות וחסויות: דورو בריל

צוות אירוחים: מתניה הלוי, זמי לוי, משה מצא, עדי גולדנברג, חן פרחי

צוות השקהות: קובי מלוא, אריאל עזיז, דورو בריל

אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמייאל, דורי בריל, זמי לוי ובני הספל

דובר המועדון: בני הספל

שער "האבטומוביל": גדי אשכנזי

חברי קהילה: בני הספל, מתניה הלוי, גדי אשכנזי, דورو ושרטשטיין

אחראי מפגשים וקשיים בחוות: מטה מצא, גדי אשכנזי, דורי בריל,

דورو סגל, חן פרחי, זמי לוי

אחראי המפגש המרכי בת"א: מתניה הלוי

אחראי מפגש חיפה: עדי גולדנברג

אחראי מפגש השרון: אסף כהן

אחראי מפגש השפלה: חן פרחי

אחראי צוות טכני ותקני: קובי מלוא, אריאל עזיז

בחו"ן אידראן על שם ייר עוזרו: אריך אשפי, אילן יהונתן, אבי אלבום

אחראי פיב"א: יוסי צור

בחו"ן פיב"א: אבי שפיבמן, אמיר הלוי, דורון סגל

אחראי אופניים: משה מצא

חנולת חסדר המועדון: סמדר רחמים

תשדרי המועדון: רה' שדה בוקר 10, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7319059, בקס: fiveclub@bezeqint.net

כתובת דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המועדון:

בימי ראשון, שני, רביעי ויום חמישי בין השעות 14:30-8:00 (מענה טלפון בין השעות 00:00-10:00)
בימי שני בין השעות 14:00-20:00 (מענה טלפון בין השעות 16:00-19:00)
בערבו חמישי בין השעות 8:00-12:00 (מענה טלפון בין השעות 9:00-11:00)

מועדון החמש באינטראט

אתר האינטראט: www.5club.org.il

פורום ורכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: בני הספל וזה מלמד

אחראי אותו "מועדון החמש": צביקה תמרי

האבטומוביל - במאן תועדון ה-5

כתובת המערצת: editor.automobile@gmail.com

צלחות: בני הספל, אבי נור, ע"ד שלמה דן גדרון, אורן ורביב חייק, דورو ושרטשטיין אריה תאומים, גידי אשכנזי, מירב ואיציק קובל, שליל קלין ויוני הכהן.

עיצוב, הכנה והדפסה: "סטודיו אשכנזי", נתניה

חכחות ואחרים יקרים,

לאחרונה התקיימו הבחירות למועדון ולמוסדותיו. אני מבקש להודות למספר הרוב של החברים שהשתתפו, אשר בחורו באנשים החדשם למוסדות העמותה ולמועדון. אנו חשים אחריות ובה המוטלת על כתפיו, לשרת את החברים ואת צורכיהם בכל התחומים הרלוונטיים, ובעיקר בכלל הקשור בגיבוש החברתי.

אני מבקש להודות באופן אישי לכל מי שהגיע והופיע. אנו נתאמץ לפעול כדי שמועדון יציג באופן הולם את החברים על מגוון הדעות והרצונות שלהם.

ברצוני להודות לחבריו הוועוד היוצא ובראשם אבי נוף, כמו גם לועדת הביקורת ומבקיר העמותה היוצא אסף בקר ולגבור היוצא משה גיא על פעולם והשקבותם בשנה האחרונות. בנוסף, תודה לכל המתנדבים שמשקיעים מזמן ומרצים למשימות הרבות של המועדון.

AIROU פסט המסורי נערך כבר חליף בהצלחה רובה, כמו גם ההשקה המרגשת בצפון, של חברנו הוותיק דרור ווּרטשטיין. ועד שיגיעו חודשי הקיץ החמים, אנו מתכנים ארועים רבים מסוגים שונים. אני מבקש מכלם להתעדכן באופן שוטף באמצעות משרד המועדון, הקלאסיקון, אתר המועדון והדו"ל. על מנת לשפר את הקשר עם מזכירות המועדון, החברים מתבקשים לעדכן את כתובות הדוא"ל.

בנושא מקומות המפגש השונים, הוועוד הנוכחי מודיע לחסיבות המפגשים ופועל ביום אלוי הקמת מקומות מפגש נוספים בכאיר-שבע ובירושלים. כמו כן, יוקן נוהל להקמה ולפעול של מקומות המפגש.

למפגש המרכזי בת"א ("נויקה"), למשטח התצוגה, מיעים חברים עם כל רכב מודרוניים שאיןם רכבי אספנות. תופעה זו גורמת לתחששה של "שוויים יותר ושווים פחות". כמועדון חברים, علينا לשמור על אחידות השורות ועל היחס השווה לכל חבר מועדון באשר הוא. לפיכך הוחלט שלא ניתן לרכבים מודרניים להיכנס למשטח התצוגה, אלא לרכבי אספנות בלבד, וכן מבקשים את ההבנה והעזרה מצד כולן.

אנו מתכנים לקיים פגישות בעדודה עם נציגי משרד התחרורה באשר לירושי רכב אספנות, כשהיעד הראשוני הוא לסקם את נושא הטפס לפעם בسنة. אנו מקווים כי לאחר בחירת וועדת הכלכליה החדשה בכנסת, נצליח לפתור נושא זה.

הוועוד הנבחרקבע את ישיבות הוועוד ליום ב' הראשון בכל חודש. הישיבות פתוחות בפני כל החברים שמוזמנים לבוא, וגם להעלות נושאים לדין, בתיאום מראש.

הairyous המשפיקים גם הם על הפעולות של המועדון, יש קשיים בגiros תרומות ונוטני חסות. באמצעות העומדים לרשונו, אנו נעשה ככל האפשר לרוחות החברים, תוך עמידה ביעדי התקציב ל-2009.

לסיטים, ובנימה אישית, אני מודה לחברים על בחירתם המוחודשת לתפקיד יו"ר המועדון. אני מבטיח לעשרות כל יכולתי ובעזרת חברות האנשים הנפלאים שפועלים ללא לאות לטובת המועדון, כדי שנוכל להמשיך להתקדם בנתיב שהתו לנו המיסדים ולהיות הבית החם והדואג של כל אספני הרכב בישראל.

אחים,
נחום





"סיטרואן מהאר" 1970

מכוסה באופון קבוע ומהעוגדה שבעל הרכב דואג שלא יגע מנזקי השימוש, שכן הייתה בטוח שאינו עושה עסקה טוכה ומתקבלת תמורה بعد הסכום המוגוז ששלילתי.

אבל פנטזיות לחוד ומיציאות להוד: הייתה נער תמים ולא הכרתית את המשפט "אין ארוחות חינם". לאחר שבכו המציגות ספחה על פני: המנווע קרס לאחר שהתברר שרعبد על צילינדר אחד בלבד, הכסאות נשברו ואין ספור תקלות חשמל ומיכנניות התחלפו להופיע. המנווע הוחלף, ולאחר חודשים רכבים של התעסוקות בתקלות, הרכב נמכר בכספי במחיר ההשקעה, אולם החידוך לא הרופף. ומיד התחלתי לחשוף סיטרואן חדש, יחד עם אחיו אורן, במלוא המרצד. במהלך השנים הבאות קניתו ושיפצנו כל סיטרואן חדש, יחד עם דיאן דיאן ירока, שנת 1977. במהלך הימים עברו תחת ידיינו כ-15 מכוניות. אחת מהן, זה שוו משנת 1979, נמצא אצלנו

אורן ורביב חייך לוקחים אותנו לאהבה הרישנה
חדרה שלם - הסיטרואן. שלבי השיפוץ, הקנייה,
החלום והתגשותנו. סיטרואן מהאר 1970.

הכל התחליל בקץ 1992, אז עבדתי בחופשת הקיץ במקון ויצמן בתור נען 17. במשכורת "השמונה" שקיבנתי אז (470 ש"ח) רכשתי רכב מודם מבוגר שאיתו עבדתי באותה עכודה, הרכב שלימים הדבק אותי בחידוך הסיטרואן. היה זו סיטרואן דיאן 6 ירока, שנת 1977. הרכב נראה יפה מכחינה חיצונית ואני זכר איך בקורס כשבוגעת למכונית, התרשםתי מאוד מכך שהרכב

CITROËN ☂



פרסומת לסיטרואן. הדגמים החדשניים. מימין סיטרואן מהאר.

מסוג סיטרואן דה שבו, דיין ומאהרי למכירה בכל מיני מצבים. התברר כי אכן מכניות של תושבי האזור שהשאייר את רכבייהם נמצאים כדי שימכוו אותם עבורה.

הכניסה לחנות החליפים עוגרת דרך אולם צוגה של 4-3 ורכבים חדשים לחליון בהם דה שו ומלהר 4x4. מתברר כי המקום רכש את כל פס הייצור ואת כל החלקים הנדרשים ממפעל סיטרואן יישן וממשין ליצור מחדש את הסיטרואנים הללו עם מספרי שיילדה ישנים כמפורט (המזכיר: סביב 10,000 יורו לימי שמתעניין).

הכנסת האורחים הייתה מצוינת ואף הצע לערוך סיור במפעל. אך אט התברר כי מדובר במפעל רכב לכל דבר, והטייר בו דומה למסע אחרה בזמן למפעל בשנות ה-60-50 של המאה הקודמת. מומלץ ביותר לחובבי ענטיקות ול חובבי סיטרואן בפרט (כתובת האתר www.mehariclub.com). עמדות של חלקים מקוריים וחדשים כמו שיילדה, חלק פיברגלס, כנפיים ודלתות חדשות

"הרכב שלימים הדליק אותו בחידוק הסיטרואן היהת סיטרואן דיין 6, יrokeה, שנת 1977. הרכב נראה יפה מבחינה חיצונית ואני זוכר אין בכלל בוקר כשהגעתי לעובודה, התרשםתי מאד מכך שהרכב מכוסה באופן קבוע ומהעובדת שבעל הרכב דואג שלא יפגע מנזקי השמש"

של דה שבו ועוד. עברנו דרך המחלקות השונות. באחת המחלקות הבחנו שתופרים כסאות, באחרת צבעים פיברגלס ובאחרת מרכיבים מנוע. מראה מעורר השטאות.

רכשונו כרטיס חבר המקנה מחירים מיוחדים והזמנו את כל החליפים לפי הקטלוג שהם סיפקו ושלחנו אותם מכללה לישראל. חלפו כמה שבועות, החליפים הגיעו, פרקנו אותם והתחלנו להרכיב את הפהzel וניסינו להרכיב לפי התמונה שיש בידינו איזה חלק לאן. נצירן רדק שהזמנו את חלק הfiberglass ללא צבע כדי שאם יפגעו במשלו, ניתן יהיה לתקן לפני הצבוע. החלינו להרכיבם על האוטו בטטר נצבעו את החלקים, שכן היה צורך לקודח חורים בפיברגלס ולא רצינו לבצע טעויות אחרי שהfiberglass יהיה צבעו. גם פה התהלהן ארוך יותר משום ארכויים. בתקופה זו הספקנו להתחנן ולהலיד ילדים ומחסור זמן עבדנו רק בסוף שבוע וחגיגים והפרוייקט צחל לו באטיות, אחרי שנשתתמים מזג הגיעו החלקים לארץ, המהاري הייתה מוכנה בשלהותה, ללא צבע ולא חלקים מכניים.

על אף שנראה כי תחיליך זה היהיפה פשוט, ארכוי מעט ואספרא שנתנקלו באין ספור בעיות: החורים שהיו על השילדה לא התאימו למיקום של הפיברגלס והיא צורך להפעיל את הדימון ולעשות אין ספור התאמות כדי שהכל יישב בדיק כפי שצירן. עד כדי כך המלאכה הייתה קשה עד כי בשלב כלשהו תהינו אם השטי הוא מקורי של מהאר או שהוחלף לשטי מודול אחר. כאן המקום להודות לחברינו רה לוי, בעל ידי הΖאב, שעוז לנו ברוכת להתאמת חלק הפיברגלס וככלודיע, יש להנחי, שהמכסה מנוע, יכול היה להיות מרכיביים נמוכים הבהגן.

לאחר שככל הfiberglass הורכבו, הם פורקו ונשלחו לצבע. לא היה לנו ספק לגבי הצבע ונחרנו בצביע צחוב בוהק של יונדי גאס. אך גם פה היו עיכובים של שבועות ורכבים ודינומים שלמים עם הסוכנים של DUPONT איזה חומר מקשר צריך לחתוץ על fiberglas לפני הצביע, מה עוד שהתברר שהוא "fiberglas" שנmacro לנו הוא בכלל לא fiberglas, אלא תערובת פלסטיק מסוג ABS ולא כפי שחשבנו בתחילה.

עיכוב נוסף בלבית צפי קרה באמצע 2007. פרקנו את הדשברוד הצבע העשי ABS כאמור והנחנו אותו על המדריכה במטרה להתקין שעוניים. לאחר מספר דקות אשתי שהגעה בבדיקה מהעובדת עלהת את החלק הצבעו וрисקה אותו כמעט נאלצנו שוב להזמין את החלק החסר, שוב לקחנו אותו לצבעה ושוב איבדנו זמן יקר של חצי שנה.

עוד שהיינו בחול' הבחנו מיד כי הכרבים המכברים את חלק הfiberglas של המהاري מחלדים מהר מאוד ומקללים את המראה של החיצוני של הרכב מכיוון שמדובר בעשרות רבבות של גרים חיצוניים שבולטים על הרכב, החלינו להשתמש אך ורק בברגי נירוסטה. רכשנו מאות ברגי נירוסטה מסוגים שונים,

עד היום במצב משופץ ומושלם. בקיץ 1996, טלית יחיד עם אחיו מחודש בצרפת ב"טיול שחרור מהמצב" ויליאם להפטענו שלסיטרואן דה שבו, הדיין 6 ולעמי - יש אחות בשם מהאר. זהו רכב שטח מצחיק ונמוך, העשי פיברגלס וכן על אותו שם מהאר. המשמה גמישה ויכולת להתקפל קדימה, הנעה קדמית והביצועים לא בדיק תואמים רכב שטח טיפוס, 28-33 כוחות סוס בסה"כ (תלי בדגום), אבל לאותם ימים כנראה, זה הספיק בהחולט. במיוחד זכורות לי מהאר רוכות פתוחות נסעות ברויזירה הטרפית על כביש החוף עם אנשים חזפי עיר שנהגים בה כרכבי ים-ים. למי שתהה זה בדיקת הרכב ששימש כרכב של המשטרה הטרפית בסדרת הסדרים של לוא דה פינס "השור מסן טרופה" ...

בשתי 1998, הגיעו לאזנינו השימושה כי מהאר עומדת למכירה באחד המושבים בדורם. עד באותו היום נסענו להתרשם ווד מהרה התבכר לנו כי המהاري הזה נסעה שנים רבות בתוך המושב ללא טסת ושימשה את בעלה להובלת אבטיחים מהשדות. הרכב היה במצב מוזהן, הפיברגלס התפרק מזקק הורכבו מלא טלאים וממרוח בחומר פחחות שוניים, אין ספור תוספות לא מקורות הורכבו על הרכב במשך שנים עד שכמעט קשה היה למצאו דימיו בין הרכב הזה להאר מקרוית. ולאחר מכן הצלבויות, רכשנו את הרכב, גורנו אותו הביתה ומיד החלנו במלאת השיפוץ. אבל לנו יחזקאל ה策רף למלאכת השיפוץ, לאחר שחייב הסיטרואן התעורר בו מהתרדמה (גם הוא החזק במשך שנים רבות סיטרואן 6 ומי 8 והוא עשה את כל הטיפולים בעצמו, רק שהיה לו ניסין הרבה). תוך זמן קצר הרוכב פורק עד לרמת הבורג האחרון, מתוך הפיברגלס שנזרק בשלמותו לפח, התגללה מחזה מאד לא סימפטני: השילדה, אשר עשויה מציגות מוכפפים ומרותכים הייתה נמרצת המקומות רקובה והיא עליון לנכע אינספור ריטוטים (רק לפי התמונות שהיו בידינו מתוך הקטלוג) כדי להזכיר אותה למצוות המקור. חלקים ורקומים הוחלפו בחדשים, היא נתקתה ביסודות עם מים חמימים בKİטו פעם אחר פעם, כמויות ניכרות של חול הוצאה מהתעלות שלה, גוש גריי מעורכבים בחול נוקו בעזרת שפכטל וטינר ולבסוף היא נצבעה בצבע שחור נגד חלודה. החודשים הם נכר סיפור אחר.

עם הזמן גילינו שקיים 2 אתרים הממוקמים בריביירה הטרפית המתחרים זה בזה. בקיץ 2000 החלנו לבדוק את העניין במו עינינו ויצאנו לטיול נסוי (הפעם עם כל המשפחה) וביקרנו בשני האתרים. הרושן COTE MEHARI CLUB AZUR היה חביבני וקטן ואילו המקום השני MEHARI CLUB CASSIS היה מרשים הרבה יותר. כבר בכניסה עברנו דרך של קרוב ל- 100 מכוניות



אורן ורביב חייק בשלב השיפוץ של הסיטרואן מהאר



הסיטרואן לפני השיפוץ במושך ביתה.

נתקלנו בין ספור בעיות: החורים שהיו על השילדה לא התאימו למיקום של הפיברגלס והיה צורך להפעיל את הדימyon ולעשות אין ספור התאמות כדי שהכל יישב בדיקן כפי שציריך. עד כדי כך המלאכה הייתה קשה עד כי בשלב כלשהו תהינו אם השסי הוא מקורו של מהארט או שהוחלף לשסי מודול אחר.



הסיטרואן בתום השיפוץ.

במקום אלו העשויים ברגע שמחlid אשר שימושו את סיטרואן במקורה. יצוין ברגים אלו עולים בכמה עשרות מונים יותר מברגי ברגע אך ניתן להציגם בכל חנות ברגים בארץ.

הסדרת הניריות של הרכב, אף היא הייתה משימה לא פשוטה: למוכר לא היה נמצא את רישיון הרכב ולא ידענו את זהות בעל הרכב שרשומה ברישוי. אחרי הפעלת מעט קשותים במשרד הרישוי, הוציאנו את רישיון הרכב והתכוונו להתקשר אליו. החשש היה שהוא יזכר לנו שום הוכחה מלבד פיסת הרכב נככל ונגנב ממנו וונמוך לנו מרומה. לא היה לנו שום הוכחה מלבד פיסת נייר רשומה בכתב יד על מכירת רכב מאדם שבכליל איינו בעל הרכב. התקשרתי נרגש לבעל הרכב לשעכבר, שלא הבין מאיפה וחתחי עלי, ושכנעתתי אותו להגיש אותי למשרד הרישוי כדי להעביר בעלות. לשמחתנו העניין הזה עבר ללא תקלות.

המלאכה של השיפוץ המיאנוי ארוכה לאורכו כל הפרויקט. רוב החלפים המינניים הוחלפו בחדשים, החל ממשאבות בלם, סנדלים, מיסבים, צינורות ברק, קינוגבוניים, בולוי זעוזי, משאבות דלק, קלאי', קייל, תושבות מנוע וגיר, חוטי הצתה, פלטיות, פלאגים ועוד... חלקים אחרים כמו מסרק הגאה, ציריות וכדומה שופצו אצל בעלי מקצוע שונים. מרווח החשמל נבנתה מחדש. חתיכות עץ מצופות פורמייקה נחתכו אצל נגר כדי להתאים לגב המושב האחורי והבאג' (כפי שההצהרה היפה ליפייפה אמיתי), הנסעה ברכב מהנה ביוטר וזכה לשבחים מעוברים ושבחים. הרוב המוחלט של המזקנים ברמזוריים ששאל באיזה רכב מודgor, לדים מגיבס בפרץ צחוק בדרך כלל, אחרים מוסמנים "כל הכלוז".

עם האצבע תוך כדי נשעה ואפלו נתקלנו ברכב אופננו אחד שבמהלך הירידה על כביש ירושלים-ת"א עזב את היכוז והשתווה כאות מחווה על רמת השיפוץ. קשה להסביר לאדם שלא שיפץ רכב מימי, את תחושת הנהיגה על רכב שבניתה במו יין מאפס, כי הרי אין בורג ברכב שאנו חנו לא מכירים ולא הרכבנו במו יין.

המלאכה, כאמור, הושלמה רק בסתיו 2008, כ-10 שנים לאחר קניית הרכב. עשרות אלפי שקלים ואלפי שעות בעבודה הושקעו במלאת השיפוץ... אבל התוצאות מדברות בעצמן.

מלacons בדרכיהם

"בכל הזדמנויות נהג להזות ולראות בדמותו צורות שונות של מלאכים טוביים או רעים, תלוי במצב רוחו. כל מכךינו ינוהו "בעל החלומות" "רומנטי חסר תקנה" "מעופף" ועוד כל מיני ינויים המלמדים על שוננותו וייחודה של אלי."

אלי פוקח עיני וראהילד כבן תשע ישוב לצדיו וכובע קסקט לנכד על ראשו וגופעה הכתובת: "מעודן החםש". מעודן למילונות הפתוחים מצחיכים אליו שני חברים מן השירה הלכו ולו חולצות משובצות, כשכידיהם כל' עבודה שונים כמו מברגים ומפתחות נרגים.

"אלי", קורא אחד מהם - "ירדמת חזק ולא שמת לב שבאנו כדי לחלץ אותך. הילד שלידך הוא הבן שלי שנisa להעירך ולא הצליח..."

"הלאכים בדרכיהם" הבחינו שאלי יתתק למגררי מן השירה והחיליטו לחזור כבורת דרך כדי להסביר מה קרה לו. הם גם מכירים את חולמוניותו.



הם כמעט הגיעו אל היעד כמו שאר חברים השירה, אך ייתרו וחזרו אחורה ותוך מחשבה שלא משארים אף אותו מן השירה על הכביש - מין גאות יחידה שככו.

עד בזיהותו ילד קטן, כסמו לאלי סייפים על מלאכים ונככל הזדמנות נגה להזות ולראות בדמותו צורות שונות של מלאכים טובים או רעים, תלוי במצב רוחו. כל מכךינו ינוהו "בעל החלומות", "רומנטי חסר תקנה", "מעופף" ועוד כל מיני ינויים המלמדים על שוננותו וייחודה של אלי.

בשנים האחרונות אלי חזר להתרשם למלאכי בהזיותו ולדמות את העולם שמחוץ ליעומו, נעלם של מלאכים המוציאים מעבר למציאות חייו הקשה: לאזמן אשתו עבזה אותו ולא זמן פוטר מעבודות. נשארו לו הפנטזיה והאוטו הישן והרומנטי שיפוי באנהנה.

הפעם ההזיהה על מלאכים זימנה לו מיציאות אחרות ומרגשת, מיציאות של "צורות לעניין".

בת בבוקר, השירה נעה על צדו הימני של הכביש בקצב חריגי, אטי וכמעט אחד. הנגנים היושבים מאחוריה האגה חשים נחת, רוממות רוח ושמחה בדרכם למפגש המיוחל בחיק הטבע, שתוכנן בעוד מועד.



שיירת ציירות הפאר הצבעונית והרומנטית מושכת את תשומת לבם של הנגנים החולפים על פניה, כשהם צופרים צפירת הנהה, או מוציאים ראשם מבعد לחילון המכוניות וקוראים קריאות התפעלות, שלמרכה הפלא חזורות על עצמן כמעט כמעס תמי' ובואריאציות שונות כמו: "אתה מוכך?" או קראה מוכנית מזאת ("לא תמי' שבעים ומעלה: "ואו, גם לי היתה פעם מוכנית מזאת") ("לא תמי' בסUCH שאקן הייתה לו מוכנית מיוחדת שכך...), או: "כל הכבוז שהענתיקה שלן עדין נסעת על אמרת על הכביז". (ועליבר ומשמה בו זמנית...).

אליצי הכניש וריבוי הפקקים מפרקם את "חכילה" הנעה בקצב הסלואו, ובין דגם מופת לשינויו משתרבבת לה, כאילו היא רצiosa וזרה, מכונית שగרתית ומשענמת שכמה ריבות ונאות על הכביז.

לאט לאט השירה האחדה נפרמת ונעלמת וכל אחד מן הנגנים חש כאילו ננטש לנוכח ג'ונגל חיותי וחסר סובלנות. השירה הססגונית הפורמה נדמית עתה צעידה של חיים אטיות, עדינות וחלשות - מין דינוזאורים המנסים לשרוד בין מפלצות אימתניות וזריזות מהם.

בין הנגנים שהופרדו מ"השבט" היה גם אלי - עיר החבורה המופלאה. לפניו נסעת סוכאו לא כבנה המנסה למהר ולעוף ולא מצליחה ומחרורי, דבוקה בעקשנות וכוכבות וולבו גודלה. אלי חש לכוד וחוש שאט אט הוא מאבד את השירה, ושהוא לכתת ייש אחורי למקום המפגש (כך ננראה חשים עוד כמה כמוות...). לא די אליו נשכח לבדוק על הכביז, אלא רצה הגורל ומוכניתו האטיית בדרך כלל, הchallenge לפתע לקפץ קפיצות קג'רו עד שנגדה ועצרה לחוטין).

אלי מביט לסייעתו ועדין אינו מאבד את שלותו, למרות ששכח בבית את הפלפון שלו ושאין לו דרך לתקשר עם חבריו השירה, הוא יצא בזיהירות אל הכביז, פותח את מכסה המנווע, אך סוג אותו ב מהירות בשל האדים הלוויים שיצאו ממנו. פרט למוכנית השועות ב מהירות על הכביז וחולפות על פניו, לא נראה כי צור לקרנבל המכוניות הססגוניות. "כל השירה כבר הגעה ליעד ואף אחד מחברי לא שם לב שנשארתי מאחורי..." - מהרhar אלי.

בнтימים המשמש קופחת בחום שיא הקיץ. אין מזון, אין מנוח ואין זכר לשמחה. אין ידי ואני שם מוכנית שעוצרת ונעשית למזקנות של אלי.

אלי מחליט לשכט במכוניתו עד שתתגאו העזרה המיוחלת. החום גובר ואני כל משב רוח דרך החולנות הפתוחות. אלי מודיע וענוי עיפות, אך עדין מסרבות לראות שחוורט. מלאן גמד מופיע פתאום במושב שלו. המלאן חוכש כובע קסקט לבן, מהיר לעברו בשיניים צחודות ונוגע בכתפו בעדינות, אך אלי מתבונן בהשתאות ולא מבין.

מכعد לחילונות המכוניות מביצבים שני ראשי נספים של מלאכים העטויים בכנפים משובצות וצבעוניות. חרבות קצחות וחודות בידיהם. הם ממיללים לעברו מלים החסרות ממשמעות בעיניו. אלי נרתע לאחר מבהלה. המלים אט-אט הופכות לкриאות חזקות והוא קולט לבסוף את המלה החזרת: אלי! אלי!



הילדים הקטנים ליד הגדול

סיפורה של למברטה

בני הספל

להם מה הוא יכול לעשות למלמברטה, התרככו הגנתה ובעה ותמורת וספה וסיבוב על הרוכבים, והושגה סוף סוף ההסכם המוחלט... הבעליהם האחוריים הרושים של הלמברטה, שתרם אותה במננו לגן, שיתר פעולה והסכים להעביר בעלותו וכן, לאחר קריית גiros כללית בפומת של המועדון, הופיעו כמה חברים עם עטי חפירה וחילוץ, די בקושי יש לציין את הלמברטה והחליפו אותה במשהו קוריאני שימושיר לשעשע את הילדים (עד האספן הבא...).

בין לבין למד יוֹי את מודיע הלמברטה כולל מקורות לשגת חלפים בחו"ל, למברטה נוספה שתתירות איררים כבר נחה אצלו במחסן וכן מצאה עצמה ה-למברטה מקבלת חיים חדשים.

שלב ראשון היה ניקוי יסודי והוצאה כמהיות אדריות של חול מכל מקום

ירושלים חי, נושם ובועט חבר המועדון, יוני הכהן שחשקה נפשו מזמן "למברטה", אותו קטנוו איטלי' שהיה ד' נפוץ כאן בשנות הששים והשבעים. יוני שם עין בלמברטה שמילאה תפקיד חינוכי בגין הילדים של הבית שלו. הקטנוו שהיא קבור למחצה במשך 15 שנים בחול ובמצב סופי למד', לא נתן לאבא-של-הילדה מנוח אבל כל נסיוונו לשבע את הגנתה עליו בתוהה. מה הוא לא הבטיח? להביא במקומו "וספה" במצב הרנה יותר טוג, לבצע את כל ההחלה בקץ, שלא פרע, תחת לה סבוב בלמברטה...שם כלום... רק לאחר ששלה יוני תמנות של רכב האספנות המשופץ שלו והראה





"המנוע היה מושב במצב סופי, מלא חול וחולודה והחלום של יוני לנסוע לפחות בכוחות עצמו (של הקטנווע) עלה בתושו. מצב רוחו ירד למראה הרכב שמאפרק, החלקים הפוזרים והסוסף שלא נראה באופק, גם מראה המחסן ("אם אשתי תראה אין נראה המחסן היא תשלח אותי לישון במחסן", שפַּר יוני את לִיבָּו לפני קוראי הפורום של המועדון)."

וכלה בחלקים לתיבת ההילוכים ולמצמד. יוני השלים את הרשימה והזמין את חלקה הגודל בחו"ל וכן עשו דרכן ארבע חבילות ארצה. סיור השחרור של החבילות מהמכס ומזהדר יוכל למלא "אבטומובייל" שלו, החל מבכירורוקטיה האינטוטית במכס וכלה בטירוטו בטל פוסק בסוף הדאר, שם נשבעו שאין חביבה ורק לאחר התעקשותה היא נמצאה בשק דאר ששכחנו לפתח... הלמברטה נזקקה לכידון חדש לאחר שה"טיפול" קיבל הcidion המקרו מלידי הגן לא השאיר הרבה ברירות. יוני מצא ב"אי בי"cidon באיטליה שנראתה במחשב נפלא אולם כשהגע הסתבר שאולי הוא פלייט של גן איטלקי, עברו שביעות עד שהוחלף הcidion לאחר בר החיהה. לבסוף כל החלקים חיכו מסדר במחסן הצפוף והמכולגן להרכבה ואילו המנוע היה עדין אצל המכוני. בשלב זה, ביום אכבי של עצמן העmis יוני את הלמברטה על טנדור ונסע אל הפחת. ועל המשך הרफתקאות אצל הפחת, בಗליון הבא.

אפשר. המירוץ אחריו חלקים התחיל, החל מהודעות בפורום של המועדון שהণיבו יכול לא רעד וכלה באיז בי. ליטרים של חומר משחרר גרגירים נשפכו לקרבי הרכב ולאחר זמן התבררה התמונה של מה שצריך לתקן ומה שצריך להחליף. המנוע היה מושב במצב סופי, מלא חול וחולודה והחלום של יוני לנסוע לפחות בכוחות עצמו (של הקטנווע) עלה בתושו. מצב רוחו ירד למראה הרכב שמאפרק, החלקים הפוזרים והסוסף שלא נראה באופק, גם מראה המחסן ("אם אשתי תראה אין נראה המחסן היא תשלח אותי לישון במחסן", שפַּר יוני את לִיבָּו לפני קוראי הפורום של המועדון). התקווה לשפייך לבד את המנוע לא צלחנה ובtems חם של אוגוסט עשו שני מנועי למברטה את דרכם למכוני שהסכים ליעשות מהם מנוע אחד תקין. מפלס מצב הרוח התחל לעלות. המנוע אצל המכוני שנאבק בחלקים שנידבקו אחד לשני בחולודה וחול וכנתנים יוני נאבק בכרגים אחרים שנידבקו לשילדה. בהרבה סבלנות, כח פיזי ועזרת של חבירים, הצליח יוני תוך חור חדש לפרק את הרכב כלו ומайдן הוא נוכח לדעת כמה חלקים חסרים. "רשימת המכולת" שהוא פרוטם בפורום המועדון הכילה עשרות פריטים, החל מ"קיק סטרטר"

שליח שרים וקל רגליים

מוטג הפאר האמריקאי מוקורי, חוגג בימים אלו יובל 70. יצאנו למסע נסטלגי עם ג'די אשכנזי אל הנימוחות, הימים בהם, על אהבה ראשונה ועל סגירת מעגל אחרי 35 שנה.



מוקורי, 1950. שנים רבות בשירות המשטרה בארה"ב.

מנני עוד בימים שלא היה לי רשות נהיגה – הייתה "לקוח אותו לסיבוב" – וודאג להזכיר אותו בדיוק למקומו בשלום. לעיתים – לא היה מתמלז מזלי והחניה שהייתה עצומה לביתינו הייתה תפופה, מה עושים? מתראים את בעל הרכב ומתחננים שייפנה אותנו. שאבא שליל התחל לחריש בסיבובים" הכלתי מוגנים, אני תמיד התקשתי. מכיוון שכן, הוא היה נוגה לצאת, להציג ללוח השעונים ולרשום את ספרות מד האוזן. "עכשוו, נראה אותן?" היה אומר בחזי זלול ונחץ גיחוץ.

הימים החלפו ביעף, נתן עזב לחו"ל ואני נשארתי עם ערגה זכרונות לקומט האגדית ולאמריקה הרחוקה. מכוניות אמריקאית הייתה חלומו של כל נער מתבגר שאותה בידיו רשות נהיגה, הקומט הייתה גודלה, נוחה, ספנסל אחריו רחਬ במיוחד (!) ומאוד משכה את תשומת לבן של יפייפות הכרוך.

שנתיים רבות לאחר מכן באמצע שנות השמונים, הייתה מביט בה חונה, עזונה ומונחתת תחת ביתו של זה שרכש אותה מידיו הא蒙נות – שנים לאחר שננתן העתיק את מקום מגוריו לארה"ב.

בקיץ 2007 התמלז מזלי וראיתי את אהותה הגודלה והמפוארת של הקומט – "המוניקיילר", אותה מונטקליליר, שנש "צור 1964 החזרה אוטי בפלאש באך 35 שנים לאחר מכן. היה לה כמעט את אותו מבט



קוגו, 1967. מכונית השרים של מוקורי על שילוט המוסטנג.

מן שנים לפקח לי להבין למה הוא נעלם בכל פעם שהוא שואלים אותו: "זה פורד?", הוא היה מייד מתקן במבטא יקי כבד: "זה לא פורד! זה מוקורי".



מר וולף (ז"ל) היה אבא של נתן שהיה טසטר (טועם) במפעלי "סטוק 84" (למי שזכור, היה מפעל לעיבוד ליקרים וקוניאק באחוזה"ת בנוטניה עד לסגירתו בתחלת שנות השמונים). נתן, היה החבר והי הטוג של אח שליל והרבע "מוקורי קומט" – היה שלו, ז"א של אבא שלו – יד ראשונה מטסטר.

זה היה אפשרו בסוף שנות הששים, היוiti בן 10 לעורך ובכל הרחוב שלנו היו יותר או פחות 20 מכוניות, גרכו בשכונה וויהה במרכז ותנינה עוד במקופה שבימי אביב עם רוח חזקה יכולת להריח את פריחת התפוץ (לא המכני...). פריסת המוריקים של השרון – היו מלאי פירות הדר ותנינה התהדרה בתפוצה יהלומנית. נתינה של פעם הייתה עיר תיירות קטנה, יכולה לעמוד לאורכה ולרוחבה ולסיטם את הטויל לאחר צעה נול ניחוחות שוק, ריח מליח של גלי הים ואפלו תנשילים מהביבים משלל עדות ישראל. במרקם העיר הוכלו כירכוכות מקושטות ותומות לסוטים עיפויים את תיריה של העיר לשיכוב בגינה המוריקים מהולמים בריח מתוק של תריס חמ.

לאבא הייתה לפעים קונטה 1300 או לארכ שקיבל כרכב שירות ממשרד הבטחון, לפעים בחגיגים צראצ'ינו לצאת לטויל, לאבא היה מקבל ג'יפ וויליס משטרתי ומסיע את כל המשפחה לכל מקום שרצינו, כמועט ...

ברחוב שלנו הייתה חיפושית כתומה של ד"ר בריר רופא השיניים, רנו דופין של גב' רינה, הקונטה, פיג'ו 403, פיאט 1100 ופורד אף 100 של "רפ' צ'פס" שכרכוב הזמן הוא היה משאיר את הדלתות פתוחות. אנחנו ילדים היינו ממתינים שיילה לביתה, מתגנבים לטנדור, יושבים ואוחזים בהגה בניחוח צ'פס מטוגן ומריגשים בענינים. לפעם זה עלה לנו בצרחות וכMESSIC אוזניים כשהיהה תופס אותנו. ומה הוא לא נעל את הדלתות? איש לא ידע. במרקם הליכה של כ-2 דקות חנתה סייטראן ד'אס. של יילומן ידוע ולצדיה פל"מיט ברקודה של מסען אשר רעדיתו נגעה לנseau בה ברוב ימות השבוע כאשר זה היה על גרייל האבן בהכנות סטייקים ושיפודים ללקוחותינו.

משם בצדד חנתה לה מוקורי קומט 1962 של אבא של נתן, לבונה ובוקעת עם זוג סנפירים סקסיים. מנוע 6 צילינדר. בכל פעם שנחן היה לפקח עמו אוטו לסיבוב על הספסל הקדמי שהכיל 3 נוסעים – הרגשטי להתאבב בפעם הראשונה בח'. התחברתי לתחששה, לריח, לעוצמה שהיא עבורה חלום האמריקאי בתהגלמותו... כשחח של התגיס לצבא – החילתה המשפחה על ביקור גיגועים לבסיס. אני זוכר שכבת אכיבית שנסעה לבסיס גולני, נתן בא עם הקומט לקחת אותה ואת הורי מהבית. רצתי, ישבתי עלי הספסל הקדמי וברוב התלהבות התפללתי שהנסעה לא תגמר. מייד פעם בלי שכאבא ירים הוא נתן לי לאחוז בהגה. הנסעה הייתה ינוחה, רכה ומשכורת כאשר מרדי MA בקעו צלילי "בנה של אפרודיטה", "ההוליס" ו"הדרן" הארוכה והעקלקלת" של החיפושים. ניחוח הריפוד, הסיגריות, גדי המטוע ומשב הרוח דורך החלהן המשולש הקטן – ריגשו אותי עד דמעות.

בשלהי 1974 יצא שליל קנה למושפה – "אופל רקורד 1900" מודל 1966. מי שלימדים היה הרכב שהci זכה ל"תשומת לב"



ماركוריוס. סמלת
של החברה.



הדגם הראשון, מרקורי שנת 1939

ההיסטוריה

בחדש מאי 1939 הchlיטה פורד אמריקה להוציא מפס הייצור מותג חדש - מכוניות יוקרתיות יותר, בין הפורד העממי לבין הלינקולן הגודלใหญ.

אנשים השיווק של פורד חיפשו מותג שישמש עכברם מהשימוש בייאק עכבר ג'נגל מוסטס - מותג פאר - בניים בין שברולט לcadillac. (כמו לקסוס מבית טויוטה, אקורה של הונדה ומיבן של מרצדס). וכן היה - מלבד המותג, מרקורי - הקורי על שמו של מרקוריוס - שליח האלים במתולוגיה הרומית (מקבילו של הרמס במתולוגיה היוונית), שליח קל ורגלים שחצינו אל וחיצו אדם ולראשו קסודה בה זוג כנפיים ולסנדלי נפונים. זה למשעה סמלת המסחרי של החברה. המותג היוקרתי מרקורי נחל הצלחות, היה ונותר מותג פאר המיצר במפעלי מרקורי לינקולן ומשמש את פורד עד עצם היום הזה בו חוגג יובל 70.

בשנות החמישים והששים, ניסו אנשי חטיבת מרקורי להעניק למוכניות שלהם ערך נוסף של ביצועים, מנועים גדולים יותר - שופעי כוחות סוס וביצוב והידור ובכך להענות להקל אני הטעם והעשיר שחיפש יותר מסתם רכב מנהלים.

ישראל יבואו ביבוא סדר בשנות הששים והשבעים, מספר דגמים: קומט, סיקלון וקונגו.

בשנת 1956 העניק נסיאורה "ב" לראש הממשלה דוד בן-גוריון מרקורי מונטקליר 2 דלתות שמעולם לא שמשה אותו בתפקידו.

משנות הארבעים ואילך שימשו את המשטרת בארץות הברית דגמי מונטרי, מרקיז ועד לגראן מרקיז כיהם.

"זה היה אפשרו בסוף שנות השישים, לחבר של אחיו הייתה מרקורי קומט מודל 1962. היא הייתה גדולה ומפוארת עם שני סנפירים צבאיים ומנווע 6 צילינדר..."



ماركורי קומט. 1962

מצועף, אותו סנפירי צבאי ואוטם פנסים קרום אודומים. "מרקורי מונטקליר" במחודרת 25 שנה - היא רכב מיד בראשונה של אישת שנפטרה והורישה אותה לבנה והוא, ממש לא ידע מה לעשות איתן. לא חשבתי פערם, גייסתי את אחי במיאמי "קינה אותו", סגור עט והמנתקלייר עשתה את דרכה. בתום חדש וחצי של הפלגה הניחה את גלגליה על חוף הザב של מדינתנה. כשהרחתת בחרdot קודש את דלת הרכב עת הגיעו לנמל אשדוד בתום אין ספור שעות ציפיה, עלתה כי אותה התחששה, אותו הריח ואומה ההרגשה שחוויתי 35 שנים לאחר מכן - אותה קומט לבנה שהAIRה לי את דרכי הראשונה למפתחנה של האהבה. היום כשמנפנפים לי דרך החלון ושאליהם: "זה פורד מרקורי?" אני מיד מתכן אותם - "זה לא פורד, זה מרקורי". איש חכם אמר לי פעם כי משיכה לאספנות מונעת מאושיות, מהבטן ולא משיקולים כלכליים. היתרון שאנחנו חוזרים ממנהרת הזמן 30 - 40 שנה לאחר מכן, כמו שהוא צודק וכמה שאינו מתגעגע.

סיפורה של סיטרואן SM ששתה עלייה לארץ הקודש



שנתיים שאריה תאומים חובב מכוניות. במיוחד את אלו של החברה הצרפתיות שבמשך שנים קראה תגר על כל המוסכמות של עולם הרכב ובהרבה מקרים הלכה פשוט הפוך ממה שמקובל. אריה אוהב את זה ומביא את סיפור עלייתה לישראל של סיטרואן מאוד מיוחדת עם ניחוח ספורטיבי. ברוחה הבאה.

הקיימי ימני. יש שם פתח מיוחד שדרכו אמרו למכניס את המזבר. בעלי' נסיון המליצו להתקין מעצר גדול וזה לא ייכנס בפתח הזה. על מנת להכניסו היה צריך לפרק את מנעול מכסה המנוע הימני, (יש שנים) את וסת הטעינה, ולהשחיל את המזבר.

כאן המקום להסביר שהמנוע הזה הוא (נו, מה חשבתם?) בעל מערכת הצתה מסוכנת ומורכבת, וגם כשהיתה חדשה היא הייתה די בעיתית, תמיד הי בעית הגעה. יש שם מפלג כפול, עם קסטה של פלטינום כפולה, שני סילילי הצתה, כאשר כל צד למעשה מצית 3 צילינדרים. מהר מאד גיליתי שיש גם בעיה עם הגעת דלק לקרבורטוריים.

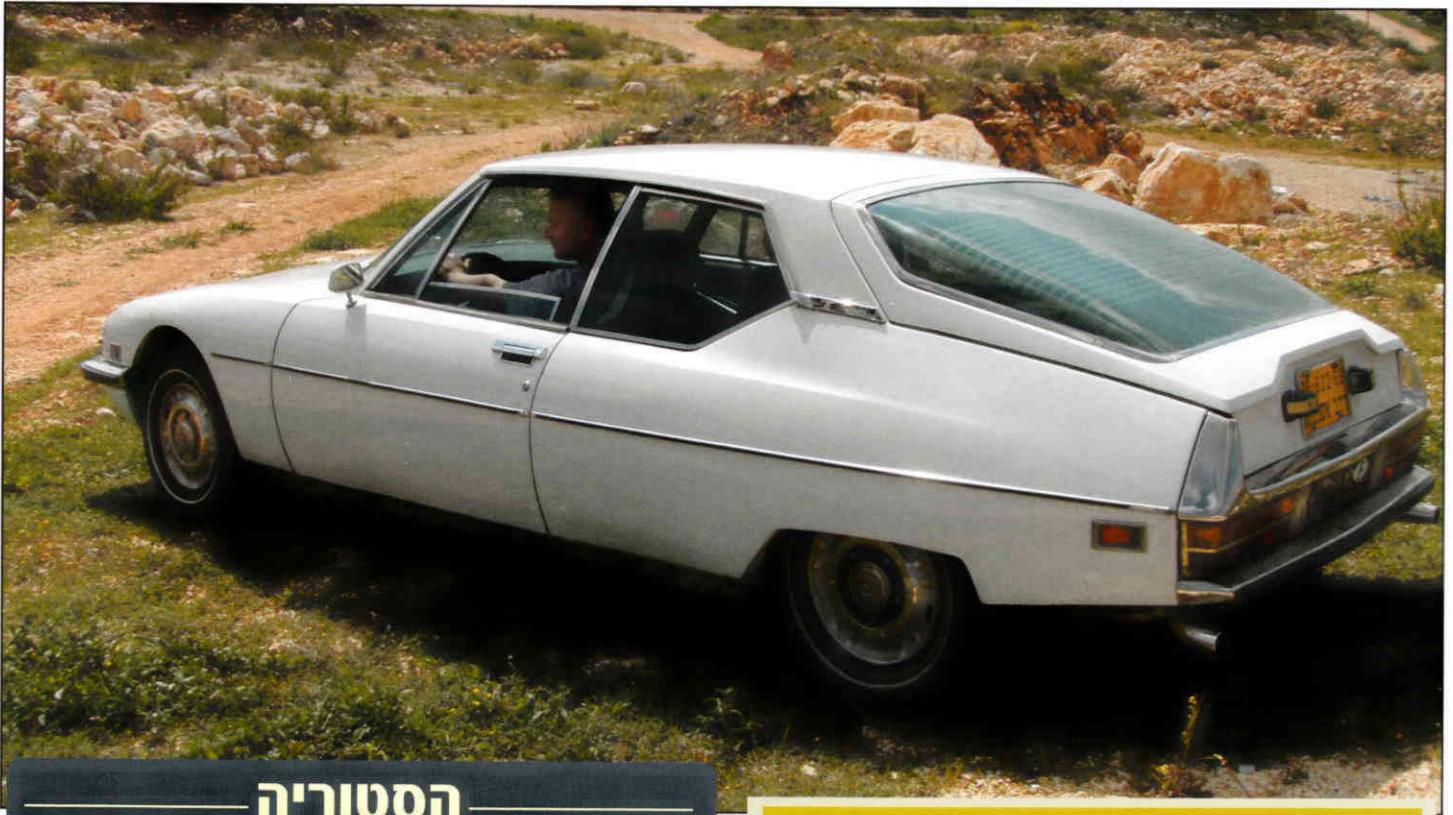
חיפשתי את ספר התחזקה של הרכב. נאלצתי להילחם עם עוד קונה בא' כי על ספר משומש, לא הייתה ברירה ואלאצתי לשלים הון על הספר כי היה חיב ללמידה את מערכות הרכב. שם גם גיליתי שימוש הדלק החשמלית נמצאת בפתח הגלגל האחורי ימני. אלא שעלה מנת להגיע אל המשאבה יש פרק את הגלגל. ואולם... על מנת לפרק את הגלגל האחורי ב- SM יש להרים את המכונית, הדרואלית, לגובה מקסימלי, לשים את ה"קאיילו"ijk במקומות המיעוד וזה להיריד את הרכב למיניו. כן נשארים שני גלגלים באוויר. אבל מה עושים כשהרכב לא מניע?? ממש חד גדי עם - SM הזאת.

אומר רק זאת... הרבה צעה וعمل זלגו רק על המאמץ להגעה אל משאבות הדלק. הסיפור הזה הוא רק דוגמא להרבה תלאות שעברתי עם הסיטרואן. אומר רק עיין של מה בכאן? לא ב SM. ברכב המסוגן הזה המצביע ממקום בכית הגלגל

ידי פעם כשאני מתבבא בפורים המועדן, אני חותם "בעיקר סיטרואן". מזה שנים שאנו חובב את המכוניות האלה של החברה הצרפתיות שבמשך שנים קראה תגר על כל המוסכמות של עולם הרכב ובהרבה מקרים הלכה פשוט הפוך ממה שמקובל. אני אהבתי את זה. עם הזמן התבזר לי שיש מכונית שהיה מivid אפיו ביחס לסיטרואנים האחרים, שהיא SM. ה- SM לא הייתה מוכרת בארץ וכמוון שלא יבואה באופן סדר. עם השנים, כשהתחלתי לבקר בתערוכות של סיטרואן בחו"ל, גם רأיתי את יצירת הפאר הזאת. בשלב מסוים גם הגעת אל המכונית החיה שהיתה אז בארץ, היא חנתה בחצר של מפעל באחד מיוזי התעשייה. אני היה צופה בה מרוחק מבעד לשער. פעם אפיו פשוטי את הבעלים שלה והצעתי לknutnu אותה. הוא סירב, למרות שהמכונית עומדת לדעתה כי - 25 שנה בערך, למי שלא ידע, סיטרואן מתקללת יותר מאשר כשהיא עומדת מאשר כשהיא נסעת... ועוד, כשהנואשתי מליקנות את המכונית ה"ישראלית" עשית מעשה ייבאת SM. זה היה לפני חמש שנים את הרכב מצאתי בא. בי. הוא הוזג מכונית שסמעט ולא נסעה. עקביתי אחר המכירה הרבה זמן. איש לא העיש כל הצעה. כנראה שהם ידעו שהוא שאני לא ידעת. למוכנית הזאת יש שם של מכונית מושכנת מאד ומוסכנת מאד להחזקה. לבסוף יצרתי קשר עם המוכר, הוא הסביר לי שיש בעיה עם הקרבורטוריים - 3 קרבורטוריים כפולים של ובר. קטן עלי' חשבתי... וקנית את המכונית.

מכונית הגעה לארץ, ואני מנסה להניע אותה. שום דבר. יש להחליף מזבר. עיין של מה בכאן? לא ב SM. ברכב המסוגן הזה המצביע ממקום בכית הגלגל

האבטוחוני



ההיסטוריה

ה- SM הוא מוצאה של רומן קזר בין סיטרואן ומרוט'. המכונית יוצרה בין השנים 1975-1970. ב-1968 רכשה חברת סיטרואן את יצרנית רכבי הספורט האיטלקית, מרוט'. כך נולד פרויקט "יחודי" ומשותף לשתי החברות: ה- SM (מקור השם הוא כוראה "פרויקט S" של סיטרואן וה- M היא "מרוט'"). ה- SM שילבנה את התכונות הטיסטרואניות היוצאות שנלקחו ברובן מה- DS, עם מערכת המיתלים ההידראוליקומטית, רכות הנסעה, ציביות, SM, עם מושב מושבם דוגמא בעולם הרכב. ובונוס פולבו בה תכונות של מכוניות שאין להם דוגמא בעולם הרכב. המכונית ציידה במנוע של מזרטי 6 ספורט, כיאה לשותף האיטלקי. המכונית ציידה במנוע של מזרטי 6 צילינדרים בנפח של 2675 סמ"ק בדגם האירופאי, ו- 3000 סמ"ק בדגם האמריקני. הדגם האירופאי היה מצוי בynosים שעוקבים אחריו ההגה בסיבוב, דומה ל- DS. התקנות האמריקניות אסרו זאת ההתקן זהה, והוא צוין בynosים ורגלים. על מנת לסייע את האוזן, ה- SM הגיעו שייא של מהירות למוכניות עם הנעה קידמית או עם בשנות השבעים. כ- 300 KM/H. שייא שלא נשבר עד עצם היום הזה.

ה- SM הייתה כישלון שוקי ולאחר כחמש שנים, עם איחוד סיטרואן ופיג'ו, היא נעלמה מפס הייצור. רבים מהחידושים שהיינו בה (כמו הגה כח ייחודי) שולבו ב- CX. סה"כ יוצרו כ- 13,000 מכוניות - SM.

"ג'לית שמשאבת הדלק החשמלית נמצאת בפתח הגלגל האחורי ימני. אלא שעלה מנת להגייע אל המשאבה יש לפרק את הגלגל. ואולם... על מנת לפרק את הגלגל האחורי ב- SM יש להרים את המכונית, הדראולית, לגובה מקסימלי, לשים את ה- "כאלו" ג'ק במקום המיועד ואז להוריד את הרוכב למינימום."

שכשוש סוף הלכת להוציא רישיון זמני במשרד בתchromה אמרו לי שם שטופס המב. שכרטותי ישן מדי ועלי לרענן אותו. נחרדתי לראות שהרכב ינכא בשנת 2004. חמש שנים של התעסוקות.

הגע הזמן לסייע הבכורה | מה אומר לכטם... נסעה חוויה ופייצוי על היזעה ששפכו על המכונית. לאחר כיוון של שלושת הקורבורטורים העליוןית את המכונית על כביש חזקה שומרון, טסת אליה.



מנוע בעל מערכת הצתה מיוחדת ומורכבת



עם האחות הבכורה ה- DS

תודה רבה לעזרא דושי חבר מועדון החמש על העזרה ועל העצה ולאבא שלigraphy שהעביר לי את החידק ותמך בי לאורך כל הדור.

מועדון החמש ב"גראנד קניון"



ב>Showroom מודען בשיתוף עם ה"גראנד קניון" תצוגה של מיטב המכוניות והאופנועים. התצוגה ריכזה תשומת לב רבה בקרב הילדי הגודלים והילדים הקטנים. חברי בעלי המכוניות גילו מיזמים רבים ביצועם סלאולים מסובכים בין היתר לעמודים ובתוך המסדרונות הצרים, עד שהכל נח והתייצב על מקומו.



יום הג'יפ

באורט ידין



דורון סגל "מטפס על הרים" בשביבם.

בחודש מרץ המשכנו בקשר החם עם בית הספר אורט ידין. הפעם ערכנו את "יום הג'יפ" בחברנו דורון סגל הכיא את הג'יפ 1942 שלו, שבע עלילות מלחמת העולם השנייה, מלחמת העצמאות ו...הראל' בקפריסן. רס"ן יair הכהן מהסדנה צייד אותנו בג'יפ וכहאמר.

דורון העביר שיעור עם מצגת משועשת ומחכימה על תולדות הג'יפ והראה את יכולותיו בטיפוס על סלעים תודתנו העמוקה לרס"ן הכהן שבהתורה קצרה העמיד לדגלו את מיטב הנheid של הצבא.



המכונית המכני עתיקה שנוסף בישראל



צילומים של מכונית הדודג'
כפי שנראתה לראשונה בארה"ב
ולפני הגעתה לישראל.

לנוקודה אך המכונית לא הייתה שם. הם המשיכו לחפש ומצאו אותה אחרי כמה שורות נוספות של מכוניות. התהפטות גברה, כאשר כבר בהנעה ואשונה המנווע החל לפעול וعصיו זה היה ברור כי ההחלטה נפלה וכי המכונית יצאת למסע ארוך לכיוון ישראל.

בעליה של המכונית בעשור השני לאחר מכן הוא קשיש חביב בן למעלה מ- 70 שיפר כי לפני שרכש אותה המכונית במחוץ סגור למשך 60 שנה. לשאלת מודיעו הוא מזכיר את המכונית, ענה כי הסיבה היא בעיות בריאותיות, אחרת לא היה מוכר. לאחר משא ומתן קצר בזעה העברת בעלות והחלו ההכנות והסידורים לייבוא המכונית לישראל.

"לא התקונתי לknoot את המכונית זו או לknoot מכונית בכלל" אמר איציק, בחזרה כי לפני הנסעה הבטיח לבני משפחתו כי הוא ינוסע לשם האנה בלבד וכי רכישת מכונית נוספת (שלישית במספר) אינה בא בחשבון בכלל... אבל כמו בכל סיפור טוב, כשיש אהבה שוכנים הכל: "מה שאני אוהב בה זו דזוקה האוטנטיות. לא משנה שהיא לא נראה ממשו, שכן לה צבע מבריק או ניקלים נוצצים. אפילו לא ידעתה שהיא המכונית העתיקה ביותר על כבישי ישראל. היפי הוא שכל החלקים קיימים בשלהם והכל מקורו כפי שהיתה כשלעצמה לנכיש".

כמו כל סיפור אהבה, זה התחיל בתרמיות: איציק קובל חכם במודען החמש מזה 20 שנים מחזיק בשני רכבי אספנות (וולבו 1966 וגייפ לנדרובר 1951, סדרה 1). איציק נסע, באוקטובר 2007, עם עשרה חברים מועדון נוספים לטיילת המכוניות השנתית בהרשי שבנסעסילבניה, ארה"ב. CIAה לאספנוי רכבים, מטרת הנסעה הייתה לראות מכוניות עתיקות מכל הסוגים, להתרשם ובעיקר ליהנות.

לפני הגיעם לטיול בהרשי, עצרה החבורה בעירה בשם קרלייל אשר גם בה התקיימה תערכות מכוניות, אומנם קטנה יותר אך לא פחות מושחת מרשים, בה הוזג מגון מוגן מכוניות חדשות ישנות. לדברי איציק, התהפטות מוגדל התערכות ומכונות המכוניות הייתה גדולה וכבר בחצי השעה הראשמה, התחיל לו סיפור אהבה: החברים הסתובבו בין שורות המכוניות עד שנעצרו ליד מכונית דודג' שנת 1921. הם נעצרו לא בגליל יופי עוצר נשימה אלא בגליל האוטונומיות שללה. היה ברור כי מדובר במכונית אחרת, כזו ששוכנה את לבו של אספן. מאז מספר איציק, לא הפסיק לחשוב על המכונית: "חוירנו למילון וכל הזמן חשבתי עליה, לא יכולתי להירדם".

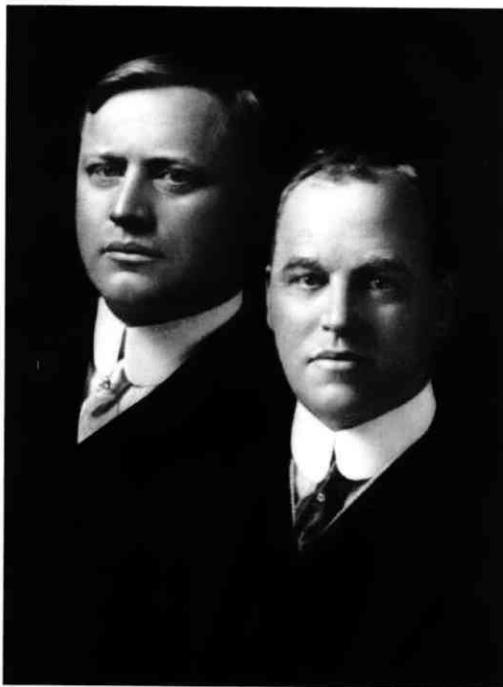
לחזרת חזורה החבורה לטיולו ומצתפה, חיפשו את המכונית בתה - 87 שנים, לאכזבתו של איציק הם הגיעו



איציק קובל עם הדודג' בישראל ביום ההשקה ב"מועדון החמש"



סימלה הראשון של החברה



האחים דודג'. היו או לא היו יהודים?

מיד לאחר סיום התערוכה בהרשי חזר איציק לישראל אף המשע של המכונית רק החל. איציק חיכה שלושה חודשים ארוכים ואף שלח את בנו, בMSGרת חופשה פרטיט, לנבדק את מצב המכונית לפני העלאה לאונייה, אז התברר כי המכונית אוחסנה בתנאים גורעים וכי חלק מהמסמכים הילכו לאיבוד. אבל סוף טוב הכל טוב – המכונית הגיעה בשלום, בינואר 2008, לנמל חיפה.

"כל מה שנדרשתי לעשות הוא להוסיף קצת שמן מנוע, לשטוף אותה והיא הייתה מוכנה לנסעה. המכונית אף עברה ללא בעיות את מבחני מכון הרישיון לקבלת אישורCSI של תנועה על הכביש" מספר איציק בגואה.

כשמסתכלים על המכונית מבנים שמדובר בפיית ההיסטוריה בת 87 שנים: חישוקי הגיגלים עשויים מעץ, ומגן דוד, הסמל המקורי של חברת האחים דודג', מזדקר מהగירל הגבולה במרצחו. אפילו הצבע הוא עדין הצבע בו נצבעה כשלטה לראשוнач לבביש.

"זה לא כדי לנסוע במכונית בה הכל פרימיטיבי וראשווני", מספר איציק "אבל כל פעם מחדש זו חוויה אותנטית ששווה הכל". אין אפשר להגיד מהו סיפור אהבה בצדקה טובה יותר ...?!

בנסיבות זו מבקש איציק להודות לאילן יוחנן ולヨוסי סופר, חברים ותיקים במועדון החמש, שסייעו רבות ברכישת המכונית לישראל – תודה רבה.

המותג האמריקאי דודג' החל לייצר כלי רכב כבר בשנת 1914 תחת השם "האחים דודג' אוטומוביל". המפעל החל עוד קודם את דרכו בדטרויט – בייצור אופניים וחלקי חילוף לרכב. החברה הוקמה ע"י האחים ג'ון ופרנסיס דודג' והי. אלג'ין דודג'. יש טענים שהיו יהודים מכיוון שסימלה הראשון של החברה היה מן דוד. סימן שאליה זה נשאר בלבתי פטור עד עצם היום הזה.

בשנת 1928 לאחר שסיימו את דרכם בייצור חלפים ובסיוע להנרי פורד נרכשו ע"י חברת קרייזלר. המותג דודג' קיים עד עצם היום זהה ויובא סדר לישראל בדגמים מאד פופולריים, דארט ופולרה שימושו בשנות השבעים את קברניטי צה"ל ושרי ממשלה ישראל אפילו ראש הממשלה גולדה מאיר השתמשה בדודג' פולרה. הטנדרים והמשאיות שחילקם הוורכובו בישראל היו עמוד שידרה של תעשיית התובלה הצבאית בישראל בתחילת שנותיה של המדינה ועד תחילת שנות השמונים. בשנת 2006 חזר הייצור הסדר לישראל עם דגמים חדשים של בני הספל משפחתיות, ספורט ומיניאונים.

ההיסטוריה

עוצמתה של האהבה

חלק
ג'

מוריס 10 סידרה M שנת 1939



שייר והכנת הפגושים לציפוי ניקל לא הייתה פשוטה.

הדלתות שモרכבות על הרכב הן רק חתיכות פח שהרי את המנגנון פפרקתי בשלבים מוקדים לפני ביצוע פחחות ובע. כל המנגנוניים היו תפוסים, חלודים, מסגורות החלונות חלודות וركבות, החלונות מצופים בשכבה עצומה של לקלון ואבק שנדבק אליהם במהלך השנים. ניכר שלדלות על כל מרכיביהם דרשו התיחסות רבה ועמיקה.

תחילה טופל חלונות הדלתות, קורצפו ונוקו יסודית, המסילות שבן נעים החלונות ותומך החלון נוקו מחלודה, החומצה המשמשת לניקוי ביתי עשתה מלאכתה נאינה בניקוי חלודות חלקיקים רבים.

לאחר מכן נקבעו בצד יוסד וצבע עליון סופי. מנגוני החלון שהיו תפוסים וחלוודים שוחררו בעזות שמן חלודה בכמות נדירה ואט החלה ללבת תנואה עד מצב בו הם נטו בחופשיות, שומנו והוכבו בדלתות. המלאכה הזאת ארכאה ומיגעת, מלכנית מאוד ונדרשה סבלנות ורבה על מנת לראות את חלקי הדלתות השונים נעים בקלות סוף סוף.

כאן בכתובים, שלבים אלו נקבעים די מהר אבל למציאות הדבר ארן זמן רב, יום אחריו יום אולם רק המכשנה שבסוף החולק החולוד והטפס הזה ישוג לעבד כמו בעבר - נצחה את החלודה!

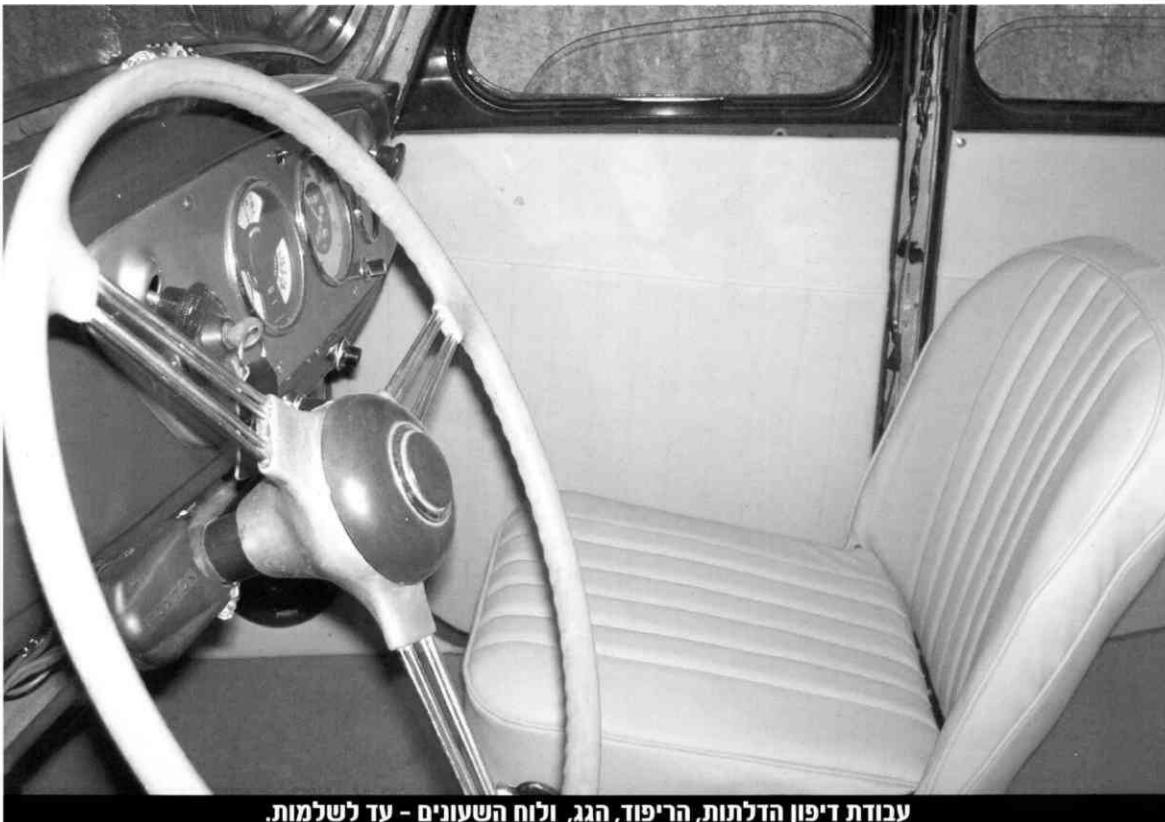
קופת שיפוץ לא קצרה עברה על המוריס. הרכב רחוק מלהיות רכב, אולי יותר דומה לכרכרה שיש לה גלגלים ווגגה, "crcraה" מודרנית.

אחרי שהמנוע עוכב סוף סוף ורוב הקטע המכוני כבר מאחוריו יש להתייחס לקטע הקוסטמי ולהשלים את הרכב כדי שיראה באמת כמו רכב ולא כמו כרכרה.

פניהם הרכב עירום לחוטין, אין ריפורדים לא גג, לא מושבים שלא לדבר על ערפה, דפנות לדלתות לחוש שעווים, ממש כלום. לחוש השעונים כליל רק פאנל ריק בלי אף שעון. את השעונים השלמתי בקניות באינטרנס באתר האחוב על כלono eBay ושםחתי אט אט האצחתי למצוא ולרכוש את כל השעונים ולמלא את הפאנל. ככלים הי משמשים במצב דל ונזקקו לשיפוץ קוסטמי. בעדינות שלא אופיינית לממכנאים המטפלים במונעים פרונטים ומכלולים נכדים, טופלו השעונים תוך כדי תשומת לב מוקדשת והגיעו למצוותם. ייפוי.

כשהורכבו יחד לוח, השעונים נראו ממש יפים יחד.





עבודות דיפון הדלתות, הריפוד, הגג, ולוח השעונים - עד לשלהות.

נכדק ועובד בצויה תקינה ובטיחה.

בולם - עבודות הבלים התחלת בשיפוץ המשאבות שחלקו שופצו בלבד ושלחו לשיפוץ.

чинורות הבלים כלל לא היו. את ה chinories יצרתי לבכד. תשתיית צנרת בולם חדש מטבחה מעבר טמןתקן למשאבות וכן הצנרת באוטו בעת חדשה למגררי מתוצרת עצמית. מכונן שהчинורות הגמישים לגלאם הקדמים הינם חדשים ונמצאו אצל יידזון בחנות החליפים - אמר "קלוש".

הרפיות נשלחו לחידוש, תופי הכלים (דרומים) לוטשו בעדינות רבה על מנת שלא להוריד מעובי התוף כך שייזיק מעמד מה שיותר זמן שחרי אין יותר מיידי תופי בילום בונמא. כליל בלם היד הוא תפוסים למגררי. הם הוטבלו בתוך סולר להמן מה ואחר כך רוססו בספרי משחרר חלודה.

בעבודה איטית והירה שארכה המון זען הכלים החלו להשתחרר. תוך כדי נסיבות השחרור שומנו ונחסכו כינוחם חפשיים נוקו, נצבעו, שומנו מבפנים שוב וכן ניתן היה להרכיבם במקומם.

מכונן שקיימת האפשרות לייצר נכלי פלדה חדשים לבלם הידอลם אני העתקשתי כי היו אלה המקורים ואכן ההתקשות השתלמה והמקורים עוזבים תקינים וגם יפים. כמעט כל מערכת הכלים מוכנה. חסר רק מיכל נזול בלם. המוקורי רקוב מאד ולא כדאי אפילו לחשוב על שיפוץ. חיים יידי הטוב לך את הדוגמא ולמחורת מגע אליו עם מיכל זהה!

יצור עצמי!
כשהכל מוכן אפשר להרכיב סוף סוף את הכלים לגלאם. כיוון רפיות, מילוי נזול בולם, תחlein הקבוע של הוצאה אויר ובדיקה. כלמים תקינים ומגיבים יפה כולל בלם היד. עוד שלב עבר ורכבים עד לפני.

לכל אורך תחlein השיפוץ אני מוצא עצמי מתפעל ממה שנעשה עד כה וחושב מה עוד יש לפניו על מנת להשלים את הרכב להציגו ללקוח נסעה וגם לעבור טסט.

ואנו האספנים הרי שלא נסתפק במצב וניסעה עם טסט, אנו שואפים למצוות תצוגה, מוקרי שחרי זו מטרת כל השיפוץ. מצב תצוגה, זה מה שעובר בראש במאהן השיפוץ. אני חושב על מי שכור עבר את השלים האלו ורכבו ככר במצוות תצוגה מרשים. זאת חוות על, להביא למקורות איקות, ניקיון ושלמות עד כמה שנייתן. כך יהיה רכבי גם כן, אני חושב לעצמי ומצביע

לא תהה העבודה בדלתות הרכב, מכונן שריפוד הדלתות ממש מושמד ויכול לשמש כדוגמא בלבד לריפוד חדש. את הדיקטים שהם בסיס לריפוד עצמו אף עשייתי בלבד בעבודות יד ובעזרתו של מסור חזימי.

לפי הדוגמא של כמה דפנות שהיה ברכב עשייתי את הדפנות החדשות מדיקט עבה יותר שנראה שבתנאים שאশמו על הרכב ייחזק מעמד לאורך שנים ארוכות מאוד....

כל דופן הותאם בשיפוי לצורת כל דלת וכשהוקן נקבע וכן היה מוקן לריפוד.

פנימם הדלת צופה בספריז זפת למנוע חלודה בעמיד מלחות או רטיבות אפשרית.

זה הזמן שאפשר להרכיב את המנגנון וחולון לכל דלת המנגנון בדלתות האחוריות דוחף זרוע שמניע את החלון מעלה ולמטה. הרכבת המנגנון אל החלון קלה יחסית ואני דושת כיון. אולם בדלתות הקדמיות הסיפור שונה למגררי. בצד הפנימי של המנגנון החלון יש שינויים שעילו נעה שרשרת קרצה המחברת לכל פלזה גמיש שנע על 4 גלאלים קטנים במקומות שונים בדלת.

כיוון לא נכנן ישאיר את החלון במכון שהוא או לא סגור עד הסוף, או שהוא לא יורד למיטה עד הסוף. لكن הכוון של הכלב והשרשרת חשוב!
כשהבאתי את הרכב אליו החלונות לא נעו כלל, בדלתות הקדמיות הכלבים היו קרוועים והחלודה שלטה בכל פינה. עכשוו כשהחלונות המתבונן מהצד יחשוב "מה ההתלהבות הזאת מחלון עולה וירוד?" אבל אני שעברתי כבורת דרך כזו, ועוד זוזאי מתלהב, מסתכל בהתפעלות על התוצאה. מצד אחד שמח ומצד שני חשוב: הו....כמה עבדה עוד יש לי ברכב זהה

חזמי - נושא חשוב מאוד ברכב מיוחד שמעוניינים כי הרכב גם יניע בככישים ולא ישמש לתצוגה בלבד.

החותמים הבודדים שנשארו ברכב נחתכו עוד בשלב הראשוני, עכשוו יש להכין צמות, חיבורים, תיבת פיזום, מסרים לככל רכיב כמו מסמר לצופרים: צופר רגיל וצופר פרה היודיעו שהרי ה"ענטיקה" לא נסעת בלילה?
הכנתינו צמות חדשות לאורך האוטו, לפנסים הקדמיים, לפנסים האחוריים לתא המנווע ולוח השעונים, מערכת הטיענה והחצחה. כל הצמות הושחלו בתוך שרשריהם שחורים ומוקמות מסוימים אף צופר בצד. עבודות החשמל ארכה ימים ארוכים וכל רכיב

אריה קרן עוזר בתיקון הגאנטיפ.

מוגנים מאליהם אולם גלו לא מעת זמן כהו: שיפור משאבות המים שבוצעה בידי חיים הגדול. תיקון הגאנטיפים ואיזונים, שליחת הפנסים האחוריים לניל והרוכבם, הוספת עוד מנורת איותות בתוך הפנס, מה שלא היה במקור אולם החלטתי כי למען הבטיחות כדאי' שייה גם או איותות מאחורה. שיפור ה"דריליקטורים" מאותה הצד המומקמים בדופן הרכב. יצור מיל כלך חדש מינורטה לפני הדוגמא המקורית שהיתה חלהודה ומחוררת.

התאמת צינור לפתח התדלק. שחרור ככל מד אוז שגמ כה היא תפס.

יצור חלון אחורי שנעלם. לשם כך יש להגיע למידה מודיקת של החלון כולל הגומי שמחזיק אותו. בתחילת גזרתי מקרטן את הדוגמא שמנוה ניסרתי דיקט עץ ואוות הבאת למידה המודיקת של החלון. הרכתי עלי' את הגומי של החלון ורק כשהתאים בדיק למקומו לאחר שיופים והתאמה, שלחתית את הדיקט לייצור חלון כדוגמתו. והוא עוד המן דברים קטנים מעצבנים הדורשים המון זמן וסבלנות.

שלבים נוספים, כמו הכננת הפגושים לציפוי ניל. הפגושים חלודים, פוצעים במקומות שונים ונדרשת הינה מרוגנה על מנת להביאם למצב חלך קרי לציפוי ניל. כמו ששנה האפשרות לשילוח את הפגושים להינה במסורת ציפוי הניל אולם נאמר לי במכון הניל כי יצאו חלקים קראי. החלטתי מוצב העוגם, אין הבטחה כי יצאו חלקים קראי. כמו ברוב הדברים לבצע את העבודה בעצמי.

בעזרתו והדריכתו האדיבת אליה קרן החלה בעבודת ליטוש הפגושים אצלו בגדינה.

לא ידעת למה אני נכנס, זהוי עבודה קשה מאד שמתקדמת לאיטה, מלכנית והעבודה עם הדיסק והמלטשות מריעשה ומתיישה. בקושי רב רואים את ההתקומות, והדבר ארך ימים ואני לתומם חשבתי שכיוימים תגמור העבודה.

לבסוף אחורי ימים של ליטושים והחלקות קיבלנו הפגושים צורה חלקה יפה לمراה ומוכנים לאחר כבוי לשולח לציפוי ניל. החלקה סופית ועדינה כמעט בוצעה במכון הניל ממש לפני הציפוי עצמו והותואה יפה לمراה.

כשהרכב עם פגושים מורכבים, פנסים גוריל סמלים, כמעט כל הריפודים במקומות, התוחם המכני מאחוריו המונע עובד ואני מתהלהבות מנייע אותו מידי פעמי' לשם עט הציל היפה, נשארו רק דברים אחרים.

"פיניישם" בשפטונו: לחיות רישי, חזוק גלגים, מעט ריפודים בקורות בין הדלקות, הרכבת מגבים, מדקקות מועדן החמש, סמל מועדן החמש בפגוש שהרי אי אפשר בלעדיו ועוד מקצת הדברים להכתנת הרכב לנסייה הראשונה של.

הרכב הוכן להשקה ווסף סוף הוא יצא מחניית ביתית לאחר ששחה שם 5 שנים תמיימות וכמו שהבטחת לעצמי - יצא בכוחות עצמו!



גם המשפחה נרתמה למשימה.

זאת כמטרה בכל מהLEN השיפוץ.

זמןם של הריפודים הגיע. חיפוש אחריו רף שיעשה את המלאכה ברמה גבוהה ובמחיר סביר לא הניב תוצאות. מה עוד חלק מהעובדת צריך להתבצע על האוטו ולא נמצא הרכב שיבוא לעשות את העבודהacial בבייה הסכמתי בשום אופן. הגיעו את הרף מהגינה בכית אלא כשהוא מוקן למגרי ויצא בונסעה בכוחות עצמו - נס' קבוע !

תנאי זה הביא אותנו למורדים ולמלחאים. מורד היגע אליו והציג לעשות את הריפודים למשכים קדמים ואחריים וכן ריפודים לדלקות.

הrifod הישן ששימש כדוגמא לתפירה, והיתה דרושה הרבה עבורה על המשכים וחידוש המסתור. لكن היה דרוש לבדוק כי המושכים (האחריים) מותאים למקומם ברכב.

מורדי מכחניתי היה פתרון מעולה. גם חבר וגם מגיע אליו שציריך. תוכאת הריפודים הייתה מקסימה ממש. אני אישתי התלהבנו מהתוכאה. כשהווכבו במקומות היחה התחששה כי הרכב מקבל באמת "זורה" של רכב. את ריפוד הרכהה עשית בעצמי, הדבקת ספג מבודד על התקירה ולאחר מכן את הבד בצדתו הסופית. כמו כן גם ריפוד הרכהה גזרתי והתאמתי, איל וhalb עזר בתפירת הקנטים מסביב לשטייח והתוכאה לבסוף ממש נאה.icut יש כבר מושכים, Rifod דלקות, Rifod בתיקרה וטיח ריצפה, לח שעוניים. יש התקדמות עצומה.

חסרים עדין כנפיים לרכב, עד כה הרכב היה ללא כנפיים וזה היה ואני עוזד בגינה שכבייתי, רוחב הגינה הקטנטנות של הוא פחות מ - 3 מטרים. ממש צר ומגביל. הדלקות שנפתחות פוגעות בקייר - מה שמצריך כי הדלקות יהיו מכוונות על מנת שלא יפגעו מפותחים תוך כדי עבודה.

הכנפיים שמוסיפות רוחב לרכב מהוות מגבלה משמעותית לגבי מקום הצר כל כך. אולם הגע הזמן להרכיב גם את הכנפי שגוררות אחריהן את הרכבת הפנסים הקדמים. סיום חיבורו החשמל לפנסים והמשן הרכבה של כל חזית הרכב, מסכה, גוריל, סמלים.

פנס החזית חסרים את המסתור שהן עוקמות חולדות. חיפוש באינטרנט לא הניב תוצאות וכן מצאת עצמי שולח לייצור את המסתור האלי שהתקבלו מושלמות לפני הדוגמא, נשלחו לניל ולא ניכר עליהם כי ייצרו כאן בארץ הקודש. גם זוכיות חדשנות נקנו, קפיצים שמחזקים את החזקיות במקומה ייצרו לבד. הפנסים הרכבו במקומות על הכנפיים, מה שכך ניתן תוחות התקדמות ממשית. עכשו בא הקטעה הקשה של הרכבת הגריל והמסכה הקדמית למקום. כל חזית הרכב נשענת על הרדייטור, נשלח להחלה רשת חדשה ובעקבות זאת מסגת הרדייטור מה שאומר שהרדיאטור חייב להיות מזוקן במקומו. גם הוא נשען להחלה רשת חדשה ובעקבות זאת מסגת הרדייטור סטפה מעט והוא דרוש למקם אותה מחדש ולקבוע במקומות הנכון את הכריגים בתחתית הרדייטור הממקמים אותו לשילדה. זהו שלב קשה מאד ודרש המן כיוונים והתאמות אולם, סוף טוב הכל טוב - התקבלה תוצאה מדוייקת.

בין לבין ישם שלבים ורכבים קטנים ומעצבים שנראים אול

ההשקה הגדולה



בօם ששי אביבי של חורש מאה התקינה מה סוף סוף ההשקה המרגשת של המוריס 10 של דזר וסורטסן - חבר ותיק ב'מועדון החמש'. מאות משתתפים, בני משפחה ואורחים מכל הסוגים של 'מועדון החמש', חוכבי רכב ואספנים נשלו חלק בהשקה המרגשת ודרשו אחד נרגש שסייעם 10 שנים של שיפוץ והזהה לכל העושים איתו במלאה שהביאו את המועד המכובד לטקסינו. אכן טרי וחתולא.





"חמש" מי יודע?

פיקניק פסח ביער חדרה



בימים אביבי שטופ שמש
ונמוג אויר ממש מזמין לנו,
הגיעו כ- 200 חברים עם
למעלה חמישים רכבי^א
אספנות לפיקניק ו"על האש"
בעיר חדרה.
ותיקי המועדון יזכרו שם
משמעות היה הפיקניק הראשון
של המועדון לפני למעלה
מעשדים שנה. בני הספל



**בוחכים הבאים לנשף סוף שנה
נסל חברו מועדון החמש**



ככל שנה, גם בחודש פברואר ערכנו את הנשף השנתי של מועדון החמש, באולם האירועים "הركיע השביעי" שבפתח תקווה.

כ- 150 חברים ובנות זוגם נחנו מתכנית עשרה מגוונת, עם ראותן ארוז ולהקתו. במרכזה של הערב העלינו על נס את הבוסיזות שלהם, לרגל יום האשה הבינלאומי. מזון משובח ומשקאות שזרמו כיין, השלימו את הערב המוצלח והמנכש זהה.





הרכבים בוחנין נשמרים בקומת
מרتفع סגורה, מוארת ומוגנת
באמצעות צלמות טלויזיה במעגל
סגור. שירות אישי ומקצועי
בסטנדרטים הגבוהים ביותר.

50% הנחה לחברי מועדון ה-2 כנמ' הצנת תעוזת חבר בתקציב בלבד.

רחוב ז'בוטינסקי 33 ר'ג, מגדלי התאומים
טל' 03-7529317 www.2-park.co.il

**שירות אחסנת
רכב בוחנין
התאומים**