



האבטומוביל

• בטאון "סועדון החמש" - סועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 74 • יוני 2010

אירוע חיפאי בניחוח צרפתי. מאות עלו למפגש נשר להשקה ולחגיגת שנה למפגש, לאכול בסקוויט עם קמתבר וללגום כוסית של יין אדום. חוויות ורשמים מהארוע בכתבתו של אמוץ דור. (עמ' 12-13).



יש כאן בישראל אוסף של של למעלה מ- 750 דגמים מוקטנים של רכבים. מישהו ידע על כך? (עמ' 4)



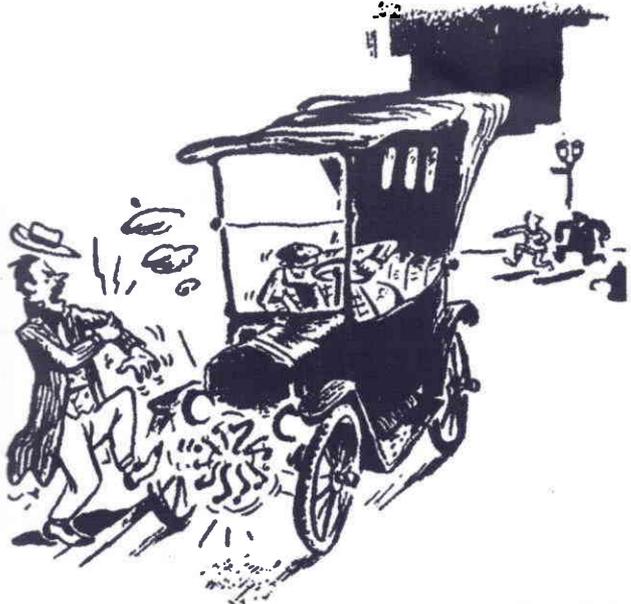
אבי גואטה לוקח אותנו לפרוייקט שיפוץ לא ידוע מראש של דודג'. (עמ' 16-17)



הצצה נדירה לחזיאון הרכב בסרטוטה פלורידה. גידי אשכנזי. (עמ' 22-23)



תולדות העיצוב והשפעת התעופה על הרכב המודרני. בני הספל (עמ' 8-9)



חברים יקרים,

החורף חלף עבר לו, האביב לא הורגש ואנחנו שוב בפיתחו של הקיץ. תכנית האירועים של המועדון גדושה וצפופה: השקות, אירועים, פעילות סניפים ו... האבטומוביל" החדש אותו אתם מחזיקים בידיים שלכם.

החוברת הפעם מקיפה מגוון של נושאים ופעילויות. סניפי המועדון פעילים ואין כמו מסע ההרפתקאות של מספר חברים ב"סובארו" ספורטיבית כדי לנסות להקיף את כל המועדון ביום ששי אחד. אוסף של למעלה מ-700 דגמים שהתגלה בנתניה, מראה לנו מימד אחר בתחביב.

חברינו האופנוענים היו במוקד הארוע השנתי לזכרו של חברנו ניר עוזדור ז"ל.

עיצוב הרכב תופס מקום בשני היבטים: האחד הוא מאמר על הזיקה בין מטוסים ומכוניות. ההיבט האחר הוא הדווח על תערוכת "פסלים על גלגלים" המוצגת למשך כמה שבועות במוזיאון תל אביב.

התחלנו לחגוג עם ההשקות המבדלות במקצת את הרכבים שהיו חלק מהמורשת התחבורתית כאן, מהמכוניות המיובאות אשר מצידן מעשירות את הנוף הקלאסי בארץ.

אנו מודים לקובי מילוא שמצטרף לצוות ההפקה. עינו החדה תציל אותנו מטעויות הקלדה וניסוח.

קריאה נעימה

גידי אשכנזי ובני הספל

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: דרור בריל, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוי, יורם מקובר, ראובן מזירי, נחום קדמיאל.
חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוי ז"ל
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נוף

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל
מ"מ יו"ר - זמי לוי
דובר המועדון - רון פז
גזבר המועדון - יורם מקובר
אחראי ארועים - זמי לוי
אחראי השקות - מתניה הלוי
אחראי גיוס תרומות וחסינות - דרור בריל
ועדת כספים: יורם מקובר, מנחם ניר וסמדר רחמים
צוות טכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא ואריאל עזיז

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו
וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון
חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - בני הספל
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי
רכזי אזור הצפון - אמוץ דור ועדי גולדנברג
רכז אזור השפלה - קובי בן-ניסן
רכז אזור השרון - גידי אשכנזי
רכז אזור ירושלים - אילן גורן
אחראי אופנועים - בועז איתן
רכז קשרי הקילה - יורם דוקטורי
קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל
אחראי לשינויים בתקנון - מנחם ניר
אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור
בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, עמיר הלוי ודורון סגל
עורך "האבטומוביל" - בני הספל
מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net
שעות פתיחת המשרד: ימים א'-ה' 10:00-13:00;
א' - מענה טלפוני בין השעות 16:00-19:00;
ובערבי חג בין השעות 09:00-11:00.

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il
אחראי האתר: צביקה תמרי
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל וחן פרחי
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה

צילומים: בני הספל, לי מזירי, גידי אשכנזי, ליאור ברוך, אבי גואטה, דן כהנא, יורם דוקטורי, רני רהב, אדי לזר, שלמה דן גידרון, גיא צילומי אוויר, עדי גולדנברג ויונתן גוטמן

כל הזכויות שמורות issn 0793-7679

חברות ובני משפחה יקרים,

אני כותב דברים אלו מיד אחרי חגיגות ה-25 למועדון. היה לנו אירוע מוטורי בהרצליה ומסיבת ערב במתחם המרינה. שני האירועים עברו בהצלחה רבה, וקיבלנו תודות מהרבה מאוד חברים שנהנו ושמחו ביחד עם בנות זוגם. אני חש גאווה להיות חבר במועדון אשר הצליח לאורך שנים רבות בעזרת חברים שאיכפת להם, לייצור ארגון מסודר, עם מוסדות שמתפקדים היטב. והחשוב ביותר- ערך החברות והעזרה ההדדית הפך להיות מערכי היסוד שלו.

הגיליון הבא של האובטומוביל יהיה בסימן 25 שנה למועדון. אני מזמין את החברים לכתוב על תחושותיהם ועל תקוותיהם לעתיד.

קצב האירועים במועדון ממשיך להיות קדחתני. היו לנו במשך התקופה האחרונה חגיגת שנה למפגש הצפוני בנשר, שהיה אירוע ססגוני ובעל אופי מיוחד, הכרזה על קבוצת יגואר במסגרת מועדון החמש, אירועים קהילתיים ברמת הדסה, אורט ידן, שתורמים לתחושה השליחות והעשייה החברתית, אירוע אופנועים לזכרו של ניר עוזדור, טיול ג'יפי אספנות, השקת חיפושית של רון אפנצ'ר, השקת שברולט קורבט ושברולט נובה של יעקב בן-גיאת, השקת דודג' פאואר ואגון של שמואל רוזנפלד במפגש השפלה, השקת ב.אם.וו. של דליה ומנחם ניר, והשקת היגואר של איוון רוזן בערב ה-25 למועדון. אני מקווה שנמשיך להנות מהעשייה של חברי המועדון, משיפוץ כלי רכב רבים ומגוונים ומאירועים חברתיים רבים.

בחודש ספטמבר נקיים את אירוע סיום הקיץ המסורתי בפארק הלאומי ברמת-גן. הוחלט שהאירוע הפעם יתקיים ביום שישי החל בחול המועד סוכות, מתוך כוונה שחברים רבים יוכלו להשתתף. נא רשמו לפניכם את ה-24 לספטמבר 2010, ורצוי להקפיד על הרשמה מוקדמת אצל מזכירת המועדון של המכוניות המשתתפות בתצוגה.

וועד המועדון החל בתכנון טיול ליומיים לאזור הצפון שיתקיים במהלך השנה הבאה. כוונתנו לשכפל את ההצלחה של טיול המועדון לאילת. אנו בודקים גם את האפשרויות, שהוצגו על-ידי מספר חברים, לחבור למועדוני פיב"א, ולקיים נסיעה לחו"ל עם רכבי אספנות.

בהתנהלות עם משרד התחבורה, עדיין לא הגענו לכל הישגים שאנו מכוונים אליהם. עוד ארוכה הדרך. אין לצפות לקיצורי דרך בנושא זה, הואיל ומדובר בחקיקה או בשינוי תקנות, תהליכים שמטבעם לוקחים זמן ממושך.

אני מבקש להפנות תשומת לב החברים לכך ששישיבות הוועד, המתקיימות בקביעות ביום ראשון הראשון בכל חודש, פתוחות לקהל החברים, וכולם מוזמנים להציג נושאים לדיון, שיוכנסו לסדר-היום, בתיאום מראש.

לסיום, אני מאחל לכם קיץ נעים, חופשות מהנות, מציע לשמור על המכוניות היטב במזג האוויר החם והלח, ולהתראות באירועים המתוכננים.

שלכם,

נחום קדמיאל





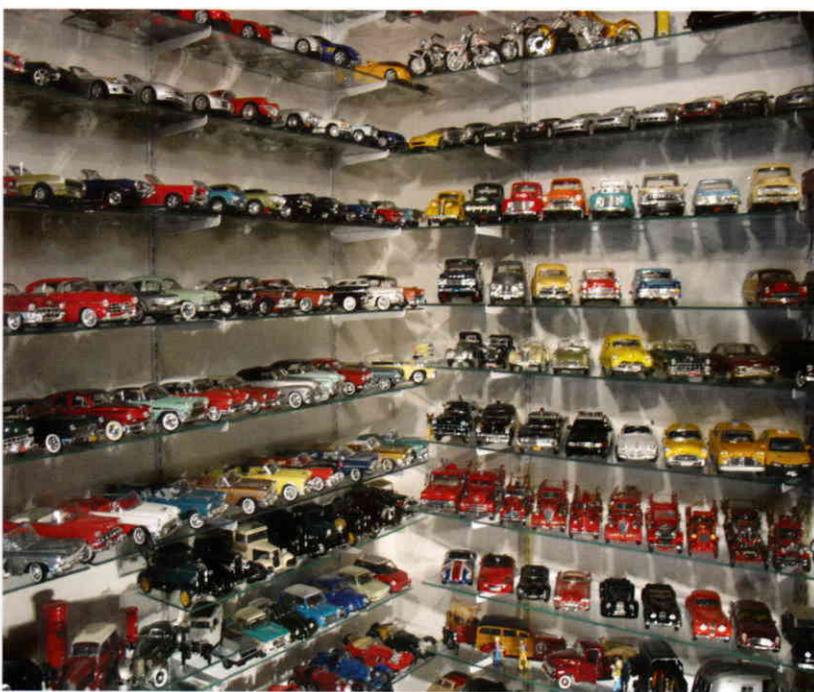
זה טוב, זה אוסף



האגף הצרפתי.



הנרי עם האוסף האמריקאי



את הנרי, ידיד ותיק של המשפחה, פגשתי לפני שהחליט שהוא "עושה עלייה". לא ידעתי שאיתו עושים עלייה למעלה מ-750 דגמים מוקטנים של רכבים (בגודל 1:18) מהנדרים שנראו בארץ, אם בכלל.

איש חביב ממוצא צרפתי, שלמרבה הפלא חובב רכבים אמריקאיים. האיש עוסק בתחביבו זה למעלה מ-15 שנה. הכל התחיל ממתנה שקיבל מחבר - דגם של בנטלי שתאמה בדיוק את רכבו האישי בצרפת. כפי שכולנו יודעים, הופך מהר מאוד התחביב לחיידק מדבק.

האוסף מוצג כיום בביתו על מדפי זכוכית ממורקים ועליהם הדגמים, שמחולקים על פי קטגוריות שונות ב-4 מחדרי הבית. חדר שברובו רכבים אמריקאיים משנות החמישים והשישים, חדר צרפתי, חדר איטלקי וקיר נפרד שעליו מכוניות כיבוי אש מכל הזמנים. חדר נוסף מוקדש לרכבים אירופאיים משנות העשרים ודגמים אמריקאיים של רכבי משטרה משנות החמישים והשישים. חובבי רכבי הספורט האיטלקיים תעתק נשימתם כשיביטו באוסף האלפא רומיאו והפרארי שכאילו נלקחו ממסלולי המרוץ ההסטוריים. באוסף רכבים שיוצרו במהדורות מוגבלות במיוחד אשר מחירים נע בין 200 ל-500 יורו.

הנרי דואג מידי יום לשמר ולמרק את האוסף. הוא פטור כמובן מהחלפת שמנים ומטיפולים שוטפים, כן, כך יתרונו עליו. חלומו לתרום את האוסף או להקים מיני מוזיאון או מעיין חדר תצוגה ולהקדישו לאביו שנפטר לפני שנים רבות.

אגב, הנרי ישמח לארח קבוצות מ"מועדון החמש" בתיאום מראש.

■ גידי אשכנזי

שנות העשרים



"פסלים על גלגלים"

נדיר למצוא תערוכת רכב במוזיאון לאמנות. מוזיאון תל-אביב לאמנות מציג בחודשים יוני-ספטמבר תערוכה בשם "פסלים על גלגלים".

התערוכה שאצר מנהל המוזיאון פרופ' מרדכי עומר, בעזרת חברנו רני רהב מציגה 16 מכוניות שכל אחת מהן מייצגת מבט אחר על עיצוב כלי הרכב. במרכז התצוגה עומדת מכונית BMW 320i שנצבעה ע"י האמן רוי ליכטנשטיין, מחשובי האמנים בימנו.





ליאור ברוך

חלומות נועדו להגשמה...

הכל החל אי-שם בתחילת שנות התשעים כשהוצאתי רישיון נהיגה. בעוד חבריי רכשו מכוניות מודרניות לזמנו כגון גולף, פיאט אונו, דיהטסו שרייד ודומותיהן, במהלך נסיעה ברחוב ברעננה ראיתי פרינץ 1000 אדומה, מאובקת ומעט מוזנחת עם שלט למכירה. בזמנו, אפילו לא ידעתי מה זה, איפה זה מיוצר או מה עושים עם זה בכלל... אבל באותו רגע חשבתי לעצמי - אני רוצה אותה. תוך יום היא כבר הייתה על שמי ותוך מספר ימים כבר הייתה עם טסט ובתהליך שיפוץ מתמשך, תוך כדי תנועה.

כך החל הרומן שלי עם NSU. במשך שנים רבות, תוך פלירטטים עם מותגי רכב אחרים, בעיקר אמריקאיים ומכוניות שהספק המנוע שלהם בכוחות-סוס היה בחלק מהמקרים גדול ממשקלה של זו אשר אתם רואים בתמונה.. אהבתי (יש שקורים לזה סטייה...) למותג הגרמני רק התגברה. בפברואר 2008, ביקרתי חבר טוב - אורי סהר, במוזיאון הרכב הקלאסי על-שם קרן סהר, אשר בקיבוץ אייל. משהו שונה היה שם באותו יום. מחוץ למוזיאון עמדה חתיכת פח, בלי שמשות, בלי צמיגים, בלי ידיות, בלי כלום בעצם ולא הגזמתי במילותיי - חתיכת פח. שאלתי את אורי לפשר הדבר ואורי הצביע על רכב דומה בצבע לבן אשר נמצא במוזיאון וסיפר בגאווה שהוא רכש ספורט פרינץ וזו אשר בחוץ היא למעשה המכונית "ספיר" לחלקים, כשכל החלקים כבר פורקו ממנה... נזכרתי שמספר שנים קודם לכן ראיתי בפורום אינטרנטי בגרמניה דגם דומה של הספורט פרינץ, אשר עבר טיפול קטן בסטראידים בדמות ניפוחי כנפיים קלים ותוספת סוסים תחת

"משהו שונה היה שם באותו יום. מחוץ למוזיאון עמדה חתיכת פח, בלי שמשות, בלי צמיגים, בלי ידיות, בלי כלום בעצם ולא הגזמתי במילותיי - חתיכת פח." ליאור ברוך חושף רומן סודי בינו לבינה.





ליאור מספר: "לגבי החלקים הקוסמטיים, לא היה לי אפילו בורג להתחיל איתו." כך נמצאה ה"כלה".

עם מלאי החלקים ה"חדש" והחלקים שכבר היו לי, המלאכה רק החלה... בעוד אורי סהר לקח את מלאכת שחזור הגוף וההתאמות המיוחדות שרציתי לבצע ברכב על-פי חזוני ודימוי, שיפצתי ושחזרתי כמעט כל חלק ברכב למצב חדש מתוך תפיסה שהכל חייב להיות משופץ, חדש, מחודש, נקי, מבריק... אם לתהליך השיפוץ לעיתים נדרשתי להשתמש בכפפות, ידעתי שביום שאסיים, אוכל לגעת בכל חלק בכל מכלול ברכב, תוך ידיעה שאין עליו אפילו גרגר אבק או לכלוך. בכדי להתאים את הרכב לאופי ספורטיבי יותר, בוצעו התאמות שונות במתלים ובמכלולים המכאניים השונים, תוך שימוש בחלקים וחלפים מודרניים כגון בולמי קונו, קפיצי אייבך מונמכים, קאליפרים מוגדלים וכו'.

פנים הרכב שונה גם הוא על-פי עיצוב אשר רציתי ובעזרת קרטון ביצוע תכננתי את הפאנלים, צורתם ודוגמתם ולאחר מכן משטחי דיקט מיוחד החליפו את הקרטון ועברו ציפויים על פי התאמת האישית, כפי שראיתי אותה בחזוני. המחוונים ברכב נלקחו בחלקם מדגם ה-TTS והיתר, מתוצרת VDO נרכשו מאוו-ספידומטרים שהתאימו לרכב את כל הרכיבים הנלווים.

תוך כשנתיים הסתיים תהליך ממושך של בנייה של הרכב, אני חושב שלא אגזים אם אומר שזו הייתה בנייה מחדש, עם שמירה על לא מעט מהמאפיינים המקוריים אך עם זאת עם הרבה התאמות אישיות. בעזרתו של אודי בניה צלחתי מספר מכשוליים מכאניים שעמדו בדרכי וב-14.4.2010 הושקה הספורט פרינץ במזיאון הרכב הקלאסי באירוע עם כ-150 מכונות קלאסיות ומאות מבקרים ואנשים שהגיעו לקחת חלק באחד הרגעים המאושרים בחיי כל מי שמשפץ רכב ומגיע לקו הסיום.

את תהליך השיפוץ ניתן לראות באופן מפורט באתר - <http://www.nsusportprinz.com>



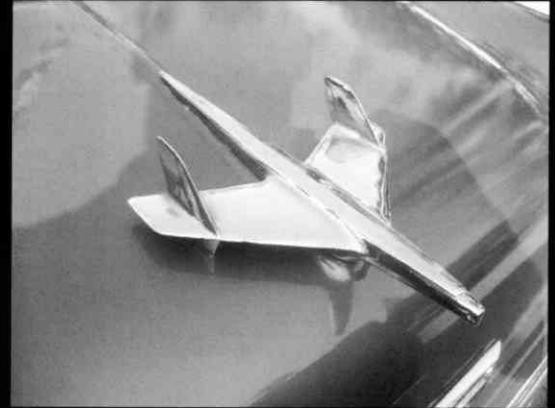
מכסה המנוע, זכרתי עד כמה יפה ומיוחדת ובעיקר בלתי ניתנת להשגה שהיא ואמרתי לאורי - אורי, אני קונה אותה (את זו לחלקים...), עכשיו! מילים לא יתארו את המבט של "אתה בטוח?" ואני הייתי בטוח יותר מתמיד. בו ברגע ידעתי איך היא תראה ביום של סיום תהליך השיפוץ. תוך זמן קצר העברתי בעלות עם בעליה המקוריים והחל חיפוש חלקים מתמשך שארך קרוב לשנה. לשמחתי חלקים מכאניים רבים היו ברשותי מפרוייקט אחר (רפליקת NSU TTS) אותו תעדתי להתחיל ודחיתי עקב "הרכש החדש". לגבי החלקים הקוסמטיים, לא היה לי אפילו בורג להתחיל איתו. ימים כלילות טיילתי במרחבי העולם הוירטואלי בחיפוש אחר חלקים לרכב, בעיקר בגרמניה אך גם במדינות אחרות. כחלק מהתהליך גם נסעתי לגרמניה למסע רכישות של חלקים מכאניים חדשים וחזרתי לארץ עם מזוודה מלאה ב-40 ק"ג חלקים...

כשעיצוב הרכב המריא

מאת: בני הספל



קאדילק, 1959. סנפירי הכנפיים ישירות מעידן הסילון.



פנסי איתות בצירואן בדמותם של מבערים אחוריים

והנגררות על ידי סוסים. 7 שנים ו-19,000 מכוניות אחר כך, נראו המכוניות אחרת לגמרי.

המנוע עבר קדימה, דבר שאפשר את הגדלת המרכב ויצירת מכוניות בנות ארבעה, ששה ויותר מושבים, נוסף גג קשיח ויוצרו תצורות שונות למעמדות שונים. כך למשל הרולס רויס "סילבר גוסט" מראה את האלמנטים המעמדיים שנוצרו בתקופת הכרכרות. הלורד והליידי ספונים בתא חמים ואילו הנהג יושב לו בחוץ, כשהוא מכוסה באיזושהי שמיכה והריפוד שנלקח מהכרכרה המלכותית.

העיצוב שיצר נוכחות, מעמדיות, הדר ושמרנות. מודעות הפרסומת של המכוניות האנגליות פנו ל"אדוני" אבל בין התחלת ייצור האולדס ובין ירידתה מפס הייצור חל מהפך בתולדות התחבורה. האדם החל לעוף. בשנת 1903 הטיסו האחים רייט את המטוס הראשון. רוחות של קידמה ומהירות סימלו את המחר והן באו לידי ביטוי בהרבה תחומים כמו הארכיטקטורה, האפנה וכמובן גם במכוניות. בשנות השלושים השתחררה המכונית מהכרכרה שהפכה להיות נוסטלגיה מיושנת. מה שמכר היה המטוס. אתה נוסע במכונית אבל אתה טייס. משקיף מבעד חלונות של מטוס, מפעיל לוח מכשירים של מטוס, מרגיש את הרוח (וגם לצערנו, בגלל המהירות, מתרסק לפעמים כמו מטוס). מכוניות המירוץ הובילו את המגמה בעיצוב שהיה חייב להיות זורם אולם גם שאר העולם המשיך באותה דרך כשהמובילים

ראשית היו רגליים, כלי הרכב הבסיסי מאז ומעולם. קיבלנו אותן מעוצבות למשעי ואחר כך רק קלקלנו את העיצוב. לאחר מכן עלינו על בהמות, חמורים, גמלים וסוסים ובהמשך שידכנו להם גלגלים. הגלגלים האלה נקראו

לפי הרמה והעיצוב: "עגלה" למשהו פשוט, "כרכרה" למשהו מפואר ו"מרכבה" למשהו עוד יותר מפואר. ואז הופיע המנוע. היות והמכוניות הראשונות היו שייכות לבני המעמד העליון הן נקראו כמובן "כרכרה ללא סוסים" (לא, חס וחלילה, "עגלה ללא סוסים"...) .

כל זה מראה לנו שהמכונית מובילה לא רק אנשים וסחורות, אלא גם הרבה רגש ואמוציות. מכאן גם העיצוב שלה.

המכוניות הראשונות והנסיוניות היו בעצם "כרכרות", כלומר עגלות ששוודן להן מנוע במקום שהכי פחות הפריע והסריח(מתחת למושב הלורד והליידי) והעסק יכול היה לקפץ ולהתקלקל.

כך יצא שהמכונית הראשונה שיוצרה בייצור סדרתי על פס ייצור, האולדסמוביל Curve Dash, היתה כרכרה קטנה עם מנוע אחורי כאמור ואיזשהו מוט מפותל שכונן את המכונית ימינה ושמאלה.

הכרכרה הקטנה הזאת יוצרה במשך 7 שנים. כשהחלו בייצורה בשנת 1901 שלטו ברחובות הכרכרות הממונעות





לוח מכונים.
מטוס דקוטה



מטוס הדקוטה
"תרם" שמשה
קדמית חצוייה
ומצערת
למערכת האירור

מחפת מטוס המוסטנג, ישירות לשמשה הקדמית של הקאדילק.



ממטוס בוכנה למטוס סילון. כך התקדמה יגואר.

התעופה עוד לא היתה עממית ולכן גם מעצבי המכוניות השתמשו ברצון של האיש הפשוט להשיג את הבלתי מושג. אבל כעת אתה נוהג במטוס סילון. כונס האויר מלפנים, ריבוי המתגים בלוח השעונים, שימשה המשוכה לצדדים, ממש כמו במטוס סילון. ארבעת הפנסים הקדמיים סימלו מטוס 4 מנועי והמבער האחורי ובעיקר הסמלים, כמעט כולם באים מעולם התעופה.

בשנות הששים התעופה החלה להיות עממית והמעצבים היו זקוקים להעלות את סף הריגוש. וזה בא בצורת המחסום האחרון שנותר לאדם, החלל. עולם של רקטות, טילים וחלליות המעוצבים בפשטות.

וכך באחת, בשנת 1962, ניערו מעצבי הרכב את המכוניות מהסרחים העודפים של הכנפיים הגדולות. הסנונית הראשונה הופיעה כרגיל אצל הצרפתים בדמות הסיטוראן דה אס. החרטום דמוי הצוללת או הטייל, שטוח וחד. לוח המכונים דמיין לוח של חללית פרי דמינו של ז'ול וורן, זאת יחד עם שני מבערים מאחור שהיו בעצם פנסי איתות... משבר הדלק של 1973 ריסק את תעשיית הרכב וריסק את "המטוסים והטיילים". אז למעשה נגמר העיצוב והעולם החל לעסוק ביעילות אוירודינמית לשמה (ולא למען העיצוב). מילים כמו "מקדם גרר" תפסו יותר ויותר מקום. כלכלנים תפסו את מקום המעצבים והמכוניות איבדו את הנשמה שלהן...

היו האמריקאים והצרפתים.

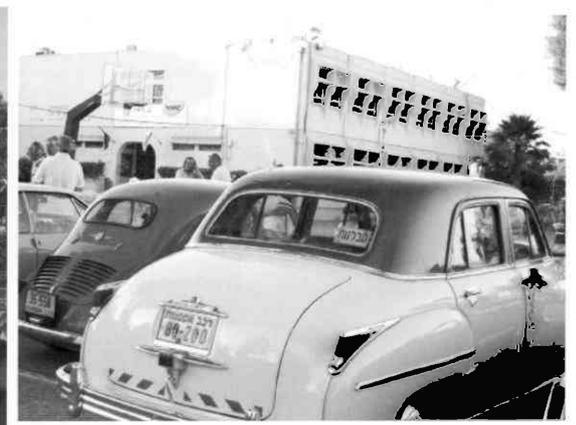
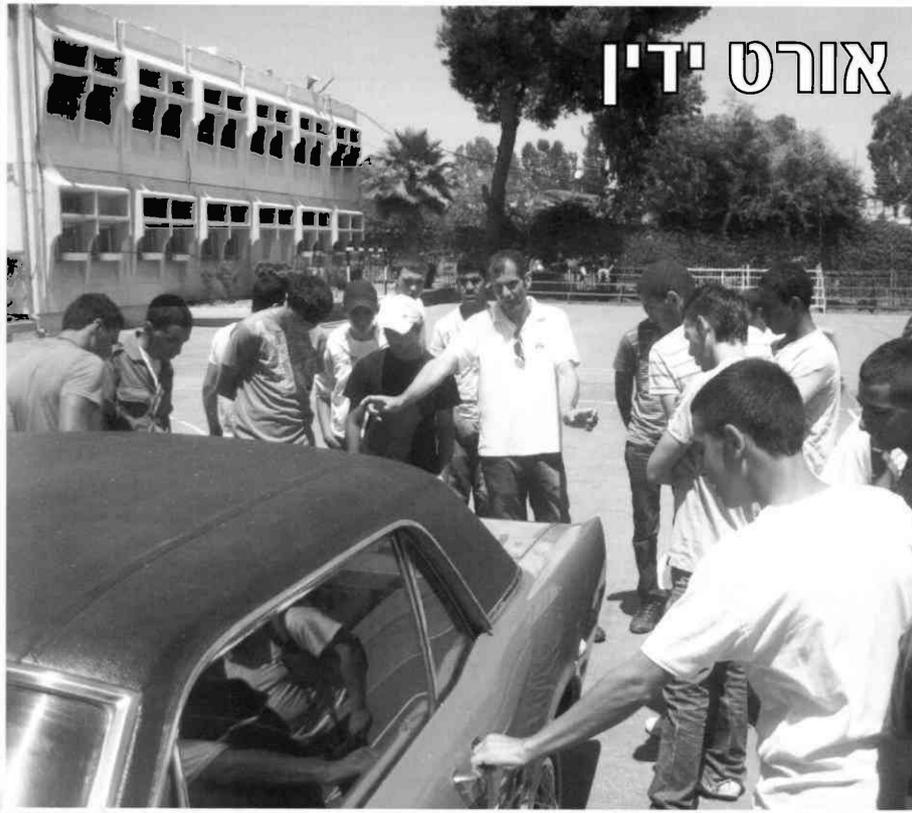
המטוס המוביל בשנות השלושים היה הדקוטה. מטוס דו מנועי שהיה המילה האחרונה בתעופת נוסעים. אבל מי היה טייס? מי טס כנוסע? כמוכן שהעילית שבעילית של בני האדם, אנשים שרצינו להידמות להם.

אבל מה לעשות ואני פקיד ממשלתי בעיר נידחת במערב התיכון שיכול "להגיע" לשברולט "מאסטר" סתמית שמתחרה בדודג' סתמית. אז מה אקנה? את המטוס כמוכן. אז לשבי היו פנסים צמודים לכנף שמזכירים שני מנועי מטוס, חלון קדמי חצוי כמו בדקוטה, לוח מכשירים עם המון מתגים והכל שם כפול. שני מתגים לשני מנועי המטוס, שני שעונים כנ"ל והגה דק כמו בדקוטה. ועכשיו אני טס במטוס הכי מתקדם, כלומר בשברולט.

וזה מבר. תדמית המכונית המריאה שחקים (תרתי משמע) וככל שהתקדמה התעופה, המכונית טסה אחריה... שימו לב לשמות המכוניות, הרבה AIR כמו "קרייזלר איירפלאו" - "זרימת אויר".

מלחמת העולם השנייה, המלחמה בה התדמית של המטוסים עלתה על חשבון תדמית אניות הקרב שצללה לים, גרמה לחיזוק הקשר בין עיצוב המכונית למטוס.

בשנות החמישים זה הגיע למימדים קיצוניים כאשר המאפיין הבולט הן הכנפיים האחוריות. כאן כבר נכנס אלמנט עיצובי חדש מעולם התעופה והוא מטוס הסילון.



למען הקהילה

רמת הדסה



הספר. הפעילות תואמה ואורגנה על ידי חברנו יורם דוקטורי, הממונה על קשרי הקהילה במועדון. כחמישים מחברי המועדון על מכוניותיהם המבריקות והמצוחצחות חגגו עם ידידינו מ"רמת הדסה", את סיום שנת הלימודים. חברינו מהצפון ובראשם אמוץ דור, ארגנו יום תצוגה, פעילות ומנגל והדגישו שוב את שיתוף הפעולה עם תלמידי הפנימיה והצוות הנפלא. היום החם לא מנע מחברינו מהמרכז והשרון לאמץ מנועים ולהנות. ■ בני הספל

אחד התחומים שקיבל תנופה רבה בשנים האחרונות הוא הנושא הקהילתי. חברי המועדון משתתפים לאורך כל השנה בפעילויות בבית הספר "אורט ידן" בצריפין ובמוסד "רמת הדסה" שבטבעון. כחודש מאי הרצה חברנו גידי אשכנזי על הקשר בין עיצוב המכונית והמטוס בשנות השלושים - שישים. זה היה בליווי הדגמות על מכוניותינו שבאו לחצר בית הספר. זמן קצר לאחר מכן, במחצית יולי השתתפנו במסיבת הסיום של בית הספר בה הוענקה חברות לשנה במועדון לתלמיד מצטיין שנבחר על ידי הנהלת בית



הארוע השנתי לזכר ניר עוזדור ז"ל, 2010



הוקרה ע"י משפחת עוזדור לכל ארבעת הדו-גלגליים ששופצו השנה בדייקנות מופלאה:
יוני הכהן - למברטה SX שנת יצור 1969, **עמוס שחורי** - טילון icm שנת יצור 1961, **ירון ברנדוינהנדר** - ווספה vbb 150 שנת יצור 1964 ו**אברהם סטסלנדר** - קטנוע רוסי - וידיקה, שנת יצור 1962.

בשבת אביבית ובמזג אוויר תואם, נערך גם השנה האירוע השנתי לזכר חברנו ניר עוזדור ז"ל, שנהרג בתאונת דרכים. עשרות מכוניות ואופנועי אספנות ממועדון החמש, התקבצו במתחם "קריפטון" בכפר הירוק, על מנת לציין את זכרו של ניר ולכבד את ארבעת הדו-גלגליים שעברו את המבחן ועלו לגמר. השנה, בוטלה התחרות בין האופנועים שעלו לגמר והוחלט להעניק תעודות



קוקטייל חיפאי בניחוח צרפתי



המפגש הראשון בנשר לפני שנה.

לרכב האספנות נכנסתי, מנוע הדלקתי, מבער אחורי הפעלתי, לאירוע המועדון בצפון, טסתי. באירוע בירה מלוא החבית גמעתי, לרקע מוזיקת השאנסונים קיפצתי, לנהוג בחזרה לא יכולתי, השליטה ברכב לזוגתי היקרה העברתי, מרכבי האספנות התרגשתי, מחברי מועדון ה-5 התפעלתי, והסוד הוא שבצרפתייה קלאסית תמיד חשקתי,

חה חה חה, איזו צרפתייה זקנה קלאסית ומדהימה, למועדון החמש הגיעה וכבר פוזה מציגה, סיטראן, פי'ו, סימקה ורנו בשורה הסתדרו, וכבוד לאורחים בקידה חלקו...

הצרפתיים את החזית יישרו, את האף הרימו, חיוך וקריצה למוסטנגים הציגו, הקדילקים עמדו והסתכלו, בצרפתייה עם "פאסון" חשקו.

סיטראן DS את התחת הרים, ושיחרר CO שחור לעננים... הדה-שבו הצהובה התנדנדה מבולבלת כשיכורה, כשפגשה את הקורבט האדומה.

הסוסייתא של עדי לחשה לעצמה, אני דפוקה וחבוטה, אך אנינה, מכל צרפתייה קלאסית מפורסמת וזקנה. הפיאט טופלינו מרוב בושה, לבאגז השברולט נכנסה, ובבירה לא זכתה.

את האירוע בשאנסונים הנעמנו, ולכולם "זה-טאם" אמרנו.

נחום גם ברך בהתרגשות את עידית בן-הרוש, שהצטרפה למועדון בשנה החולפת עם ה-פי'ו 404 שנמצאת בבעלותה כבר 20 שנה. ועידית בתמורה, חילקה לכולם שבחים בחרוזים. קובי מילוא כהרגלו הפליא בסיפורי נוסטלגיה על תעשיית הרכב הצרפתי, ובחידון לדוגמא שאל "מדוע למספרי דגמי ה-פי'ו יש 0 במרכז ? - סימן לחור בחזית עבור המנואלה!!!".

ברכות, תודות ונשיקות לכולם בפורום מהצפון שלחנו. על "4" עיפיים ומרוצים חזרנו, למראה התמונות בפורום התמוגגנו. האירוע למועדון הוא ברכה והצלחה, לנו בצפון הוא שמחה, חיזוק וגאווה.

מקבץ מהפורום בשרשור האירוע

השמועה לאירוע הגדול, הקפיצה את כולם במחול, מצחצחים את הרכבים, פוטומניה בצפון, מיונתן רוצים.

במזג האוויר טיפלנו, הטפטוף עצרנו, ואת הגשם לל"ג בעומר - העברנו.

הצרפתייה משגעת, את העכז הקלאסי מנענעת, לחברים ולנוסטלגיה בצפון מתגעגעת. בירה מהחבית ארגנו, קפה בארומה טחנו, שאנסונים קלאסיים כבר בחרנו.

הרכזים במפגשים השיירות מארגנים, וכל החובבים לדגל נקראים, עוד יומיים זה הכל, למפגש הקלאסיות הגדול...

מאת: אמוץ דור ועדי גולדנברג

זה היה לפני שנה - שמענו נהמת מנוע וחריקת בלמים, ראינו עשן צמיגים, קפצנו בבהלה מהכיסאות בכניסה ל-Yellow ושוב החסרנו פעימה. עשן הצמיגים התפוגג, רגע של שקט וצפייה וגם הפעם ניצלנו!!!

חובבי שיפורי רכב אימצו את מפגש הצפון, הפגינו שרירים לגבירות הזקנות שבבעלות חברי המועדון, ובאותו הרגע הוחלט - "משנים מקום משנים מזל". "ארומה נשר" בניחוח של אנדרי אימצה את המפגש הצפוני.

חלפה שנה מוצלחת. התרחבנו וקצת גדלנו - יש סיבה למסיבה. נחום, קדמיאל יו"ר המועדון, נתן את ברכתו והאירוע הצרפתי יצא לדרך. באבטומוביל (5/2001) 45 נרשם "המפגש הצפוני מהוה מעין סניף לא רישמי. אנו אירגון קטן מדי ואין מקום לפיצול כזה. היום, לקראת חגיגות חצי יובל שנים למועדון כולם כבר יודעים: אנחנו המועדון הכי גדול וכבשנו גם את הצפון.

בפורום התגלגלו החרוזים. הצרפתייה הישנה לקוסמטיקאית הלכה ומתיחת פנים עשתה. לרגע חשבה "יש סיכוי שאהיה לשעה קלה מלכת הארוע". הצרפתיים על קו-הגמר התייצבו, ולקבלת הפנים של כל המפגשים בצפייה חיכו.

הרגע הגדול הגיע, שבר ענן לרגע הפתיע, דבקו במטרה הכריעה ומכל המפגשים שיירות החברים לצפון הגיעו.

בשנסונים צרפתיים עם אידית פיאף את האירוע פתחנו וכך את השיירות והחברים קיבלנו. יין צרפתי חילקנו ובירה מהחבית לגמנו.

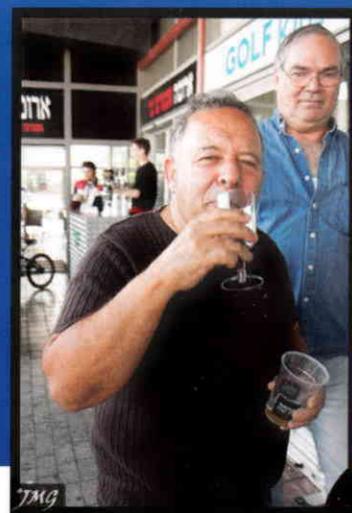
בסיפורי חברים זכינו והתברכנו, את הרכבים לראוה ובגאווה הצגנו והצפון בשיכרון חושים חגג.

בנוסטלגיה צרפתיים של שנות ה-50, 60 חגגנו, את איב מונטן, ג'ורג ברסאנס, ז'אק ברל, שארל אזנבור, דלידה, אדמו, מייק ברנט, זילבר בקו, לא שכחנו. בקצב השנסונים חביות הבירה חיסלנו, ואת כל בקבוקי היין כיסחנו.

נחום קדמיאל, היו"ר, חילק ברכות ותודות לחברים, והעניק תעודה לעדי גולדנברג על פועלו בוועד.



נחום קדמיאל וקובי מילוא



חברים חוגגים את ההשקה. יון, שאנסונים וגבינות...

הסוסיטא שלי, לאילת נסעה, ולא התייפה, הסוסיטא שלי מפלסטיק בנויה, וללא חלודה. הסוסיטא שלי גאוה לכחול ולבן, ולכן אמירה הסוסיטא שלי לצרפתייה מחכה, ביוחסין היא חפצה.



אמוץ דור ועידית

מקבץ ברכות מהאירוע

דברי ברכה לצרפתייה המחודשת

לרמת הדסה כחברה במועדון הגעת, ואת האהבה לפי'ו הפגנת.

החברים מיד קיפצו, ואת הפי'ו כולם חיבקו ובדקו, אחד בדק מאחור, אחד בדק מלפנים, והחליטו, האריה על הפנים...

מוכרת מוכרת שאילו, בצרפתייה נוסטלגית עם "פאסון" כולם רצו.

עצות מהחברים קיבלת - ולמועדון הגברי הצטרפת. גדרון הפליא בעצותיו, את הפי'ו רצה לקחת אליו. עדי להגן בעוז יצא, כי מרוב עצות עידית, כמעט התעלפה.

חסכה וחסכה ואת הצרפתייה הנוסטלגית למתיחת פנים ולקוסמטיקאית, לקחה, בצבע כחול אצילי בחרה, הגג חידשה והמושבים ריפדה.

ב eBay - עם פרדי, סמלים חיפשה ומצאה. והרי לכם חברים התחלה חדשה, לצרפתייה נוסטלגית וגאה.

שעומדת היום ביחד איתכם ובגאוה, לצידכם.

תפנית לחברים מעידית

ואוו" אין מילים בפי להביע את תדהמתי", אני במועדון די חדשה, ולא ציפיתי לקבלת פנים כזו מרשימה...

אז המון המון תודה,

אני כל כך מעריכה, את קבלת הפנים החמה. אני מפחדת לנקוב בשמות, שמה אשכח למישהו להודות...



תודה לעדי גולדברג



צילום משפחתי עם הפי'ו 404.

מסביב לעולם בשמונים יום, גרסת מועדון החמש

מספר חברי מועדון החליטו
לבקר בכל מפגשי שישי
ביום ששי אחד.
זאת היתה משומה לא קלה
ואפילו מטורפת שדרשה
תיאום ומאמץ מהם
ומהמכוניות הקלסיות.



מפגש השפלה בנס-ציונה

מחמת אבנים תועות המחכות ל-XT השחורה שלנו. מילא אנחנו, אבל האוטו... ארבעים דקות מאוחר יותר - וסובארו שחורה עולה על הדשא בנס ציונה ומחנה אחר כבוד בין ישישות ממנה. אני מחליף כמה מילים עם מצא היקר ועם ראובן נזירי, שמתגלה כ-petrolhead מתחרה לראובן השני (זומר). מספיקים גם ללגום בירה צוננת מהחבית ולחלוק אותה עם השלישיה. ארז לחוץ - נוקיה מחכה. ישר ארז-ופה? - עדיין ישר ובסוף ימינה ארז חותך ימינה לבית עובד, משלם על כך ברברס עצבני, ממשיך ישר ובסוף פונה ימינה. אנחנו על אם הדרך לנוקיה. מגיעים לנוקיה תוך



תחנת הרכבת בירושלים



5 "דפוקים" דחוסים בסובארו שחורה

להיפגש איתנו בנוקיה ולהמשיך משם. כך מצאנו את עצמנו נוסעים לכיוון ירושלים. בתוך העיר זיהינו איזו אוניה אמריקאית ששייכת לאלן גורן, ומייד נסענו אחריו עד למקום המפגש הירושלמי החדש. השעה היתה 13:40 בערך, קבלת הפנים היתה נהדרת והתגלתה חבורה של אנשים מאוד נחמדים וחביבים. בירושלים שהינו את מירכ הזמן, וישבנו לאכול עם חברי המפגש ארוחת צהריים. ב15:15 - הצטרף אלינו שימרון לאחר נסיעה מחיפה ברכבת + אוטובוס שנתקע בדרך + מונית ספיישל. משוגע אמיתי, אפילו יותר מאיתנו... **ועכשיו ממשיך שימרון**, שהגיע בתחבורה ציבורית לירושלים: אני פוגש את שני הפסיכים ואת "צמצם הזהב" לבית גוטמן, שהוכיח את עצמו כשפוי היחידי בחבורה. טרם אכלתי משהו מאז הבוקר ובא לי לשבת ולקשקש קצת עם מיסייה רנו וחבריו שעל הבלקון, חברותא נעימה ואינטימית במיקום מיוחד. אלא, שחברותא מסוג אחר ממתנה לי ליד הסובארו השחורה בדמותו של ארז "לחץ" גל, שלא מתיר לי כל ברירה אלא להיפרד מהירושלמים של השמיל, לוותר על הרעיון להכיר את שושני (בצירה ולא בחיריק), ולנווט את דרכו לכון היציאה מהעיר-ישר ארז-ופה?-עדיין ישר-ולאן עכשיו-? ומה השתנה? כך זה ממשיך עוד ועוד, עד שאנו יוצאים מהעיר. צמצם הזהב רוצה לגרום אותנו לכביש 431, אך על מנת לשמור על המעט שנותר מעצביו הרופפים של ארז, אנחנו בוחרים בכביש מספר 1



יוצאים לדרך...

מתחיל לספר ארז: איזה יום נהדר היה היום, יום שאני לא אשכח. ראשית כל, המטרה הושגה, אני, הסובארו וחברי לנסיעה היינו נוכחים בכל מפגשי מועדון החמש היום התחיל כאשר אספתי את דניאל ויונתן בשעה 9 ומשם "גררתי" אותם לכיוון כפר סבא לאסוף את אורן, עוד חבר פורום יקר. המשכנו לפ"ת כדי להעביר משהו לחבר חשמלאי שמטפל לי כרגע באוטו האדום, עצירה לתידלוק, והשעה היתה בערך 11:40. מפ"ת, אם המושבות, נסעתי לחיים לוי (התאום של בני - אלוהים ישמור, יש שניים כאלה...), לאסוף את הרדיו שלי (תודה חיים). התוכנית לאסוף את אלון אדלר מת"א השתבשה והוא החליט



התחנה האחרונה - מפגש נשר בחיפה



לא פסחנו גם על מפגש השרון.



הסווארו במפגש נוקיה. ת"א.

עשרים שניות. צמצם הזהב קולט איזו MGA שבורחת ולא נותן לה לחמוק מעדשתו. אני שולף כרטיס מועדון והאיש שעל השער עושה לי פרצוף. זה מודל '86 - אני יודע, אבל אנחנו במשימה נגד השעון. רבע שעה ולא היינו כאן. האיש החביב מתרצה ושולח אותנו לחניה. צמצם הזהב מתרוצץ בין המכוניות כמו לוחם נינג'ה. הג'ינג' עם הרקורד (אדלר) מגיע (בלי הרקורד), שולף מצלמת וידאו ומראיין. אני פוגש את "אלקמינו" עם הקרייזלר '68 המדהימה שלו ואת רוני עם הקאמארו האדומה. טרם אכלתי - ואני קופץ לארומה לחטוף סנדביץ'. השירות איטי וחסר עניין ואני מותיר קופאית אנטיפיטית מאחורי בדרך לשחורה של ארז. הלחץ בשיאו, עשן יוצא עוד רגע מאוזניו של מר גל. יגואר XK140 אדומה שזה עתה הגיעה גורמת ליונתן תופעות פיזיות מביכות, בעוד מר גל נוגס בעוד רגע בגלגל ההגה המוזר של ה-XT. אנחנו על אם הדרך לגעש, 5 דפוקים דחוסים בסווארו שחורה שדוהרת על האיילון. אסור להתעטש, אי-אפשר לזוז, יען כי צפוף שמה, במושב האחורי של ה-XT. העיקר שנעמוד בזמנים ונגיע בהקדם לקונדיטוריה של אבי נוף. שלי מזנקת עליו עם מצלמה, השאר מתלהבים. מפגש חם עם אנשים נהדרים שתמיד כיף לפגוש: רב הפורום, אסף בקר, אבי שרייבר ואלחנן הטייס עם המילצ'נטו. אבי נוף דואג לפטם אותנו כהלכה ואנחנו ממשיכים בדרכנו לחיפה, תחנתנו האחרונה. אני בוחן את עצביו הרופפים להחריד של ארז ומבקש עצירת התרוקנות. גלי הצחוק של השאר מרגיעים את "לחץ" ומבהירים לו שמדובר בבדיחה. אנחנו שומרים על קשר טלפוני עם החיפאים, מבקשים מעדי ומיהודית שישמרו על השורות וימנעו נפקדויות, גם במחיר תיכמונים קלים: דרומית לנתניה אנחנו כבר ב-M בהדרך ובחדרה אנחנו כבר בזכרון... הטלפון סובל הכל, אך רגלו הימנית של ארז שומרת על זיקה כלשהי למציאות. בשבע ורבע אנחנו מתקבלים במחיאות כפיים. החברה חיכו לנו. שאפו.

סמוך על הדודג'



אבי גואטה מספר על מציאה, דודג' D300 שבמהרה ולאחר נסיונות לא מועטים להניעה הפכה לחלק מהמשפחה.



מכשיר ההתנעה למצבר העירו את הסטרטר משנת הארוכה.

סובכתי את המנוע מספר פעמים כאשר המצתים בחוץ ואני מזליף דרך החורים שלהם שמן מהמשמנת על מנת לסוך את המנוע.

במנוע עצמו היה שמן ישן אולם החלטתי להחליף אותו (ואת הפילטר) רק אחרי ההתנעה.

בשלב זה פירקתי את צינור המים העליון שהיה חצוי לשניים וגיליתי שהצינור שיצא מהמנוע סתום באבנית ובוצה. פירקתי את בית הטרמוסטט וניקיתי אותו ולאחר מכן שטפתי היטב את פנים הרדיאטור עד שיצאו מים נקיים. בית הטרמוסטט היה אכול. מילוי באפוקסי פלסטלינה עשה את העבודה, ייצור מייד של אטם וסגירה בעזרת סיליקון. מילאתי מים ברדיאטור וגיליתי חור קטן בחזית. כנראה מישהו ניסה לפני לפתוח את מיכסה המנוע עם מברג ופצע אותו.

שוב עזרה ראשונה, ניקיון אזור הפציעה ואפוקסי פלסטלינה עשו את העבודה ונפסקו הנזילות. עכשיו הגיע תור מערכת ההצתה.

בודק ניצוץ וכמובן אין, פתיחת מכסה המפלג מגלה חוסר מגע בפלטינות עקב קורוזיה. כמובן שבתא הכפפות יש מס' פלטינות משומשות ארוזות בשקית ע"י הבעלים המבוגר, לקחתי, הרכבתי, כוונתי והופ-יש ניצוץ.

הרכבתי מצתים חדשים וחיברתי את משאבת הדלק החשמלית ישירות אל הכניסה בקרבורטור והקצה השני אל מיכל הדלק שהבאתי.

חיברתי את החשמל של המשאבה למצבר ישירות ובדקתי שאין נזילות דלק מהקרבורטור (בכל זאת 19 שנה) והכל

20 שנה עומדת משאית במקום אחד, למה להזיז? אבי גואטה בטח חשב על המשפט הזה (מערכון הקיוסק של יוסי בנאי ורבה מיכאלי... זוכרים? הקיוסק?) כאשר הוא ראה את ה-D300 משנת 1970 שתקועה לה בין שני עצים. מה שעצר אותו, הנה הסיפור.

אבי גואטה מספר: התחדשתי ב-D300 משנת 1970 יד ראשונה. המשאית שירתה את בעליה נאמנה במשך 21 שנים ואחר כך עוד 19 שנים כמחסן וללא תזוזה. במשך השנים צמחו שני עצים, דקל ושסק צמוד צמוד לפגוש הקדמי והאחורי אבל זה לא מנע ממני לרצות אותה.

לאחר שהעברתי בעלות והפכתי אותה ל"אספנות" הגיע הזמן להזיז אותה...

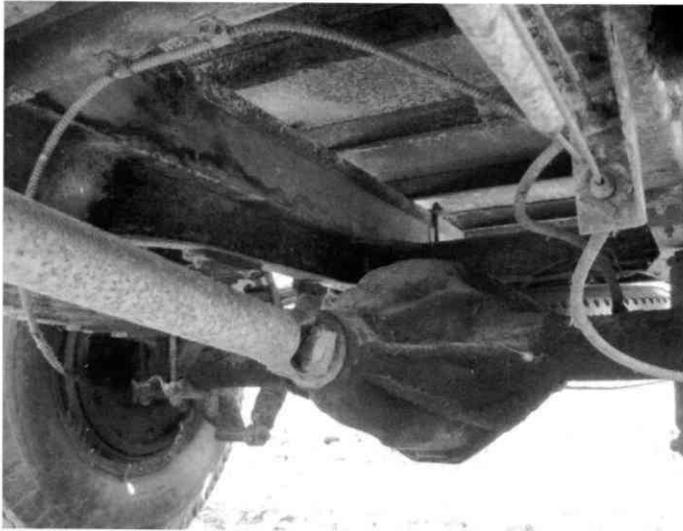
אפשרות ראשונה היתה לכרות את אחד העצים אפשרות שניה היתה לתמך אותה "קדימה אחורה" מספר סנטימטרים בכל פעם, עד שתצא.

ברור שבחירתי בשניה תוך ידיעה שדבר כזה גדול וכבד חייב לזוז בכוחות עצמו, או ש....

אז העמסתי את הרכב שלי בקומפרסור, מצברים, מכשיר התנעה, צינורות מים ודלק, דלק ומשאבה חשמלית, כלי עבודה וכו'.

הגעתי בעשר בבוקר למקום, המנוע מסתובב ידנית. פירקתי מצתים ושימנתי את הצילינדרים בעזרת משמנת ולאחר מכן המשכתי לסובב את המנוע ידנית. לאחר מכן חיברתי מצבר וניסיתי לסובב את המנוע בעזרת הסטרטר אך נישמעה נקישה בלבד המעידה שהסטרטר תפוס.

מס' מכות קלות עם כת הפטיש על הסטרטר וחיבור



הרמתי שוב חלק קידמי וגיליתי שגלגל קידמי ימני תפוס. התזתי לתוך תוף הכלם "זזקל" על מנת לרכך את החלודה שבתוף, לקחתי "לום" והכנסתי לתוך הג'אנט ובמאמץ גדול הצלחתי לסובב כרבע סיבוב.

עכשיו כשיש מעט תזוזה בגלגל עליתי שוב על ההגה... נסיעה קדימה אחורה והמשאית מגיבה. כמובן שמילוי נוזל בלמים למשאבה המרכזית וניפוח בדושה לא הניבו תוצאות אבל..

תירמון קל קדימה ואחורה ובהרגשה של כייף ובתמרון המשאית נוסעת ויצאה מבין העצים בכוחות עצמה. עכשיו אדאג לגרר שיקח אותה אליי להמשך טיפול יסודי בבלמים וכמובן המשך שיפוץ.

ביום שני כמתוכנן לקחתי את ערכת ההתנעה שוב (מצבר, דלק, ומש' דלק חשמלית) ויצאתי לכיוון המשאית. שלב א' חיבור מצבר דלק הגעה (הנאה) ויצאה בנהיגה מתוך החצר אל הכביש, כמובן בזהירות יתרה. הוצאתי אותה והחנתי צמוד למדרכה בצורה שבה הגרר יוכל למשוך אותה.

המתנתי כחצי שעה לגרר שיגיע והנה הוא בא. נצמד לחלקה הקידמי של ה-D.

נכנסתי למשאית, הנועתי אותה והתקדמתי לכיוון המגלשיים של הגרר והתחלתי לעלות.

בנקודה זו קשר הגרר עם הכננת את המשאית ובשילוב של נסיעה ומשיכה עם הכננת, עלתה המשאית על הגרר הגיעה למשכנה החדש שם תשוּפץ.

למחרת (יום שלישי) החלטתי לפנות את מה שנמצא בארגז, יצאתי איתה בנסיעה במושב כ-50 מטר ושם התחלתי לזרוק את האשפה.

כשכבר הרוב היה בחוץ נכנסתי קצת עמוק לתוך הארגז ואז פתאום.....

רגל ימין קורסת פנימה בריצפת הארגז שהיה רקוב מרוב חלודה עד לעצירת גופי בעזרת מרפק יד ימיני. הרגל הגיעה עד לגל ההינע.

הרגל קיבלה שיפשוף כהוגן עם דימום אבל זה לא מנע ממני לסיים את ריקון הארגז.

הכנסתי את המשאית למקומה ונסעתי הביתה. בהמשך פירקתי את הארגז וכעת אני מנסה להשלים חלקים מיכניים ולהתחיל בשיפוץ.

יבש.

ואז הגיע הרגע הגדול: התנעת המשאית לראשונה אחרי 19 שנה! התזת ספריי קרבורטור ללוע הקרבורטור וניסיון הנעה ראשון.

ניסיון הנעה שני והלב מתחיל לפעום, לחיצה על מוט הגז בקרבורטור והמונע משתעל, מגמגם ו... עובד חלק ועגול כאילו לא כיבו אותו למשך 19 שנה. כמובן שבדקתי שוב שאין נזילות מים שמן ודלק. שעון לחץ השמן, שעון חום המנוע ושעון הטעינה בלוח השעונים עובדים.

השלב הבא, לחיצה על דוושת המצמד ואופס - תפוס. ריסוס ספריי חלודה בתוך הרכב על הציר והדושה משתחררת.

הנעה שוב בנגיעה (מדהים) לחיצה על דוושת המצמד וניסיון שילוב הילוך, חריקה והמצמד לא מפריד. סביר להניח שדיסקת החיכוך נדבקה בין גלגל התנופה לפלטת הלחץ (מקרה שקרה לי בעבר) עקב לחות שחדרה ויצרה חלודה.

הגיע הערב, החלטתי שדי להיום. אז מה היה לנו? מנוע עובד, יש הצתה, מערכת הדלק בסדר.

השעה 17:00, מספיק להיום העמסת כלים חזרה לרכב והביתה.

ויהי ערב ויהי בוקר.

העמסתי שוב ציוד חילוץ לרכב ונסעתי למשאית. שוב חיבור מצבר ודלק, נגיעה בסטרטור והמשאית מניעה. הרמתי את הרכב עם ג'ק ונכנסתי מתחתיו באיזור הגיר ופירקתי את המכסה התחתון דרכו רואים את גלגל התנופה ושליש מהמצמד.

ביקשתי מאלי בעל המשאית לשעבר שילחץ על דוושת המצמד, לקחתי שפכטל ופטיש ודפקתי קלות על מנת להפריד את דיסקת החיכוך שהייתה דבוקה לגלגל התנופה עקב חלודה קלה שהצטברה

עם השנים, והופ, השתחררה בחלקה התחתון. סובבתי את גלגל התנופה עד לפתח הבא ושוב דפיקה קלה ושיחרור.

עליתי שוב לתא הנהג והפלא ופלא, יש לי דוושת מצמד מפרידה ומצמידה.

הגיע הזמן לנסות להזיז את המשאית. גז, קלאץ'... והגלגלים האחוריים מתחפרים והקדמיים תפוסים...

"בשלב זה פירקתי את צינור המים העליון שהיה חצוי לשניים וגיליתי שהצינור שיוצא מהמונע סתום באבנית ובוצה".





קפה והרצאה על דרך השטח



מוסך "דרך השטח" שבשפיים מזכיר מאד את הסדנאות שאנו רואים מדי פעם בתכניות הטלוויזיה. בתכניות האלה לוקחים רכב ותוך 40 דקות (פלוס פרסומות) הופכים אותו למכונית החלומות של בעליו. אלא שהמציאות היא כרגיל קצת יותר מורכבת, וכמו כל דבר שהוא מחוץ לקופסה הטלוויזיונית, נדרשת גם כאן עבודה קשה, מומחיות, דיוק ו...הרכבה דמיון. המוסך, בניהולו של ניר בן ארי, מתמחה בשידרוג כלי רכב קלאסיים למכוניות שרירות יותר. יש ויכוח נצחי על המקוריות שבאספנות אולם אין ספק שהההליך מעניין והתוצאות מרהיבות את העין. בשישי חם של יוני התכנסו חברי המועדון, ברובם מסניף השרון למוסך ל"יום עיון" שכלל את הצגת הרכבים, הצגת תהליכי העבודה וגם סיכום המסע שעשו חברי הסניף לאילת. האירוע שאורגן על ידי אילן ציוני - הבעלים, ניר בן ארי ואבי נוף השאירו רושם רב על הצופים.





מונולוג של אוטו עם נשמה

"משוגע" על מכוניות עתיקות והוא מחפש כבר זמן רב גרוטאה כזו כדי לשפצה בעזרת חבריו, אלופי השיפוצים. מחר אגרור את שרידי העבר ואביא אותם אל החצר שלנו."

לשמחתי הרבה הצלחתי להגיע בשלום לחצר עם כל חלקי שהתפרקו בוודאי.

המשפץ שלי ניקה אותי מכל הרפש שהצטבר בי במשך השנים. הוא צילם אותי במערומי ואת כל פינות גופי. לאחר שזיהה את מהותי ומצא ספר ישן על ההיסטוריה ועל האנטומיה שלי, התחיל במרץ בתהליך שיפוץ. באחד מימי עבודת השיפוץ שמעתי פתאום את השיפוצניק הנלהב אומר לבנו:

"האוטו הזה מזכיר לי חתול. האמונה אומרת שלחתול יש שבע נשמות. לאוטו הזה יש נשמה אחת ענקית. כל יום אני שומע צליל נוסף של הנשמה. בכל יום שעובר, חלק נוסף שתיקנתי נושם נשימות עמוקות לתוך אוזני כאילו אומר לי שלא אדאג, ושנסוף הכל יהיה מושלם." כשונה תמימה שכבתי ללא נוע בחצר, כשהשיפוצניק שלי דוחף ידיים ומוסיף כל פעם איבר מחודש לגופי. חשתי כגופה הקורמת לפתע עור וגידים שלאט לאט מגלה רוח חיים.

השמחה שמסכיבי הלכה וגברה עד ליום המאושר, כשקמתי על צמיגי רגלי, ומונעי פעם כלב-אדם.

יום ההשקה החגיגי הגיע. עשרות חברים התכנסו והתפעלו מתחיית המתים שלי ומהחזון הנפלא של השיפוצניק שלי, שברוח עקשנית ואמיצה השיב לי את כבודי שנרמס. ביום ההשקה ניגש אלי אדם קשיש, שחלף במקום במקרה, וקרא בקול משתומם: "אני לא מאמין למראה עיני. זו הייתה המכונית שלי, מודל חמישים ותשע, כשהייתי ראש עיר. תמיד האמנתי שיש לי אוטו עם נשמה. תראו כולכם איך היא נשמרה, כאילו יצאה היום מקו הייצור." לאחר ההשקה נשמתי נשימות רועמות, והתחלתי במסע אל האופק החדש, כשחיוך של אושר על פניו של השיפוצניק הנאמן שלי.

נהג, אני כבר שומע קריאות לידי: "איזה אוטו עם נשמה!!..."

סיפור מאת אביגיל גדרון

בסוף שנות החמישים, אני לא זוכר את השנה המדויקת, יצאתי לעולם מרחם מפעל גדול באמריקה והתחלתי את חיי הסוערים על הכביש כאוטו מרשים במיוחד. יחד עמי יצאו לעולם הגדול עשרות-אלפי מכוניות שדמו לי, אך בצבעים שונים.

עשר שנים בלבד הספקתי לחיות את החיים הטובים על הכביש, עד שבשנייה גורלית אחת נקטעו חיי התוססים. זה קרה בצהריים של יום חם במיוחד: משאית ענקית שנסעה מולי בכביש צר, סטתה לפתע ממסלולה והתנגשה בי חזיתית ובעוצמה חזקה. המשאית גררה אותי לשולי הכביש, התהפכתי מספר פעמים ולכסוף גלשתי במדרון לעמק צחיח וקוצני. נעצרת שם מוכה וחבול והכנתי שזה סופי, ושהלכתי לעולמי.

בנו הצעיר של הבעלים שלי הצליח להיחלץ, כשהוא פצוע קלות ברגליו ובידיו.

הוא היה יהיר ופיזי מדי בכביש הררי ופתלתל. שלוש שנים שנה רבצתי כגרוטאה בוודי העמוק, רחוק מעין אדם.

הגשם והשמש הקיצי עוותו את גופי המוכה. נתמלאתי חלודה. מסכיבי גדלו צמחי פרא קוצניים, שהשירו את פריים הרעיל והוסיפו כתמים מכוערים על שילדתי, שהחלה להתבקע ולהיסדק.

הפכתי להיות משכן לזוחלים, לציפורים, לחזירי בר ולכל מיני חיות שדה שחיפשו מחסה ממש או מגשם צולף. ביום אביבי אחד הוודי התכסה בשלל צבעים של פרחי שדה, והאוויר נתמלא שמחה, לאחר שהגשמים האחרונים ניקו את האובך העגום.

חבורת צעירים הגיעה אל הוודי בטרקטורונים. ההמולה שנוצרה בשטח יצרה סימפוזיה של קולות עליזים. אחד מנהגי הטרקטורון עצר לפתע וצעק בקול לחבריו: "עיצרו מיד, מצאתי אוצר".

הצעיר הנלהב ניגש קרוב אלי, התבונן בי, ליטף ומישש את גופי המתפורר באהבה ופסק בקול: "הגרוטאה הזו הייתה פעם מכונית אמריקאית מפוארת וקלאסית מסוף שנות החמישים. תראו אלו כנפיים מרשימות יש לה! אבי



על מכוניות אופנועים, משאיות ומטוסים עתיקים



ונחזור לאירוע המתוכנן: קרוב לוודאי כי גם הפעם יהיה מי שיטרח להביא לאירוע החגיגי מטוסים ומסוקים שיטיסו אתכם מעל המקום ובסביבה תמורת תשלום פעוט.

הפתעות בוודאי יהיו, בצורת מטוסים שטרם ראיתי, רכבים מיוחדים ואופנועים. אני מחכה כבר לראות את תמונות האירוע וכן את תמונותיו של מי שיטריח עצמו לאירוע... ההנאה מובטחת ועל כן אני חותם בעיניים עצומות!!!

מומלץ להגיע עם רכב, מכיוון שישנם מלונות דרכים (מוטלים) יפים באזור וערים יפהפיות כמו "חרודים", "קוטנה - הורה" שמשוקמות בחסות אונסק"ו ומהוות מוקד לביקור של תיירים מכל העולם.

זו תהיה גם הזדמנות לראות כי בצ'כיה ישנן עוד ערים חוץ מפראג, שכבודה במקומה מונח.

מי שישע עד הערים "טלץ" או "צ'סקי-קרומלוב" יזכה לחוויה בלתי נשכחת, אולם נא לא לפספס את היום האחרון של האירוע האווירי בפרדוביצה, בו יהיה מופע משולב של צנחנים, דאונים, מכוניות, אופנועים, אווירובטיקה מטורפת וכן טיסות במטוסי הקרב של מלחמת העולם הראשונה והשנייה.

מידע על הארוע ניתן למצוא באתר הבא:
HYPERLINK
["http://www.aviatickapout.cz"](http://www.aviatickapout.cz)
www.aviatickapout.cz

מאת: דן כהנא

יש לא מעט "שרוסים", שלא רק מכוניות מעניינות אותם, אלא כל כלי תחבורה עם מנוע, ורצוי כזה שגם עף לו באוויר. עבור שרוטים מתקדמים כאלו, נועד המופע המשולב בפרדוביצה שבצ'כיה, החוגג 20 שנה לקיומו יחד עם 100 שנה לתעופה בצ'כיה. ואני לצערי, מסיבות שאינן תלויות בי, לא אהיה שם, בימים 5-6 לחודש יוני 2010...

ה"רומן" שלי עם המופע המדהים הזה, החל בשנת 2006, לאחר שידיד טוב שלי, טייס צ'כי, הזמיני לחזות בו, איך אפשר לסרוב? כאשר מדובר בתחביב משותף, רוכשים ידידי אמת וכאלו הכרתי עם השנים שחזיתי במופע הזה ובאחרים.

לפני שנה לקחתי את דפנה, זוגתי שתחיה, למופע. היא, שהסכימה להיות אתי שם "רק ליום אחד" נשאבה לתוך העניין, נשארה איתי בכל זמן המופע וכן "ניצלתי" ממסע הקניות המתוכנן שהיה לה בפראג. זו כמובן ההוכחה האולטימטיבית שהיה כנראה מעניין גם עבורה. לא ארחיב על מה שכבר כתבתי ואתן לתמונות לדבר במקומי, רק אמליץ מכל הלב לטרוח ולהגיע למקום הזה מכיוון שלפי היכרותי עם ריצ'רד, ממנהלי המופע, יהיה מדהים ומיוחד.

אולי לא תזכו להיות מוטסים בהם, אבל בוודאי שתוכלו לחזות ב"טייגר-מוט" העתיק מודל 1914 או ב"דלפיין" הסילוני משנות החמישים, או אולי בדאון ה"בלאניק", שהפעם ארחיב בעיינו:

בשנת 1977 התוודעתי אל ה"בלאניק", דאון דו-מושבי, בפעם הראשונה כשגיליתי את קלוב התעופה בעיר ווישקוף שבמורביה. פשוט נכנסתי, הצגתי את עצמי וביקשתי לקנות "סטארט", היינו סיבוב קצר. הדאון מועלה לאוויר ע"י מגלל (רולר) המאפשר עליה רק לגובה נמוך יחסית, כך שמדובר ב"סיבוב" בן 2-3 דקות באוויר ולא יותר. ישנה גם אופציה בה הדאון מועלה לאוויר ע"י מטוס ואז ניתן כבר לשהות באוויר שעות רבות. ה"שיא" שלי הוא 3 שעות, שחלקן תיעדתי בסרטונים.

ובכן, סיבוב ראשון היה "בסדר". בסיבוב השני הככל נקרע ולמזלנו, הטייס ואני, זה קרה בגובה מספיק כדי לבצע נחיתה-אונס ולא להתרסק "סתם-ככה" לתוך האדמה... מאז, הפכתי למעין חבר-כבוד במועדון הזה. כשאני בא לביקור, אני זוכה לטיסה או דאייה בלווית פאבל, אותו הטייס מנחיתת האונס. אפילו דפנה אשתי זכתה לטיסה בדאון, חוויה שעברה בגבורה...

1980

Was a Wonderful Year



הופכת את מיתחרותיה המונעות מאחור ללא רלוונטיות בעליל. צחוק הגורל הוא שהמכונית שגברה עליה במסלולי הראלי מאוחר יותר היתה הלנצ'ייה דלתא, שהוצגה באותה שנה והשתמשה באותה קונספציה בדיוק.

ועוד מהפך!

1980 היתה גם שנת מהפך במשק האוטובוסים בישראל.

קרוב לשלושים שנה שלטו אוטובוסי הליילנד במשק האוטובוסים. אותו "טייגר" ותיק שתוכנן עוד בשנות השלושים, נסע ונשא על גבו את התחבורה הציבורית כשהוא מפגין אמינות מופלגת וחוסר נוחות מופלגת לא פחות. בשנות השבעים פיתחו מרצדס ומא"ן אוטובוסים אינטגרליים לפי תקנים אחידים שקבעה ממשלת גרמניה לאוטובוס עירוני ובין עירוני. בשנות השבעים, לאחר התנסות עם אוטובוסים שונים ולפעמים משונים, הגיעו הסנוניות הראשונות, מרצדס 303 בינעירוני ומרצדס 305 עירוני.

ובשנת 1980 החלו שני הקואופרטיבים, אגד עם מרצדס ודן עם מא"ן ברכישת אלפי אוטובוסים ובכך עלינו על המפה עם כלים מודרניים. היום ה- 303 עדיין סוחב בכמה חברות פרטיות ולאט לאט תופס את מקומו כאוטובוס קלאסי.



שנת '80 לא טמנה בחובה חידושים גדולים, אך בכל זאת הוצגו בה מספר מכוניות שהיו בעלות חשיבות גדולה עבור יצרניהן.

מאת: חן פרחי

כישלון סדרת ה X. בשנת '80 הוצגו בצרפת הפיג'ו 505 שהיתה אמורה לרשת בהדרגה את ה- 504 ויריבתה מבית, רנו, הציגה את הפואגו, מכונית קופה שאמורה היתה להחליף את ה- 15/17. באיטליה הוצגה בתערוכת פרנקפורט '79 הלנצ'יה דלתא, שהיתה למעשה גרסת לנצ'יה לפיאט ריטמו הכושלת, וכללה מיתלה אחורי חדש ומשופר ותא נוסעים נאה ומאובזר, ולמעשה היתה הקומפקטית הראשונה שהציעה איבזור ופאר כרמה של משפחתית גדולה. בנוסף, הוצגה באיטליה האלפא 6 שהיתה אמורה להיות מכונית הדגל של החברה. צפונה מאיטליה, בגרמניה, הוצגה המרצדס S החדשה, שאמנם התבססה על מיכללי קודמתה אך הציעה מראה מודרני בהרבה ולראשונה אופציה לבלמי ABS. אבל ללא ספק המכונית החשובה ביותר שהוצגה באותה שנה היתה האודי קוואטרו. האודי קוואטרו (4 בספרדית) היתה למעשה מעבדה ניידת, שבה ניבחנו יתרונות ההנעה הכפולה המתמדת להבדיל מההנעה הכפולה המשתלבת, זו שנועדה לספק עבירות גבוהה ברכבי שטח - וכשבשל הרעיון הוצגה האודי קוואטרו, מכונית קופה נאה בעלת מנוע טורבו ו- 200 כ"ס. זו היתה מכונית מרשימה מאד, הן מבחינת ביצועים והן מבחינת התנהגות הכביש, ועד מהרה היא זכתה לרצף ניצחונות במסלולי הראלי, תוך שהיא

סוף שנות ה-70 היו תקופה לא קלה עבור מרבית יצרני הרכב; מרבית דגמי השלד של היצרנים הגדולים היו מיושנים ועמדו בפני החלפה, אך חוסר היציבות של הענף כולו גרם לדחייה בהצגת הדגמים, ורק מאוחר יותר הן הוצגו לבסוף, מה ששינה ללא הכר את היצע היצרנים בשנים מאוחרות יותר.

שנת '80 לא טמנה בחובה חידושים גדולים, אך בכל זאת הוצגו בה מספר מכוניות שהיו בעלות חשיבות גדולה עבור יצרניהן.

החשובה במכוניות הללו היתה האופל קאדט D החדשה שהוצגה בסוף '79 והיתה למכונית ההנעה הקדמית הראשונה של אופל.

בניגוד לקודמתה, הקאדט C, הקאדט D היתה קומפקטית נאה ומודרנית שתוכננה כמכונית חדשה מהיסוד, וכללה הצגת סדרת מנועים חדשים ומודרניים בעלי גל זזים עליון.

בכך הקדימה אופל את יריבתה המושבעת בשוק הגרמני והבריטי, פורד, שהציגה את האסקורט החדשה רק כשנה מאוחר יותר.

מעברו השני של האטלנטי הוצגה סדרת ה X של GM שהיתה אמורה להחליף סדרה של מכוניות מיושנות, ובנוסף היתה אמורה להוות מגננה מפני הפלישה היפנית שאיימה להטביע את תעשיית הרכב האמריקאית כולה.

סדרת ה X תוכננה כמישפחתית בגודל מלא, שצויידו במנוע 4 בוכנות חדש בנפח 2500 וגולת הכותרת היתה המעבר להנעה קדמית.

בסוף '79 הוצגו האולדסמוביל אומגה, הביואיק סקוילארק, השברולט סייטישן והפונטיאק פניקס בהשקה מרשימה והעתיד נראה מבטיח. על הכביש התגלו המכוניות כאכזבה גדולה, ובנוסף, עקב תכנון רשלני ולא יסודי דיו הן סבלו מבעיות אמינות קשות, מה שהריץ עוד ועוד לקוחות לאולמות התצוגה של היצרנים היפניים.. מזה של GM שהצלחתה הגדולה של הקאדט החדשה חיפתה, לפחות מבחינה פיננסית, על

Sarasota Here I come



על גג המוזיאון - שברולט בל-אייר 1957 נטושה. מישהו בארץ כבר היה משקם אותה.

כשהציעו לי לבקר במוזיאון הרכב בסרטוטה, שאלתי את עצמי: מה כבר יכולה להציע עיר קטנה במערב פלורידה? - ההפתעה הייתה נעימה. הבעלים מרטין, קיבל אותנו בחיוך ואפילו שמח שבאנו כל כך רחוק מישראל. האמת, לא ציפיתי לפגוש שם את פול מקארטני, ג'ון לנון, ג'ו דימאג'יו וג'יימס דין... שווה ביקור.

5500 North Tamiami Trail Suit B Sarasota FL www.vintagemotorssarasota.com

המוזיאון ואפילו שמח שאנחנו מישראל. הוא הוסיף והתגאה כי הייתה לו עד לפני מספר שנים סברה אדומה שנמכרה לאספן מיפן. המוזיאון, מעבר להיותו אוסף של רכבים קלאסיים נדירים וישנים במיוחד, הוא אוסף של רכבים יחודיים ששימשו ידוענים במהלך ההיסטוריה: המיני מיינור של פול מקארטני, הפגודה של ג'ון לנון, המרצדס של לנון שהייתה ברשותו ביום שנרצח בניו-יורק, הקורבט של ג'יימס דין ואפילו הטנדרברד של שחקן הבייסבול האגדי, מי שהיה לימים בעלה של מרילין מונרו - ג'ו דימאג'יו.

הגענו לאחר כ-3 שעות נסיעה דרך העיירות הציוריות בחוף המערבי של פלורידה. מזג האוויר היה נפלא והשלים חוויה מוטורית ייחודית. כבר בכניסה קיבל את פנינו אולם תצוגה ענק של דגמי רכבים כמעט מכל הסוגים, כולם בארונות זכוכית. מחירי הדגמים נעים מ-30 דולר ועד ל-500 דולר, תלוי בסוג ובנדירות הדגם. הקופאית החייכנית גבתה מאיתנו כרטיס כניסה של 8 דולר לאדם והובילה אותנו בנימוס אמריקאי אופייני לאולם התצוגה הראשי לפגוש בדבר האמיתי. באולם פגשנו את מרטין שהציג את עצמו כבעל

מאת: ג'ידי אשכנזי

האמת, ששיחת טלפון אחת מאחי במיאמי שהייתה מתובלת בהתלהבות, גרמה לי לשאול את עצמי שאלה מאוד פשוטה: "איך זה שבמקום כל כך מרוחק ישנו אוסף רכבים כל כך מפואר?".



קורבט דור ראשון של ג'יימס דין.

יומיים לאחר הנחיתה במיאמי החלטנו שאנחנו נוסעים לסרטוטה. שאלתי שוב את עצמי: "מה יכולה להציע עיר קטנה במערב פלורידה בנושא המוטורי?" והאמת שההפתעה הייתה עצומה.



פלימוט רוד-ראנר. כוכב התצוגה.



מוסטנג שלבי. 1971



דה - לוריאן. 1982



המרצדס של לנון. 230 סטיישן, 1980.

פומביות ברחבי ארה"ב או מציגם למכירה באולם התצוגה הצמוד למוזיאון. לא אגזים אם אומר כי חיפשתי הייטב רכבים שלא יעברו את מאה אלף הדולר, לצערי התאכזבתי קשות.

רמת הגימור והשיפוץ היו מהגבוהות ביותר שבוצעו בידי אמני עור, עץ וצבע. אם אתם באזור - שווה ביקור!

ומיוחדת, מזרטי, וויפר, ושורה של פורשה 356, מכוניות קונצפט ועוד כהנה וכהנה. בתום הסיור שארך כשעה, הוביל אותנו מרטין בנימוס אל "מאחורי הקלעים"... מסתבר שמאחורי המוזיאון מעסיק מרטין מספר בעלי מקצוע מהשורה הראשונה לצורך שיפוץ ושיקום רכבים עתיקים ויחודיים, אותם הוא שולח למכירות

באחת הפינות חנתה בגאווה מכונית הבנטלי הצבועה בצבעים פסיכודליים, ששימשה שנים רבות את הביטלס בהופעותיהם באנגליה.

עוד באוסף: פלימוט רוד-ראנר מדהימה ביופיה בצבע תכלת אלופת ה"נאסקאר", מספר לא מבוטל של מוסטנג שלבי משנים ומדגמים שונים, דה-לוריאן מהסרט "בחזרה לעתיד", אדסל פתוחה



להכנס פנימה הייתה חוויה. להרגיש במסע הופעות על הביטלס.



המיני של פול מקארטני. עשיר אבל לא ניחן בפזרנות יתירה.

BMW 3 Series Coupé

ככה מרגישה חוויית נהיגה מנצחת

BMW מזמינה אותך להתקדם לחוויית הנהיגה המנצחת של דגם הקופה של סדרה 3, מכונית היוקרה הנמכרת ביותר בעולם. בוא להתרשם מהעיצוב, הביצועים והנוחות חסרי הפשרות של המכונית שתגדיר עבורך מחדש את ההנאה מנהיגה. BMW סדרה 3 קופה מציגה שילוב מושלם של עיצוב וספורטיביות, דגם 335iA עם המנוע החדש והעוצמתי 6 צילינדרים המפיק 306 כ"ס מבטיח לך חוויית נהיגה עילאית. BMW סדרה 3 קופה, אתה מוזמן לחוות עוצמות חדשות של ריגוש.

JOY IS BMW 3 SERIES.

BMW EfficientDynamics
פחות זיהום. יותר חוויית נהיגה.



לפרטים חייג מהנייד *BMW* (269*) | ת"א אולם תצוגה מרכזי רח' המסגר 16, 03-6899000 צפון אולם תצוגה נשר רח' בר יהודה 69, 04-8202024

מיקום



התמונה להמחשה בלבד.

BMW סדרה 3 קופה



חוויית הנהיגה המושלמת

קמור רכב

www.bmw.co.il

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי*

דגם BMW 320iA Coupe

זיהום מזערי 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מירבי

צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ	6.2	בינעירוני	11.5	עירוני
------------------------------------	-----	-----------	------	--------

* הדרגה מוחשבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן 715/2007/692/2008A