

הארען&ויל

• בטאון "סועדרן החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 58 • דצמבר 2012

טוקשוויי מירוץ

בני הספל, יורם דוקטור וקובי
טילוא מעכירים אותנו מהשדה
למסלול המירוץ

"אם נהיה הראשונים"

קין כהן מספר על ההצלחות
במערכות הרכב
או, החיים היפים....

אייפה הבקакс הקדמי?

ישראל סמילנסקי מתאר את חבל
הקליטה של מושגים שונים במוסכים
שලנו

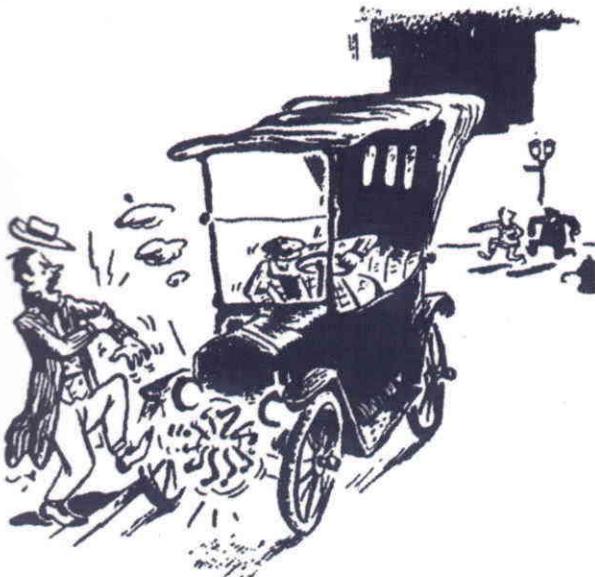
פיברקלאב

הן לא מתות...
ונמלים לא אוכלים פיברגלאס
כך טוען בתוקף און יעקובסון



מנואלה

בני הספל



חברים יקרים

גלוון זה עוסק באחד ההקשרים המודרים בתולדות חרכבי:
הקשר בין האיטי ביוטר והמהיר ביוטר, בין טרקטו-רימ ומכוונות ספורט וווקרטיות.

שלושה מותגים בולטים בהוויה של מכוניות יוקרתיות, נולדו אל תוך או בצדם של טרקטורים: פורשה, למברגיני... אסטון מרטין.

שלושה מחברים התלבשו על המותגים האלה וחברנו יורם דוקטוריו אף עורך נסיעת מבחן (ולא מבחן השוואתי...) על הפורשה.

מבחן רכב נוסף מביא לנו שמרון ארגל והפעם על אמריקאיות דומות מאד מתחילה שנות החמישים. שוב ושוב אנו רואים עד כמה לא נס ליחס של הענתקות שלנו.

דרור וסרשתין הכניס את הרובר שלו לשנת חורף כנשאין לו הרבה מה לחיש בשיפורו שלה, אולם בלי משה מהנו אי אפשר ולכן הוא מביא לנו סייפור קטן ונחמד על אופנווע בעמ. שנעלם וצץ פתאום אחרי הרבה שנים.

פיירקלאב! זעקה זאת נראית יותר ויותר בפורות. אחרי עלייה חברנו און יעקובסון שמקדיש יותר וייתר לשיז מור מושחת הפיברגלאס המקומית. הוא חולק עימנו את רשםינו.

הקייז היה משופע באירועים והבאוו כמה מהם, בארץ ובעולם. גם ברמת גן וגם בראשי הרחומה האיר מזג האיר פנים לשני אירופאים מאד מוצלחים שהופיעו לנו הרבה הנהה ויידע. זאת ועוד בגלילן כפול זה.

קריאת נסיה

בני הספל



תועדן החטש - תועדן הרוכב הקלאס'

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד החטש: בן-ニסן קובי, גולדברג-cidzon משה, דוקטוריו יורם, הלוי מתניה, הספל בני, לוי זמי, מרגלית צביקה, קדמיאל נחום, שריבר אבי

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברושטיין ז"ל, יואחים לוי ז"ל

י"ר קודמים: צבי רכני, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נו

בעלי המועדון והעמותה:

י"ר - נחום קדמיאל
ת"ת י"ר - זמי לוי

דובר המועדון - רון פז
גזבר המועדון - יורם מקובר

אחרוא ארוועים - זמי לוי
אחרוא האשחות - מתניה הלוי

אחרוא גיטס תורות וחסויות - יורם דוקטוריו

ועדת כספים: מנחם ניר, סמדר רחמים, אבי שריבר
צוות סבי מקצוע: חן פרחי, קובי מלוא, אריאל עוזי, עודד פירסט
תזכיך העמוהה - עו"ד אלדר נבו

ועדת ביקורת - בני אור, יורם סילבר
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון

חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנות
אחרוא מפגשים אזרויים וחוברתיים - קובי בן-ニסן
רכז המפגש הארץ בות"א - מתניה הלוי

רכז אזור הצפון - עדן גולדברג
רכז אזור השפלה - קובי בן-ニסן

רכז אזור השaron - אבי שריבר
רכז אזור ירושלים - אילן גורן

רכז מפגש חודשי בכרמל - אנריקה זאיפרט
רכז מפגש אופנוועים - בועז איתן

צוות קשרי הקילה - משה גולדברג, חיים לוי

רכז קשר עם הרשות - נחום קדמיאל
אחרוא לשינויים בתקנון - מנחם ניר

אחרוא הקשר עם פיב"א - קובי מלוא
בוחני פיב"א - אבי שפיטמן, אמר הלווי, דורון סגל

מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים
אחרוא לוגיטיקה - רוני רוזנברג

משדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת"ד 1193, 53111 05

טלפון: 03-7318818, 03-7319059

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילותות המועדון:

יום א': בין השעות 00:00-20:30-12:30. מענה טלפון בין השעות 00:13:00-13:00-14:00

ימים ב'-ה': בין השעות 09:30-17:00. מענה טלפון בין השעות

10:00-10:00-16:00. בערב כי בלבד בין השעות 00:10:00-12:00.

תועדן החטש באינטראט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il

אחרוא האטר: דן מוזס, רם מלון

פורום ורכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי

"האגטומוביל" בטאון תועדן החטש

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מלוא

עיצוב, הכנה והדפסה: "סטודיו אשכנזי", נתניה

כל הזכויות שמורות

• דבר הינו"ר

נחום קדמיאל

חברים ובני משפחה יקרים,

לקופה החורף אנו מתכנים מספור לא מבוטל של מפגשים הכללים השקעות (עם תאריכים חלופיים למקרי גשם) ואנו מקווים להוציאם לפועל ולהתנות ייחודי.

במפגשים האזריים נמשכת מסורת חינכות ימי ההולדת של החברים, מסורת החופכת לשגרה מברוכת.

ישיבות הוועד מתקיימות אחת לחודש, ואנו פונים לחברים לבוא ולקחת חלק פעיל בישיבות. ניתן להעלות נושאים לדין כל סוג שהוא ובלבד שהנושא יועבר מראש המועדון בצורה מסודרת וירשם בסדר היום. בחודש שבער קו"ם ישיבת ועד בירושלים, ובchodש הבא קו"ם ישיבת ועד בחיפה. אנו

מקשים לעודד את החברים לבוא ולהשתתף.

במהלך חודש מרץ נקיים אסיפה שנתית לסייעם שנת הפעיות של הוועד. במהלך המפגש תיערך סקירה בה יוצגו עבודות הוועד בשנה החולפת ותוכנית העבודה והתקציב לשנה הבאה. לפי המתכנן, לא יתקיימו בחירות השנה. נוכחות החברים חשוב

בה, ואנו מקשים להגיע ולהשתתף. אנו ממשיכים בפעולות שוטפת מול משרד התאחדות ולא-חרוגה התפרשה ורשימה מעודכנת של חלפיים המותרים לייבוא. עדין ישרם נושאים הדורשים טיפול נוספים לשיפור חיינוascoנים, ואנו נמשיך לשකוד על כך.

אני מאמין לכולם חורף גשום, אבל לא בימי שישי בין 00:16:19... שתהא זו שנה אזרחית מברוכת, עם הרבה מפעלים של חברים ורכבי אספנות ומוגן עם רסיעה בטוחה וזהירה.

שלכם, נחום.

טיפולות הגוף הראשונות הגיעו אלינו סוף-סוף. הגוף הוא כמוגן ברכה לשדות ולחשך המים, אבל את המכוניות האספנות היקרות ללבינו אנחנו מעדיפים להשאיר מתחת לקורת-אג. נר היה גם נשענו לצפון ללא העתיקות, לסופשבוע שחיה לנו זמן רב. היענות החברים היתה מעל ומ עבר למצופה, והרגשנו חברותם אמיתית, למורות שבוטלה הטעינה במודיאן בתפן.

ARIOUSE סיום הקיץ התקיים כミטיב המסתור בחולות "סוכות", בפרק הלאומי ברמת גן. נפגשנו חברים עם נשותיהם, ילדים, ונכדים, וקהל גדול. זה גם קידימון מוצלח לפני יריד הרשי בארה"ה, שאליו יצא משלחת של כ-50 חברים למשך אחר חלקי חילוף ומכוניות, תוך מפגשים ססגוניים בסגנון ישראלי כל ערב בלובי המלון. הנהנו לראות מה חדש בעולם המכוניות כל ערב האמריקאי, אך יחד עם זאת אנו גאים במורשת הרכבת ההיסטורית שיש לנו כאן בישראל. יחסית לגודלנו, אנחנו "על המפה".

בקופה האחורה התקיימו השקעות רבות ומגוונות בכל הסוגים של מזעדיון החמס. האווירה תפיד חגיגת וססגונית, וההפתעות מצד החברים המשיקים זוכות להערכת רבה מצד הקהל הרוב שבא לכבד את המציגים. ועד המזעדיון פועל במרכז כדי שהפיזור הגיאוגרפי והמפגשים האזריים יהיו מוגן להרחבת הפעולות ולגיוס חברים חדשים. אנו ממשיכים עם הפעולות והאירועים למען הקהילה. לפער לויות אלו חשיבות מיוחדת וזה הגדלתה למועד תודה לחברים על ההשקעה וההתנדבות.





פקרד

אני הירתי קודם

אנו רגילים לקבל את שלל המערכות במכוניות המודרניות כМОבננות מאליהן. אבל מי היו החלוצות? מי הייתה הראשונה להציג את הרדיו, המזגן, בלמי ABS, ההנעה הכפולה הקבועה לכיביש ורבות אחרות?

עת אחר הצהריים, מקלט הרדיו מכoon לגלי צה"ל ואת חלל המכונית ממלאת ההרמונייה של מוטי פליישר ואמרה גלויסקה בשירה של להקת הנח"ל "החו"ים היפיים". לחיצה קטנה על מתג חלונות החשמל ואלו עולים בדף מהה, בעוד המזגן נכנס לפעולה ותורם את חלקי לאקלים הנהר, ובקרת השיטות שומרת עלייך בטוח חאיית המצלמות. אכן, החווים היפיים.

אך מהיין הגיעו מערכות אלו ורבות אחרות? מי היו הראשונות לספק את אותן פינוקים ולעתים אף מערכות מציאות חיות (במה קרה של בלמי ABS לדוגמא)? מה עלתה בגורלן של חלוצות הד"ר רקט הדלק ומגדש הטורבו? בכתחווה שלפניכם, בחרונו להציג כמה מבעלות דמות הראשונים על הפיתוחים המלויים אותן עד היום בעולם הרכב.



ג'נסן FF



ביוואיק 7

קבועה במכונית יש לזרקן לזכותו של המהנדס והמציא האמן ריקני (העvisor מילדוט)RALPH טיסטרו. הכל החל מתחותת התסקול שחש מיודענו כאשר נסע עם עורך הדין שלו במכונית, וזה לא חידל מלהיאץ ולהאט ללא הרף תוך כדי דיבור. נחשש למצוות פתרון שיאפשר נסיעה במחירות קבועה ואחדיה, והוא ממציא בשנות 1945 מרכיבת המודדת את מהירות המכונית באמצעות גל ההינע ויעור בסלניאיד כדי לבצע התאמות במצב המצערת כדי לשמר את המכונית במחירות המבוקשת. 13 שנים לאחר מכן בשנת 1959, שווקה המרכיב שזכה לשם "טיס אוטומטי" בספיינט הדגל של קרייזלר באוטם ימים תחת שם המותג "אימפריאל" (שנועד לבדל אותו מדגמי קרייזלר העממיים). לצד האימפריאל, המרכיב הופיע גם בדגמי ניו-יורקר והוינדרו. שנתיים מאוחר יותר הוצעה המרכיב בכל דגם קאדילק.

אחלה ברקס שבולם

אם ישנה מערכת שסובלת ממיחסו חרום ביחסו ציבור בעולם הרכב, זו חיבת להיות ה-anti-lock braking system ABS. המערכת שהחילה את דרכה בעולם התעופה עוד בשנת 1929, הצליחה לסייע למוטסימים לבلوم בזמן נחיתה ללא לגרום נזק לצמיגיהם, "זוכה" עד היום בתודעת הציבור לחוסר אמון הבא לידי ביטוי באמונה הרווחת כי היא אמריקה מרתקי בלימה, דבר שהינו ההיפך הגמור מהמציאות. אמת היא, שמאז גלגוליה הראשוניים של המערכת בעולם הרכב בג'נסן FF ב-1960 עברו המרכיבות כברת דרין. המערכת הייתה מחייבת מכאנית וכדרנן של מערכות מושגבות בתחילת דרכן הייתה יקרה למדוי ולא אמינה. עשו מאוחר יותר, ב-1970 פורד מצינה אפשרות לרכיבת מערכת למינעת געלת גלגלים בלינקולן של 1970, אך זו עבדה רק על הגלגל

רדיו חזק
כiom, קשה לתאר נסיעה במכונית ללא רדיו. למעשה, תחום האודיו והשמע הוא באופן מוגבל הנציג הבולט ביותר של תחומי המרכיבות שנימן להגדרין כ"תוכנה" ברכב, זאת בגיןו למערכות אוטומוטיביות שיוגדרו כ"חומרה" דוגמת מערכת ההנעה, תמסורות, היגיון וכו'.

ניסיונות שניים להתקנת רדיו במכוניות נעשו החל מראשית המאה ה-20. אולם ההתקנה המוצלחת הראשונה בראשית 1922, היא נעשתה על ידי ג'ורג' פרוסט, חובב רדיו בן 18 בלבד משיקגו בפודד מודול Z. זכות ההתקנה רדיו יידי יצורן מוכרך שייכת למרצט, שבאותה שנה, 1922, התקינה באחת הלי מוזיאות שלא רדיו מתוצרת "חברת הטלפון של מרכז". אולם שני אלו, וגם חברת גאלוון שהציגה את המוטורולה 14T5, והרדיו הייעודי הראשון למכוניות בשנת 1930, היו בסופו של דבר ספקים חיוניים, ולא מוצר שבו ציודה המכוניות מבית החירות.

הברורה על תואר זה שייכת לקאדילק לה-סאל, שהציגה בשנת 1930 מקלט רדיו ציצוד מוקורי של המכונית. העובדה שה:left הכליל היה בשיאו בשנים אלו عمומה את זוהרה של המכונית לשנים מספר. יחלפו עד כה מעט שנים עשרים עד שרדיין יהפוך להיות ציוד תקני ב כמעט כל המכוניות חדשות.

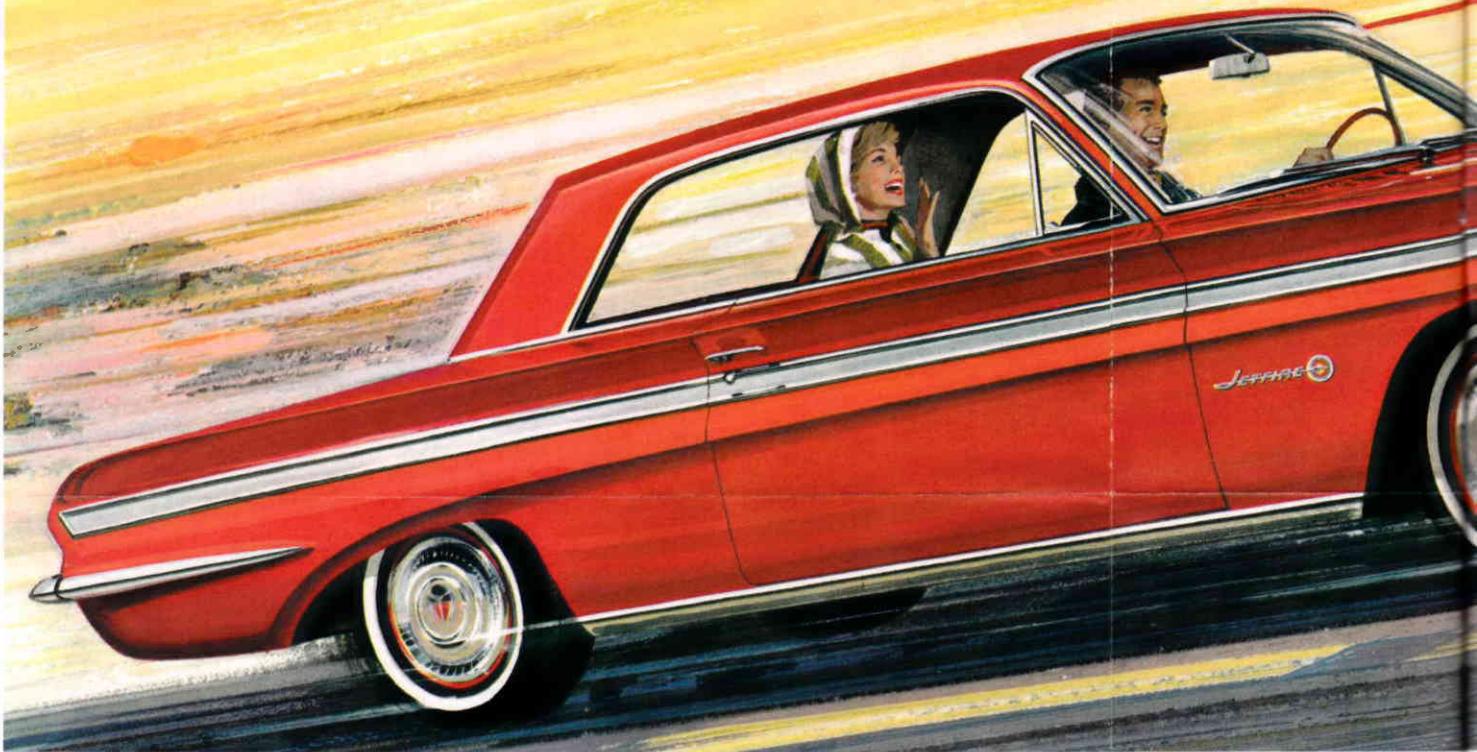
ויצאים לקרוז

כבר בשנת 1788, פיתחו ג'יימס ג'נט ומתי'ו בולטן ווסת מכירות מנועי הקיטור שלהם. פועלתו התבessa על כך שכאשר המנוע מסתובב במכירות גבוהה מהמכונש, הכוח הцентрופוגלי שנוצר מכניס את הזרמת לפעולה וזה בתווך מפחית את עוצמת המנוע. אולם, את היישום של מערכת המסוגלת לשמר על מכירות

MOBILE!



Another Automotive First from OLDS



הבסיס הותירו את הג'טפייטר כמכונית האמריקנית מוגדרת הטו-רבו היחידה למשך שנים רבות.

עוד תחנות בדרך: בשנת 1978 מציגה מרצדס את מנוע הטו-רבו דיזל הראשון עם ה-300SD. לנץ'יה מייצרת בשנת 1985 200 מכוניות דגם S4 בעלת מגדש על ומגדש טורבו, זאת על מנת לעמוד בדרישות ההומולוגציה של קטגורית גראף B באיל-פואת הראל. מזרטי מציגה את הביטורבו בעלת שני מגדשי טורבו בשנת 1981 ואילו עשר שנים מאוחר יותר בשנת 1991 זו בוגאיי שמציג נעה את 5110 EB Wäh ארבעה מגדשי טורבו.

"ס' ובדגמים מאוחרים אף 32 סוסים. בשנת 1957 היו לקרייזלר ולחברת רמבלר מספר ניסיונות לייצר מכוניות בעלות הזרקת דלק אלקטրונית, אולם אלו לא הבשילו ליותר מדגמי אב-טיפוס, או מספרי ייצור קטנים וודחניים. רק ב-1968 פולקסוואגן מכינסה לייצור שוטף את הזרקת הדלק האלקטרונית עם הטיפוס 3 וטיפוס 4.

שבלול תעולול

את הפוטנציאלי הטמונן בגדישת אויר במכוניות גודלות יותר מאשר השריפה הבינו מהנדסי המנועים עוד בשנים הראשונות לקיומו של מנוע הבירה הפיני. נוטלביך דימלר רשם נפטנט את מגדשי העל הראשון למנוע בעיר פנימית כבר ב-1885. השימוש במגדשי על פרוץ משנות העשרים ואילך תחילתה במרצדס ומאותר יותר בשנות גודלים נספים כמו מילר, פיאט, בוגאטי ובנטלי. שמנגדש העל הפך לסמל המסתורי של מכוניות המירוע שלה.

אולם, את סוג מגדשי הטורבו הנפוצים יותר כיום, אלו המכונעים באמצעות גדי הפליטה של המנוע ולא ישירות מגל החיע, הציר גה לראשונה ביצור סדרתי אולדסמוביל בדגם ה-85 ג'טפייטר ב-1961. הג'טפייטר היה למעשה הכבויו לו זכתה אולדסמוביל קאטליס בה הושתל מנוע V8 בנפח 3.5 ליטר (215 אינץ'ים מועד 215 קב'ים) ולצדיו מגדשי טורבו מותוצרת גרטט והתוכזאה היתנה 215 סוסים רעננים ומרצחים. למרות שהיתה מהירה יותר מהקاطליס הרגילה, העובדה שהיא עשתה שימוש באווון מתקלים ותיבות הילוקים מנעו ממנה להגשים את פוטנציאלי הביצועים שהבטיח המנוע. לבסוף סוגיות אמינות ומחירה הגבוהה ממשמעותית מדגמי





מלטה יוק?

הדבר היחידי שישראלים רבים יודעים על מלטה מסתכם בביטוי "מלטה - יוק". כלומר: אין מלטה. על פי האגדה הרווחת, באמצע המאה ה-16 הצטווה הגנרל הפורטוגלי מוסטפה פאשה על ידי הסולטאן לכבוש את האי הקטן שבמרכזו הים התיכון. הגנרל הנכבד נחל כשלון במשימתו ולכן פשוט טען שאין אי כזה, מלטה...

בנה בעצמו מכונית מחרץ עם מנוע של יגואר בנפח 4.2 ליטר, והתרה בה בהצלחה במרוץ ראלி במלטה. כיום הוא מקדים את מרבית דמותי לטיפוח האוסף והМОזיאון המכטים בו הוא מוצב. במקום כמה עשרות מכוניות, בעיקר משנות ה-50 וה-60, עם נוכחות ניכדה של רכבים בריטיים (שהרי עד שנת 1964 מלטה הייתה חלק מהמחולכה המאוחדת), אבל גם רכבים אמריקאים, קצת צרפתיים וגרמניים, ואפילו 4 אמריקאיות... מסביב למכוונות איטלקים, קצת צרפתיים וגרמנים, ואפילו 4 אמריקאיות... מסביב למכוונות

Aז לא רק שיש מלטה, היא אפילו היפה בשנים האחרונות לעד פופולרי עברו ישראליים, בזכות חביבות נופש אטרקציות וטיסות-שכר ישירות. במלטה מלעת מצוינם, המחייבים סבירם, התושבים יידזותיים (וזהרנו אנגלית, כמובן), וגם הכל מלא תרבות, נף והיסטוריה. אפשר לבלה שבוע ב"בטן-גב" רגוע, או לבקר בעשרות אטררים היסטוריים הממלאים את האי הקטן והצעוף. לחובבי רכב קלאסי תומך שלא להזכיר את מוזיאון המכוניות המקומי. זהו האוסף הפרטי של מר קרולוס גליה, איל-נדלאן מקומי, שעשה חיל בעסקיו ויכול להרשות לעצמו להציג את החלום הקטן שלו... מגיל עיר היה קרולוס חובב נסיעות של רכבים וספורט מוטורי. נבר לפני 35 שנה





מאחור המלונות העירוני של האי הנמצא ב-Sliema, צפונית לוולטה הבירה. יש עלות על קי 12 (העובד דרך כל אחד מהמלונות) בכיוון Bugibba עד לחננה הטעונית. המזיאן נמצוא ברחוב Turisti, דקה הליכה מלהטנה. מחייב כניסה הוא 7 יורו סבירם, ובמוקם גם קופטريا קטנה וחנות מזכרות. הנהה מוגבהת... .

www.classiccarスマלה.com

MG, לא החapkתי והערתי לצotta על אי-דיוקים בשיפוץ שערך ל-MGB. שמווצגת במוזיאון... התוצאה היתה שיכחה אורכה וולחבת עם קרלוס עצמן, שהתגללה כאדם חביב ומאר פנים. הוא סייר שישם מוצגים אוחם לא吟וליף לעולם (כמו האוסטינ סומרטס הפתוחה שהיתה של אביו), אבל הוא מסה לגונן ולהדש מפעם לפעם את המכוניות המוצגות כדי ליצור עניין בקרב המבקרים, שהקלם שבבים למקום בכל ביקור בא. ההגעה למזיאן קלה ווועה – המוקם נמצא ליד העיירה Bugibba, 25 דקות רסעה באוטובוס



פורה לכל איכר



כבר בתחילת שנות השישים החליט ד"ר פרידיננד פורה בסטודיו לעיצוב מכוניות שלו, כי במקביל לתכנון ועיצוב "רכב העם", יעצוב ויתכנן גם "טרקטור העם", או כפי שנקרא אז בגרמנית "Volk-Schlepper" ובתרגום חופשי מאד - "מזחל עממי".
ماוחר יותר הוחלף הבינו לטרקטור.

זמן. דגמים אלו נקבעו בירוק בדומה לג'ון-דייר האמריקאי כאשר חישוקי הגלגלים נקבעו באדם.

עם שוק הקרכות וסיום מלחמת העולם השנייה הוטלו הגבלות וורכויות רבות על חברות גרמניות. ייצור טרקטורים הותר רק למילוי רצוי-Ձון ומוחדים בלבד. כך גם לפני המלחמה ובמהלכה באופן סדרתי. חברות פורה, שלא הגיעו לכלול ייצור סדרתי מסודר, נאלצה להפסיק את זכויות ייצור המותג לשתי חברות - Allgäuer GmbH והגרמנית Hofherr Schrantz GmbH&Co. בשנת 1956 נרכש מותג טרקטורי פורה-הציג Centralpogli-הידראולי מתוך חשות שמצוין והוא מסוכן מדי לתפעול על ידי חוואים. בשנת 1931, ולאחר שינויים תכוניים רבים, הושב מנוע הבנזין לדיזל ויוצרו ארבעה אבות טיפוס חדשים שזכה למגוון שוניים בני צילינדר אחד, שניים, שלושה וארבעה, המספיקים עד 50 כוחות סוס. בשנת 1946 החל פיתוח טרקטור בעל הנעה 4X4 הראשון בעולם, בתכנון שבಹחלט הקדים את

ט עליית השלטון הנאצי בגרמניה החבקש פורה להחיש את ייצור הטרקטורים, ובשנת 1934 הסתיים פיתוחם של שלושה דגמי אב-טיפוס. היו אלה טרקטורים עם מנוע בנזין, אשר העיצוב החדשני, הקווים היירים והפשטות המתחוכחת, השונה כל-כך מכל טרקטור אחר שיוצר עד אז בעולם, היו פורצי-דרך ומיוחדים מאוד. כך גם היה החדשנות הטכנולוגית, עם מנוע מוקור אויר בדומה לחיפוי. על מנת להקל על פשוות העם צנטריפוגלי-הידראולי מתוך חשות שמצוין והוא מסוכן מדי לתפעול על ידי חוואים. בשנת 1931, ולאחר שינויים תכוניים רבים, הושב מנוע הבנזין לדיזל ויוצרו ארבעה אבות טיפוס חדשים שזכה למגוון שוניים בני צילינדר אחד, שניים, שלושה וארבעה, המספיקים עד 50 כוחות סוס. בשנת 1946 החל פיתוח טרקטור

פורשה ג'וניור - מבחן דרך

נתוני היצwan של הטרקטור העממי והנפאל הזה מספרים על מנוע דיזל בנפח 0.8 ליטר המוחמש בצילינדר אחד, ורכיבן אל-י-קרב עם 12 כוחות סוס. לג'וניור שלו קשה לקום בבודק, לא פשוט להתחזע רם מתרדמת החורף. הוא עומד באורווה כבר מספר חודשים ללא ניע. זקני הכפר מספרים שהפורשה תמיד מונע בסוף, הטריק הוא כיצד לכבות אותו. לאחר התעקשות לא קצחה והמחשבה "אייפה" לעדאל החבאתה את המנוала" מתעורר היישיש לחיים כאילו לא נח לרגע. עשן לבן מתחלף בשחור ונמהה מטרטרת של צלילי "פק-פק" מכריזה "אני כאן". לטרקטור 6 הילוקים קדמיים: 3-1 במחירות נומנה ו-3-1 במחירות רג'י.

לה, ועוד שני הילוקים אחרים.

בහילון איטי אני בודק את מהירותו הפתאומית של הטרקטור. על ישותה האספה לט, מרחק של 100 מטרים נגמר תוך 27 שניות דהינן 0.45 קמ"ש. מישחו הדכין רכב ספורת? מהירותו המקסימלית שנדרדה היה 17 קמ"ש. ירדנו לשטח, וכאן מונע הדיזל והוותיק מציג יכולות מרשים. 12 כוחות הסוס בשילוב של תיבת העברה מתאימה מוקנים לטרקטור יכולת עבירות גבוהה. ניסיון לרחות מחרשה ישנה (קול-

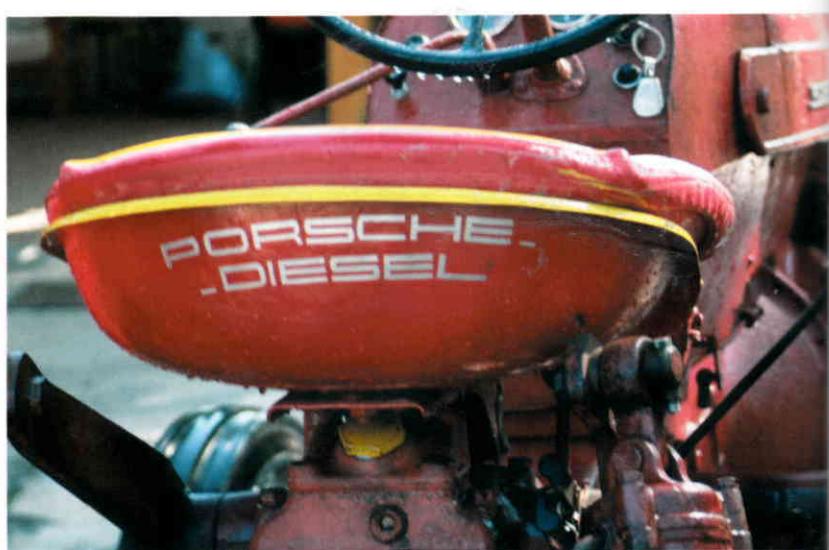
טיבטור) נחל בעקבות קריסת ההידראולית. נשאר רק לרחות עגלת עמוסה לעייפה. שלא כמו היכולת בשטח, כאן הטעקה הטרקטור לגרור עגלת כביש עם קצר פחת מטונה משקל. חזקה למשק, והטרקטור שמרגע שהצלחתו להניעו נשמע כאילו בכל רגע ידום מעצמו, מסרב בתוקף להיכבות. כארון הזמן בעיסוקנות ההנעעה, כך הזמן שלוקח להשבית את המונע הזה. לסיכון, יתרונו הגדול של הטרקטור הזה הוא פשוטו - אין מה שיתקלקל... נסיף על כך גם עיצוב כובש מבית פורשה, והרי מכונת-

זקני הכפר מספרים שה-פורשה תמיד מונע בסוף, הטריק הוא כיצד לכבות אותן. לאחר התעקשות לא קצחה והמחשבה "אייפה" לעזאזל החבאתה את המנוала" מתעורר היישיש לחיים כאילו לא נח לרגע.

שער הפעול 125,000 טרקטורים בארבעה דגמים: דגם הג'ונייר בעל שני צילינדרים אחד ו-14 כ"ס; דגם סטנדרט ו-38 כ"ס ודגם מסטר עט ארבעה צילינדרים וחסוך מושך של 50 כ"ס. בנוסף לעיצוב המיחוץ שלא מאפשר לטעות בין טרקטור פורשה לשום טרקטור או מכונהcka אחרת על פני הcad, נציגו בעו הטרקטורים של פורשה באડום דזעך עם פס נסף לאורכם המכשח המונע, וחישוקי הגלגלים ומושב הנהג נקבעו בצד שמוי, לבן או בז'. שילוב צבעים מעניין זה הוא בהחלט בלתי נשכח, למורות שנייתן היה למצוא משווה קצר יותר 'מתאים'.

כשדגם הג'ונייר הקטן (הידוע גם כפו-rsa 901 ופורשה 108) יצא את המפעול, מחירו היה \$ 1,750 למכחת 3,600\$ לדגם הגדל. לטרקטורי פורשה היו גם תתי-דגמים: S לגרסה ארוכה, S לגרסה קצרה, V הינה טרקטור קצר גירסה ערום ליצוא ו-N הינה טרקטור קצר בדגם סטנדרט. לישראל הצערת הגיעה בעיקר דגמי ג'ונייר שנראו בחזרות משקדים ובאים במושבים ובקיבוצים. היה זה טרקטור ששימש בעיקר לעבודות משקיות קלות כגון רירת עגלת והובלת ציוד לשטח ובזרה. את העבודה האמיתית השאירו החקלאים לטרקטורים גדולים ובუיקר חזקים יותר. לרבים מהטרקטורים מדגם ג'ונייר בישראל הותקנה מכऋת-צד ארכית ולובדים מודע בארץ ובעולם הותקן מעתים קדמי. נוספת נסافت היתה כרית לכיסא הנהג שבשלדייה וርיבגה על הכליל חסר הבולמים והקפיצים הייתה חוויה לא נעימה שמשיכים להריגש אותה בישבן ובגב גם שעות אחריה העבודה.

כיום ניתן למצאו את טרקטורי פורשה בעיקר בגרמניה והולנד וכן בישראל שרדו מספר לא חבוט של דגמי ג'וניור. לעומת זאת, בצפון אמריקה, שם תחביב אספנות ושיפוץ טרקטוריים פופולרי מאד, נמכרו מסוף שנות החמישים ועד שנות 1963-1,000 יחידות בלבד, ולכן טרקטור פורשה נחשב לפריט אספניאם נדיר ומי-חר טרקטור משופץ נמכר ב-\$ 35,000 ב新形势下 בארה"ב.





הטרקטור שחיילץ את אסטון-מרטין מהבוז ...

המפורסם. למרבה הצער, האיכות הזה לא באה לידי ביטוי בניהול הכספי של החברה והיא עברה משברים פיננסיים, שינוי בעלות, ופשיות וריגל. במהלך מלחמת העולם השנייה יירה החברה חלקית מטוסים, ולאחר סיום הקרבנות כונס-הנסים חיפשו פתרון לחברת הרכושת, מין טרקטור שיוציא את העגלה מהבוז".

וכאן נכנס לסייע בראון (ראשי התיבות של.DB, שהוקם בשנת 1860 ע"י דיזייד בראון) (ראשי התיבות של Shm ה"ם DB, ועוד נראה בהמשך מזע זה חשוב). במשך שנים ובות עסוק המפעל בייצור מסחרות שונות לתעשייה ולרכבים, ומஸורתם שליהם אףלו מרימה את הגשר המפורסם *The Tower of London*. לאחר מותו של דיזייד בראון המיסיד, עבר ניהולו לבני פרטி ופרנק, ואח"כ

לדור השלישי, לבנו של פרטி, שקרא גם הוא דיזייד בראון... דיזייד בראון הנכד היהת גם חווה פרטית, שגורמה לו לחיבת מיוחדת לטרקטורים ולציוד חקלאי. בשנת 1933 בראון הקים שותפות עם אחד הארי פרגוסון, והחלו לייצר יחד טרקטורים תחת השם "פרגוסון-בראון". במהלך המלחמת העולם השנייה יירה טרקטורים קתניים לגרירת מטוסים ומטוסים עבור הצבא הבריטי, ודיזייד בראון הפך לאיש עשיר מאד. לאחר המלחמה נפרד בראון מפרגוסון, שלאחר רומן קצר עם פורד הקים משלו בשם "פרגוסון טרקטור" שלימים הפכה ל"מסיס-פרגוסון" הידועה. דיזייד בראון שלונ המשיך לייצר גיררים וטרקטורים, אבל רצח לה רחיב את קו העסקיים.

בשנת 1947 ראה בראון מודעה קטנה ב"טיימס" הלונדון על חברת מכוניות המועמדת למיכויה. הוא פנה, ורכש מכוניות הנסים את אותה אסטון-מרטין שהזכרנו קודם לכן הסכם הסמל-למודי של 20,500 ליש"ט וחנעם בכך את סגירתה הסופית. אכן - "הטרקטור" הילץ את מכונית הספורט מהבוז". מיד אח"כ הוא רכש עוד חברת מכוניות ספורט כשות' בשם "לגונדה", וקינה בשנת 1955 ע"י רכישת "טיקפורד", חברת בני-המכבים המפורסת שבנהה

כל בעל מכונית ספורט אקדוטית יודע שיש מצלמים שבהם דואק נלי מגושם ומוסרב כלשהו יושיע אותו מצראה... אם נתקעה הייציריה המוטורית בצד הדרך יהיה זה גדר גדול וחסר-חן שיציל את המצלב, ואם דואק בבוז ובשבילי עופר התchapרה הספורטיבית יגיח לו טרקטור חקלאי, והוא זה שבטייטור איטי יימ"ר שוק אותה מהבוז ויחזרה לכבייש- מבטחים.

Oיפור נזה בדיק ארע במעשיית הרכב בתחילת שנות החמשים, כאשר יצרן טרקטורים בריטי קטן "MSN מהבוז" החברה מהולמת לייצור מכוניות ספורט, ולמעט שהיא רק אחת, אלא שתיים... כמו תמיד בסיפורים כגון אלה, علينا להתחיל בשתי עלילות מקבילות, ולהיכות במתוח עד להשלמה זו זו. בזוז.

ראשית נתחילה באצולה הספורטיבית – אי-שם במחילה המאה ה-20 הוקמה חברת קטנה ע"י אדונים לינול מרtin ורוברט במ"פورد. בתחילת המאה מכרו ותיקו מכוניות של סיגר, אבל בשלב מסוים החליט מרטין לבנות לו מין Special שאיתו הוא יוכל להתחזר בחרוצי טיפוס הגבעות של אסטון, ליד העיירה אסטון-קלינטון. השם שנייה לאויה מכונית מושך מיזחת היה "אסטון-מרטין", וכן נולדה לה אגדה.

בין שתי מלחמות העולם יירה אסטון-מרטין מכוניות ספורט משובחות, שגמ זכו להצלחות יפות במרוצים כולל ב"לה-מן"



חברת דייוויד ברואן עצמה לא נסגרה – היא למשה חזקה למטרות וממשיכה לייצר עד היום חמשות ומערכות מכניות. ניתן למצוא אותה בקטרים, אוניות, וגם בטנק ה"אלאנגר הבריטי". דייוויד ברואן עצמה המשיך בחינוך הטובים ועסוק במור齊 סוסים, פולוי, מראצי מכניות ואופניים גםם בטיס. הוא נפטר בשנת 1993 בגיל 89, כשהוא משאיר אחריו מורשת טכנולוגית-עיסוקית מרשים. התקופה שבה ניהל את אסטון-מרטין תיזכר תמיד בזכות השילוב בין הטרקטור למכונית הספורט, ובזכות ראשי התיבות של שמו שהפכו לחלק בלתי נפרד מהמסורת החברתית.



מרכבי יוקה על שלדיות של צנירים כמו רולס רויס ובנטלי. בראון היה אדם ספורטיבי ורופתקן נלהב, אבל גם איש עסקים רצני, ומיד ארגן את אסטון-מרטין מחדש. תחת ניהולו זכתה החברה לפירמה מחודשת, והשיקה דגמים מלאבים שזכה להצלחה ולמחילה. אסטון-מרטין ביססה את עצמה כיצרנית מכניות הספורט-עלית המוגילה בבריטניה, מין פרاري של הממלכה המאוחדת. מכיוון שככל איש עסקים ייחן בקטץ אגו בריא, קרא דייוויד ברואן לדגמי הספורט של החברה על שםו, אבל לא בצד רה מפורשת אלא תוך שימוש בראשי התיבות של השם. הדגם הראשון שיוצר תחת ניהולו נקרא "Aston Martin DB2", והסתמך DB ממשיך ומלווה את דגמי אסטון-מרטין עד עצם היום הזה, עם ה-DB9 העדכנית.

מעט על החשיבה העסוקית המקורית של דייוויד ברואן ניתן ללמד מהסכנותתו הנלהבת לשלב את מכניות אסטון-מרטין בתעשייה הקולנוע. בתחילת שנות השישים פנו מפיקי סרטי ג'ימס בונד לחברת יגואר, כדי לקבל מספר מכניות שיישמשו כרכב האישי של המרגל השרמןטי. יגואר לא ממש רצוי לשתף פעולה, ואילו דייוויד ברואן קפץ על ההזדמנות וספק למפיקים מספר מכניות DB5. השאר, כמו שאומרים, היה היסטוריה... מכונית האסטון-מרטין של ג'יימס-קשייא היפה לא ייקון מודרני ותרבותי, על שלל הגדיג'טים שהרכבו בה. חברת אסטון-מרטין קיבלה בתמורה פרסום שלא יסולא בפי, ובשנים אלו ביססה סופית את מעמדה כיצרנית הבריטית המובילă של מכוניות ספורט עליית, עד עצם היום הזה. דייוויד ברואן מכר את אסטון-מרטין בחלוקת שנות השבעים ומאז עברה החברה מספר בעליות (כולל אחת של פורד). היום אסטון-מרטין בעלות פרטית של קבוצת משקיעים שמשיכה לטפח את החברה, ומה סוגת של דייוויד ברואן.

ומה על מפעלי הטרקטורים? מעט לאחר מכירת אסטון-מרטין, נמכרו גם עיסקי הטרקטורים לחברת Tenneco האמריקאית, שהיא בעל חותם הציוד המוכר גם בישראל.



טרקטור לambergini



את השם "למברגיני" אנחנו מכירים היטב - מכונית ספורט נחשקת וויקטורית. אז למי יש יותר למברגינים? למליאונרים או לאיכרים באיטליה? את התשובה המפתיעה תמצאו כאן.

משנת 1963 עיסקי המכוניות והטרקטורים מתנהלו במקביל בשני מפעלים: Automobili Lamborghini I- Trattori Lamborghini.

שנות השבעים הביאו עימם משבר עולמי ומשורר פרטאי אצל יצורן המכוניות והטרקטורים הנמרץ. שביתות ומכירות חלשות הפינו את מפעל הטרקטורים. עיסקה עրקית למכירת מאות טרקטורים נסגרה בובליה התפוצצה ברגע האחרון וזה היה הקש שבר את גב הגמל. כדי להציג את ייצור הטרקטורים מכר למברגיני 51% ג'יב ג'אמל. מפעל המכוניות לחברה שוויצרית ולאחר שנה (1973) את יתרת המכוניות ונשאר רק עם מפעל הטרקטורים ועיסקי החימום/מיזוג אויר. לא עברו כמה חודשים ולמברגיני מכר את גם את מפעל הטרקטורים לחברא איטלקית בשם SAME תחת המותג "למברגיני" והוא מושם יותר טוב...).

האיש עצמו פרש לחווה במונזה והחל לגדל ענבים וליצור יין שזכה לשבחים ולפרסים רבים (אבל לא תחת המותג "למברגיני"...).

הוא נפטר בשנת 1993.



למה אנחנו מכירים דווקא את מכונית הספורט? למה "למברגיני" הוא שם נרדף למשהו שהוא הכי רחוק מטרקטור? הכל בגלל (או בזכות...) פרראי. כן, אכן פרראי...

תארו לכם את אותו היום בו ישב האדון אנזו פרראי במשרדו ולפתח מחרוז שכך ומוכר בשם פרוצ'יו למברגיני. למברגיני היה מפעל טרקטורים, אבל האבטחוήימה נזונה למכונית ספורט והיתה לו פרראי. באותו יום ב-1963 הוא נכנס למשרדו של פרראי והתלונן על איכות המכונית שרכש לא מכבר. ניתן רק לשער את הצקות שנשמעו מהמשרדים, את המזcurrה שרעה ואת ספלי האספרסו שרפלו לה מהמגש מרוב בהלה. כשאנזו צrho על פרוצ'יו שהוא סתם יצרן טרקטורים שאינו חייב במכוניות ספורט, יצא למברגיני מהמשרדים וצרכו: "אני אראה לך!" (באיטלקית זה נשמע יותר טוב...). אגב, גירסה אחרת אומרת שפרראי פשוט לא רצה לקבל אותו לפגישה...

הנדסי חברת הטרקטורים של פרוצ'יו פרקו את הפראי 25 GT שלו ונוכחו לדעת שהמפען חלקיים היו סטנדרטים ולא אינטימיים מספיק, ומתהמת לרמה המצופה מכונית ספורט אקדוטית שכזו. עד באותה שנה ייצר מפעל "טרקטורי למברגיני" את אב הטיפוס הראשון שלו והפרק ל- "אוטומובייל למברגיני", אבל הטרקטורים לא נדרכו.

נסלב להילוך אחורי ונסע כמה עשרות שנים אחורה.

פרוצ'יו למברגיני נולד בשנת 1916 במודנה שבאיטליה. בימי מלחמת העולם השנייה הוא שרת בחיל האוויר האיטלקי ב泶ות קראקע, נשלח ליוון ונפל בשבי הבריטי. עם שחרורו מהשבוי בשנת 1946 הוא דיבחה את הצורך בטרקטורים לשיקום החקלאות באיטליה שלאחר המלחמה. הוא רכש עופפי ציוד צבאי ובבנית מלאכה במונזה (כן, לא רחוק ממחפלי פרראי, למברגיני ומדרטו של היום) הואحسب רכבים צבאים לטרקטורים ולציוד חקלאי על גלגלים.

בשנת 1949 הוא החל למכנן לבנות טרקטורים משל עצמו וכייד אותו במנועי דיזל של 1,1, 1,2 ו- 4 צילנדרים. בשנת 1954 הוא שכלל את המנוע ויציד אותו בהזקקה לשירה של דלק. העסק צמח ובית המלאכה הקטן עבר דירה למפעל גדול ומושכל שיצר C-400 טרקטורים בחודש והוא לאחד מיצרני הטרקטורים הגדולים באירופה בשנות הששים.

למברגיני התפשט גם לארה"ב (בעיקר בעסקי חימום/מיזוג אויר למפעלים תעשייתיים) והפרק לאחד מעשיiri איטליה. למחרות זאת הוא נשרה עם הרגולרים על האדמה והוא אדם אינטיגנטי יישיר בעל אופי נזח. כל זה עד הפגישה עם פרראי...



סוד הקיז בר"ג: הצדעה לישראלית



**אלפים שהגיעו באמצעות השבוע לחגיגת סוף הקיז הנהנו מרונדו
משובח עם כמה הפתעות שהשביכו את החום האiom**

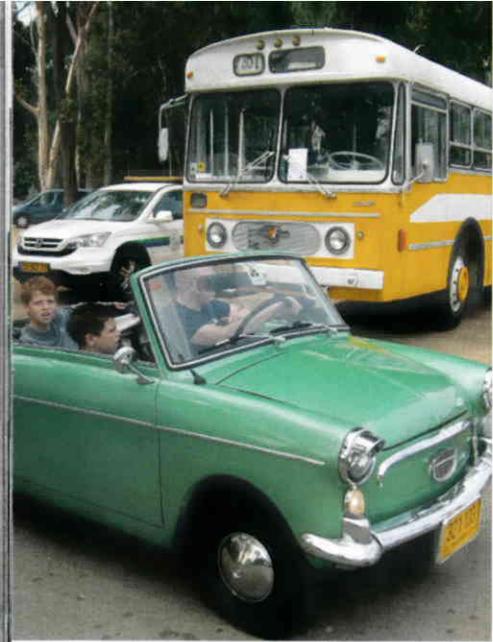
כמעט עד 9 בבוקר עוד היה מזמין בטפטוף מזאג של רכבים, אבל עד 10 וחצי כבר היו 220 סוכריות צבעוניות מסודרות בסדר מופתי לפי ארצות ייצור, והחגיגה בעיצומה. אומנם, לא שיחזרו נא את השיא המஸchor של סוף הקיז 2011 (292 רכבי אספנות ואופנאים) וחסרו לצערנו חברים רבים מהצפון וחברים שנאלצו לצאת לטבעודה, אך בכל זאת כמעט והשווה המספר המכובד של סוף הקיז 2010 (225).

ראש העיר המארחת צבי בר הגיע גם הפעם, כמו גם נציגי משרד התחבורה – שחשוב שיראו במו עיניהם את יופיו של המתביב הנוטלגי ולא מזכיר שלנו.

כל משתחף הוכן למקומו וקיבול שלט אחיד שהוכן מראש לכל

מע השבוע, يوم שלישי. שלושים ומאה מועלות בצל, להחות בלתי נסבלת וחולצה שנדרבקת לגוף. אם החבלים המעגלים על הדשא בפארק הלאומי ישארו מיתמיים? לא ולא, לא נפסיד סיבה למיסינה.

X צוות מתנדבים יקר החכנס בפארק כבר בשעה 7 בבוקר והcin עוד אירוע מתוקתק מבית היוצר של המודען. האירוע הוקדם השנה מיום 'המסורתי' ליום ג', רגע לפני שקבוצה גדולה של פעילים עולה על המטוס בדרך להרשי, מפגש האספנות השנתי הענק בפ"ר נסילבניה. גם אירוע האופניים הנגדל, "סובב ווינר תל-אביב-יפו" שעצר את ת"א ביום ז' של אותו השבוע, תרם להחלה המארגנים להמר על אמצע השבוע של חול המועד סוכות – ולא בלי חששות.



"הארץ" (נו טוב, כולל "רכבתה בארץ"). אבי (סוסיתא) גروسנברג הפתיע את הצעירים ותרם את כל הרכבת הרטוטן בידר את הילדים, להקה ותיקה ניגנה מוזיקה של שנות ה-60, ורגע לפני שנתיו אותן לפתוח מנגלים – הוציאו חברות קובי מילוא עוד רונדו מרשים אל כר הדשא, הפעם בסימן "תוצרת





"לימון". על האופניים רכב רוני רוזנברג, המהנדב המסור שנקע לכל ממשימה לעזרת החזען. אחרי הפתיחה המפתחה עם האופניים עלה אמם כלי בריטי, BSA, אלא שהיתה רתומה אליו סירה ישראלית למחדlein, מחותצת חברת וילקוביץ' הוותיקה. את הופעת הדו-גלגליים סגירה ונספה מתוצרת ישראל, שהורכבה בczęת בירת הגליל. את פרק המכוניות מתוצרת הארץ פתחו כמושב הסוטיות של יוסט מקובר ואבי גוטנברג, ואחריהם שלל קוביות, כרמלים, רומיים, וגם סבירה ספורט אחת, ככל על טהרת הפיברגלס ומותץ רת אוטוקרט. גם מכוניות מפח הרכיבה אוטומארט, והן ייצגו ע"ז צמד טריומפים, 1300 ו-1500. את קייזר-אלין ייצגו בכבוד שליל מכוניות שהרכבו בארץ ע"ז המפעל, ובן רנו V4 דופין, וגם שלישיות מכוניות לא רק נכבדות.

גם מקומו של הוילס לא נשכח, ואת תוצאת הארץ סגירה פוד אסקורט "ילדונט" משנת 1981 שהורכבה במפעלי-רכב נוצרת.

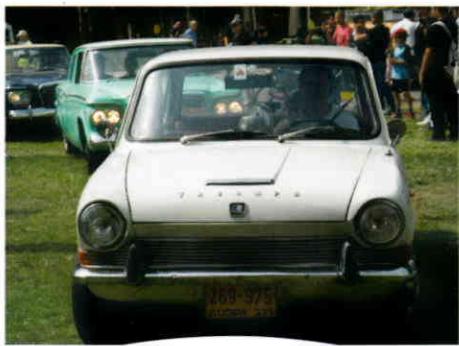
אחרי היישרالية בא תורן של המושקות הטריות בזמודען, אותן מכוניות להן ערכנו השנה השקה וקבולות פנים. פתחו את השירה צמד MG מקסימות, TD שובנה - YT נדира, אחריה פיאט 1100 שירדה כל הדרכן מירושלים ומיד אחריה ה-600 BMW, שגם דכתה השנה בגביע העוזד בתחרות השיפוץ ע"ש גלאי.

את השירה חתמה הטרייה מכולן, עולה חדשה מאורה"ב – סטו-דיבייקר לנדקוזר שחורה, מודל 1951 מתהונת צילינדרים עם דלתות התאבדות אחוריות ועיצוב מיוחד שקשה להוציא ממנו את העיניים.

עוד מעניין לציין שבলטה נוכחות גדולה ולא שגרתיות של עשי-



רות רבות של צעירים חרדים, שהקיפו את המכוניות בהתלהבות. הסתבר ששלפוחות כמה מהם גם גולשים מכוירים בפורים האספנות שלנו בקרים פורים ומתחזאים היטב בכל השטיקים והפרטונות של המזען, למדנו שה"שריטה" חוצה גבולות, אמונות וסגנונות חיים.



מועדון החרמש



"מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל"
"Israel Classic & Collectors Vehicle Club"





Since 1924

קאו איסט מתקבוצת לובינסקי



MG 350 הסטנדרט החדש של המשפחתיות

לפרטיים:

MG כוותג הרכב האחוב ע"י מיליאונים בארץ ובעולם מאז 1924, חוזר להציג את האהבה מחדש!
MG 350 - המשפחתיית הראשונה בישראל שמעניקה לך סטנדרט, את מה שאף משפחתיות אחרות לא מעניקו:



וגם: ■ **מנוע וזרן 1.5 ■ מצלמת רוחם וחישוני עוזר לחניה ■ מערכת אודיו איקוולייזר 8 רמקולים ■ תא מטען ענק ■ נלגי מגנזיום (סגסוגת קלה) והכל רק ב-**

114,990 ₪

אולמות תצוגה: בני ברק - הרוב כהנאן 303, תל אביב - בית צפטן רחוב טובל 5. ירושלים - יד חורצטס 9 תלפיות.
באשבע - תוצאות הארץ, אזה"ת קריית יהודית, אשדוד - מרכז חירון, רח' הילומדים, אזה"ת צפונ.

לפרטיים:
***3350**

דרגת זיהום אויר מרכיב מנوعי**
זיהום מרבי 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 זיהום מזער

**הדרגה מחושבת לפי תקנות אויר נקי (גילוי זיהום אויר מרכיב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

ע"פ מחרון MG מס' 1 מתאריך ה-5.6.2012, התמונה להמחשה בלבד, ט.ל.ח.	נתוני צריכת דלק בliterים-ל-100 ק"מ* דרגת זיהום	דגם MG350
מנוע וזרן 1.5 עירוני 10.1 בין עירוני 7		

*נתוני היצין ע"פ בדיקת מעבדה, תקן CEE/80/1268

נולד מחדש

האוטובוסים המוגמר והמצווחץ שעמד במפעל "הארגד" בתל אביב לפני נחצי שנה היה חריג בין המטרוניות, אוטובוסי התיירים, המא"נים והמרצדים. אותו אוטו-
בוס בדיקות היה גם חריג בין האוטובוסים שעמדו מוגמרים ומצווחצים באותו-
המקום בדיקות לפני 47 שנים, בשנת 1965.

בשנות התשעים ואילך נעלומו הטיגרים מהארץ. חלקם יוצא לחוץ'ל, חלקם פורק לגרוטאות וחולקים, כמו גיבורים, שימושו כמכנסים. מודיאון "אגד" בחולון היה המקומן האחרון בו ניתן היה לראות וגם לשמעו את האוטובוסים האלה ששלטו פעמי בכבישים הארץ.

צביקה שטרן, חובב מכוניות קלאסיות, שמע מחבר על האוטובוסים בפתח תקווה. הוא הגיע והתפעם. חברים נספחים מ"פורות תחבורה ציבורית" של "תפוז" הציצו ונפגעו גם כן. יוחאי שנער, -המוחה בארץ לנשא, דיבר מידי את הרכב האוטובוסים ממשלתי ומדכאן התחללו הדברים להתגלגל, תרתי משמע...

באמצעות מספר טלפון שהוא צבוע על האוטובוס הגינו החברים לעדנה. כסטל, הבת של מרשה טויג המנוח. היא הסכימה לחת את הרכב ובתני נאי שהוא יחוור להים ולא יפורק לגרוטאות. הייתה זהה גם הכוונה של החברים, הושלמה ה"עסקה".

מספר איל עובדיה: "החליטנו לנסות ולהוציא את האוטובוסים בכוחות עצמוו, אחרי למעלה מעשר שנים שהוא לא זו... הרכב היה צמוד לקир בצד שرك באמצעות נימן לבדוק אם יש שםן, מים וסולר. הדלת הקדמית הייתה געולה ומפתח כMOVן לא היה, וכך נאלצנו להיכנס דרך הדלת האחוריית ודרכן כפות אדרונות של גROUTאות וקי מה לא..."

0גירת המעל גזאת היא סיפור של מספר חובבים ושל מנכ"ל "הארגד" שנענו לאחד האתגרים הכי קשים בעודם אספנת הרכב:לקחת מחסן גROUTאות בצוות אוטובוס ולהחזיר אותו לחיים. והיכן מחדירים חיותם? במקום בו הוא נולד.

האוטובוסים הניע (שוב, בכוחות עצמו) למפעל "הארגד" ברמלה ושם תחת עיניהם וידיהם המסורות של חיים דבר ואביה זר יוסף, קולפו צלעות הצד והוחלפו בחדשנות, שוקמו חזית הרכב וחילקו האחורי, רוי, הרצתה נבנתה מחדש והחלונות הוחלפו.

פלאשך לשנת 1965: בין האוטובוסים שנבנו "הארגד" עמד אחד חריג בבעודו. אמנם הוא היה "טייגר" כמו כולם, אבל הצעיר חריג שלו נראה שהקלוח הוא לא אחד הקרוואופרטיביים לתחבורה ציבורית "אגד" ו"דן". האוטובוס נקנה על ידי ממשלה ישראל לשימוש הקרה למתקני גרעיני בנחל שורק. גם לווחית הירושי שלו הייתה חריגה ונשאה מספר " ממשליי".

מלבד זאת היה זה "ליילנד רואייל טיגר ווילד-מסטר סימן 2" סטנדרטי למד"י - השילדה הנורסעת הגיעה מבריטניה והמרכבה נבנה בישראל בתקציב אוטובוס ביעירוני רגיל.

בסוף שנות הששים ולאורך שנות השבעים מילא אוטובוס בNAMEOT את ייעודו עד שבמהלך הרכב המשלתי הוחלט להחליפו באוטובוס אחר. הממשלת פרסה מכרז למכירת הרכב נמחסן ומר נשאה טויג ד"ל, סוחר רכב וחלפים שהיה זמין למיחסן בביטו בכפר טרומן, רכס אותו.

בשנת 1998 העביר טויג את הרכב (בכוחות עצמו...) למגרש החלפים שלו בפתח תקווה, הציג אותו לקיר בפינה ובמשר השם שקע הרכב בבורר כשהוא הולך מתמלא בקרושים, גROUTאות ומה לא...





הרכב נולד מחדש.

נדיר מכך שרכב אספנות חוזר למבצע בו הוא נולד לשם בניה מחדש, והטייגר הכהול עשה זאת. ללא הנחישות של החברים מפורסם "תחבורה ציבורית" ו"מוצען החמש" וביעיר מרכ"ל הארץ, שלמה רד, ואנשי צוותו, לא היינו רואים ביום "טייגר" חדש חי ונושם.

רשיים, כדי להגיאו אייכשו לתחא הנגג. חיברנו מתוך חשמלי ממוקור חיצוני ונסינו סתם כנה להניע. המגע הסתווג אבל לא הניע. יש פטנס עתיק והוא לשפוך קצת אחר לפילטר אויר ואכן, המגע הניע מיד! רצינו והשגנו צינורות ואילתרנו מחדש את מערכת הדלק ולוחץ האוויר. בעדרת "שופל" הרמנת האוטובוס וחילצנו אותו מה-בוץ. ראיינו שהמנוע עובד חלק עם הדלק, השמן והמים מאז... אותו כבוז למן עי ה"ליילנד" הקשוחים של פעם. בשירה קתנה שכלה אוטובוס נוסף לגיבוי מערכת החשמל נסענו ישר לאחיסמן, שם הציגו הרכב ל"טייגר" אחר, הצעוג, שכבר היה בחניון.

שנתים חלפו ובינתיים שופץ הטיגר הצעוג (ראו גליון...). וגי-בורנו חיכה בסבלנות כאשר החברים מקפידים לשמר על המער-כות המכניות תקינות.

גיבורנו חיכה למושיע וזה בא בדמות מרכ"ל "הארגז" שלמה רד. שלמה שמע על האוטובוס מתוצרת המפעל שלו ומיד יצא לשפץ את הרכב במקומו בו הוא נולד מכוחה לעבר המפואר של "הארגז". האוטובוס הגיע (שוב, בכוחות עצמו) למפעל "הארגז" ברملלה ושם תחת עיניהם וידייהם המஸורות של חיים דביר ואביהר יוסף, קולפו צלעות הצד והחולפו בחששות, שוקמו חזית הרכב וחלקו האחוריו, הרצפה נבנה מחדש מחדש והחולפו החולפו.

לפני כשנה יצאה שירה מוזהה, שכלה שני טיגרים, גיבורנו ואחיו הצעוג, מרמללה לכון מפעל "הארגז" בתל אביב, המקומ בו נולד האוטובוס. המפעל כמעט ולא השתנה מאז יצא האוטובוס מןו בשנת 1965 והרכב הרגיש ממש כמו בית כשחגיא ברסיפה דרך נתיבי איילון...

דוד נחום, מנהלי המפעל,לקח על עצמו (ואל ליבו...) את הפ-רויקט של צביעת האוטובוס ולאחר שיצא גיבורנו מאותו תא-צבע בו הוא ניצב לראשונה לפני 47 שנים, קראו כולם "וואו" גדול.



הארגז תחבורה

את הבקאקס הקרמי בדקת?

בתחומים רבים אומננו נפוצים שיבושים של מילים באנגלית ש"עוברתו" לשפטנו המדוי.
ברת, אך נדמה שתחום הרכב שופע במיוחד בשיבושים משעשעים.
הנה כמה מהם.

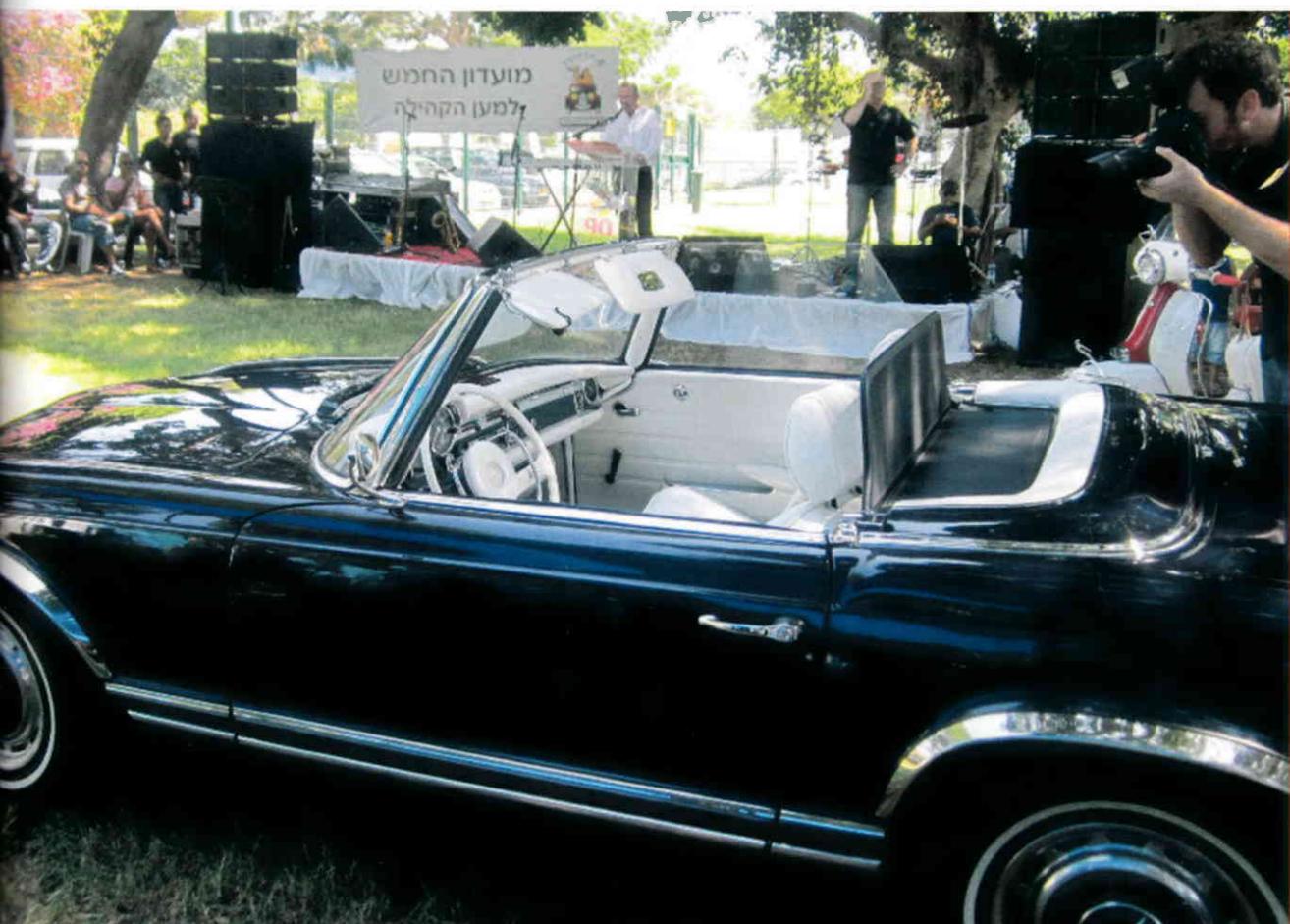


ה-"Sealed beam" היו פנסים ראשיים של כל רכב, שהיו למעשה נורות מחזירי-אור/עדשות משולבים וחתו-מים, כך שאבק ולחות לא יכולו לפגוע בטיב האופטי שלהם. הם היו נפוצים מאוד לכל אורך שנות ה-60 ועד תחילת שנות ה-70. בארץ שובש השם ל"סילביס" וכן נוצר גם כורק בגוף יחיד: "סילב".
בכך היה גורלם הפוך מגורל-ה-Brakes (מעצורים), שהפרק בארץ לברכס בגוף יחיד,
ומכאן הצורך בלשון רבים, "ברקסים" - דהיינו "מעצורים").
Rear axle הפרק ל"בק-אקס", התדרדר ל"בקאקס" וברבים "בקקסים", ויש אפילו מי שמח奸 בין "בקאקס קדמי" ל"בקאקס אחורי"....
king pin הפרק ל"קימפין" וברבבים "קימפיניים".
ה-"coil" האומלל השתקר והפרק ל"כויה".
ה-"Drive Shaft" - רוזה ונניה "דרישפט".
ה-"Hand Brakes" הפרק במובן ל"אנברקס".
וה-"Chasis" - דעת ל"שסי".
וכן, עברית שפה קשה.

הקלנסקי מוסיקליים

מוסיקה קלאסית • ג'אז • ישראלי • ועוד מגוון רחב
לאירועים פרטיים, עסקים, קבלות פנים ועוד

התרענו ברעננה



ביום קיצי בהיר נפגשנו עם תושבי רעננה ובאי בית החולים לויינשטיין ביום תצוגה מרהיב שהתקיים ב"פארק רעננה".

שיתוף פעולה מוצלח של המועדון האיקוני והעירייה האיקונית הביא לתצוגה בה השתתפו עשרה חברות המועדון ושלם מכוניותיהם.

בAIROU הושקה מרצדס "פגודה" 1967 LS023 משנת 1967 ששיפץ חברי תושב רעננה אוליביה ארפי.





סוכראם



פיבראם לאב!

از מה, עוד מועדן חובי מכוניות ישראליות מפיבראם?
מממש לא.

עם המזיאות: סוציאת היא-היא המכוניות שמדווחה יותר מכל עם תעשיית הרכב הישראלית. וישanza מידה רבה של צדק כי שחשוב בים על זה, סוציאת, ורום כרמל שהחליפה אותה, יכולות להיחשב לישראליות לכל דבר כי הן נמכרו ורק בישראל. נכון, בתחלת הדור געשה ניסיון למכוור את הסחורה המקומית באירועה ובארה"ב, אבל האפיודה הייתה קצחה וכושלת וכיוום ניתן לספר בעשר אצבעות את מספר מכוניות הפיבראם הישראליות שנמצאות בחו"ל.

از סוציאת ורום כרמל צרבותו לנו בזיכרון מכוניות הישראליות האולטימיטיביות. למי לא הייתה כזו פעעם? למי אין איזה זיכרון ילדות נזה או אחר שקשרו למכוניות הללו. מי לא מתפרק על הזיכרונות התתמיינימ הבלתי, של החיים פשוטים, של המכוניות נקנה ויובא מחו"ל. ועודין, כפי שנאמר, העובדות לא מתבלבלות

פיבראם לאב? תודו שזה שם מזליק. במיזח לאור סמל המונע עדון שלוקח את הבדיקה הכני עתיקה על המכוניות מפיבראם וחזרת אותה על דגלו (חרתי משמע...). כן-כן, הכל נכון והומו, ועוד ממשו. בואו נשים את הנושא הזה על השולחן אחת ולתמיד: גמלים לא אוכלים פיברגלס! עכשו אפשר להמשיך ישראל והסוציאת לא יכולים לקחת זכות וראשונים על השימוש בחרכב פיברגלס. שברולט עם מכונית הספורט שליהם – הקורבט – מקדימה אותה בכמה שנים. יתרה מזאת, אם מסכימים את נתוני היצור של כלל המכוניות שהרכבו בישראל, מכוניות הפיברגלס לא זכות למקומם הראשון בראשמה. שלא לדבר על העובדה שרובה רוגבם של החלקים מהם הרכיבו המכוניות וגם חלק ניכר מהידיע נקנה ויובא מחו"ל. ועודין, כפי שנאמר, העובדות לא מתבלבלות

"אתם פראיריים", אנו שומעים אתכם עד לכאן אומרים, "מה המנייע"? ובכן, לא את הכל ניתן למדוד בכיסף ולפעמים עזרה ונתינתן חינם, עדיפה על פני כל סכום שקלים.



בשנה הבאה נא שפניות לחייב ליקול הירושלמי מטעם המוניות לא צייג זה כנאות.

סוסיתא PICK-UP

המכונית הקטנה בעלת המטען הגדול

אוטוקרס חנוה בעמ'

ח' פ' ה' ר' י' יט סלפון 4211 • זכר העצמות 90 סלפון
ת' ל' א' ב' המונר 43 סל. 33221/5 • זכר מוחית-תפלת 14, סל. 66206
יר' ג' ש' י' יט סל. 4334

ח' פ' ה' ר' י' יט סלפון 4211 • זכר העצמות 90 סלפון
ת' ל' א' ב' המונר 43 סל. 33221/5 • זכר מוחית-תפלת 14, סל. 66206
יר' ג' ש' י' יט סל. 4334



הפורטי כמה מכוניות בודדות, מתוך 2,2 מכוניות שיוצרו".
אד עם ישראל לא קנה סופית או רום חדשות, אבל הוא קנה אותן
אחרי שירות צבאי, בדרך כלל משופצות באופן כזה או אחר ו곰חר
זול ומשתלם, על פניו. וכך, כל אותן אלפי מכוניות משוחררות
טריות נחפכו לזכרון הקולקטיבי התרבות שלנו. חלק מהדי.אנ.אי.
שלנו. אפשר להרחב על איות המכונית בתקופת תעשיית
הרכב העולמית דינקה באחת שני דורות קדימה באיכות ובטיב
והמכוניות הישראלית נתקעו בשנות השישים. אפשר גם לה-
רחיב על העובדה שהמahir הוזל של מכוניות הפיבור עד סוף
של דבר בעוכരיהן, כי יחד עם זאת שהן הציגו אמינות טוגה בذرן
כלל, מתייחסו פשוט כבר לא השתלם למתן אותן מצד אחד ומהצד
השני. כבר לא ממש היה לנו "שוק". כך שלא נותרה ברורה, אלא

הפשותות, של הגאותה הישראלית הוז. גאווה ישראלית? נבירה
בספרי ההיסטוריה ובDİקה פושטה של נתוני המכירות מהתקופה
ההיא, מלמדת שהדבר האחרון שאפשר היה להציג על המכוןיות
הלו הוא "גאווה ישראלית", כפי שחקר ומצא יוחאי שנער באתרו
המצוין "תשתיות הרכבת הישראלית":
www.israelmotorindustry.org

"סוטית ורום כרמל היו מכוונות שהציבור לא רצה בהן. אל מל'א רך מסיבי מצד הצבע וגופים מושלתיים וציבוריים אחרים, זו הייתה מכוונת בלי שוק. היו שיעים בהן המכוונות כלל לא נמכרו לשוק הפרטני. כך למשל בשנת 1973 בה הכרמל נמכרה לצבאי בלבד. או רום כרמל 1301 בגרסת 4 דלתות. פקינה נמכרו לשוק הבלגן.



פצם (וכאלו יש כבר למעלה מתריסר); באיתור מכוניות לשיפוץ ומציאת בעליים עבורים; ובאיתור מכוניות שאין בנות שייפוץ אך יכולות לשמש כתחומות. בנוסף, יש לא מעט חלקיים המסתובבים "בשוק" אצל אספניים פרטיים (וain אף מדברים כאן על סוחרים שהזקקו פרנסתם. חיללה לנו מלפצע בהם), לפעמים CABIN שאן לה הופכים. האבן הזה היא אוצר בלום עבר משפט אחר, העשן לה הופכים. אבן זה – ואינו מוצר. אך לא מעט חובבים ואספניים נרתמו ותרמו חלקיים שצברו עם השנים ולא נעשה בהם שימוש. בין החלקיים הללו, ניתן למצוא סחלים נדירים ואףלו חלקיים חד-שים לסוסיתא קובייה שחגגה השנה 55 שנים.

השביתן ואט-אט han החלו להיעלם מהכובשים, רוכן לצמיחות, כדרן כל מכונית ישנה. עברו חלק מהבעלים, לרוק מכונית "תקינה", אהובה, היה מעשה שאין לעשותו. וכך פה ושם, כדרן חלק מהמכוניות ישנות אחרות נשמרו עם השנים, נשמרו המכוניות הישראלית. אלא שביגוד למכוניות העשוויות פח זברזל, פיבר, כידוע, לא מחליד וכן – שלושים שניים לאחר שמכונית הפיבר האחורה יודה מספי הייצור, המכוניות הללו נשמרו באופן מעורר כבוד והרבה בזכות עמידתן את תלאות הדמן, בשנים האחרונות הן דוכות לעדנה ורבות מהן מוחדרות לחים ולכובשים.

זה מביא אותנו לפיברקלאב. אך מה, עוד מועדון "סוסיתא" או "روم נרמל"? ממש לא! ראשית, כי במועדון שלו חברים גם בעלי לוטוס – שחולקות גוף פיבר וגם כפה וכמה מכללים מיכניים עם המכוניות הישראלית. אבל בנוסף, אם בעלי רילאיינט יבקשו להציג טרף – הפיברקלאב שלו פתוח עבורם. בעצם, כפי שתיכף תביעו, המועדון שלו פתוח לכל מי שירצה להציגו. אך למה בכלל זאת? תחת הפלטפורמה של פורום האספניות באתר "ארטספורום", בחודשים הספורים מאז הקמת המועדון מרכזים חברי המועדון את כל המידע הקיים על המכוניות הישראלית שלנו. בין אם בקישורים וლווגוטים לכטבות בנושא; לשרשורי שיפוץ זה; בסיוו והדרכה לבעלי מכוניות שורצים לש-

אבל יותר מכל ובראש ובראשונה מטרת המועדון היא: "להעביר את זה האלה". כן, ללא תמורה כספית... "אתם פרראיירים", אנו שומעים אתכם עד לכאן אומרים, "מה המנייע"? ובכן, לא את הכל ויתמן לפחות בכספי ולפעמים עדזה נתנית חינם, עדיפה על פניהם כל סכום שביעולם. שחרי אף אחד מאיינו לא ייעז שעה עשיר מלמכו חילק בחמיישים, מהה או חמיש מאות שקלים. אך וויתרנו על תמורה כספית עברו חלקיים שביבו לתוךו להעביר למני שצערן (למי שצערן = בעליים מוכח ומוכר של מכונית). לא סוחר שיפוץ בפורום זה; בסיוו והדרכה לבעלי מכוניות שורצים לש-

שבאמת צריך. שלא לדבר על העובדה שבזכות החלקיים הללו, מכון
ניות נוספות ישופצו ויחזרו לככישים.

כי כך או כך, חיוך האושר מלא הכרת התודה שווה
לנו הרבה יותר מכסף. חיוך של מי שמקבל את
החלק אותו חיפש בגרות, אבל בראש ובראשונה
חיוך של ילד. לצד סובל שאנו בכלל לא מכירים.
כי בעוד שאנו לא רוצים תמורה עבור החלקיים, מי
שרוצה אותנו צריך לתת תרומה. תרומה לפוי ראות
עיניו לעמותת "גдолים מהחיים"
<http://www.gdolim.co.il>
המסינית לילדי חולן סרטן.



קודש הקודשים של עזרא דושי



באדם עם מכונית ספורט פתוחה, כנראה MG מסדרה D. עזרא לא זכר מי הוא אותו אדם, אך הוא זכר את האושר הרוב שהציג אותו כאשר האיש הושיב אותו במושב הנוסע ולקח אותו לסייע. מזוז, החידך המוטורי לא הרפה ממנו - וטוב שכך.

כשהיה עזרא דושי יلد בן ארבע וחצי, עולה טרי מtoo רכיה שעשה את צעדיו הראויים בעולם הילדים המ- קומי, אירע מאורע שעתיד היה לעצב את חייו ולהוביל אותו לתחביב שהוא גם מקצוע וגם אהבה. היה זה סוף שבוע - ועזרא הקטן טיל עם הוריו, נאשר פגשו

משרדו מיקם בקרואן ממוקע על בסיס של דודג' – הכניסה לק- רואן, על כמיות הפורמייקה הנדיבות שבו, מחזירה אותו באחת לשנות השבעים, שהוא עשו הלידה של חלק מהמכוניות המושב- בתות שקידמו את פני. אני שמח לגלוות בחצר של עזרא סיטרואן CX נסוללה – ונדמה לגלות שהמכוניתאה הינה ביותר על חובה אמריקאיות המושבע הזה היא סיטרואן DS...>.

כשהיה עזרא צעיר לימים החל לעבוד במוסך המרכז של סיטרואן בהנחיית בעל מקצוע מholeל שהובא מגרמניה. האש קיבץ סביבו תריסר מכונאים צעירים ומוכשרים וחנן אותו בדרכו הבולטית מתחפ- שרת. את הפרפקציוניזם, האובטסיה לסדר וקיים בסביבת העבודה וההימנעות מעיגול פינות מישם עזרא עד היום בסדנת השיפוץ שלו. די להיכנס למבחן, להבחין בברגים המסתדרים בחילילם, בכ- לים הממסדרים והנקעים ובאסתטיקה של המקומם, השופע בכרחות תקופיות חמוצגות וכפריטים מפורטים שונים. "קדש הקוד- שים" קורא עזרא לסדנה שלו, בה עוגרות כרגע תהלייך שיפורש שני- יגואר 2 Mk2 יפהנית ופנטאיק 5' במרקם 2 דלתות הארנדטופ, עם מ- עמידה רואיה לנו יורך הצהובה החונה מימינה. לעזרא יש חול- שה לקידלאק – והוא מציג בפניו בגאותה את ה-55' סדאן שלו, בה

פגשתי את עזרא לראשונה באחד מאירועי הגביע הנז- דד, ליד מחלף עירון. לבוש בחולצת הוואי צבעונית וחוש בסיגר, הופיע עזרא עם הניו-יורקי דה-לוקס 54' – ושניהם משכו את תשומת לבו. מהנו-יורקי, אחת מ-4814 יחידות שייצרו מדגם הינו-ספורט (הארטטוף), לא יכולתי להרים את העיניים. ניגשתי לעזרא והחלה לשוחח על המכוניות – וממנה הגיעו למוניות נוספת – ועוד אחת ועוד אחת. בשל זה הצע עזרא שפשות אבוא לבקר אותו בממלכה שלו בארץ, אראה את המכוניות ואבין את הלהרוח שלו. עזרא הוא פריק של כל מה שקשרו אמריקה בשנות החמישים. המכוניות, המוזיקת, ההיס- טוריה, כרזות הפרסום. ורקתו לו לנהוג מערבה בכיביש הפוני, עם שקיעה ברקע, עם צילילי רוק-נ-ROLL הבוקעים ממקלט הרדיו הצרוד באת מכוניותו הישנות.

באחד מימי השישי היית רעימים של הקיז האחרון, עשיתו את דרכי לאריאל וביקرتני את עזרא בגין-העדן הפטרי שלו, בו מכוניות ישנות יותר או פחות, רובן מיוחדות, קיבלות את פני בכניסה למ- חםם. עזרא, בעלייה של חברה "גרר אריאל", הקים את המתחם שלו על פני מגרש עפר צר וארכן הצופה לחורשה מוריקה. את

וחמחדות שיש לו למלואות הכספיים, שפחות ופחות אנשים נו-
טימ לעסוק בהם כו. נציג, הלימוד והעבודה בתחום העניין לו
מסגרת, משמעת ויעדים אישיים שליוו אותו במהלך חייו. עדרא
מרגיש שהיה רוצה להעביר את המסר הזה לדור הצער, שיבוא
לבקר לאחר החלומות שלו.

אישית, שמחתי להכיר אספן מיוחד שפתח בפני את ביתו ואת
ליבו – וחיל עימי את הפן האישי שלו לתחביב. זו גם הזדמנות נא-
דרת להזות לעדרא על שטיפק לנו שתיים מהיפות שלו למבחן
הדריכים האשווואטי, הראשון בתולדות "האבטומוביל".



כח חזק ושביעות רציה וכש את שאר היפות באוסף. אין יכול
להתעלם מהאולדסモוביל 98 הייטה הנבחנת בגלוי זה מקדילאך
נוספת, קופה השנה יוצר 1953. מחוץ לסככה עמודות מכוניות
נסופות; רכב חלוקה של גראון משנות השמונים על בסיס הפלק-
סונג רביט (גולף לשוק האמריקאי), שבולט פאנל-און (סטישן
לאן חלונות) צוהובה ויפהפה משנת 55', אמבולנס פרנקליין וקי-
לאק מתחלת שנות הששים. בסככה אחרת עומד להסתאים שיופיע
זו של קומנדקר לבכרי מטה הצבע האמריקאי במלחמת העולם
השנייה, מותצת דוג' כטבון. עדרא דאג לאגד את הקומנדקר
במגון אביזרים תקופתיים ואונטטיים ומוקהה לסיים את השיפוץ
בקרוב. בפינת הסדנה, בסחון לאופננו מבריק ולאביזרים ימיים
שוניים, עםדת ה-DS היפהפה של עדרא, מדגם מוקדם, מכוסה
בכיסוי מגן עבה. לעדרא יש זיכרונות נזירים ממכוניות DS שהיו
ברשותו: אחת מצא כגרוטאה, שיפץ ומכר למישחו שרדי אחריו
תקופה ארוכה, עם אחרת ביצעה נסיעה לילית מהירה ובתום נשחת
לאילת, שלישית שמרה על חייו בתאות דרכים קשה.

אנחנו יושבים בקרואן ועדרא משתחוו אותו בחוזן שלו. הוא היה
שמח לייצור ממה מקומ מעין מודיאן ח', בו מוצגות המכוניות המבו-
ריקות לצד אלו שעבודות תחלין שיופיע. האבססיה שלו לפרטים
מדහימה אותו – ועשוי לרתוך כל מבקר שיראה איזה טיפול מושע
מקבל כל בוגר שעדרא מפרק המכוניות. במקום לא מעט פר-
טי אוטומוביליה ש恒mid כיף להתעכ卜 לידם ולספוג את האווירה
המתאימה. עדרא היה שמח גם להעביר הלהא את תחוות הכבוד





תפסתי אמריקה

אולדסמוביל 98 1952 מול קרייזלר ניו יורק ניופורט דה-לוקס 1954

פעם, לפני מספר עשורים, האמינו בישראל שהמכוניות הטובות ביותר בעולם מיוצרות בארה"ב. סличה, באmericה. בתחילת החמשים האמידים המקור מים שיכלו להרשות לעצם שברולט או פלימות' חדשות נתפסו ככרי-מזל ועו ררו את קנאתם של השאר, שהשתרכו בבייבי פורד או במוריס מקרטעת. אלא, שאותן שבי או פלימות', החלום המקומי הרטוב, היו לא יותר ממכוונות זולות בארה"ק.

את ה-130 קמ"ש ביום טוב, האמריקאיות "שלמה", מצידות במא נועי שמונה צילינדרים חזקים, תיבות אוטומטיות מפרקות והגה כה קליל, חזו את ה"מאג'יק טון" (100 מיל"ש השווים ל-160 קמ"ש) ללא אמץ, מצדיקות את המוניטין המשובח שיוצא להן – ולא רק בישראל.

אני חושב על כך מהורי ההגה של שתי היפניות של עדרא דושי, העושות את דרכן מערכה על כביש 5, עוקפות בנונ-שלאן טיות מאזdot ישראליות ומוניות פלسطיניות ומוותיות מהחורבן פיות פערומים. האחת, פסגת ההייעוץ של מותג קרייזלר (שניה רק לאימפריאל בהיררכיית הקונצרן), הלא היא ניו-יורקר דה-לוקס בגרסת 2 דלתות הארzdtop יוקרתית (ניופורט), מוגעת במעטה כלשה הילוכים ידניים קיצריים והגה מכני מסורבל בדרכן לגד

ס, היו אלה מכוניות לנשוי הצעוארן הכהול שלא הציעו מנעיה שמונה צילינדרים, ביצועים טובים או אביזרי פינוק יוצאי דופן. השבי היה להיט גם באמericה, נעדרת בגין הפוארגלייד מאז 1951, המכונית האווט-טונית הדולה הראשונה. פלימות' הציעה את הפוארגלייט שללה רק מ-5', אך צברה מוניטין טוב של מכונית אמינה ובוניה היבט והיתה אהובה מכך על נהגי מוניות.

בארה"ב מכוניות אלו היו נקודת דינעך, כי תמיד היה לאן לשאוף. מותג יוקרתי יותר, מנען חזק יותר, אביזר ייחודי זהה או אחר. אם האמריקאית "שלנו" ישבו על בסיס גלגלים מקוצר ועוזרו בש"ר לשזה הילוכים ידניים קיצריים והגה מכני מסורבל בדרכן לגד



ברופ 5.4 ליטר ועוזרת במאיד ארבע לועי המיצר 235 כ"ס מר-
שיים. הכח זה עזרו על תאוצה של כ-16 שניות ל-60 מיל"ש, בעוד טום מק-

לשטי המכוניות הגה כה. זה של קרייזלר
קליל ומיהיר, עם פחות מ-3.5 סבוביין בין
גניעות. הוא חסר תחושה לחולוטין, אך
דיקון הפטיע אותו לטובה. ההגה של האול-
דומוביל נבדך ואיטי יותר, ונוסף תחושת
ביחסו בימי שאינו מוגל בהגאי כה של
התקופה. חסרונו הוא ביחס העברה די איטי,
עם כרוב ל-5 סבוביין בין גניעות. סביב
הכירות הקטנים של אריאל האולדומוביל
דורשת יותר עכודות ידיים, אך בהגנה רג'י-
לה היא מרגישה מצוין.

כביש מפותל ומאתגר יוצא מהכניתה האחורי
רית של אריאל לעבר העمق. עדרא מספר
לי שהאונזניים מתיים עליי – ואני מבין

ברופ 5.4 ליטר ועוזרת במאיד ארבע לועי המיצר 235 כ"ס מר-
שיים. הכח זה עזרו על תאוצה של כ-16 שניות ל-60

mil"sh באזרה של 14 שניות. 4814 יחידות
יצרו מדגם זה בשנת 1954, כך שהמכונית
נדירה למדzi. השניה, היא ה-98 בגרסת 4
דלתות סדאן, הסדרה הבכירה בהיצעת הד-
גמים של אולדומוביל ממנה יוצרו בשנת
1952 לא פחות מ-58,550 יחידות. גם למד-
גון זו מנוע מהולל המכונה רוקט. ברופ 5
ליטר, עם 8 צילינדרים בתצורת 7 המודנים
דרך מאיד ארבע לועי ווחפיקים 160 כ"ס
העוגרים לגלאים האחוריים באמצעות
תיבת הידראומטיק בעלת ארבעה הילוד-
רים. זהוי הידראומטיק בעלת שני מנגבי-
ים. אחד מגבילים עד להילוך השלישי
והאחר כולל את כל ארבעת ההילוכים. מבחני דרכיהם תקופתיים
למה. מגוון של פניות מול נוף משגע, חלפן ארוכות ודורשות תכנון

**יש שהוא ממכר בניגוד מכור
נית אמריקאית משנות הח-
מישים. המבט מעבר למכסה
המנוע הארוך והסמל שבחי-
ליך הקדמי, תחושת חוסר
המאץ והנינהוג הנינוח, גלגל
ההגה הגדל, השעונים המ-
עצבים ונוכחות רבה של
כרום וניקל על הדשبورד.**

יש בזזה משהו.

נוחותן של שני המוכניות מדהימה, עם ספיגת, או בעצם העז' למת, עצודוים מוחלטת. תנוחת הנגינה בקריזלר עדיפה כמעט, שולחת יותר – ועיצוב לווח המוחלטים, עם המתקנת הרקוועה, מר' שים יותר לטעמי. באולדסמוביל ישנו יותר שעוניים, אך הם קטנים ועיצובם פחות מרשימים, בשילוב דשבורד ספרטני יותר (אל דאגה, דגמי 53', פתרו את הבעה עם עיצוב אלגנטי במיוחד). הקריזלר קלילה יותר למתרון ושדה הראייה שבבה עמוק (ללא קשר לעובדה שמדובר בהארדטופ). איכות הבניה של שתיהן, כפי שניתן לחוש בפתחית וטריקת הדלתות, הפעלת כל מתג וסיבוב כל ידית, מר' שימוש במילוי.

אנחנו עוזרים לצילומים וזוו הזרננות להעיר את עיצובן של שתי המוכניות. הפרונט של הקריזלר נקי יותר ואלגנטי מאד, הגג והקור רה האחוורית כאלו צפויים מעל קו המותניים של המוכנית והכפויים האחוריות מסתיימות בזוג פרסים עמוקים. הגריל של האולדסMOV ביל עמוס יותר, קוויה הכללים בולבוסיים, אך האחוורים עם הפנים סימ העוגלים דמויי הקליע סקסיים למדי.

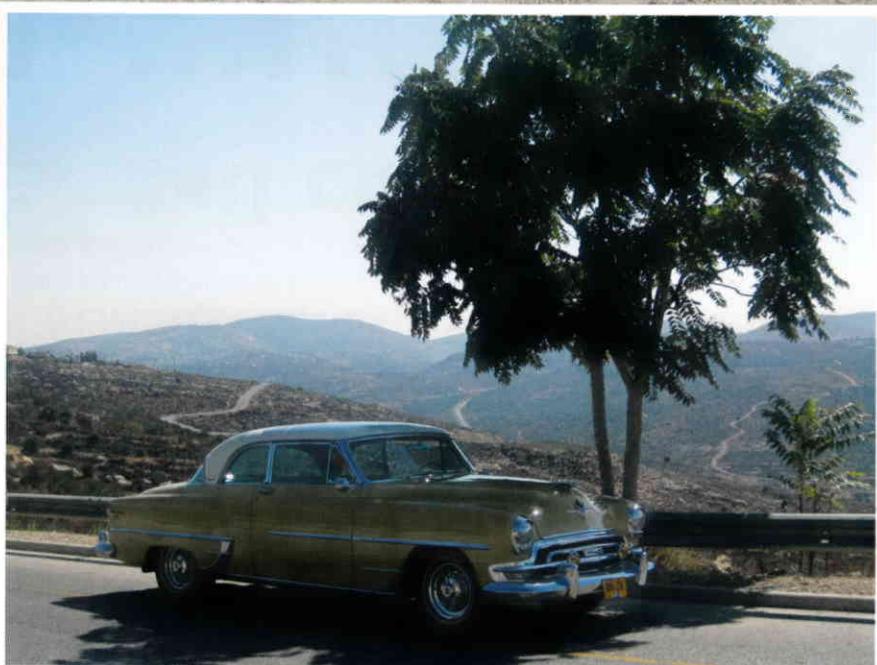
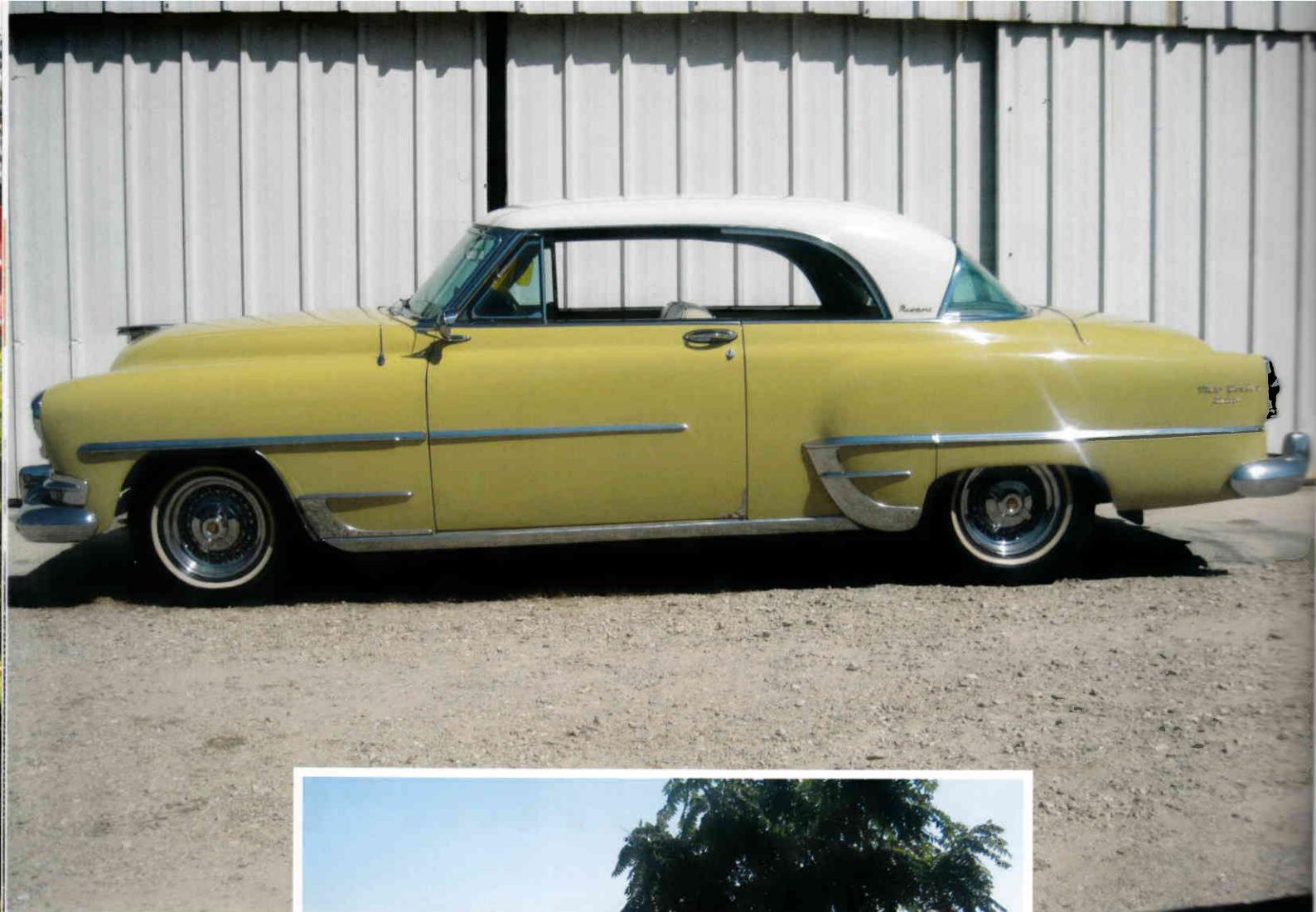
המודבר בשתי מכוניות מקוריות, עם צבעים אוטנטיים לתקופתן וקילומטראד' נושא. לעומת, פריק אמיתי של מכוניות מהתקופה, יש כאן **צמד נצח**.

יש משהו ממכר בנהיגת מכונית אמריקאית משנות החמשים. המבט מעבר למכסה המנוע הארון והסמל שנחלקו הקדמי, תחוד

מודדק, כל וחומר משהן גובלות במצווק. שתי המכוניות מפתיעות יותר אותו. הן לא רכות מדי, לא מתרנדזות אמריקאיות משנתוניהם מאחרים יותר והצמיגים הרדייאליים שלהם תורמים לכך שלא "ישוט" ימינה ושמאללה. ובכל זאת, יש בפרק הזה מנחת ברורה. הקריזלר מרגישה מעט "על קצוות האצבעות", עצבייה משהו. האולדסמוביל חשה יציבה יותר, נאמנה יותר לפוקודות הנהג. בירידות, בלמי שתי המכוניות עובדים נחדר; alleen שבקריזלר יתרון בזכות המגביר. העליות אין מהות אתגר, כאשר המומנט השופע של שני המנועים מאפשר שמיירה על מומנטום והאצה בין הפניות. לא קלות הן, שתי הגברות של עדרא. גם לא צנעות מימדים. משקלה היבש של הקריזלר עומד על 1850 ק"ג ואורכה משתרע על פנים 548 ס"מ. האולדסמוביל קללה ממנה ב-80-85 ק"ג וקצתה ב-6 ס"מ, על אף מהותה הכבדה הטובה שבניהם. ביציאה מה⌘-קום, לארבעת ההיילוקים של האולדסמוביל יש יתרון בולט על פנים השניים של הקריזלר, לה הילוך ראשון ארוך שmgrd את ה-100-קמ"ש. לקריזלר יש ממיר מומנט שאמור לסייע, ואילו בגין של האולדסמוביל אין פונקציה כזו – והוא מזקיר בהתחנכותו מצמד צנטריפוגלי. בכלל זאת, תאצת האולדסמוביל במהירות נמוכה נפרצת יותר, מיידית יותר.

בקrizller, התחושה היא של צבירת מהירות הסרת מאמץ, הנדרת בצליל הייחודי של הממי. התחושה הדו-מרשימה יותר ב מהירות תלת ספורתיות; עדרא טוען שהמכונית מזכירה לו ציפור.





מעיצוב מודרני יותר (הקריזלר עברת תהליין דומה ב-1955) – והינו צריכים להשווות שתי תצורות מרכב זהות. ובכל זאת, אי אפשר ללא פסק דין. האולדסומוביל הותיקה מרגישה מודרנית יותר בನיהוג וביצועיה עדיפים. היא הטובה בין השתיים.

אך אני בוחר בקריזלר;

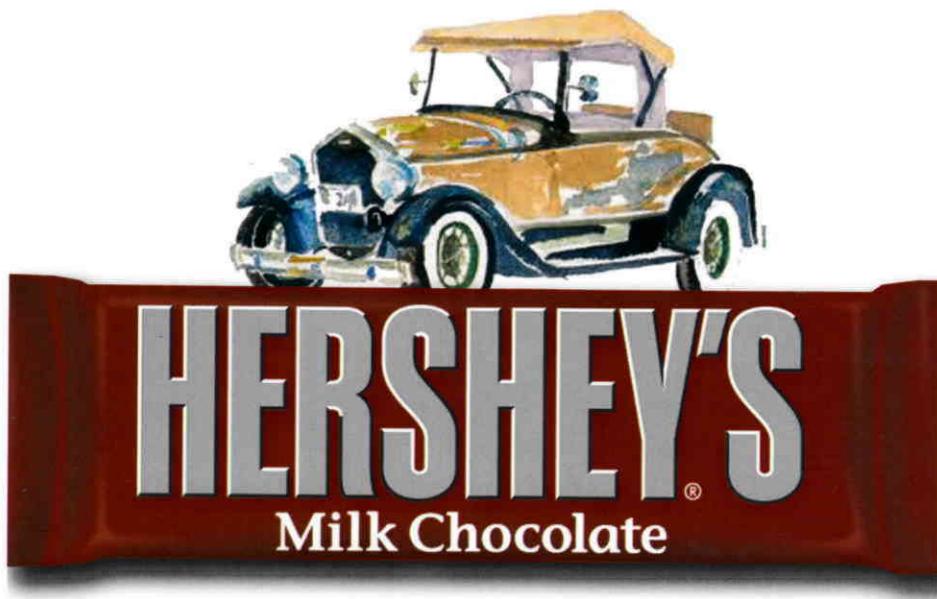
בשל התחושה, האليل והאופי.

בגיל העזוב –

ובעיקר מפני שהיא מתחממת לי את הלב.

שת חוסר המאמץ והניהוג הניעו, גלגל ההגה הגדול, השעוניים המעוצבים וווכחות רבבה של קרום וויקל על הדשבורד. בכביש המוליך מעהג התנעעה לנכיסת הראשית לאיראל ישנו שוק פלאט טיני מאולתר. אני משתמש בצלופרים האימתנים להזחיר את הולכי הרגל המתילים על הכביש – ורענה בחיויכים וחביבים ואגדלים מונפים. המכוניות האלה מחדירות אנשים לימים אחרים, למחוותם ילדיהם. אפילו אם אלו סרטים מצריים ישנים בשחור ולבן.

המבחן הזה אינו זרconi אלא בעיקר חוויתי, שהרי אם לא היה כזה היינו צריכים למצוא אולדסומוביל 98 משנת 54', שנגנחה כבר



הרשי... הרשי... הרשי

אין כמו הרשי...

בירת הענטיקות (והשוקולד) של ארצות הברית אירחה גם השנה את האירוע הבינלאומי של רכבים קלאסים.

מתוך ענק של מכוניות המכירה, חלפים, يوم תצוגה ומה לא, משכו אלפי מבקרים ובינם כ-50 ישראלים מתרגשים, סקרנים ומשחירים לטرف.

מי שמשפץ יוכל להציג חלקים מכל הבא ליד ולצלם מכוניות דומות מבפנים ו מבחוץ.

מי שcona רכב מוצא בآن כל קלאסית ובכל תקציב, מי ש חובב ספרות יכול למצוא בآن את כל העולה על דעתו, עליוני מכירה מכל הדמיים, ספרים שאבדו מזמן, תצלומים, פרסומות.

מי ש חובב דגמים ימצא כל דגם שעולה על הדעת.

שלושה חברים, **שמעון רוגוטקוביץ**, טרון ותיק של הרשי, ושניהם שלהם זו הפעם הראשונה, **שלி קלין וחיים לוייט**, מעבידים את רשמייהם וגם נותנים לתמונות לדבר...

"הראשי" - הביקור הראשון שלי



על הדוכנים שפע של ברוגים, ידיות פתיחה לדלתות, פרסיטם, פסי-ניקל, מאידים, "צלחות", טחובנים, צופרים ואפלו משא-בותת תלולות עתיקות. אין מצב שלא תמצא עבורי הענתקה שלן את ה"בקלייט" לפנס האחוריו או מיסב למכונית ההגנה או רדיו מקורי מהחילט שנות החמשים.

אני חזרתי עם תגלית: הדוכן של דן - "Dan Old Time Parts": דהו דוכן ערך מלא בכל-טובי של חלקיים מכאניים מקוריים, כshedן הבעלים הוא מקצוע ענ ועוזר. גם המחירים סבירים בהחלט.

לבסוף הגיעתי לאטרקציה העיקרית - מאות ואולי אלפי מכוניות ייפיות, במצב חדש או כמעט חדש. פראקרים, פרנקליין, ראץ' מלבר, סטודיבייקר (כולל אונאנטי, למי שזוכר), דזונברג, נאש, מרסר, הדסון, לה-סאל, סרביז... שפע של מכוניות מכל השנים, החל במבנה ה-100 שמטטרוטה בנחת בדרכן למקום התצוגה. איזה יופי. ולא הזכרתי עוד את הת'נדז'רירדס והקורבטים מכל השנים והכבריים, ותוספיו לכך את העודזה שמנפעלה השוקולדים הענק Hershey Chocolate.

חויה של מחש, שימושה המכוניות...

**בשתי מילים - היה מדהים! מגיעים
בבוקר למתחם היריד, ומגלים את אמי-
ריקה.**

**רק ההליכה במגרשי החניה של המתחם
יכולה להיות בילוי נחמד ליום שלם.**

C מות המכוניות מרשים, וככל נקיות וمبرיקות (המ לא מרים את הרכב פעם בשבוע, אלא כל יום...). בוסף על מכוניות "רגילות", ישנים מאות mobile homes, נגררים, קרוונים וטרדים אדריכלים ואופנהיים, כל אחד בגודל של כמה בית קטן. מגרשי החניה עצם מטופחים וווחים - אלה שדעת עשב קצוץ ירוקים ויפים. מודר לגלוות ש"מושער לנסוע על הדשא". אין אבק, ואין כתמי שמן וגריז. המבקרים יוצאים ממכוניותיהם והולכים לכיוון מתחם האירוז. רבים מהם מושכים אחריהם עגלה קטנה או טרולי, והספרטיריים ימור סוחבים תיק-גב ענק. בסוף היום העגלות והטרוליים מתגלגלים בחזרה לרכביהם מלאים בכל טוב – "מציאות" משוק החלפים.

כשחטקוים למתחם מגלים עיר אוהלים שלמה, ומגלים שאין זה חנה קמפנייג ליד אגם, אלא "שוק עתיק" בהיקף של "רק בא-מריקה". מאות דוכנים, אוהלים, ושלל מבנים נידים, קרוונים ומ-שאיות שלמות, כולן מאחסנים ומציגים לראווה מגוון ערך של חלפים וכל הקשור ברכב הקלסטי שלן.



פעם ראשונה ב"הראשי"



שאר חברי המועדון שהגיעו, ושם פגשנו את שאר החברים. נחומות העביר תדריך מסודר על הקורה ביריד, על היציאות במפרק ובוקר לIALIZED מערוכה וכמוון גם על המפגש החברתי בערב במסעדת...

בוקר למחורט יצאנו יחד בשירה למגרש חניה ענק ומשם וגלית לתצוגה, כשרגיל נחום דואג למדרך את כולם איפה נפגשים לא רוחת צהרים בשטח המתחם הענק.

עבוריינו היהת זו זכ庫 הפעם הראשונה בהרשי, והמראה פשוט מריהיב וועוצר נשימה. כה הרבה מכוניות, חלקיים, מזכורות ופייצ'יפקס, והענישים לא יודעתן لأن להסתכל קודם...

בני הספל היה המדריך שלנו והגאון בידע על כל המכוניות והאבי זרים. הוא גם הסביר לנו שלא נוכל לסיטם את כל התערוכה ביום אחד, כן שביקרנו בה גם ביום הבאים.

היכנו שלושתנו בתערוכה כשהפניהם של כולנו מחיקות ללא

הפסקה, כמו ילדים קטנים בחנות עצזועים ערךית. כל המכוניות מסביבנו היו למכירה והפיחוי גדול מאד... בקייזר היה כי.

למחרת גם ביקרנו בפועל הארלי-דוידסון סטומוכים להרשי. קיבלנו סיור מודרך בפועל וגם שם היינו המומחים מהאופניים ומשירת הייצור. באותו הערב היינו במכירה פומבית חפוארת של מכוניות אספנות שהתקיימה במילון לויג' בהרשי, כשכל המכוניות

מזה כמה שנים שאנו שומעים על יריד הרשי, על הקורה באירוע ועל האווערה המיעודת שבו. לבסוף, החלטנו להגישים חלום ולראות במו עינינו את הפלא. התחלנו להתענין אצל החברים שהו שם, בני הספל ומיקי דגן.

קיבלו את אינפורמציה רבה על היריד, איך להגיע ואלו אט-רכזיות יש בסביבה והתחלנו למכנן את הנסעה, בשילוב עם ביקור בניו-יורק, מנהטן, בוסטון וניו אינגלנד.

לאחר הטיסה הארוכה נפגשנו עם בני הספל בחתנת השכרת רכב בשדה התעופה ניוארק שבני-ג'רסי ומשם נסענו בעקבותיהם לכיוון הרשי. כמו כל מדריך טוילים מסוו, דאג בני לאורך כל הדרך שניטע אחריו ולא "נעל לאיבוד", וכמוון גם דאג למסעדת משובחת בדרך. הגיענו לבית המלון בהרשי שנחומר קדמיאל הזמן עבוריינו ועבורי



אפשרות לארח זאת במלימוט או בתמונות. זו חוויה עילאית לכל מי שאוהב רכבים, אומנות ודברים יפים. לפני הנסעה הוזכרנו שהרשי ממכו - האמת שלא הבנתי זאת לפני הנה שעה אבל עכשיו לאחר ביקורנו הראשון שם אנחנו חולמים להגיע להרשי בשנית....

אולי שנה הבאה, מי יודע?!?
בכל אופן, מומלץ ביותר.

הגיעו בנסעה לבמת המכירה וירדו מהבמה ללא התגעגה, בධיפה. בשבת, היום האחרון של יריד הרשי, הגיעו כבר ב-00:7 בבוקר לתפוס מקום בשולי הדרכן כדי לצפות במשך כ-3 שעות בשירות של רכבי אספנות מכל הסוגים והשנים. כל המכוניות היו מטופחות להפליא, ונסעו למגרש עצום בו התקיימה תחרות שיפוט על מקוריות הרכבם ורחתם.

בסביבות 00:10 לאחר שככל המכוניות נרכסו למגרש התחלנו להסתובב ביניהן כדי "לשתוף" את העניינים ביופי המכונם הזה. אין









"הרשי" - יריד עצועים למבוגרים



הربה דובר על היריד המינוח בהרשי, אך מעט יותר נכתב (באבטומוביל) על האירוע המינוח הזה. הפעם אנסה לשטף אתכם בחוויה הילדותית של נולנו, חובבי האספנות.

מבוגרים. הפעם, יותר מתרגיל, חוות חוויה חדשה כשרהית חבריים. שוכן צעצועים ישנים לילדים-חמש, ולא חלקי מכניות. אין, אין לתאר את שמחתנו, הילדים, מכל הקנויות בהרשי...

לסיום אומר רק זאת –
השילוב הטוב ביותר בויתר של לימוד אומנות שיפוץ רכבי אספנות ושל שיפור הבריאות זו הרשי פרסילבניה, לנו ילדי הצעצועים.

להתראות השנה הבאה בהרשי!

בעשרה שנים כמעט ברציפות נוסע אני לחנות הצעצועים הענקית לאראשים כמוני בהרשי, וכל פעם מחדש (ע"י מכשיר הקשר שלנו) ציללים של צהלה והתפעלות של החברים בקול רם: "שמעון, שמעון, בוא תראה פליימוט, פורד, דודג', שברולט, פונטיאק...". לשמעם הקריונות אני וכל החבורה רצים מיד מפינה ביריד לפינה שממול – קילומטרים רבים. העיקר הוא לסתוג, ליהנות ולהוריד לחץ דם וכולוסטROL... בקיצור, לחנות יחד את האוסף הנדרי (פעם שנייה) של צעצועי





השופטים בפועל



ב חוזה למקורות

גר בדروم ואני בקריות ליד חיפה. זו לא גיחת קצהה, ואילו לי היה מנגד טלפונים רבים של מתעניינים, כולל כאלה שרצו להגיע לראות את האופנוע. אלא, שהסיפור נגע לבב, שהרי אין ראוי מאסף לרכוש את האופנוע, במיחוד כאשר יוכל בקלות את הרישיונות.

ברור היה לי שאtan לאסף זמן סביר להציג, לראות את האופנוע ולהשלים את הרכישת.

סבירmeno שתווך שבוע הוא יהיה אצל גם אם לא יוכל לקחת את האופנוע באותו עמד, אולם ישLEM ויבטיח את הרכישת, וכך היה. אסף הגיע אליו, ראה את האופנוע, והיה ברור שלא חשוב אלא הרzon להשבתו למקורות, למשפחה. לאחר מכן נזקקים נזקקים התארגן עם הג'יפ הישן שלו, הגיע אליו והעמסנו את האופנוע למסע חזרה למוקומו הראוי מכל.

וכך רשם האופנוע מהצד של אסף:
 כשהשתחררתי מהתפקיד בשנת 1991 קניתי אופנוע R51/3 BMW משנת ייצור 1953. הייתה תוליה במחלה משפחתית שלא מחשידת עדיין מה עצמתה... באחד מימי ישמי נסעתי מירושלים לאירוע באולם ובעריך-גדי היה לי פציג' בגלגל הקדמי. לא הצלחתי לנפוח אויר בגלגל ונסעתי אט-אט לקיבוץ בתקווה שיתנו להיכנס לפנ'יריה שכבר הייתה סגורה ולתקן בעצמי את הגלגל. השורחר בשער לא נתן לי להיכנס אבל רמז לי שם אני מכיר מישחו מהקיבוץ, אולי אוכל להיכנס. אמרתי לו אחוי ידוע בקי' בו. הוא שאל אותי מי הוא אחוי וכמעט סילק אותו בטענה שלalias המדבר אין אחיהם... לאחר שהוכחה לו הקרבה המשפחית, הוא התקשר לפנ'יריה (הימים היו ימי טרום הפלאופנים...) והואודיע לאחוי שלי, אבל הגלגלים באותה הפעם וכן הצלפנו פעימות וಹמשכת בדרכי.

זהו החלה החשפות החדרה הצית הפנימית, אבל את התקווה החדרה החדרה הפנימית, אבל שאלת האופנוע את הגלגל התברר כי אין אפשרות לתקן את

האופנוע של אחוי שהיה שם. אופנוע BMW מודם R26 שלו אמן שונה שלו גם היה. לאפונע של אחוי קראו שולץ ולשליט דוד ריס.

לימים אופונע ו - R26 התקלקל ולאחר

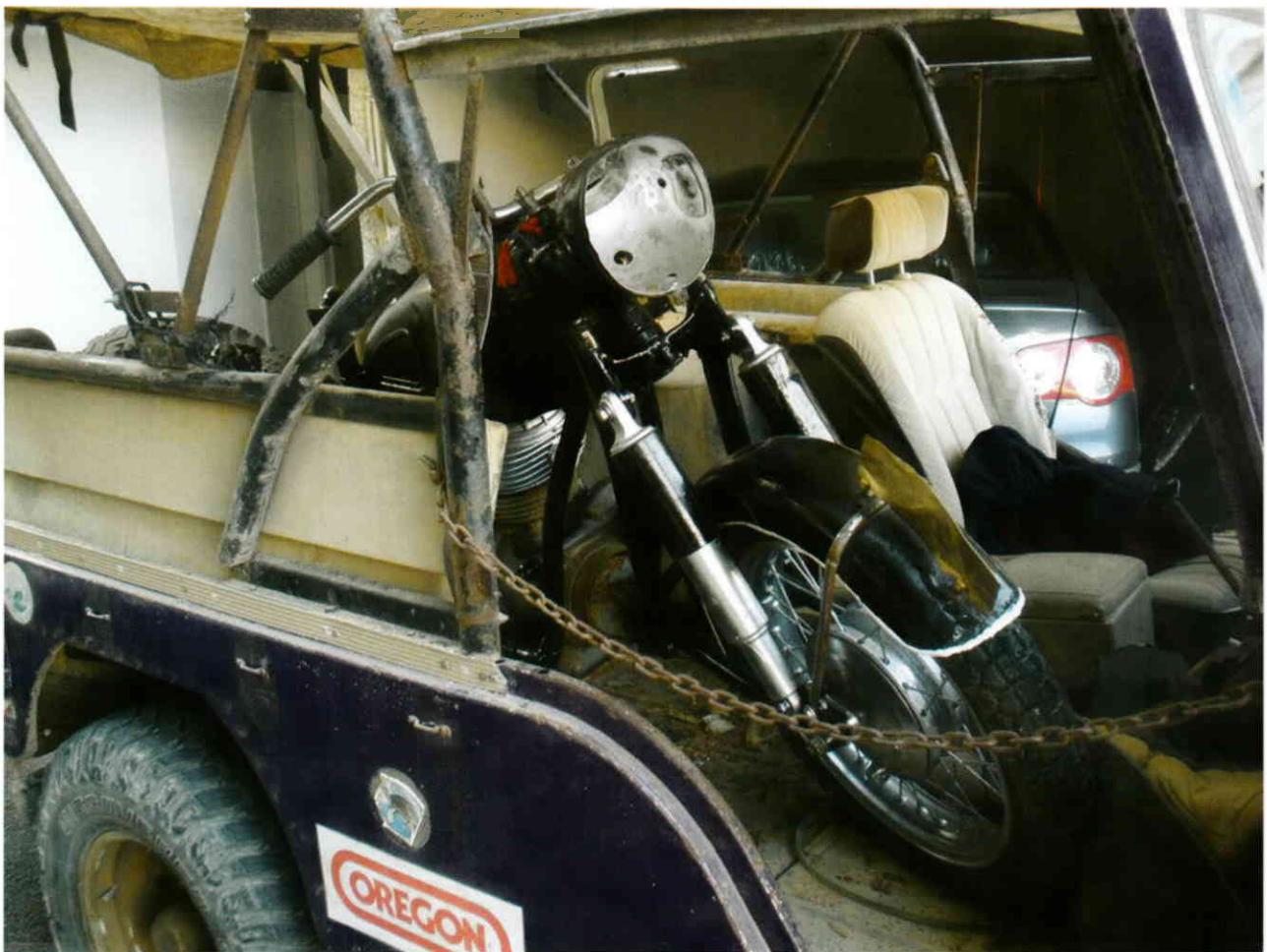
כמה ימים בקדושים פנימי קודם כל למקרי הקרים. היו כמה כאלה שהצעתי להם את האופנוע אולם הנושא לא הבשיל לידי עסקה. לאחר מכן פניתי לוחג המעת-רחב יותר והוא הפורום שלו ב"אראספומט". כאן כבר היה כמה מתעניינים אולם עדין האופנוע נשאר ברשותי. עבור זמן מה החלטתי לפרסם ב"לוח יד 2", לכלל הארץ...

麥ean כבר הגיעו טלפונים רבים, עם המון מתעניינים. כhub שלכלום בישרתני לי אופנוע אין רישיונות. הדבר לא מנע מכמה מתעניינים רציניים להאם פגשנה כדי לראות את האופנוע בחתורה לרכשו. באוטם ימים הגיע עוד טלפון מבן chor בשם אסף שהתחנין בכלי ולאחר מכן שאל מהיקן האופנוע. עניתה שהכל נרכש מקיבוץ עין גדי. התשובה סייד פקה אותו מזק, והוא הוסיף שאפשר לדבר על רכישת האופנוע. מכאן הופכת שיחת תמורה של מוכר וקונה לשיחת מרגשת ש衲מכת יותר מחייב שעיה, בה אסף מבשר לי כי האופנוע היה של אחוי בעבר הרחוק, הכליל רשות על שם אחוי והוא מועוני לשות לו הפעעה ולרכוש עבورو את האופנוע ולהשיבו למשפחה. האופנוע הגיע לאדם שמכר לי אותו כמו אותן "עסקות" של "תנ' לי, אשפץ, יהה של שניינו" וכל הסיפורים המוכרים הללו של שניינו לא מסתומים בטוב בין שני שלבttl, לא מסתומים בטוב בין שני האדונים. ברוב המקדים הכליל לא קיבל רישיונות לעולם, הבעלים לא יקבל את הכליל בחזרה ודיננו של האופנוע נגדו. כאן, הגורל דינן סוף טוב יותר: אסף ביקש ש"אשמור" לו את האופנוע. הוא

קיץ 2011 ראייתי מודעה למכירת אופנוע BMW מודם R26 לשדי בוז, ללא רישיונות. אחד שיש לו סימפתיה לאופנאים ישנים התעניינתי בכלי, ולאחר דין ודברים עם בעליו סבירmeno על מחיר. לזכור הרssi, שהנסעתי מבית שבקריות שליד חיפה, אל לא-פחות מאשר קיבוץ עין גדי שבגדה רום, והבאתי את האופנוע לבתו החדר. לשאלתי מדוע אין רישיונות לאופנוע והאם ידוע משלם אודות הירית, השיב המוכר כי האופנוע נמצא אצל בעל שנים רבות וכי גם אצל בעלי הקודמים היה ללא רישיונות. למען האמת לי אישית קיומם של רישיונות לא היה חשוב במיוחד, שהרי אני נמנע מלהרכיב על זו-גלגלי כדי לנמנע ויכוחים מיותרים עט האישה... עבורי, חשוב יותר עצם קיומו של האופנוע הנדי, BMW עם צילינדר בודד בנפח 55 סמ"ק. המטרה הייתה לשפכו למצב שהמנע יעבד, הכליל יוכל לנסוע ואוכל לשמור אותו.

התחלתי בעבודת השיפוץ. ההיעש הסופי שהיה תפוס וחלווד שופץ, גלגלי האופנוע שהיו עם קורוזיה ובוץ טופל. המנע והגיר פורקי מהשלדה אשר נცב בעה בשחוור, ובוצעו עוד מספר שלבים עד למכבב שהמקלולים הורכבו חזרה לשולדת האופנוע.

הSHIPOT הוא ממש לא הנושא בסיפור זה, ולכן לא ארחיב עליו במילים מה גם שלא היה ארוך במיוחד. השיחתי בשמה ומתרגשות לימים, רכשתי הונתי כי לא אתמקד את הרובר 16 שלי והונתי כי לא אתמקד בשיפוץ האופנוע ולכן הוא הוצע למכירה.



האופנו עליו. לא עברה שעה וקרأتني אחוי לעזרו לי לפרק משה שהבאתי לו. הוא לא ידע מה. הוא הסתובב כמעט דקוטה מסביב לג'יפ' כשמבט מואשר על פניו, מעלה זיכרונות מתוקף של יותר מעשר שנים בה הוא חרש את כל הארץ ואת סיני ביחד עם האופנו.

האופנו שב אל בעלי.

היום דוריס ושולץ גרים ביחד כים בבטחה ליום שבו "נהלבש" עליהם מחדש ושוב נחרוש אתכם את הארץ.

לו שהנה מצאתי את האופנו האבוד אבל הוא צעם על האפשרות לשלם כסף עבור רכוש ששין לו.

אני לא וויתרתי. התקשתי לדורו ולא חור שהבנתי שאכן מדובר באופנו של אחוי ביקשתי ממנו לשמור לי עליו ושנוכל מוכן למוכר לו את הרישיונות. אחוי התלה לפחות להיפגש לפני שהאופנו יימכר. דורך עמד במלחתו, אני הגעתי, והשלמנו את העסקה ביעני. אחריו שבועיים, כשמה זג האויר אפשר זאת, נסעתם עם הג'יפ' היישן והפתוח שלי לצפון והעמסנו את המזודה. התקשתי לאחוי ואמרתי

ששכבר בקיבוץ זמן רב עקבותיו נעלמו, אבל זה כבר סייפור אחר.

לפני כמה חודשים התקשר אליו אחוי ואמר לי שמשהו התקשרות ואאל אם היה לו פעם אופנו מוגם R26 והאם יהיה מוכן למוכר לו את הרישיונות. אחוי התלה בט אבל העניין נשכח והאיש לא חזר אליו. מסתבר שהאופנו לא רצה להימכר... הוא רצה להתרפס בלוח יד 2 כדי שאני אראה אותו ואכן במרקחה לגמר, ואני את המזודה. התקשתי לאחוי ואמרתי



- מותאם לדרכי אספנות
- בקרה אוטומטית לטעינה ממושכת
- מגוון מטענים 7.2V ו 12V ו 6V
- ניתן להציג מצבם של 7.2V ו 12V
- אחריות מקיפה עד 25 חודשים
- 2000 תחנות שירות וממכירה ברחבי הארץ

הנעה לארך כל הדרך



www.schnapp.co.il • 1-800-225-432

מצברי
שנapp