

האפקטור אופייל

• כטאון "סודוון החמש" - מועדון הרכב הקלסי והאספנות בישראל • גליאון מס' 85 • וצטבר 2014

אפרים קבשון כותב
על פאר תוצרת הארץ
עמ' 7

חתולה, אלפא ומגן דוד
התקצו בಗילוון אחד

עמ' 8

מה מתחבא בעירה
Schramberg

עמ' 22

תכירו את אור,
היו"ר לשנת 2030

עמ' 18

ארז סוף הקייז
בסייען **50** למוסטנג



מנואלה

בני הספל



חברים וקרים

החברות המונחת לפניו מסכמת את השנה, שנתו - 29 למועדון ואוטומו אנחנו חוגגים עוד עשו.

איורו סוף הקיץ אפשרר לי, אחד מזקני העדה, לחזות במועדון גדול וחזק, ובמכוניות שלא הינו וואים כאן אלמלה תקנות וככבי אספנות ונספחיהן שהמועדון יזם והוביל. יותר מכוניות ויותר חברים מחזקים את התהביב והופכים אותו לנפוץ ומהנה יותר.

פעם לא היה מועדון, אבל הייתה תעשיית רכב שהיא לה שאיפות גדולות, בינהן הניסיון לייצר מכוניות עטמיות. הניסיון כשל ואולי המורשת המוצלחת יותר שלו הייתה תרומתו להומורסקות של אפרים קישון. יהא שגער מביא את הסיפור ההדו' של אותה מכונית עטמית.

שימרון אנגל מראה לנו מהי מכונית אמיתית ומשווה בין אלף עתיקה וחדשה.

קובי מילוא משחק עם חתולה והפעם עם גג פח להט ואילו חיים לוי מביא אותנו למוזיאון חמוץ בגרומניה.

קובי בן ניסן מביא לנו את סיפור המפעל עם מגן-הodox בחזית מכוניותו.

דור עתיד צומח לו בין העתיקות בכתבה של ישראל לسطר.

קריאת נסיה

בני הספל

**מועדון החמש - מועדון הרכב הקלסי
והאספנות בישראל**
(עמותה רשומה מס' 58035990)

עד המועדון: בן-ניסן קובי, בריל דורות, גולדברג משה, הלי איתמר חבר בבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנסטיין ז"ל, יואחים לון ז"ל, צבי רכניץ י"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לון, נחום קדמיאל, אבי נף, נחום קדמיאל

פעילי המועדון והעמותה:

יז"ד - דוד בריל
מ"מ יז"ר - זמי לון
מ"מ גזבר - דוד כרמל
דובר המועדון - רון פז
אחראי אירועים - זמי לון
אחראי קשרי קהילה - יוסי שומרוני
אחראי השקעות וקבילות פנים - מתניה הלוי
אחראי חסויות ותרומות - משה גולדברג
ועדת כספים - דוד כרמל, זמי לון, סמדר רחמים
מקבר - בני אוור
ועדת ביקורת - יורם סילבר, חיים לוי
אב בית דין חברים - עוזי שלמה בן גדרון
חברי בית דין חברים - קובי מילוא, חנן פרחי, עדיה פרוסט, אריאל עוזי
צוות טכני מקצועי - עוזי גיל דבורה, עוזי רוזנטוב, ארי אל עוזי
אחראי מפגשים אזריים וחברתיים - קובי בן-ניסן
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי
רכז מפגש הצפון - יוסי שומרוני
רכז מפגש השפלה - קובי בן-ניסן
רכז מפגש הרדרום - אבישי שריבר
רכז מפגש ירושלים - טרם אויש
רכז מפגש הדרום טוויליז - צביקה מרגלית
אחראי פיב"א - יוסי צו
בחני פיב"א - אבישי שפייזמן, אמיר הלוי, דורון סגל
מנהל משרד המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

marshdi ha-moadon:

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 11153
טלפון: 03-7318818 פקס: 03-7319059
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילות המשרד:

יום א' בין השעות 12:30-20:00
מענה טלפון: בין השעות 13:00-19:00
ימים ב'-ה' בין השעות 09:30-17:00
מענה טלפון: בין השעות 10:00-16:00

מועדון החמש באינטראט:

אתר האינטרנט-il.org
אחר המועדון: רם מילון, סמדר רחמים
אחראי פיסבוק: קובי מילוא
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהל פורום אספנות: רן מלמד, בני הספל, חנן פרחי
האבטומוביל - בטאון מועדון החמש:

עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא

עיצוב גרפי והדפסה: סטודיו השבוע בננתניה/אשכנזי

כל הזכויות שמורות

חברי מועדון החמש היקרים

פעילותות אלו מתחכנתו ויוצאות אל הפועל בעד רת וועדת ה-50 בראשות זמי לויין וחבריו מועדון נאמנים וחוצים אשר מקדישים לכך זמן רב מודן מכם החופשי.

לפנינו עוד השקות ואירועים רבים והויצא הדוף מבנייהם יתקיים בחנוכה בבי"ח גהה בפתח תקווה בהשתתפות החולים, צוות בית"ח ומתרנבים. כל הכבוד ליום שומרוני על היוזמה.

זה גם הזמן להודות לפיעיליים ולחברי הוועד וכמו-בן גם למנהל המשרד הנאמנה, שלא עבודתם המסתורא לא היינו מגיעים لأن שהגענו.

אבקש להביע הערכה מיוחדת לרוצ'י המפגשים האזרוריים שגורמים לנו לבളות ולהיות ביחד מידי יום שישי בחברותא יפה.

שנמשין רק כרי!

שלכם
דרור בריל

בשנת פעילות זו המועדון נכרס לשנתו השלו-שים, ואני נחגוג זאת במחוזן אירועים חביבים.

יש לציין שגדלנו ממספר קטן של חברים בשנת הקמת המועדון לכ- 850 חברים אשר נפגשים ב- 5 אטרים שונים מדי שבוע.

לצyon יום ההולדת המיחודה זהה נקיים בחודש אפריל 2015 (חומר שנות ה- 50) שני פיעילות גוד-לות: ראיili לרכבי אספנות, בשבת, 2015/04/18, ושפיגן גדול באולם המקסימ "אגדת דשא", ביום חמישי, 2015/04/30. אשמה לראותכם בשני האירועים הללו, שככל אחד מהם בפני עצמו יהיה אירוע מעניין ומלהנה עבור החברים ובני משפחתי. הם.

בנוסף סימנו להפיק את שערון ה- 50 שימסר למזמינים במהלך החודשים ינואר/פברואר 2015.

הפתעה אחת נוספת באחת מתקני הויא הפקט לוגו ה-50 מחומר מתכתי שאותו יוכל החברים לחבר לרכביהם (על הגראיל הקדמי).



כתב: יוחאי שנער

החזון והכשלן



עוממית בפאריס. ה-500 עם מס' רישוי פריזאי "במבחן", 1960.

אילין בונה את המכונית העממית, 1959-1961

הגלgal לכיוון הנגד. אם אין יצרן שМОכן למכוניתו, בואו נרפתח את המכונית שלנו בעצמנו. וכך שוביינסקי, שניים ספירותם לפניו, פנה אילין לפיתוח מכונית בסיסית ביותר, לא יותר מאשר גרסה מודרנית ומודגלת למכוניות הבועה שנפוז צו באירופה אחרי מבחן קדש.

הפתרון המידי נמצא באנגליה, במכונית בועה שנשאה את השם המפואר Noble. אציילות רבה לא הייתה שם, בנובל 200. בתום משא ומתן שנמשך כמה חודשים וקוקטיל חגיגי שבו האכל אילין - "צורך לעשות גם מהهو כזה, שידברו עליו לטובה" - את אורחיו בבורשטי מעשה ידי, החליטה הממשלה שמותר אמן להיכנע למටיבות מופרזות של לילנד וטסוו דיבייקר, אבל אילין לה יש גבולות. בפברואר 1960 נדחתה גומוביל, הייתה הבאה בתור להציג את הצעתה לוועדת הרכב

עוממית - על שום מה? משום הייתה פרי תכנונו, פרי יגע-כפינו, עשויה חוץ מרים ישראליים ובuibוד ולטוש מקומי, לדבוננו הרבה" (אפרים קישון, אוטו-טוו, מע-Rib, 28 מרץ 1961).

לאחרם אילין, יו"ש הראש ובעל השליטה בחמפל שרשא את שמו מאז 1960, פשט לא היה ברירה. בקי"ז 1959 העדי דרייפוס (פייר, אין קשר לאפלפרד) את המוצרים על פניו, וחתך באחת את אספקתן של חברות הזרפין, הפורוגנט ושאר היצירות הזרפתיות לנמל חיפה. כמה חודשים אחר-כך נחתם חוזה מפואר (בוואדי עבו"ה הייצור, הרבה פחות עבור הממשלה שחתמה עליו) עם סטודיבייקר מאינדיינה, אבל רק לאחרם לא היה בנסיבות.

לא בפעם الأخيرة, ניסה אילין וב-החותמיה לשובב את



סרייקה הצפונית והדרומית כ-5,000 מוכניות לשנה". נושא היוצאה לא עלה במקורה והוא נועד בין השאר להפעלת לחץ על משרדיה הממשלה הרלוונטיים, על מנת שייקלו בעול המיסוי העתידי על החקלים המזובאים.

"זה היום הגורלי", אמר אילין ספק-לעצמו ספק-לעתנאים ב-12 במרץ 1961, בעת שהוסר כיסוי הגוף הלבן מעל למכו-ית החדש, שסמליל "קייזר אילין" קישטו את כנפייה הקד-מיות. אפיו מחרך של 53 שנים ומבعد לכתיבת האוזמת בذر-כלל של הנוכחות בהשכה, ניתן להבחין בענתת האכ-בגה שנחמהה ברעש על גגgle של המכונית. מגבלותיו של מפעל המכונית המקומית חיבבו פיתוחו של מרכב העשו-י משטחי מתקדם מישוריים בלבד. דרישות הארזיה של אילין, מתקדמות למקומן, יצרו ממדים יוצאי-דין: האורך 3.74 מ', הרוחב 1.58 מ' ובסיס הגלגלים - 2.30 מ'. התוצאה הייתה כשרה בתכ��ים, ואפיו אפרים אילין האוופיטי לא יכול היה להתחחש בכך: "החליטנו למותר על יופי, על חשבון איכות". זו הייתה הגדרה ממעיטה. "לאחר שראינו את המוכנית הר'ינו יכולים לקבוע בנטחון גמור שאכן איכות זו לא תתרה ביפוי החיצוני", נקבע בעיתון "דבר". לאפרים אחר, קישון, הייתה צפוי עט מושחת זורת: "יש לציין שקופה היסטורית האמפית-מעט של המרכבה הישראלית אינה נפגמת בשום קו מעוגל, בשום נסיעון-נעל של קישוט, אלא היא מתבטאת בזויות חדות וישראל, נראה לעם צער ולוחם!".

חמשה חודשים קודם לכך, בשעה שב-
הטיפוס נסע את הקילומטרים הראשונים שלו בצרפת, היה סמנכ'ל החברה, ייחיאל גולדפרב, משוכנע בסיכוי הצלחתה של העממית שלו: "אנו מקווים למכור אלפיים מוכניות בישראל וליצא לאמריקה הצפ-ונית והדרומית כ-5,000 מוכניות לשנה".



תרכות עממית. בחזיתו של היכל

התרכות בתל-אביב, מרץ 1961 ("ברכב")

הBIN- משרדיות, אך גם זו נדחתה, לפחות לפי שעה. הצעה נוספת אמריקאית ועלומה, נחצת באפילה עד היום. הוועדה חיכתה לאלין, שנותר לבדו עם הבורשט.

בחזרה לפאריס

בэр לו פנה אילין למכר ותיק שלו, המהנדס הצרפתי רודיג'ר בודאן (Roger Budin). במחצית השנייה של שנות ה-50 היה בודאן לבועלם ולווייר של חברה צרפתית זעירה לייצור מכוניות תעיריות לא פחות: VELAM. זו הייתה גרסה מוקד-מית לאיזטה האיטלקית. שלא כמו האיזטה הגרמנית של ב.וו., ה

VELAM
 הייתה כשלון מסחרי. ב-1957 נוצר הקשר הראשון בין התעשין מהיפה לבין בודאן, במטרה לייצר את ה

VELAM
 בישראל. בספטמבר אותה שנה, לאחר סדרת שיחות בוגאות עם שר המסחר והתעשייה פנחס ספיר, נשלחה לשאר תכנונות "ליצן מכונית עממית קטנה במסגרת תכנית פיתוח התעשייה בעיר הדרום שדרות". בודאן עתיד היה לפקח "אופן איש", על הקמת המפעל החדש בשדרות, בו ייווצרו המנוע והרכיבים המכניםים - 6,000 יחידות בשנה, כמחציתן תן ליצוא. התכנון התՊוגגה תוך מספר חודשים. עכשו חזר אילין לפאריס, כדי לפתח את התשובה הממצחת לשאלת המ-כוניות הישראלית הדוליה.

"אילין היה כמו אש, אימפלסיבי", נזכר אברהם שמיש, שעבד במפעל בקשר מיום פתיחתו ב-1951 ועד לסגירתו ב-1982. "כאשר גמר עם רנו אמר: אף על פי כן אני אראה להם, והוסיף - נר צרייך לקרוא למוכנית, אף על פי כן". ה"בריך" לבודאן מתח את הבועה עד למקסימום. אילין דרש מכונית זולה מאד, ועם זאת מרווחת דיה לשישה אנשים וב-עלת ממדים חיצוניים קטנים ככל האפשר. תעשייתית, ביקש אילין ובצדק לנצל את מפעל המכונית שלו (ברשר), את מפעל חלקי המתקנת החדש (שנפתח באשקלון ב-1961) וכוכבן את מפעלי הצבע והרכבה הסופית. כדי להגיע להישגים בת-chrom מוסף מוקומי של 70-60%, שמשמעו ייצור ישראלי של המרכב והמחלים. עברו בודאן הדמדנות פז. מהנדסי זלאם רה של ה

VELAM
 ב-1959, זה הייתה הדרמתה Traction Avant (טרקטיאון אヴァנט) בראשית תיבות) - 6-וועדים, כולל הנגאג. לאחר "שורה של ניסויים בצרפת ובאירופה" הועמס אבן-הטיפוס האדום על ה"תיאודור הרצל" במלך מרסי. הארגז החתום ובו המכונית נפרק בחיפה בראשית פברואר. בודאן הגיע ארצת שבושים מאוחר יותר, כדי לסייע בהמשך הפ-יתוח. העבודה נעשתה במחסני המפעל בשער, הרחק מעין הציבור. אברהם שמש, אז מנהל חקלקה במפעל, היה מעורב בפרויקט רק בעקבותיו. "ידעתי [על הפרויקט] כי היו צרכים לתות פעילים מהמחלקות לייצור הדגם".

חימשה חדשניים קודם לכך, בשעה שבאב-הטיפוס נסע את הקילומטרים הראשונים שלו בצרפת, היה סמנכ'ל החברה, ייחיאל גולדפרב, משוכנע בסיכוי הצלחתה של העממית שלו: "אנו מקווים למכור אלפיים מוכניות בישראל וליצא לא-

היה מכוון?

שבו של רנו, שיוצר בזכיון ע"י הינו היפנית. בינתיים עודכו פגעה הקטאר שבו בגרסה מוגדלת ומחזקת מיפויו עצמו, ברגע 893 סמ"ק, שהותקנה כמקודם מஅחורי תא הנוסעים, והניפה את הגלגלים האחוריים. למכונית קרואו "קונסלה", אבל בשלב זה התענינו באילן ביחידת הכח בלבד. פגעה אחד נשלח ארצה, ובחודש אפריל 1961 פקד ככל הנראה אפרים אילן את הבירה היפנית, ובនיסיון לחזור על חודה לאספה תרנגולים למפעלו. כתע התרבר שחייבת פגעה האוטו-רנו עב-הטייפוס לחיפה ביטה פוך את החוזה בלחצו של ועד החרם הערבי. הידרו של המגעו התרבר כתחלת הסוף. אילן הציג את המכונית באולם התצוגה בימי הדר בחול-אביב, אבל הקונרים הפוטנציאליים התקשו להתלהב: "איך אני יכול להגיד לך על המכונית אם אני לא רואה את המכונית ולא ידוע איזה פגעה בכללה והה", צוטט אחד מהמתעניינים. המכשור ברכיב הבסיסי עיכב את המועד למחילת הייצור, שנקבע תחילת לאוגוסט, נדחה לאוקטובר, ואחר-כך לא ציין עוד כלל "כי מזל רע רודף את המכונית העממית".

באפריל בוצע הצעד האחרון במסגרת מסע הפרטום לעיר העממית. קייזר אילן הודיע כי תתרומות את המכונית ל"מצעד הפירותות", מסע התרומה ארצי בן חודש לנפגעים שיתמוך יילדי. המכונית, ככל הידוע, לא נתרומה מעולם. חכאן ואילו נדחק הפרויקט לשולמים, עד שנמוג מליאו. המכונית העממית הבאה בתור הימה הכרמל של אוטוקרם, שאב-טיפוס מילבאה שלא הוצג בינוואר 1962. אברום שמש ספר מה עליה בಗדרה של העממית של אילן: "יום אחד, כמו שזה התחליל, זה הוזנק לגמרי. שמו את זה בצד, וזהו. המכונית נעלמה אח"כ. מאד הטערנו אז, כי הימה גאות ייחידה סביב הנושא, ותקווה גדולה שתהיה כאן בעודה להרבה אנשים".



האיזטה של ולאם בחצר המפעל
הישראלי בنشر, 1957

המנוע עצר את המכונית העממית עד לפני שיצאה לבנייש. המנוע המקורי היה מקורר אויר ברגע 640 סמ"ק וב��פסק מרבי של 24 (אוולי 35) כ"ס. היצרן היה פוך האוטו-רנו, שהחל לספק באותה תקופה פגעה מוגעתים למפעל ישראלי אחר - יצרן הטילונים חבית שמש. לאילן זה לא הועיל. עוד לפני שהגיע עב-הטייפוס לחיפה ביטה פוך את החוזה בלחצו של ועד החרם הערבי. הידרו של המגעו התרבר כתחלת הסוף. אילן הציג את המכונית באולם התצוגה בימי הדר בחול-אביב, אבל הקונרים הפוטנציאליים התקשו להתלהב: "איך אני יכול להגיד לך על המכונית אם אני לא רואה את המכונית ולא ידוע איזה פגעה בכללה והה", צוטט אחד מהמתעניינים. המכשור ברכיב הבסיסי עיכב את המועד למחילת הייצור, שנקבע תחילת לאוגוסט, נדחה לאוקטובר, ואחר-כך לא ציין עוד כלל "כי מזל רע רודף את המכונית העממית".

והיה עוד עניין פועל: המכשור. במסיבת העתונאים הוכרז על 3,000 ל"י לפני מסים ו-5,500 ל"י אחריהם. עממית ישראליות אחרות, הסוציאט טיטישן, נמכרה אז ב-5,000 ל"י כולל המסים. לעומת זאת היה מחיר אוטוקרמי, אם כן, בזודאי כשל מחקרים אותו במספר המושבים. אלא שזיקתו למיציאות לא הובירה מעולם. גם בסוף מאי, חדשניים וחצי מאוחר יותר, עידין לא הוגשה לועדת הרכבת הצעה סופית לקביעת מחיריה של המכונית. בהיעדר מידע ודאי לגבי המסים, היה המחיר המוצע בגדר שאלה לבבד. ניתוח מקוצר שביצעו אחד העתונאים הבכיר כי על סמך הנתונים שמסרו לציבור לא ברורה כלל הכספיות הכלכלית שביצורה של העממית. מחד רה לפניו מסים היה גבוה מזה של הסיטרואן דה שבו והדולר הרחסן הסתכם ב-5.5 לירות יקרות, פי שלושה מהשער הרשמי.

עצירה בטוקין

מיד לאחר קבלת הבשורת מאוסטריה, פנו ארשי אילין לטוקיו. הקשר העסקי עם היפנים נוצר לאחר ניתוק היחסים עם רנו. אך פנו היישראליים לחפש תחליף בדמותו של הקטאר הרשמי.



עממית וחברים. חמישה נוסעים
והרבה ויליסים, נشر 1961.

המורשת היחידה שנותרה מ"המכונית העממית" הוא המרכיב של אפרים קישון

(מתוך הספר "באחד האם"שים" באדיבות משפחת קישון)

המכונית העממית

אז זה סוד שיווצבי ציון מעריצים כל דבר המזכיר בוחץ לא-ז. שתי סיבות לכך: א) רגש הנחיתות הנפסד של עצמו, כתוצאה מודיפות במשך אלף שנים גלות. ב) סיבס המעליה יותר של מצוריהם. אלומ כל ההשיטות ואלה מתחבשות עתה עם הופעתה של המכונית העממית הישראלית. וזו צעד חשוב לקראת עצמאותנו הכלכלית" קבע יזרע המגבית בבאנקס'ה התהוות החוץ בברונקס. ואננו, יש בכך מושם תכורות נעלם, שהעם הקטן הזה, שטרם נגמר עד כה, אלא בריקודים עממיים ובביתי-ספר פמי, נושא עתה את מבטו לכלי רכב פשוטים משלו! התם שאל: פשוטות — על שום מה? מושם היזמה פרי תכנונו, פרי יינצ'פינגן, עשויה חמרם יסראליים ובעיבוד ולטוש מקומו, לדאנובנו ורב לביל ייחשוב הקורא הקטן שלילizer מכונית הוא בחוקת צפיה בדבש. בפניהם אבות הפלא הקטן מתהומות בעיות אידיותו שכן בראש וראשה חייבות המכונית הלכנית להיכר במהירות מתקבל על הדעת. ככלומר בסכום שאינו עולה על 10.000 ל"י, כדי גם דחסריה האמצעיים תשיג אותן לפיך הוצאות הייצור אין יכולות עלות על 65 לירות. על פי ההשוב הרשמי של מומחי התאזר:

	מס מותרות	ל-י
ככס ובלו	2.400	
בול בטהון	1.120	
סובסידיה לממשלה	620	
תו בחירות	295	
מכנתית	65	
מכונית עממית יסראית		10.000 ל-י

כזכור, הוצאות הייצור נבל. בסך הצנווע ביחס של 65 לירות, אין אפשרות הרבה ברך בנגע לצורתו החיצונית של כל הרכב הנטוי. אף על פי כן, יש לציין ש侃וטהו האמפיבית מטע של המרכב הישראלי אינה נגנתה בשום קו מעוגן, בשום נסיק-ענק של קישוט. אלא היא מתחבשת בוויזות הדעת ושרות נבאה לעם נגיד ולחות!

— לא איכפת לנו אפילו חגע המכונית ברגל — טוונים מיצירה — אבל היא תהיה עצמאית. לפחות!

החשבון הוא פשוט: כדי להגיע למחיר הממשלתי של 7500 ל"י, שהוא כבר מ-מציאיה ממש, מוכרים לקצץ את הוצאות הייצור עד 49 לירות ישראליות. זה אינו אפשרי. אלא אם עובי הפח של דפנות האוטו יהיה במקום שלושה סילימטרים רק מיליל אחד, ובמקומות כסאות ישבו על ספליים ותחות פנסים ישתמשו בורשות בישוש. אורלים זו רק ההחלה במירוץ ההחללה העממי! אם רצון היוצרים שהמכונית העלה במחיר החלומי של 6000 לירות בלבד (כדי שתהייה מתחודה פוטנציאלית בסוק הבינלאומי!) צריך להוציאו מ-36 לירות, זאת אומרת להתקין לה וילונות ביצוקים דלקות. לבנות את דפנותיה מדיקט של חזי מלימטר או בלי דפנות בכלל (בקיים!), בלי בלמים, בלי גלגלים — וזה הנה אזה, בבקשה!

מחולות (הומפקטיות) בצמלה

כתב: קובי מילוא



יהיה אחד... איז קדימה לדרכך:
ראשית, כמה מילימטרים מתחזיות על יגואר וההיסטוריה של
הכל החל עם שני בחרומים צעירים, וויליאם ליננס וויליאם
וילמסלי שהקימו בשנת 1922 סדנה לייצור סירות-צד
לאופנועים בשם Swallow Sidecar Company, בקיצור SS, וב עברית "חברת הסנונית לייצור סירותצד". וילמסלי^ו
עצב במחווה את השותפות והשאיר את הבמה לליונס, שפתח
וינצל את החברה בידי רמה בהמשך עשרות השנים הבאות, תוך
שהוא מעצב באופן אישי את מרבית הדגמים. מאותן סירות-
צד עברה החברה לייצור מרכבים מודרניים למכוון אוטו-
סאלון מתקנון עצמאי.

ל חברה יגואר נשפכו כבר מילימט כמ"מ גם
על דפי המגזין המכובד "אבטומוביל", אבל
הפעם נרסה לשפוך או על קו המוצרים המ-
סובב ביותר שייצרה החברה בסוף שנות החמשים
ושנות הששים - דגמי הסאלון ה"קומפקטים".
כדי לגורות את קהיל הקוראים המוסוקרן נציג רק שב-
נקודת זמן אחת בשנות הששים יקרה החברת מקוב-
רטו לא פחות משלושה דגמי סאלון "קטנים" שונים,
ועוד סאלון אחד גדולה לקינוח. כל זאת, מבלוי לשוכח
את שלל דגמי הספורט של משפחת ה-E-Type. בנו-
סף, אמורים שהסיפוריים הטובים ביותר הם אלו שיש
לן אליהם קשר אישי וללא במקפתי גם בסיפור זה



הכל החל עם שני בחרים צעירים, וויליאם ליאנס וויליאם ולמסלי שהקימו בשנת 1922 סדנה לייצור שירות-צד לאופניים בשם Swallow Sidecar Company SS, ובעברית "חברת הסנוונית לייצור שירות הצד".

ולמסלי עזב במהרה את השותפות והשאר את הבמה לליונס, שפיתח וניהל את החברה ביד רמה במשך עשרות השנים הבאות, תוך שהוא מעצב באופן אישי את מרבית הדגמים. מאותן ימי נוצר מרכבים מהודרים למכונית אוסטין 7, ומשם הדרך הייתה קצרה לייצור מכוניות ספורט וספורט-סאלון מתכון עצמאי



יגואר 1 MK החתולה הקומפקטיבית הראשית.

לו עם ה-MK1 בשנת 1951. ההצלחה במכירות לא אחרת לבוא, בעיקר בצפון אמריקה, שוק הייצור החשוב ביותר של תעשיית הרכב הבריטית באותה שנות.

בשנת 1955 הוחלט וויליאם ליאנס שיש מקומ גם לסדרת מכוניות קומפקטיות יותר מסדרת ה-MK1, שעדיין תהniaה מצידות בכל המפענים המוכרים של יגואר - פאר, אולדצ'ט כביש, וביצועים. לראשונה ביגואר, תוכנה המכונית החדשה להיות במבנה אחד - מונוקוק, ללא שילדה נפרדת. המהנדסים קצת חששו מביעות חולשה במרקם החדש, ולכן המכונית תוכנה עם הרבה פח... משקופי הדרות וחולנות היו

לאחר מלחמת העולם השנייה שנתה החברה את שם יגואר (ע"ש אחד הדגמים שיוצרו לפני המלחמה), וזאת בגין הערך הבינלאומי שייצר צמד האוטו-ים SS עם קלנסיו של היטלר. כמו יצרנים רבים, לאחר המלחמה חזרה החברה לייצר מכוניות דיזל דומות לדגמי טרומ-המלחמה, אך מידי במחילה שנות החמישים השיקה יגואר מגע מיוחד מתקנון עצמאי, ה-XK. המפוזם. היה זה מגע 6 בוכנות חזק ואמין עם שני גלים דיים עלינוים, תוצרת שעד עד הייתה שמורה למונען מרווח או לאקווטיקות איטלקיות. יגואר שטה את המגע בשני קווים מוצריים - מכונית הספורט XK120 (ולאחריה XK140 ו-XK150) ומכוניות ספורט-סאלון גדולות ומходדות שהוח-

אחת הביקורות העיקריות על ה-MK-2 הייתה זהות הנטייה. למוניות היה סרן אחורי "חי" עם קפיצי עליים, שתרם לא-חיזית כביש גבולה - ולנוחות בינוונית למד... אבל מעבר לבי' קורת הספציפית הדז, יגואר התחלת בשנים אלו לשיטים דגש על נוחות ופאר, לא פחות (ואולי אף יותר) מ"ספורטיביות". התפיסה ביגואר הייתה שהקלוחות מחפשים במכנניות תכון גאות של פאר, כה, ואחדית כביש טובה - בסדר זהה... הפתרון היה ללבת לכיוון קצר פחות "קשווח" יותר מתחוכם, ולכן בשנת 1963 יצא יגואר עם דגם משופר - S-Type, שהוא מפואר, חזק, אבל השינוי העיקרי בו היה המתלה האחורי מפואר, חזק, אבל השינוי העיקרי בו היה המתלה האחורי שדאג גם לאחדות כביש. נורען קטן, נזכיר ששנתיים קודם לכן והشيخה יגואר את ה-E-Type המדהימה, וגם את דגם ה-MK-10 (או MK X, מכונית סלון גדולה מאד שה-חליפה את סידרת ה- 9, 8, 7, MK7). המשותף לשתי המכוניות האלה היה מתלה אחורי נפרד, משיכל וחדשי, בתצורת "עוצמת עצה" עם בלמי דיסק פרימיום ומשני בולמי צעדועים



יגואר 9 JX 1968

ה-6JX הייתה יורשת ראויה לכל דגמי הסאלון של שנות ה-60. זו הייתה מכונית ספורט-סאלון יפה, מרוחחת, מפוארת, ובעלת אחיזת כביש ונוחות נסיעה ללא תחרות. היא יוצרה עד לשנת 1992, ונחשבת לאחת ההצלחות הנגדולות בתולדות יגואר.

בעבים למדי, ולמרות העיצוב המודרני והוזרים המכוניות נראתה קצרה "גוצית". האורך היה 4.60 מטרים, לא מוטט, אבל הרובה פוחת מ- 5 המטרים של ה-MK-7. הרצועים העבים מ- 2.4 מטרים נחנעו ה-XK בהפוך 2.4 ליטר היו טובים למדי, עם הוויסקי הגדולה בהפוך 3.4 ליטר הם כבר היו מצוינים. עם תיבת היליד כימ רגילה המכונית הגיעו להדרירות מקסימלית של 190 קמ"ש והחואזה מ- 5 ל- 100 קמ"ש היתה 1.9 שניות - מכובד ביותר לאוטון שנים, ולא איטי בהרבה מדגמי הספורט של החברה. אפשר היה להזמין את המכונית גם עם תיבת אוטומטית (בעיקר לשוק האמריקאי), גלגלי שפיצים ובשנת 1957 המכונית גם זכתה לבטטי דיסק. במת הנוסעים היו כמושבן ריפודין עור, לוח שעוני מעץ, ותוחות פאר של מזעדי לורדים ברוד ט'... כל זה הוצע ללקחות במחירים סבירים למדי, כמיטב המושך רת של יגואר ש המיד | נתנה ללקחות תמורה מצוינת לכיסף, המכונית, שקראה " 2.4 ליטר" או " 3.4 ליטר" בהסתאם לנוף פחוש לא הינה חפקה ספונטנית. חיישנותם שברן היו היציר

האחורית הצר שגרם לצפיפות במושב האחורי ובתא המטען, וسطה החולנות הקטן שגרם לתחרשה מעט קלואסטרופית ברכב.

בשנת 1960 הגיעו הגדמות הבודקdem ולשפר - יגואר יצאה לשוק עם ה- MK2 (ומאוור נקרא הדגם הקורן). תכנון הדגם החדש כבר התבסס על דם MK1). הניסיון שצברה יגואר בתכנון מרכיב המונוקוק של MK-1 והפעם המהנדסים "שיחררו את החבל" בכל הקשור לקשייחות המבנה - משקופי הדרלמות וחולנות היין צרים ועדינים הרבה יותר, שטח החולנות גדל ב- 18%, ונוסעים המכוניים ננעו מתחזות מרחב פנימי גדול. למנועים הקיניים נוסף גם מנוע 3.8 ליטר חזק (זהה למשהה למנוע של ה- Typ-E).

וגם רוחבו של הציר האחורי גדל לטובות הריאשוונות), והרחיב לנושאים ולמטען. יגואר 2 MK-2 היפה לדגמי איקוני בתולדות החברה, ובוואלן הרכב הכללי - המכוניות שילבה עיצוב יפה, ביצועים מצוינים, פאר פנימי ו"קסם" בריטי במתיטבו. בשנות השישים המכונית שימשה את המשתראה הבריטית, וגם הייתה הבכירה המודעפת של שודדי הבנקים...

המהירות המקסימלית של דגם ה-8.5 ליטר הייתה מעל 200 קמ"ש, והטואזה מ-0 ל-100 נעה בפחות מ-8.5 שניות - תוצאה מצוינת למכונית סאלון כבידה בשנות ה-60. השתתפות בתערוכות וגבישות טלביזיה רקס הגדירו את הפופולריות של המכונית, ועוד היום היא היגואר הקומפקטיבית המבווקשת ביותר, עם מחרירים גבויים בהתקמה. המכונית יוצרה ללא הפסקה עד לשנת 1969, כאשר בשנותיה האחרונות היא הפכה לדגם המכונסה הצלול" של יגואר ודכתה לשמות 240 ו-340 בהתאם למופף המנוע (יצור דגם ה-8.5 ליטר הפסיק שנעים לפני סיום הייצור). היה גם דגם בשם דימילר 8.5-V2.5 שהיה למדעה מרכב של MK2 עם מנוע ה-V8 המצוין שיגואר ירשה מדימילר כאשר רכשה אותה בשנת 1960. סה"כ יוצרו מעל 90,000 מכוניות מדגם ה-MK2, אבל כפי שמייד נראה במ"ק קיבל אליו יוצרו עוד כמה וכמה דגמים נוספים...



יגואר 1960 MK2



יגואר S-Type



יגואר 420 מ-1967 של קובי מילוא



יגואר 420G מ-1968 כבר לא קומפקטי...

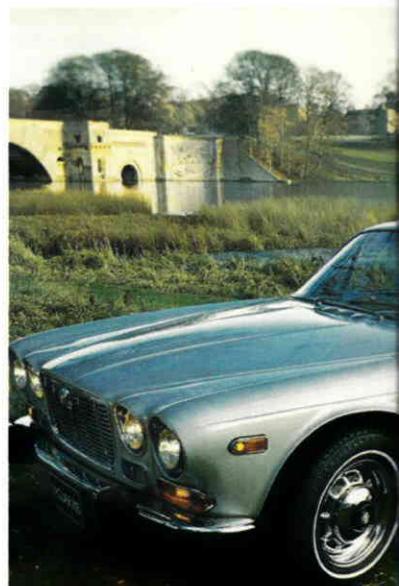


הסלון המפנק של ה-S-Type

נים הופיעו למחדודר יותר, עם שיפורים במערכת האאזרורו, מרחב פנימי גדול יותר ועוד. למרות כל התכונות המשופרות של ה-S-Type היא מעולם לא זכתה לפופולריות של קודמתה. אולם היא ייצרה עד שנת 1968, ארך רק 5,000MK-2 מוכניות ייצור, פחות משליש המכוניות היחסיבת העיצוב, ואושיי יגואר עצמן העיקריות כלפי המכוניות היחסיבת העיצוב, ואושיי יגואר עצמן הסכימו שהחזית העגללה פשוט לא "מתחרת" עם הדגם הארוך והמשופע. מעוניין לציין שגם הרכב הקלאסי של ימינו מתיחס למוכנית אותה צורה... למרות שהיא עדיפה על ה-MK-2 כמעט בכל תחום, מחירה בשוק הקלאסיות נמוכים הרבה יותר.

כדי להמחין ולסבך את החווים (ואת עבודתם של מהנדסי הייצור...), בשנת 1966 שיינמה יגואר את שמה של הסדאן הגדולה, ה-420G, MK-2, ל-420G, וגם החליפה לה את המנוע 4.2 מ-3.8 המוכר למונע הגדול של ה-E-Type, בparech E-Type ליטר. המכירות

של הסדאן הגדולה היו עצילות למדי, וויליאם ליונס חיפש דרכים למיצויו לקוחות שרצו משחו קצת יותר מה-S-Type מפואר מה-420G. ביז' גואר נבר עבדו קשה על המכונית שתוחת ליר את כל עירחת הדגמים חזז, הלא היא סידרת ה-JX, אבל בינתימן היה צרייך עוד למכו... זו גם הייתה הזדמנות לשפר את העיצוב השני במחלקות של ה-E-Type, והותזאה היה דגם ה-420 (ולא להתבלבל עם ה-420G!) שהושק בשנת 1967. היגואר 420 הייתה למעשה מהה-420G הגדולה, הכו-שותכנה עם חזית שהזכירה מזח ה-420G הגדולה. لكن, עד למת גראיל גדול הנוטה קדימה ואורבעה פרסי חזית. וכך, היום יש רבים שמתבלבלים בינוין למרות הפרש אורן של כרוב ל-30 סמ' והפרש רוחב של 25 סמ'. כפי שמעיד שמה, ה-420 "הקטנה" זכתה למונע הגדול בparech 4.2 ליטר, לאוותם מחלים נפרדים משובחים של ה-E-Type, S-Type, להגה נסחוי פר, אופצייה למזגן מקורי (עם וחידת קירוי בגאנז...), ועוד מני שיפורים קטנים. כרגע, אפשר היה להזמין את המכונית עם תיבת הילוכים וגילה עם או בלי תוספת אוברדרייב, וגם עם תיבת אוטומטית שהיתה מזגם משופר יחסית לדגמי ה-E-Type. למעשה, מביתנות המכוניות ה-420 זהה לגמרי-L-Type S-Type מקו החולון הקדמי ואחוריו, מה שמקל מאד על מציאות חלופים. ה-420 הייתה דגם "Stop-Gap" קלاسي,



פִּים אֶלָּו עַל ה-2 MK הפוֹפּוֹלָרִית וְהַקְּרָה.

מכיוון שאנו מאמין בדגם אישית, נהגתי בדיקן כפי שאני ממליץ כאן... רציתי להוסיף ל-MGC המזקה והספרטנית שלי גם רכב לא גדול מדי אבל מפנק, שלא קופאים בו בחורף, לא נספיקים בו בקייז, אפשר רקחת בו עוד זוג חכרים לטיזל, ושודגתי-שתחיה לא תקטר שבגלל הגג הפתח נחרת לה התסרוקת... כנובן שדה ציריך להיות רכב בריטי (ענין של מסורת אצלי...), שיחיה לו מנוע חזק, ושיהיה לו את אותו "קסם" של קלאסיקה. המונוג יגואר היה בחירה טרייניאלית, אבל איזה דגם? ה-2 MK נפסלה בגלל מחירים לא שפויים, העדר מזגן, ובגרבן גם אין הגה כה. מהו לעשות? – אני גם לא אהוב את היישן העגלגלי שלו... S-Type כבר הייתה יותר מעניינת, אבל שוב – לרובן אין מיזוג (ולא רציתי לשתול יחידה לא מקורית), וגם נאלצתי להסכים עם ארשי יגואר לגבי העיצוב – שהוא לא מתחבר לי באופן זהה... הפטון היה באוטו דגם ביניים – יגואר 420. העיצוב יפה בעיני – קלאסי, קה אמיצית. יש מזגן מקרוי, יש הגה כה, ובפניים שפוע של עור, עץ ותוחושה של צוудן בריטי מהודר. לkipunoh, יש לי גם הנאה קטנה לנסוע במכונית שאף אחד לא מכיר... בארץ באותו הזמן הייתה רכב 420 אוחט לפני שיפוץ מאטגר, ואני טימטיבי למכוניות קלאסיות – יבוא מראה"ב. את ה-420 של מזאגתי דרך יפה, אבל לא כל כך במצב נסעה... זו הייתה הנדר – שטורה יפה, אבל מזאגתי דרכן מזגן ביחס סגור, אבל הוזנחה מכונית שמצד אחד נשמרה מוגנת ביחס סגור, אבל הוזנחה מזאגת מבחןיה מכאנית – בדיקן סוג האתגר אני אוחב. תחילה היבוא כל מלחמה קטנה עם הנקב – לא אכפת להם שהאוטו מושבת – אם הוא נראה יפה אז הוא צריך להיות יקר... לפחות בסוף הצד ניצח. לאחר שהגברת הגעה בשלום היא עברה יישור קו מכני מקריך שנעשה יחד עם חבר המודען בני לוי – חבר אישי ומכוני מחוון. מיכלי דלק, קרובו ואטו-רים, מערכת החצתה, מערכת הקירור, מערכת הבלים ומה לא. לאחר כל העבודה קיבלתני יגואר אמיתי מלאת כסם, עם הגה כה, מנוע חזק ומוגדל, וסאלון פנימי מפנק. המכ' לויל האחרון שושאפ' ברכב היה זה שמסתור מאחוריו כפתור פלא שעליו כתוב AC והוא פן את הנטייה בימי הקיץ להנאה גדולה. היגואר הפטיעה אוטו – ציפיתי לפחות גברת מוגдалת ומגושמת, אבל מסתבר שהסתלה האחורי הנפרד והמיוחד שלה מספק לא רק נוחות נסעה בסטנדרטים תזרוניים, אלא גם אחיזת כביש מפטיעת יחסית למכוניות סאלון בורגנית. ה-420 לויקת סיבובים במחירות מפטיעת ללא מאץ ודרמה, וכבר הרכינה לא מעת מכוניות מודרניות בסביבות הירידה האחוב עלי מכבייש 4 צפונ לכביש מס' 1 לכיוון תל-אביב... בתוך ערך מוסף, אותה "זוגתי שתחיה" שהזורה קודם, זו שאל אוחבת מכוניות פתוחות, התאהבה מיד ביגואר הבוגרתנית. היא נהנית לשבתת כמו מלכה במושב הימני, מוקפת ברים, חותם עור ועץ. ורק בשבייל זה היה שווה... וכן, כשאני מפליג לי אל האופק ב-420 הזונה, עם רוח קרירה המושבת על עורפי מיחידת המיזוג האחורי, אני נזכר בהערכה בוויליאם ליאנס ובמורשת המוטורית הנפלא שהשאיר לנו.

כלומר דגם שועלך כדי "למשור זמן" ולשמור על המכירות עד שיגיע הדגם החדש באמת... המכוניות יוצרה רק כשתיים, ב-5,000 עדותים (ועוד 5,000 מכוניות שנמכרו בתחום Daimler Sovereign). למעשה זו היגואר הקומפקטיב הטובה ביותר, עם מנוע חזק, היגוי טוב, ביצועים מצוינים, פאר פנימי ועיצוב יפה והרמוני. מכיוון שהמכונית יוצרה זמן קצר בלבד, היא כמעט ולא מוכרת גם בקרב חובבי-יגואר מושבעים, ומחייב בשוק הקלאסיות נזק מאייחסת ל-2 MK. עד כדי מחצית המחיר בהשוואה של מכוניות במצב דומה.

סביר להניח שבשלב זה הצלחתו לבלב את כולם עם שלל הפרטיהם, הדגמים והפרטיהם, וכך נעשה קצת סדור: בשנות 1968 יוצרה יגואר לא פחות מארבעה דגמי סאלון שונים: MK2 העגלגלה עם המתלה האחורי הקשיח, S-Type עם S-Type, ולkipunoh – ה-420 הגדולה, עם מחדדים של חכו'נית אמריקאית מוגדלת. כנובן שבחאותה שנה יוצרה יגואר גם שלושה דגמים שונים של E-Type – פתוח, קופה, וקופה. 2+2

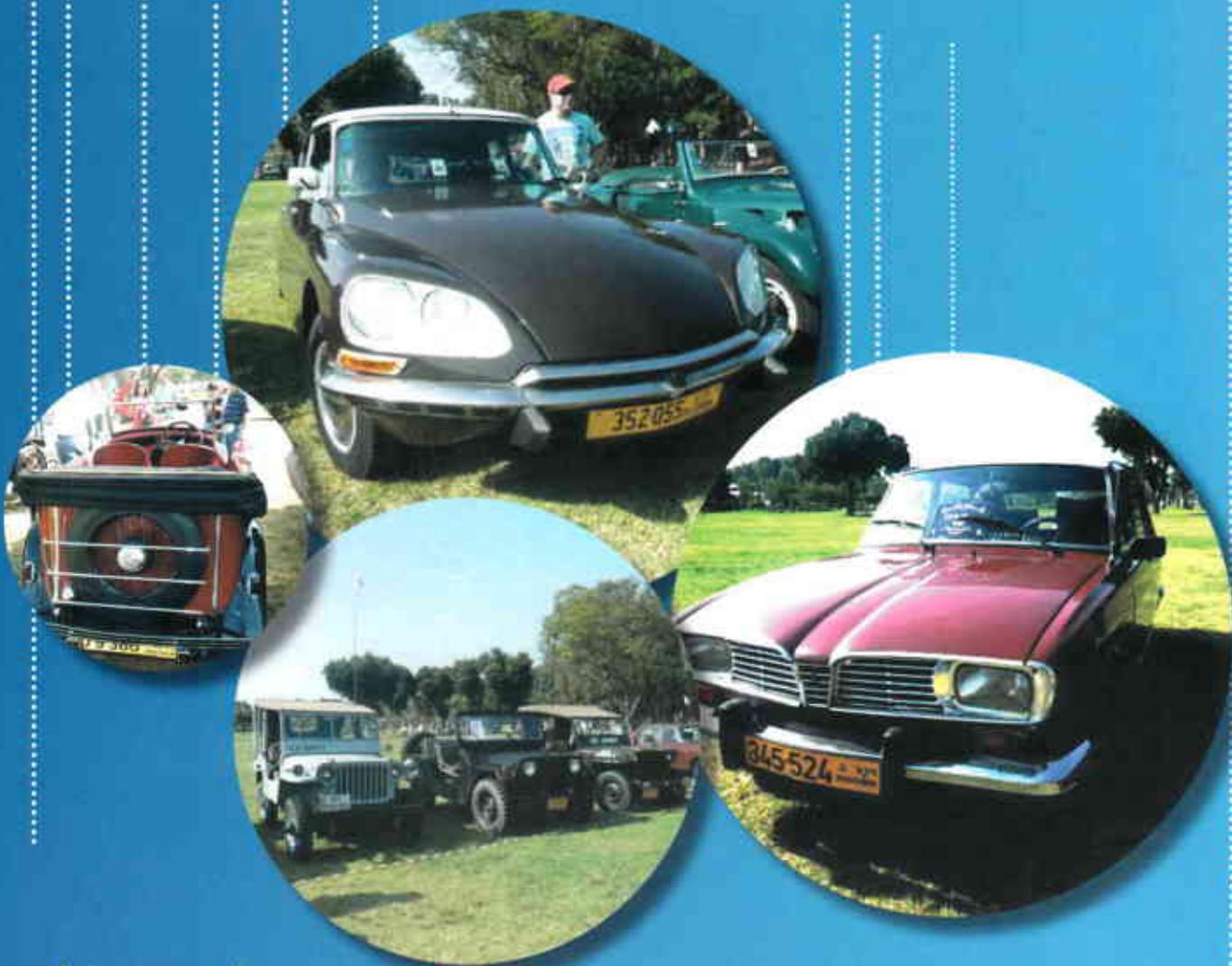
אם נחשב את כל הקומביינציות של הדגמים האלה עם האופציונות השונות של מזגנים, תיבות הילוכים, אביזרים וכו', נקבל חלום בלהות אחד גדול של מלאי, לוגיסטיקה ו邏輯... הסולט הזה לא הושיר בראיות לחושן הפיננסי של יגואר, וכן בשנים אלו החלטת הבוס ליאנס לאחד את הכל העסוק עם תאגיד BMC ואוח"כ למכוון לקבוצת Leyland. מתנת הפרידה של ויליאם ליאנס לחברת שהקימים היה עוזוב הדגם החדש של יגואר, שלמעשה החליף את כל דגמי הסאלון ב"מכה אוחט" – ה-6-X, שזכה אוח"כ גם לדגם עם מנוע 12V ולדגם עם בסיס גלגולים מוארך שהחליף למעשה הדגם החדש ה-420G. אם תבחןו את עיצוב הפנסים של ה-6-X ניתן לראות את הדמיון ל-420G ול-420 – שלמעשה "הראו ל-6-X את הדרך" מבחן עיצובית.

ה-6-X הייתה יורשת רואה לכל דגמי הסאלון של שנות ה-60. זו הייתה מכונית ספורט-סאלון יפה, מרווחת, מפוארת, ובעלת אחיזת כביש וnochot נסעה ללא תחרות. היא יוצרה עד לשנת 1992, ונחשבת לאחת ההצלחות הגדולות בתולדות יגואר. אכן מתנת פרידת נאה מהמייסד האגדי סר ויליאם ליאנס (שבניתים גם דקה לתמוך אצולה מהמלוכה אליזבט).

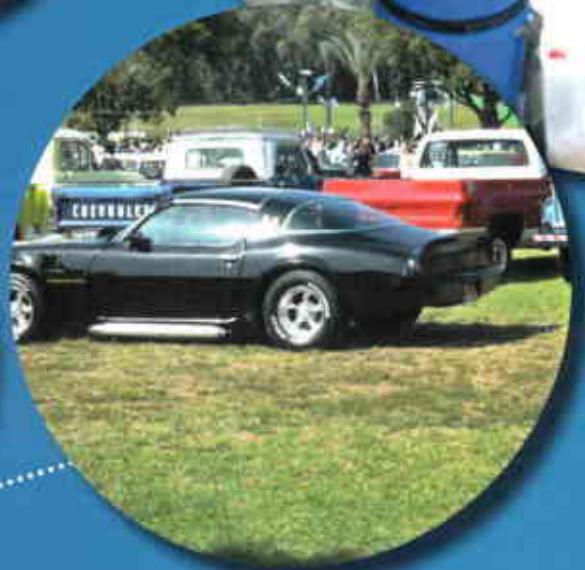
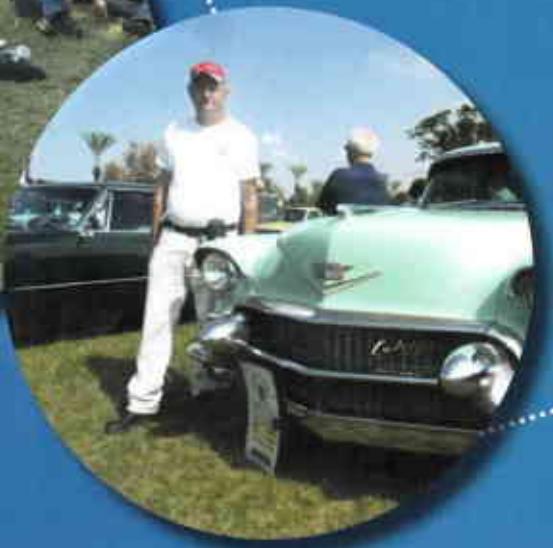
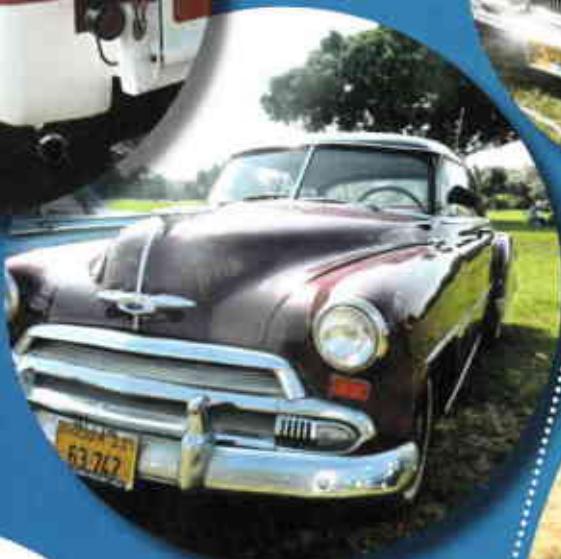
ומה בישראל? ידועות בארץ MK1 אחת, כעשור 2 MK, S-Type (שהאתה מהן מס' מפעמן שיפוץ כליל בימים אלו), ושלישיית 420 (שתים לפני שיפוץ, ואחת שנושעת, טפו, טפו...). יש גם ככל הידען 3-2 מכוניות מדגמי G/420 MK הגדולים. דגמי הסאלון הקומפקטיבים הם רכבבים קלאסים מפנקים וכייפיים – יש בחו"ל חלקים בשפע (אם כי לא בזול...), ומוציאי היגואר נחשבים לאטניים וחדקים. מחירי ה-2 MK גבוהים מאד, אבל מי ש"מחבר" לדגמי ה-E-Type וה-420 יכול למצוא בעיר בארה"ב מכוניות יפות במחירים סבירים יחסית, וליהנות מה יתרונות של דג-

אירוע סוכות

באירוע רב משתתפים ומכווניות חגיגי
מעודון החמש את האירוע השנתי
הגדול בפרק הלאומי ברמת גן.
מצג אויר משגע, אירגון למופת
ובעיקר, מאות מכוניות מכל הגודלים
והסוגים.
המוסטנגים זכו להבלטה לנכבוד 50
שנות המותג.







אלפא רומיאו C4 - קלאסית מיום היולדת



שהיה יקר ויקרותי, אך השתייך במחנותו לימים שלחלפו ולא ייחזרו, בדומה למוכניות כבוגטאי, דלהי ודלאז. 474 יחידות יוצרו מדגם זה לאחר המלחמה ועד שהופסק ייצורו ב-1951. במקביל, הנהלתה החדשה של החברה, בהובילו של אורציו סטטה פוליגה, הבינה שהעתיד טהור במעט היביעים כמו-ביל תחילה השיקום והחלה ביצור מוכניות שימושיות וдолות יותר, המיצירות במכניות מכובדות. לסייעת הראשונה קראו 1900 והיא הציעה ביצועים נאים המשודכים למראה בולבוסי משנות, אלא אם בחרתם באחת מגרסאות הקופה האלגנטית. למבשתה השינוי האמיתי קראו ג'ולייטה והיא הופיעה ב-1954. זו הייתה מכונית קומפקטיבית וזריזה, שנמכרה בתא-חיליה במרכבה קופה (ספיננט) – ובמהמשך במרכבי ברלין (סדאן) וספיידר (רוודסטר). כבר בשנים הראשונות הוצגה גרסה TI חזקה יותר למונע צנום הרכוף וההפסק (3.1 ליטר עם 53 כ"ס). גרסה TI הפעכה להליסט ומקרה כמות גדולה פי ארבע מהגרסת הרגילה. הג'ולייטה, שהוחלפה בהמשך בג'ולייה, ייצגה את כל מה שאבנו באלוות של פעם; הביצוע עים, הנעה המהנה, הצליל והאופן. ה-DNA שלה המשיר וחלחל לדורות הבאים, גם אם חלוקם עבר להנעה קדמית וח'לקם אחריה היה בניו ברישול ולא ממש הבריק, מה שלא מע מהאוואדים השורפים להמשיך ולקיים את התצתרת המילאנו-זית ולquoות שהדור הבא יהיה מוצלח יותר. הרבה יותר.

אלפא שמאז מותה של C6 האחרונה, חלפו לא מעט שנים עד להופעתה של מכונית אקווטית אמיתית, המונטראאל. בין-לכין, היו גרסאות מיזוחדות של זגאטו ואחרים לג'ולייטה ול-2600 ספיננט, הקופה הגדולה של אלפא בשנות הששים, אלא שאין לא היו מכניות אקווטיות של ממש, ככל שמדוברות להתחרות במיתרים איטליה באופן שני. המונטראאל הייתה כבר סיפור אחר; 3925 יחידות יוצרו ממנה

באחד מסופי השבוע האחרונים, מאלו שהבטיחו להיות גשומים והכ-זיבו, עשתה מכונית ספורט לבנה את דרכה על כבישי הצפון. נמכבה ורחבה, עגלגלה במקומות הנכונים ושרירית להפליא. המכונית הלבנה הפтиעה את מתנהלי הנטייב השמאלי המנוחמים במופע אוור קווי מריהיב, החזירה אותן לנטייב הימני ונפרדה מהם בהאצה חזקה, תוך כדי ירידת סרנادات צרודות מהמפלט...

אלפא C4 אינה סתם מכונית. היא אירוז. היא נשאת הדגל של אלפא רומיאו המתחדשת, כחברה שמתגת את עצמה גבוה יותר וושאפת לחזור לימי העבר המפואר שלה. היא חזוד החנית לכינסה מחודשת של אלפא רומיאו לשוק האוטו-ሪקי, אותו עזבה לפני שני עשורים עם הדגון בין הרגולים ותחושת כשלון משפילה ומאז ניסתה לחזור לשם בקטן. היא מכונית אקווטית שగורתה לח'י הרחוב לקפוא לרגע, בעוד עבורת כדגמנית נון-שלאנית על מסלול. קל להתייחס לאלפא הלבנה כביבי פרארו – ולמען האמת, זה לא יהיה רחוק כל כך מן הממציאות.

הו זמינים, בשנות העשרים והשושים של המאה הקודמת, בהם אלפא רומיאו הייתה ה'פרארו' של זמנה, בעוד קבוצת המרוצאים שלה ענהלה בידי צייר איטלקי שאפותן בשם אנצו פרארו, שפעם נהג עבורי המפעל. המרוצאים השבתו את הגדע, תרמו להתחמות במונעים בעלי גל דיזים עלון כפול ובתוכנן מכניות מהירות, אלגנטיות ויקרות במיוחד. כל דגם אלפא רומיאו בשנים ההן, ממשפחות C6 או C8, יוצרו במכניות קטנות, שנעו בין יחידות בודדות למאוט ספורות לדגם – ולו-

בשו מרכיבים מותוצרת המפעל או מיצרי מרכיבים נפרדים. התקופה שלאחר מלחמת העולם השנייה הכינה את איטליה, לרבות תעשיית הרכב שלה, לתהילן שייקום מזרך. אלפא רומיאו החלה ביצור מחודש של דגם 2500, C6,

C4. קשה לשוכח מכונית חושנית כל כך, עם עיצוב שהוא קלסטי ומודרני בעת ובזונה אחת, המשך טבעי לאקווטיט הבאה במשמעותו ההיסטורית. אונחו נבר-ב-7002 וסרג'יו מר' קיונה, הבוס החדש והכל יכול של קבוצת פיאט משיק מכוןנית יקרה במיוחד העונה לשם C8 קומפטיציונה. עיצוב של המכונית מזכיר מכונית GT משנות הששים; מעוגל, חושני ועם צאת כוחן במידה מסוימת. מתחת למכסה המטען הארון נמצא מנוע V8 של מאדרטי (שגם הרכיבה את המכונית), המפיק 450 כ"ס ומתאם את המכונית למחירות מירביה של C-300 קמ"ש. C8 קומפטיציונה, שפמה את השערם להז-

רה לאורה"ב, יוצרה במשר שנתיים ב-500 יחידות וגרסת הספיידר הפתוחה שלה, יוצרה גם היא במספר זהה. העיתונות אהבה את המראה, הצליל והביצועים של מכונית העל זו, אך הביקורות על התנהוגותה היו מעורבות.

בדיל מקודמותיה האקווטיות, C4 ישן מעט מאוד פשרות. ב-4-ב-4 ישן מוכן המכאנים

ישובים על בסיס קל וחוזק במיוחד העשו סיבי פחם (שימוש בחומר זה נעשה גם במרכב-h-C8), לווחות המוצמדים בעבודת יד אינטנסיבית. המרכב בני מחומרם פלטטיים וגם הוא, בדומה לבסיס, מיוצר במיורן חז. ל-C4 מנוע מרכזי והעה אחורי, כאשר הכת עובר לגלגלים באמצעות תיבת הילוקים רובוטית כפולה מצמד, המכונה באלא T.T. מערכות המתלים משתמשות בעצמות עצה כפולות מלפנים ובמכנאות כפושרים מאחור – ובגרסת ההשקה של המכונית המתלים נוקשים יותר – וגם נעדרים במעט מיציב במתלה האחורי. מ-4-ב-4 אין הגה כת; מיקום המטען מakhir הנג, הגבטה לחרטום קל יחסית והרצן להציג חווית נהיגה טהורת ככל האפשר, תרמו לכך שבזומה ללוטוס אליס, אוליאם הרוחנית של C4, המתגבר היחידי להגנה יהיה בשדרי הזרוי עות שלכם.

הנעה ב-C4 היא חוויה אינטנסיבית במספר מוגנים. היא פיזית ואינטימית, היא רouseת ותובענית ובעיקר, היא מצפה מכם לאיפוק. השילוב של משקל קל (פחות מטון) עם מנוע ברוף (היסטוריה של 1750 סמ"ק עם 240 כ"ס גורם לתאוצה אדירה, כזו הבועת לכט בעקבות לכט בגב ללא רחם, בעוד המנוע שועט לעבר מנתק החצתה וرك משיכת המושט הומני שמאחוריו. ההגה חביא אתכם להילוך הבא. 4.5 שניות – ואתם במאה קמ"ש,

בין השנים 1975-1971 והוא נפלה קורבן למושב הארגניה, אך לא רק. מונטראל היה מרכיב מריהיב בעיצובו של ברוטרנה ומנווע V8 קרן נפח 2.6 ליטר, 200 כ"ס), שהיה צאצא של מנוע מכונית המירוץ 3.3. אלא שמתהה לחילופת האלגנטית שכנה רצפה פלבאית של ג'וליה ספרינט ודבר התבשא בינהוג מסורבל מהו של המכונית; על אף שהנתנו לפני שנים רבות עדין זוכה ליילת המנוע הייחודי בזעודה מטפס לסל"ד גבוהה, מוט ההילוכים הקצר והישיבה המודת נוחנה. ההגנה היה כבד מאד, דוויות הגלגול מוחשיות והתנהגות הכבש היהת בסדר, אבל לא ממש הבריקה. שתי יחידות של מונטראל יובאו לארכ"ע"

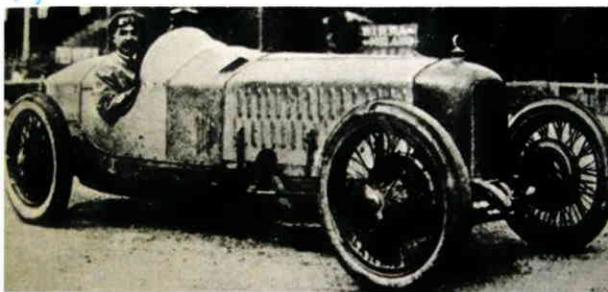
אספניים – וכל פגישה איתן היא חגיגת ליענים, כי מכוניות אקוטיות הן קודם כל עיצוב וחשך, ללא קשר לאין שמן נסעה.

פאסט פורוורד לסוף שנות השמונים, הבואה הפיננסית רוששת וגוששת ושוק מכוניות הספורט היקרות לוות; חזרה

ען, יפים מתחלים להשקי מכוניות ספורט יקרים כבמ"נ, לחדרות נוצרות רשיונות המתנה ארוכות והמשמשות עלות יתר מהחדשנות. אלף רומיינו רואה את המתרחש לצד עיניה ורוצה לקחת חלק בחגיגה, מה שהביא לילדתה של ה"מלצת" של זגאטו, ה-SZ (ספרינט זגאטו, 1989-1991) ובמהשך ה-RZ (רוודסטר זגאטו, 1992-1994). למפלצת ((Mostro iz, כפי שכונתה בשעתו, היה עיצוב חריג, ספק מאיים, ספק קומי. גם הפעם, מתחת לגוף האקווט דוטי שכנו מצללים פלבאים, במקרה זה רצפה ומנווע שרקלחו

מודג'ם. נפח המטען היה 3

ליטר, הספקו עמד על 210 כ"ס והביצועים הדכירים את ביר צועי המונטראל המנוחה; כל מכונית ספורט במחיר דומה הותירה את המונטראל מאחור, שלא לדבר גם על מכוניות זולות יותר. גם שלדת המכונית ובמלחאה, משופרים לעומת המקור ככל שהוא, קיבל את מנת הביקורת שליהם מעתיךנות הרוכב אנד. למללה חלקן ייחוד Z יוצרו בפחות משלדי תיימן ומוצאו את דרכן לאספני ולספוקולנטים (שםועה עיקשת, אגב, מדובר על ייחידה, RZ, ZG) לאחר התפוצצות הבורעה, מכור בתקופה מקבילה לא יוחר מ-284 יחידות... אל תדאגו, לא שכחתי את



אלפא 4C מ-1923



אלפא 8C מ-1936



אלפא מונטראל

המיוץ מדגם 33, ממנה ייצרו 18 יחידות בלבד. השימוש האחורי מכסה את המנווע המרכזית, החשוף – וכשנוטנים גז, המנווע זו על התושבות שלו. בגרסת האירופית שנמכרת אצלנו, הפרסים הקדמיים הם אסופה מוזרה של נורות בעור מסגרת סיבי פחם. בגרסה האמריקאית, הפרסים עטופים בפלסטיק שקופה וهم אלגנטיים יותר. למקרה החזל, פרסים אלו מוצעים כאופציה באירופה – גם אצלנו. יוסי, אלפיסט ברשותנו כבר אמרנו? – דואק אהוב את הפרסים הנוכחים ומוצא את פרס הדגם האמריקאי סטנדרטיים מדי.

למעלה מ-30 שנה נהג יוסי באפלות. מסטר לי שהאהובה עליו מכל הימק דואק האפלטה, ואחרונה היהת GT קופה עם תיבת סלספייד. אני לא אלפיסט, אך אכן יכול להישאר עדיש מול יצירה אמנות כמו C. גם יוסי לא. כשהגעשה המד כוונת לסתוכנות בחיפה, ניגש לראות אותה, התישב מאחורי ההגה והניע אותה על מנת לשמעו את ציליל המנווע, מה שהסביר לו כדי להחליט שהמכונית תהיה שלו ויהי מה. במוחיו שמתחליל באורך ה- 600,000 ש"א, אפשר להתייחס אליה כמו מכונית משובחת ומואזרת המכובילה לה, הפורה קיימן S. מה שבתו, זו האלפא האקדוטית השלמה ביותר מאי מלחמת העולם השנייה. מכונית שocabut היטב ללא תירוצים, מנהה להגיה כמעט כמעט כמעט אלים המיתולוגיות, אך אקסקלוסיבית בית יותר ממנה.

יביבי פרארו. כבר אמרנו?

תודות:
-ליוסי. על הרכנות לחלק את תחביבו ואהבתו ברבים ועל אחר צהרים ממשים.
-ליאצן חולין שטרח וצלם חלק מהתחומות.
-לאובון דומר ממודען 'אלפא רומייאן קלאסיק' שיצר את הקישור הרשמי.



בדרכם למהירות מירבית של 258 קמ"ש. בעודו דוחף אותנו לפנים והנץ שבשימוש הקדמית רץ מהר יותר, מציע המנווע מגון צלילים לחיזוק החוויה. הוא מגבר, יונק אויר, יורה מהר מפלט וושאג בסל"ד גבוה. רק כבב אמייתי, לא פלאדי במיוחד. מין פאנק של מנוועים.

האינטרנסיביות ממשיכה גם בכבישים מפותלים. הגה כבב ומהייר (8.2 סיבונים בין הנישות), די מודיע ואבלו מעביר קצת אינפורמציה על מה שקרה למשה, בכביש. שדה הראייה לפנים טוב, לאחר אפסי. הבינו לפנים ותראו את שתי הרכבים הקדמיות, גבוזות יותר מהמכסה הקדמי. היצרו לא חור. בעצם, אל תציצו, כי אין מה לראות. בינוים, אני חש היטב את המכונית, קצת כמו במכונית של פעם ומגביר קצב. מערכת ה-DNA (בורר מצבי הניגזה) משולבת קבועה לנצח הדינامي (יש גם RACE), תגובת הדושה חדה כתער ואנו תוקפים פניות כמו לוחם ויטקונג עם סכין בין השיניים. בלילה חזקה (הדוישה עללה מחרצתה כהה קלה וגז). עוד הורדת היילוך עם המשוט השמאלי, הפניות הגה קלה וגז. גז – ואנחנו ממשיכים. החוויך לא יודד מהפנים, המהירות בפניות גבואה ומחנוע מנגן ברקע. זו מכונית מרווח לכביש, האלפא הדו – וכך צריך להתייחס אליה. החיבור שבין אדם למוכנה מבrik במכונית הדו. השלדה משתפת אותך בנסיעה, ההגה מפטפט בזעום והמנוע נעוצם שמאש כל הזמן, חלק מהותי בהנאה מהמכונית הדו. יוסי טען שהמכונית הדו מזכירה לו מיפוי. אני לgambar אליו.

יוסי ש., הבעלים המאושר של מכונית המבחן, נהנה לה-שות מהמכונית גם ביום יומם. למען האמת, נוחות הנסעה, לפחות בגרסה מרככת זו (המכונית אינה בגרסה ההשקה), אינה רעה בכלל ואבילו הכליטה והיציאה נסבלות. עיצוב הפנים מינימליסטי, חסר פרקטיות בעיליל ועם זאת, לא "עני". אין ספק שריפוד העור האדום על החושבים, בידיות הדלתות ובגהה, תורמים את שלham. מושבי הספורט הדקים לא נראים נוחים, אולם משטחים את תנוחת הנהגה הנוחה מאחוריה ההגה החתוכון, המושבים מצלחים להפתיע לטובה. מתחז רי המנווע, בירכתי הרכוב, נמצא תא מטען קטן, בעוד שטח אחד סpun מזדמן נוסף מצוי מאחוריו עצם המושבים. יוסי, אלפיסט נבר למעלת מ-30 שנה, מכיר את הבאגים הקטנים של המזול ולא איכוטי במיוחד, שעון הטוירם מושתת בחלקו החשוב, בין 5000-3000 סל"ד, גלגל ההגה מסתיר מספר נורות אזהרה רה חשבונות ומשוטה החלפת ההילוכים יכולו להזיז ארכויים ואלגנטיים יותר ולא להיראות כאביזר שלקה מאייזו יונדאין. בשיטוט ב מהירות של 120 קמ"ש רעם המנווע ויישנה תהודה לא עימה בתחום הנסעדים. עוד קצת גז – והכל מסתדר... בחתימתו של כביש בית אורן אנו עוצרים לצילומים, לפני שנמשיך דרומה. האoir נקי, הרוח קרירה ונעימה. המכונית נסוכה, סקנית כמו מכונית מרווח ישנה שקיבלה רישיון לכיבש. היא מעוגלת מכל היכיוניות, קמורה וקעורה היכן שצרי וחושפת כונס אויר מאיים לפני הרכפאים האחוריים. העיצוב שלה מושפע מגרסת הכביש (סטרה דלה) של מכונית

אור - רק בן עשר אר עם ניסיון וידע פי 10 מגילו!



כתב וצילם: ד"ר ליטר ישראל

ברופא אתה יודע לאבחן אדם שנדבק בחידק כלשהו, על פי הסימפטומים שהוא מגלה. לעיתים קורה שמקבלים את התמונה כולה, את הפרוגנוזה, לאחר תקופה שבה כל הסימפטומים באים לידי ביטוי.

חברים. לאחרונה גם נרשם לקורס נהיגת קארטינג וקיבל רישיון נהיגה על הכלאי. لكن, כאשר אני מסיים את הפרוגנוזה של אור ההבנה ברורה. על גוףו של אור השתפל כליל החידק המוטורי והוא אחד מאתני. זה איננו וירוס חולף ורבותי !!! לראייה או הגישש בקשה להיות חבר במועדון החמש לפני מספר חודשיים ואכן המועדון קיבל אותו חבר מהשורה - החבר הצעיר ביותר של מועדון החמש, אור קורצ'ק.

את תעוזת החבר שמח להעניק לו הי"ר היוצא נחום קדריאל.

בפגש שהיה ברכਮיאל הציג עצמו אורה בפני הי"ר החדש דודו בריל, ששמח להכיר אותו אישית ועוד אותו לכתוב שורות אלו. כמו כל חבר, גם לאור מכונית אהובה עליו במיוחד וזהי האוטו-הילי של חברי עמרם. לאחרונה קיבל אור מתנה ליום הולדתו העשירי מצלמת Pro Go, אותה הוא מתעד את נסיעות למפגש מהכ容纳ן דורך מנהרות הכרמל לחוץ צות המפרץ. בפגש או מקפיד למועד ולצלם את המכוניות והחברים ומעלה את התמונות לפורים.

התחלתי וכתבתי שלא לרופא מתחזל המזל לראות את תחילך ההידבקות של חוליה במוח לה חייבות, ואני רוצה להוסיף שלא לכל חבר רב מתחזל המזל לראות כיצד נדבקים בחידק המוטורי, אין זה מתחיל ומה זה עשו לאדם. אני שמח שיצא לי להוות את שני האירועים האלה!



אור נסע עם מר חיים וומריס



אור קורצ'ק מקבל תעודה חבר
של מועדון החמש

לא בחלקו של כל רופא מתחזל המזל לתעד ההידבקות במחלה חיובית למדוי, על כן כאשר אור, בן בן ה-10 של השכנים שלו, התחיל להציף אליו בכל סופשבוע למפגשי המועדון לא חזרתי בכלום. אבל כאשר התחיל לצלצל אליו בכל יום שישי כבר בצהרים, בקול מלא התרגשות על מנת לוזא באיזה שעה עליו להיות מוכן, התחלתי להבין שהחידק המוטורי התחיל להיטמע בגופו של אור, עמוק פנימה. האמת שכבר בדרכם למפגש, בנסעה, או מתרגש מאוד. הוא נרגש מהנסעה עצמה ומזה ציפייה למפגש עם חברי המועדון. כאשר אור מגיע למפגש הוא ניגש לכל החברים, מברר אותם ומציג עצמו לפני המבקרים החדשים.

אור גדור חוקן ממן לסובבים כשחיו וחב נסורך על פניו. אור עם הכריזמה השמורה רוק לו, מצילח לשכנע בתבונה את החברים ו"סוחט" מהם סיבוב על המכוניות והסברים על המכוניות המיחודות שלהם. באירועים המיוחדים במפגשים, אור הוא הראשון שניצב לעוזר, אם זה בנוסא ההגברה שבנו הוא מתחזה במיוחד, או בסידור השטח ושמירה על המכוניות. אור גם שומר על קשר רציף עם הנהלה דורך סמדר והיא באדיות ובסבלנות עונה על כל שאלותינו. במקבב שלי אחרי אור (ברופאו האשיש כמו...), אני מגלת שגם ממש השבע או מטפח את התהביב המוטורי. הוא מתחזק בכל הנעשה במועדון דורך הפורומים והווטצאפ. בבית-הספר או העביר הרצאה על מועדון החמש בליווי מצגת שכללה תמונות של רכבי



הברג'ת המאה

במהלך השנה החולפת ציינו חובבי מותג דודג' ברחבי העולם מאה שנים להולדת החברה. למעשה, כדי מה שנתיים אחורה ב-14 בנובמבר 1914 עשתה את דרכה לראשונה מול קהל מכוניותם הראשונות של האחים לבית דודג'.

בשנת 1900 עברו האחים למיזם חדש בדטרויט, מי שעטידה להיות ביתת תעשיית הרכב. הם הקימו בסכפי הרוחם מהאופניים מפעל לייצור חלקי רכב. היקום הגדל הראשן שליהם היה אליו אולדס (אולדסמוביל) עברו הם ייצרו מנועים וಗירויים. כשהגיעו הנרי פורד, היקום הגדל הבא בתורו, ערכו האחים חשיבות מחוודשת ולקחו מספר החלטות ממשמען תיוט שקבעו את העתיד לבואו. הם החליטו כי יוכלו לטפל רק בליקום ממשמעותי אחד ולכן ויתר על



האחים דודג' באחת ממכוניותיהם הראשונות

אולדס לטובת מתחרתו, פורד. בעסקה הגדולה שחתמו הם החלו ליצור עבורו כמעט את כל

משמעותי מפעל ייצור לאופניים, שהיו אך אמצעי תחבורה פז פולארי. "אולדס&דודג'" או D & E האליחו יפה ומאותר יותר

ל מען הסדר ההיסטורי נצעד מעת אחוריה שם לעיריה ניילס שבמישיגן, שם נולדו האחים ג'ון פרנסיס ב-1864 והוראס אלגין ארבע שנים אחריו, ב-1868. גיבורי הסיפור, זוג ג'ינגים נמה רצים וחוץים, ג'ון עצבי ועם מג' והוראס מושבב, מכונאי בחסד וחובב מזדקה - השלימו האחד את השני עוד מילדיות. בצעירותם עבדו בעבודות טכניות שונות במפעל של אביהם דניאל, ובחברת דפוס גודלה. בשנת 1896 אושר רישיון פטנט על מיסב כדורי אטום שהוראס עיבד ושיכلل זהה היווה עבור האחים תמרץ לפתח יחד עם שותף מפעל ייצור לאופניים, שהיו אך אמצעי תחבורה פז פולארי. "אולדס&דודג'" או D & E האליחו יפה ומאותר יותר

למשאיות דודג' יש קשר הדוק עם משק הרכב המקיים והן היו פופולריות מאד בשנות הששים והשבעים. גם המשאית התבוליתית של צה"ל הייתה של דודג' והורכבה בתעשיות הרכב נצרת, חלון אף זכו לקבינה ישראלית טיפוסית. מי לא זכר את הסיסמה "סמור על הדודג'"?



בתוך ניהול הייצור. לאחר מספר כישלונות מריר התגלגול מפעל החיים של האחים דודג' לידי חברת קרייזלר, שרכשה אותו בשמה וובילה את המותג בדרך פתולה לאורו השם עד ימינו אנו.

אם תרצו לחזות בהיסטוריה במו עינכם, גורי שאותם מוזמנים להציג באקזטפלר הנהה והגאון למקור בו מחזקם חברנו איציק קובל. הרכב עצמו הוא משנת 1921, וכקשייש בן 93 שמעולם לא עבר שיפוץ נראה נחדר ומוכיח את חוסנו המכני והמבנה הילכתי למשהו, פרי מוחם וראייתם הנכונה והחדשנית של האחים דודג', חלוצי הדור.



איזה הם היו יהודים? נתחיל מהוסף, לא.
למרות שם החברה דומה למגן דוד, אין שום קשר או כוונה בין השניים. ההשערות באשר לעיצובו נעות בין היוטו סמל לשילוב המירוץ שהיה לאחים, או אולי לאותיות דלתא יוונית שליבוכות. ייתכן שה רק סמל מיסטי מוכר וגם אפילו נטען כי ג'ון שהיה ידוע בחיבתו לאוכפי החוק נטל את כוכב השရף לעצמו. אך או כך, אנחנו ננראה לא הובאנו בחשבון שם, והאמת היא שאין כבר את מי לשאול...



איציק קובל והדודג' 1921 שלו

המרכיבים למודל T החדש. ההזמנה הראשונית של פורד כללה 55 סטיטים של שלדות מתגלגליות שככלו מנוע, גיר, צירים ומחלים מורכבים על שלדה, ובמחיר של 25 דולר ליידידה. לאחר תחילת הייצור ומסירת השלדות התקשה הנרי פורד לשלם את המחיר שנקבע ובשנת 1903 לאחר הנפקת חברת פורד לציבור, הסכימו האחים לקבל 10% ממןויות פורד, עסקה שלילית מסתגרה כמושחת במיוחד. כן יצא שהאחים לא רק הרווחו מיצור וממכירת חלפים לפורד אלא גם קטוו דיביזונים מרווחיו, למורת ליבו של פורד.

בשנת 1909 שוג שיפור עמדות ופתחו מוחוץ לדטרויט מפעל ענק לייצור תוך שם מעניקים שימת לב מרובה לר- וווחת העובדים ולאיכות הייצור. החלטתם לשנות כיוון וליצור רכב נבעה גם מיחסים עכורים בין הנרי פורד, ואט יצור החלפאים עבורו הם הפסיקו בשנת 1914. מהיכורותם המעל- מיקה את דגמי פורד החליטו האחים לייצר רכב שאומנם עלה פי 2 מהמודול T המצליחה, אך היה משופר מכנה למשהו כמעט בכל ממד. מנגנון 4 צילינדרים, מע' חשמל 12 וולט עם סטרטר-גראטור איקוטי, מע' קירור טובה, מסבי מתקנת בגל הארכובה ומערכת שימון יעילה יצרו רכב שהיה טוב מאוד בסך הכל, והחל להימכר בהצלחה.

ומה עם פורד? הנרי ראה בעיניהם ירוקות מקנה כיצד בעוד זו מייצר רכבים זולים וUSESיק עובדים בתנאי מינימום, מר- וויחים האחים גם ממנו. בשנת 1916 פורד החליט להפסיק לשלים להם דיביזונים. הוא נחוב נחבע, הפסיד ושילם 19 מיליון דולר טבין ותקילין פיצויים.

אחריהם של האחים שלא מפעלים המצליח היה מהורה. בינוואר 1920 נפטר ג'ון מדלקת ריאות. הוראס שזכה שתו- רות החל בהכנות לקראת פרישתו גם הוא מההעמלם. הוא מינה את פרדריק היינס יד ימינו למנכ"ל וביצע עוד מספר מהלכים אסטרטגיים בטרם נפטר גם הוא באותו השנה. יש אמרים שמדובר רק ריאות גם כן, ויש אמרים מצער על אחיו האחוב.

לאחר פטירתם ניוט היינס היטב את החברה אך נשותיהם של האחים בחזרו בדרכן אחרית והחליטו למכוור את האימפריה שהוקמה על יديם בעלהן. בשנת 1925 עברו הבעלותם בעסקה שהייתה הגדולה מעולם לחברת פיננסית חסרת ניסיון

ביקור במודיאוֹן **STEIM** בגרמניה



הדגמים הנדרים מוצגים
בצורה יפה ומיצגים את התא-
פתחות תעשיית הרכב בעוד
למאתה המאה שעברה

כתב וצלם: חיים לוי

בעומק העיר השחור בגרמניה, בין סלעים ובין הרים, חבויה לה העיירה Schramberg ובמרכזה אטרקציה לכל חובב רכב - מוזיאון Steim למוכניות אספנות.

אדולר, פראגה, קדילק ועוד דגמים ובאים אחרים. המכוניות במאובחן וחותקוות היטב. העיירה Schramberg נמצאת בלב איזור העיר השחור בד-רומ-מערב גרמניה, במרחק של כ-130 ק"מ מבazel או כ-110 ק"מ משטוטגарт. הדריכים אליה עוגרות בנויפות הנפלאים של האיזור וזו סיבה טובה נוספת לשקלול ביקור. שעות הפתיחה בקייז הן 17:00-10:00, ועד 18:00 ביום שבת וראשון. סגור בימי ב'. בעונות אחרות מומלץ לבזוק באתר המוזיאון, שבסתוות - www.autosammlung-steim.de. אחר-Amנס בגרמנית צחה, אבל Google translate עושה עליו עבודה טובה...

תיהנו!

הSTEIM מוזיאון נולד מתוך "שיגעון" של מייסדו, היוזם המ-
צליח גרש-יוואכימ שטיים, אשר לפני כ-30 שנים החל לאסוף מכוניות שהוא אוהב. לאורך השנים צמח האוסף לגודל של כ-110 רכבים הכוללים בין השאר גם קבוצת מכאיות.

לפני מספר שנים רוכזו כל רכבי האוסף בבניין חדש אשר נבנה במרכז העיירה במיוחד כדי לשמש את המוזיאון. הבניין המטופף מציע חללי תצוגה של מעל 3000 מ"ר המאפשרים למופת. הדגמים הנדרים מוצגים בצורה יפה ומיצגים את התפתחות תעשיית הרכב בעולם מתחילה המאה שעברה.

בין המכוניות ניתן לדוחות דה-דיון משנת 1902, פורד מודל N משנת 1907, מרצדס K 500 משנת 1935, וכן דודנברג,

מחירון אביזרי מועדון החמש

כובע רקום



₪30

mdbeket chlon penimiyat



₪10

חולצת פולו



₪50

אלון לרכב



₪20

מגן שמש לרכב



₪25

אלון בד לתלייה



₪30

סמל גורל מתכת



₪40

מחזיק מפתחות



₪15

מagnet זא לא לגעת ביצורה'



₪25

חומרת אבטומוביל ישנות וחדות



ישנות
₪10

חדשנות
₪20

ספל קרמיקה מעוצב



₪20

דיסק DVD איזוע 25



₪15

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים. מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

דוא"ל: www.5club.org.il fiveclub@bezeqint.net



ביטוח הרכב של הרآل בשביל השקט הנפשי שלך

הRAL

b5903/7502



לפרטים פנה לסוכן הביטוח שלך