

האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 86 • אפריל 2015 •





מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: בן-ניסן קובי, בריל דרור, הלוי מתניה, ורד שי, לוי זמי, מרגלית צביקה, שומרוני יוסי, שורקי איתמר
חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוי ז"ל, צבי רכניץ
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - דרור בריל
מ"מ יו"ר - זמי לוי
מ"מ גזבר - דוד כרמל
דובר המועדון - רון פז
אחראי אירועים - זמי לוי
אחראי קשרי קהילה - יוסי שומרוני
אחראי השקות וקבלות פנים - מתניה הלוי
אחראי חסויות ותרומות - דרור בריל
אחראי קשר עם רשויות - נחום קדמיאל
ועדת כספים - דוד כרמל, זמי לוי, סמדר רחמים
מבקר - בני אור

ועדת ביקורת - יורם סילבר, חיים לויט
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון
חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת
צוות טכני מקצועי - קובי מילוא, חן פרחי, עודד פירסט, אריאל עזיז
אחראי מפגשים אזוריים ותכרתיים - קובי בן-ניסן
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי
רכז מפגש הצפון - איתמר שורקי
רכז מפגש השפלה - קובי בן-ניסן
רכז מפגש השרון - אבי שרייבר
רכז מפגש ירושלים - טרם אויש
רכז מפגש הדרום וטיולים - צביקה מרגלית
רכז מפגש ב"ש - גדעון קדרון
אחראי פיב"א - יוסי צור
בוחני פיב"א - אמיר הלוי, דורון סגל
מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג
משרדי המועדון:

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818 פקס: 03-7319059
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

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

מועדון החמש באינטרנט:
אתר האינטרנט- www.5club.org.il
אתר המועדון: רם מילון, סמדר רחמים
אחראי פייסבוק: קובי מילוא, שי ורד, סיגל שטיימן

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי

האבטומוביל- בטאון מועדון החמש:
עורך: בני הספל
גהות: קובי מילוא
עיצוב גרפי והדפסה: סטודיו השבוע בנתניה/אשכנזי

כל הזכויות שמורות



חברים יקרים

החוברת המונחת לפניכם מיוחדת, כי היא מציינת מועד מיוחד.

יומולדת 30 שנה למועדון החמש.

איני חושב שמייסדי המועדון חשבו רחוק כל כך כשהם התכנסו לראשונה, מיד אחרי הכינוס המפורסם והמכונן במלון השרון.

רבים מהם אינם איתנו היום, אולם רבים נוספים מתמידים וגם מושכים עם אותן מכוניות שהיו להם אז. עיקר החוברת מוקדש להם.

היציבות הזו שלהם מסמלת יותר מכל את יציבות המועדון ואת הרוח המיוחדת השורה בו.

כראשון ממועדוני הרכב של החובבים, פרץ המועדון דון שלנו דרך מול ממסד שלא תמיד הבין ותקשור הת שלא תמיד שיתפה פעולה. בכך גרם וגורם לחורבנים את התחושה שיש להם "אבא" ומאחוריהם גוף שדואג להם.

נשאלת השאלה איך ייראו הדברים בעוד שלושים שנה? איך יראו הדברים כש"סקודה רפיד", "סוזוקי קרוסאובר" ודומותיהן תיכנסנה למעגל האספנות?
נות?

אני מקווה שהמועדון יגיב לשינויים וימשיך ליצור דו שיח פורה עם החובבים, הגופים האחרים והמימסד.

קריאה נעימה

● בני הספל





מועדון החמש

מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל



מבצע לחברי מועדון ה-5 מנוי שירותי דרך וגרירה



185

ש"ח כולל מע"מ
+ 10% הנחה
לכל רכב נוסף

* רכב נוסף - חייב להיות
באותה בעלות של הרכב הראשון.



חברים יקרים וקוראים נכבדים, שלום

מועדון החמש מאופיין בפעילויות רבות ומורכבות עם לוחות זמנים צפופים. מאחורי כל פעילות ומשימה עומדים חברים מתנדבים שעובדים ומקדישים זמן רב למועדון במסירות אין קץ. עשרות פגישות לאחר יום העבודה, טלפונים ותיאומים רבים, מיילים אין סופיים ושיחות לתוך הלילה. כל זאת ללא כל תמורה. חברי הוועד, בעלי התפקידים, חברי הוועדות השונות והמתנדבים הם הגורם להצלחת המועדון. למנהלת המשרד **סמדר רחמים** מגיעה תודה מיוחדת על מסירות אין קץ ועל איכות עבודתה. אין דבר או נושא שנשכח או לא מטופל על ידה.

רבים שואלים אותי מהו חזון מועדון החמש ל-30 השנים הבאות. למען האמת - לא הייתי משנה הרבה ממטרותיו העכשוויות, אלא מדגיש ומחזק נושאים מסוימים והם:

המשך עידוד השימור של רכבים עתיקים תוך כדי חיזוק הקשרים החברתיים בין החברים. חיזוק את הפעילות למען ועם הקהילות. הגדלת מספר הסניפים. הרחבת פעילויות בצפון ובדרום הרחוק, כגון בבאר שבע. גיוס חברים נוספים מכל רחבי הארץ. העמקת שיתוף הפעולה עם משרד התחבורה על מנת לקבל הקלות מתאימות לצרכינו.

החשוב והעיקר הוא שיחד נמשיך לבלות, לתרום, לאסוף לתקן ולשפץ מכונות עתיקות וליהנות מהמועדון והחברותא שבנינו עבורנו ועבור חברינו במו ידנו.

השנה מולאים למועדון החמש 30 שנה להיווסדו. הכל התחיל מקומץ קטן של אנשים עם חלום גדול, אנשים שנושא האספנות בוער בליבם. היום, לאחר תקופה מכובדת זו, יש לנו מועדון גדול ואיכותי בו למעלה מ-850 חברים. למועדון החמש מטרות רבות אלשמחתנו רובן מושגות. נושא שימור רכבים עתיקים וקלאסיים, פיתוח המודעות להיסטוריה המוטורית, ייצוג עיניי האספנות בפני משרד התחבורה, קשרים חברתיים ותמיכה בקהילה - כל אלו מבוצעים מידי יום, עם חשיפה ציבורית יפה. רק לפני מספר שבועות ערכנו בבית חולים גהה שבפ"ת אירוע שבעיניי היה אחד המרגשים השנה ובו שימחנו את החולים הרבים, צוות הרופאים, המטפלים וגם את חברי המועדון שהשתתפו בנתינה. אירוע מרגש נוסף התקיים ברמת הדסה עם ילדים שלא כל יום זוכים לפעילות ותשומת לב שכזו. פעילויות אלו מאפיינות את אנשי מועדון החמש, שברוחב לב משתפים אוכלוסיות עם צרכים מיוחדים בתחביב שלנו.

שנת ה-30 למועדון מאופיינת בפעילויות רבות. הופק לוגו מיוחד לכבוד שנת ה-30. יוצר סמל חדש ממתכת לכבוד שנה מיוחדת זו. הוכפל גודל העיתון שאתם מחזיקים ביד כרגע. יוצרו ונמכרו כ-190 שעונים עם הלוגו החדש שמודפס על גבי לוח השעון. מתוכנן ראלי חגיגי, והדובדבן שבקצפת - מסיבת ה-30 בסוף חודש אפריל.

● שלכם, דרור בריל



מחירון אביזרי מועדון החמש

כובע רקום



₪30

מדבקת חלון פנימית



₪10

חולצת פולו



₪50

דגלון לרכב



₪20

מגן שמש לרכב



₪25

דגלון בד לתלייה



₪30

סמל גריל מתכת



₪40

מחזיק מפתחות



₪15

מגנט 'א לא לאגעת ביצירה'



₪25

חברות אבטומוביל ישנות וחדשות



ישנות
₪10

חדשות
₪20

ספל קרמיקה מעוצב



₪20

דיסק DVD אירוע 25



₪15

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

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

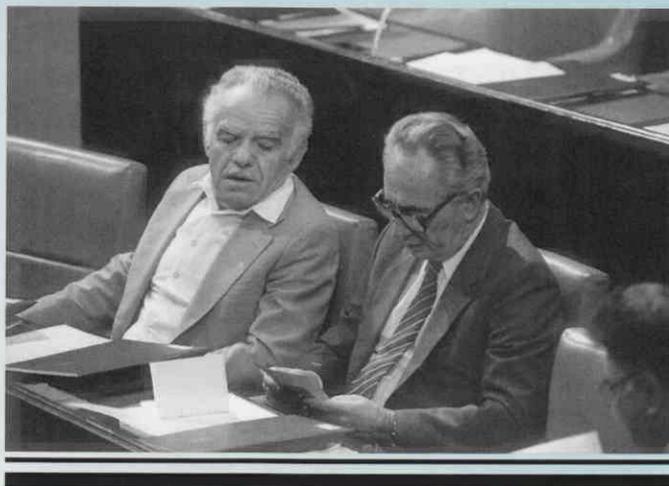
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net אתר האינטרנט- www.5club.org.il

דמי מעלוח - 10-15 ₪

אז מה היה לנו בע

1

ראש הממשלה היה שמעון פרס, במסגרת הסכם רוטציה עם יצחק שמיר



2

רונלד רייגן הושבע לנשיא ארה"ב. מיכאל גורבצ'וב התמנה לשליט ברה"מ. רייגן וגורבצ'וב נפגשו לראשונה והחלו בהתקרבות שבסופה נגמר הקומוניזם בברה"מ



שנת 1985?!

5



נולד השקל החדש
במסגרת "תכנית
הייצוב" הכלכלית
שחיסלה את האינפל-
ציה שהשתוללה כאן

3

נעצר יונתן פולארד

4

התגלתה ה"טיטאניק"



6

אסון הבונים, אחת מתאונות הדרכים
המזעזעות ביותר בישראל

7

בין הנולדים באותה שנה -
סתיו שפיר ובר רפאלי

8

בין הנפטרים
באותה שנה -
רוק הדסון
ויונה וולאך





בצייר '85

היו בהן חזקות, יפות, מהירות, בטוחות וחדשניות, היו בהן שהיוו את ההפך המוחלט. כמה מהן סימנו התחלות חדשות ואחרות מסורות ותיקות - קבלו את המצטרפות החדשות למועדון ה-5 שנולדו עם המועדון.

זה, בין אם מדובר בהיבט של שפת עיצוב חדשה, טכנולוגיה חדשנית בתכנון, שיטות ייצור מתקדמות, מנועים וכמובן אבזור נוחות ובטיחות. בחרנו ללקט מדגם מייצג של כמה מהמכוניות החשובות ביותר שהותירו חותם, או הפכו לסמלים של התקופה ההיא.

המכונית החדשה של אבא

בסגנונט מכוניות הנוסעים והמשפחתיות הקומפקטיות, קשה לראות ב-1985 מכונית שהטביעה חותם בל יימחה בדברי ימי הרכב, אבל זו הייתה שנה שבהחלט הפגישה אותנו עם כמה מכוניות שהפכו לחלק מהותי מנוף שכונות המגורים של ישראל באמצע שנות ה-80.

בשנת 1985 אנחנו פגשנו את השקל החדש, ר"ר נלד רייגן פגש את מיכאל גורבצ'וב, בר רפאלי נולדה ואותרו שרידי הטיטניק - אבל אותנו מעניינות המכוניות של 1985, אלו שממש השנה, כמו המועדון, חוגגות 30 ומצטרפות לחוג מכוניות האספנות הישראלי.

תנובת המכוניות שהעמידה תעשיית הרכב בנקודת המחצית של שנות ה-80 הסוערות, מסמנת באופן המובהק ביותר את אחד העשורים המשמעותיים ביותר בתעשיית הרכב. עשור שבו ביצעו המכוניות את המעבר מהעידן האנלוגי לעידן הדיגיטלי והאלקטרוני. חלק ניכר מהמכוניות ברשימה זו מסמנות את מעבר





פיאט דונה -

למרות שאנו בישראל מכירים אותה בעיקר כמודל '88 הדונה הוצגה עוד ב-1985. היא מבוססת על האונו לצד מכלולים מפיאט 128 אך בדומה לסיאט מלגה ואיביזה - אינה גרסת סדאן ישירה של האונו. זו הייתה מכונית בסיסית ונטולת יומרות שיועדה בעיקר לשווקי דרום אמריקה (שם גם יוצרה).

פיאט כרומה -

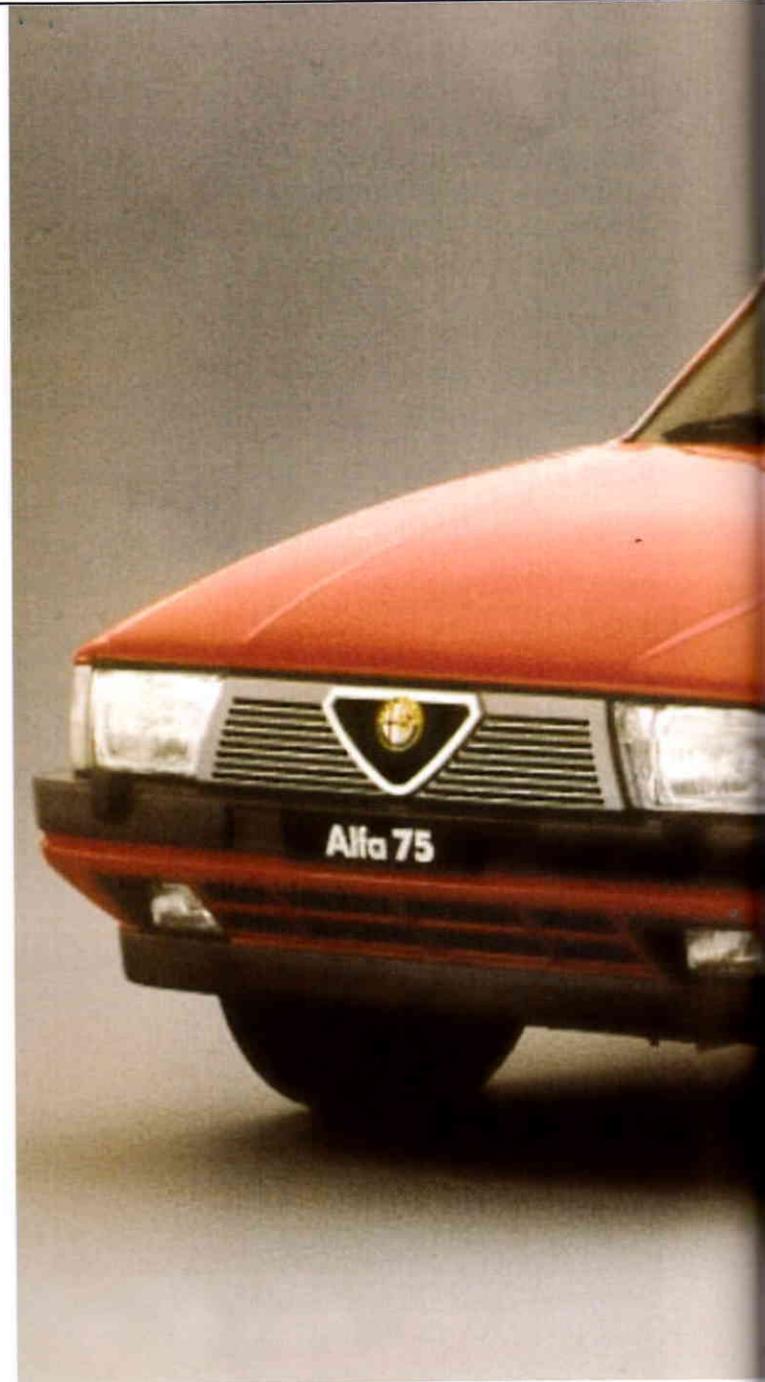
הסיפור של הכרומה מתחיל למעשה ב-1978, אז חותמות ארבע יצרניות רכב; סאאב, לנצ'יה, אלפא ופיאט על הסכם לפיתוח פלטפורמה משותפת במטרה להוזיל עלויות. תוצאות הפלטפורמה המשותפת הזו היו אלפא 164, לנצ'יה תמא, סאאב 9000 ופיאט כרומה. אך בעוד שלוש החברות האחרות הציגו את הדגמים שלהם כתחרות למשפחתיות יוקרתיות, פיאט, שהייתה אז בשיא תקופת האונו המצליחה, פשוט שיווקה אותה כמשפחתית גדולה ללא יומרות יוקרתיות. עבור פיאט הייתה זו הפעם הראשונה שמכונית גדולה מתוצרתה מגיעה בתצורה המודרנית של מנוע רוחבי והנעה קדמית. בהקשר הרחב יותר, היא הייתה למכונית הראשונה שעשתה שימוש במנוע דיזל בטכנולוגיית הזרקה ישירה. בקצה טווח המנועים שהוצעו היה מנוע ה-6V בעל 16 ססתומים שנחשב למתקדם בשעתו וסיפק 160 כ"ס.

פיג'ו 309 -

פיג'ו 309 החלה את חייה בכלל כטלבוט אריזונה, אולם בשנת 1985 החליטה PSA לגנוז את המותג הוותיק. מכיוון שדגם זה לא היה אמור להשתלב כמחליפת המשפחתית של פיג'ו דאז, ה-305, קיבלה המכונית את הספרה 3 בתחילתה לציון העובד דה שהיא משפחתית, אך את הסיומת 09. אחת הסיבות למראה הרבוע ונטול החן שלה הייתה החלטה לחסוך בעלויות ולעשות שימוש במסגרת ודלתות ה-205. סיבה אחרת הינה העובדה שביגוד למכוניות אחרות של פיג'ו לאורך השנים, עיצובה לא הופקד בידי פינינפארין האיטלקית אלא נעשה על ידי פיג'ו עצמה. בזכות מרווח פנים מצוין, מגוון עצום של רמות גימור ושילובי מנועים (מעל 14, לפני מהדורות מיוחדות) ובנוסף נוחות והתנהגות כביש משובחות - הפכה ה-309 להצלחה אדירה. הדובדבן שבקצפת הייתה כמונן גרסת ה-GTI ואחריה ה-GTI16 עם מנוע ה-1.9 של פיג'ו שבזכות כיוול שלדה מעולה, נחשבה למהנה יותר לנהיגה אף מה-GTI "אמיתית" של פיג'ו הלא היא ה-GTI205. היא נחשבת עד היום לאחת הקומפקטיות החמות המהנות ביותר לנהיגה.

אוטוביאנקי 10Y -

אז אולי לא ממש המכונית החדשה של אבא, יותר מכונית שניה למשפחה, ה-10Y תוכננה להיות מכונית אופנתית והצהרת עי צוב יותר מאשר כלי תחבורה פרקטי. למרות שתחילת הדרך לא הייתה מזהירה, בעיקר בגלל הקושי לשווק את הקונספט של מכונית קטנה אך מעוצבת ומהודרת, ממדיה הצנועים, הראות המצוינת שהיא הציעה ומרווח פנים טוב לגודלה יחד עם צריכת דלק מעולה - הפכו אותה להצלחה מסחררת. לאורך חייה היא הוצעה במספר רב של גרסאות, אפילו 4X4 וכולל כאלו שנהנו מתאי נוסעים מהודרים ומפוארים עם שילוב ריפודי עור ועוד.



סיאט מלאגה -

כשהיא קרויה על שם העיר בחבל אנדלוסיה, המלאגה היוותה למעשה מעין חולייה מקשרת בין התקופה של סיאט כיצרנית גרסאות ממותגות מחדש של פיאט, לבין התקופה המאוחרת יותר בראשית שנות ה-90, כאשר נרכשה על ידי פולקסווגן. אז גם הוחלפה בשנת 1993 על ידי הקורדובה.

בעיצובה הרבוע מבית ג'יאור'ו, המלאגה נחשבת לגרסת הסדאן של הדור הראשון של סיאט איביזה, אך למעשה לא מדובר בשתי גרסאות לאותה מכונית אלא לשתי מכוניות העושות שימוש בפלטפורמה זהה (במקרה זה סיאט רונדה שבעצמה מתבססת על סיאט ריטמו הלא היא פיאט ריטמו).

לאניני הטעם

ב.מ.וו 5M (E28)

בבלימה) כסטנדרט - מה שזיכה את פורד בשבחים רבים ואת הסקורפיו בתואר מכונית השנה ב-1986. היא השתמשה בפל' טפורמה מוארכת של הסיירה, כך שהציעה מרווח פנים עצום. עשתה שימוש ביחידות כוח דומות לה וכמוה הייתה בעלת הנעה אחורית. אולם מכיוון שהייתה אמורה להציע חלופה למכוניות מתוצרת ב.מ.וו ומרצדס - התהדרה גם ברשימת ציוד מופלגת לזמנה וגם לעשור-שניים שאחריה; מיזוג אוויר, חלון חשמלי בגג, בקרת שיוט, שמשה מחוממת ועוד.

באו לעבוד

רנו אקספרס -

כשהיא מבוססת על הדור השני של רנו 5, הוצגה המסחרית הקטנה של רנו, אשר החליפה את הגרסה המסחרית של רנו 4 העתיקה שיצרה נפסק ב-1986. האקספרס נחשב להצלחה מסחרית (תרתי משמע) ולמעשה נותר בייצור עד 2002 במפעלי רנו באורוגוואי.

שברולט אסטרו -

כשהוא פוסח על שני הסעיפים ומשמש גם כמוביל נוסעים וגם כרכב מסחרי, שברולט אסטרו (ותאומו GMC ספארי) הצליח לא רע אפילו בישראל - בעיקר מכיוון שניצל את האפשרות להכיר בו כרכב מסחרי ולקבל הטבות מס מפליגות. למרות שהוצע גם עם מנוע 4 צילינדרים בנפח 2.5 ליטר, רוב הכלים היו עם מנוע ה-4.6 בתצורת 6V בהספקים שנעו בין 145 ל-190 כ"ס.

נערת פוסטר

פרארי 328 -

היא נועדה להחליף את ה-308 כמכונית הלחם והחמאה של פרארי, למעשה לשמש ככרטיס הכניסה לעולם הסוס הצהול. היא עשתה שימוש במכלולים רבים של קודמתה ולמעשה הייתה יותר גרסה מחודשת בכבדות מאשר דגם חדש. היא הכניסה מספר שינויים בעיצוב החיצוני שהתעגל מעט, ושיפורים במנוע. בין השאר עלה נפח המנוע מ-3.0 ליטרים ל-3.2 ליטרים, עכשיו הוא סיפק 270 כ"ס והמהירות המירבית עמדה על 267 קמ"ש ו-5.5 שניות מעמידה ל-100 קמ"ש. ענב כ-20,000 יחידות (כולל ה-308) הן נחשבות לרבות המכר הגדולות של פרארי.

למרות שגם טרם הופעתה ב-1985 היו לסדרה 5 גרסאות קצה חזקות, זו נחשבת ל-5M האמתית הראשונה. היא הציעה מע-טפת ביצועים יוצאת מן הכלל לזמנה (מהירות מירבית של 245 קמ"ש ותאוצה של 6.5 שניות למאה קמ"ש), ומנוע ה-M1 שלה בנפח 3.5 ליטרים שייצר 286 כ"ס הפך אותה למכונית הסאלון החזקה ביותר בשעתה - מתחרה ראויה לגרסאות הקצה של סדרת E מבית מרצדס. ההילה האקזוטית שלה מתגברת בשל העובדה שהיא יוצרה בעבודת יד על ידי מחלקת M של ב.מ.וו וכן סך היצור שלה שעמד על סך הכל 2,191 מכוניות - מה שהופך אותה לאחת ממכוניות ב.מ.וו הסדרתיות הנחשקות והנדירות ביותר.

אלפא 75 -

כשהיא נחשבת בידי אדוקי המותג כאלפא רומיאו ה"אמיתית" האחרונה שפותחה, יוצרה ונמכרה בטרם השתלטה פיאט על החברה - לאלפא 75 מקום של כבוד בשושלת הדגמים של החברה ממילאנו. השם עצמו '75' מציין את שנתה ה-75 של אלפא. בכל הקשור למאפיינים טכניים ייחודיים ל-75 היה לא מעט להציע. הבולט מכולם הוא האיזון המושלם שלה בהיבט של חלוקת המשקל בין החלק הקדמי לאחורי, בין השאר בזכות מיקום תיבת ההילוכים סמוך לסרן האחורי ולדיפרנציאל. הייחוד בחלק האחורי המשיך בשימוש במתלה אחורי מסוג דה-דיון ומיקום בלמי הדיסק במרכז הסרן מצידי הדיפרנציאל - הכל במטרה לייצר מכונית מאוזנת. גרסאות ה-Twin Spark ואלו עם מנוע ה-6V בנפח 3.0 ליטרים צוידו גם בדיפרנציאל אחורי מוגבל החלקה. תא הנוסעים קיבל מאפיין חדשני לזמנו - מחשב שהציג נתונים אודות המנוע ומערכות אחרות וכלל גם התראות שונות לנהג.

מכונית השנה

פורד סקורפיו -

הסקורפיו אולי לא אמרת הרבה לאנשים בישראל, בכל זאת אלו שבלטו אצלנו מבית פורד היו הפיאסטות, האסקורטים הסיירות, אבל לסקורפיו של פורד יש מקום של כבוד בדברי ימי מערכות הבטיחות של המכוניות - היא הייתה למכונית הסדרתית הראשונה בעולם שצוידה במערכת ABS (מניעת נעילת גלגלים





והיו גם...

פורד טאורוס - הדור הראשון למשפחתית הכלי-אמריקנית של פורד וזו שהחברה חייבת לה הרבה מאוד במונחים של חבל ההצלה שהיא סיפקה לה בתקופות הלא פשוטות שהיא עברה בסוף שנות ה-80.

יונדאי אקסל - מכונית ההנעה הקדמית הראשונה של יונדאי וחלוצת החברה בשוק האמריקני

הונדה לג'נד - דור ראשון למכונית הדגל של הונדה. נולדה כפרויקט משותף עם רובר לתכנון יורשת ל-SD1 הוותיקה.

ניסאן פאת'פינדר - דור ראשון ל-SUV של ניסאן. רכב שטח בינוני שנועד להתחרות בפורד ברונו, קו, שברולט בלייזר וגם ברכבי השטח היפניים דוגמת טיוטה 4runner ומיצובישי פאג'רו.

בנטלי טורבו R - גרסת הביצועים ומשופרת ההתנהגות של המולסאן המפוארת צירפה מוטות מייצבים וכיול מתלים דינאמי למנוע ה-6.75 ליטר מוגדש הטורבו.



"אז מה היה לנו"

כל חמשוש....

שלושים שנה פירושם עשרות ומאות אירועים בהם הצליח המועדון במשימתו להיות בית חם לאספני המכוניות הקלאסיות בישראל. חלק מהאירועים היו והינם משמעותיים ומכוננים ואספנות הרכב השתנתה בעטיים, תמיד לטובה. בחרנו באירוע אחד לכל חמש שנים. ברור שאחד מתוך כמה יעשה עוול ליתר, אבל בראייה לאחור של העורך, זה מה יש...

האירוע של המועדון ו"פורד"

1985-90



החמישייה הפותחת מלאה באירועים מכוננים כי זאת ההתחלה. אז היה הכנס הראשון, המפגש הראשון, המסע הראשון וכו'.

אירוע אחד עולה לדעתי על כולם וקשה להפריז בחשיבותו והוא יום התצוגה שאירגנה "החברה הישראלית לאוטומובילים", היבואנית דאז של "פורד" בישראל.



ביקב בראשון

האירוע נהגה והוצא לפועל על ידי **צבי רכניץ**, יו"ר המועדון הראשון, ו**אמנון ענבר**, מנכ"ל החברה, שלימד אותנו את האלף-בית של ארגון אירועים. אמנון בעצם העלה אותנו על המפה.

התוצאה היתה אירוע שלא הכרנו קודם, מוקפד ומאורגן כולל הובלת רכבים מירושלים על גבי מר בילית, על חשבון חי"ל. היה גם סיקור תקשורתי וטלוויזיוני וכך חדרנו לתודעת הציבור הרחב. צבי רכניץ מציין שבאירוע נרשמו 50 חברים חדשים, והיה זה גידול של 50% במצבת החברים הרשומים...



"מילאנו", ראשון המפגשים



ראלי-יפו ירושלים

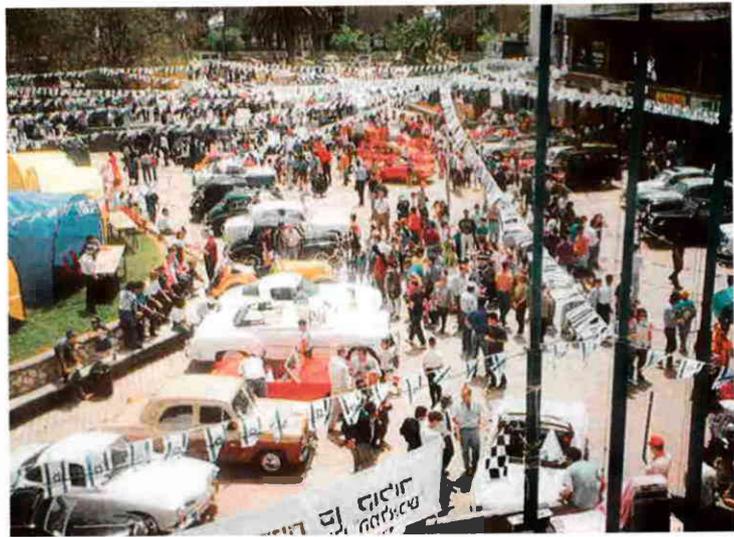
אין ספק שהאירוע המכונן של אותו "חמשוש" לא היה על הכביש או במגרש התצוגה אלא בבניין אפור בירושלים בו שכן משרד התחבורה.

המשרד תיקן תקנות להגבלת התנועה והרישוי של "רכב מיושן" ובתוך כך ושלא בטובתנו נקלענו למצב בלתי אפשרי, שבו מכוניות קלאסיות שרישיון הופקד (לפי הזמנת אותו משרד עצמו...) הורדו מהכביש.

ועד המועדון בראשותו של **יוסי בראל** הוביל מאבק ציבורי בתקשורת וגם על הכביש, ובסופו חבר לשני פקידים גבוהים במשרד התחבורה - **בילה טל ז"ל** ו**רפי בן-חור** יבדל"א. בעזרתם תוקנה תקנת רכבי האספנות שכולנו נהנים מפירותיה עד היום.



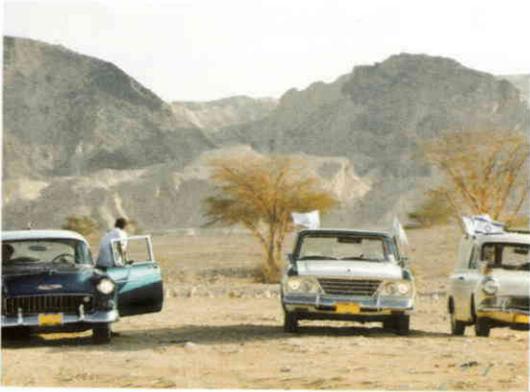
המציא תעודה כאמור בתקנה 10273(ו) ואישור ממעבדה מוס על פי מפרט שקבע מנהל אגף הרכב. כי הרכב נבדק בתוך חדשים לפי מועד הבדיקה ונמצא במצב תקין.
 רכב אספנות תק' (א) רשיון לרכב אספנות יהיה לשנים עשר חודשים לאמור בתקנה 273 ו-1273, ובלבד שבעלו יציג תעודה תק' (מס' 15) תשס"ה-2005.
 (ב) בעל רכב אספנות יתקין בו לוחית זיהוי שתכלול אספנות.
 (ג) רכב אספנות לא ינוע בדרך בשעות 07.00 ועד ה' שאינם חלים בחג או במועד.
 (ד) רכב אספנות לא ישמש את צרכי עיסוקו של ה' רכב אספנות פטור מתשלום אגרה בעד תק' רשיון הרכב תק'.
 (ה) רכב אספנות פטור מסחרי שצוין ברישיון הרכב כרכב אספנות.
 (ו) לא יסיע אדם באוטובוס, שצוין ברישיון הרכב כרכב משישה נוסעים.
 תק' (מס' 15) תשס"ה-2005.
 (ז) לא יוביל אדם מטען ברכב מסחרי שצוין ברישיון הרכב כרכב אספנות.
 (ח) לא יירשם רכב ולא יינתן עליו רישיון, אלא אם כן בדיקה ואישור של מיפירטי רכב תק' (מס' 3) תשס"ה-2005.
 282. (א) לא יירשם רכב ולא יינתן עליו רישיון, אלא אם כן



ראלי קרית מלאכי

המועדון נכנס לאינטרנט

www.5club.org.il



ראלי אילת

לא להאמין, אבל מועדון החמש מקיים אתר אינטרנט כבר משנת 1995 הודות ל**דרור וסרשטיין** שבנה את האתר הראשון עוד לפני שהיה לנו "דומיין" משל-נו. האתר עבר מספר גילגולים אולם הנוכחות שלנו במרחב האינטרנטי חיה ובוועטת. האתר הצנוע שודרג ושוכלל במהלך השנים ובנוסף לו אנו מנהלים שלושה פורומים ב-Carsforum, שני דפים בפייסבוק, קבוצת דיזור פעילה ועוד היד נטויה.



שוקעתיק

מועדון החמש למען הקהילה

בחמשוש הזה החל המועדון בפעילות למען אלו שזקוקים לכולנו. מהתחלה צנועה בבית החולים "אברבנאל" בבת ים, התרחבנו בפעילות וכיום אנו תורמים פעילויות באופן סדיר למוסדות חינוך כמו "אורט ידן" בצריפין, מוסד "רמת הדסה" בטבעון, בית החולים "שניידר" לילדים ועוד ועוד. זהו ערך מוסף של המועדון לחבריו ולחברה כולה.

.....



בבי"ח אברבנאל

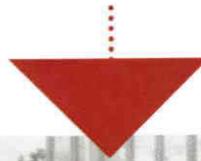


הגביע ע"ש שאול גלאי



אוטובוס אספנות ראשון

לאחר חבלי לידה קשים וביוזמתו של **אבי נוף**, נפתח המפגש האיזורי הראשון של מור עדון החם בתחנת הדלק ליד צומת רעננה, בנוסף למפגש המרכזי בתל-אביב ולמפגש הצפוני. מאז "נולדו" גם מפגש שפלה, מפגשי באר-שבע ויד מרדכי, ועוד היד נטויה.



יורם דוקטורי נוגע בלב של כולנו

2010-15

חברנו **יורם דוקטורי** ערך מסע סובב-ארץ לזכר רעייתו המנוחה **יעל**, שנרצחה על ידי מחבלים מספר שנים קודם לכן. המסע, שני ערך בטרקטור אספנות ישן, המחיש לנו את החיבור של מי שחי בארץ הזאת לאדמה ולדם, וגם חיבר את כולנו אליו.



פעילות חברתית ב"רמת-הדסה" ולמען ילדי "אלו"ט



"גו קארגו"

מציעה לחברי מועדון החמש:

יבוא ויצוא של רכבים וחלקי רכבים / אופנועים
שירותי שילוח בינלאומי
עמילות מכס ושחרור מטענים

info@gocargo.co.il



שלומי אשר

טל: 8558790 - 08 נייד: 9011646 - 050

www.gocargo.co.il

הותיקים והותיקות



תקראו לזה **חתונה קתולית**
 או שתחשבו על הפתגם **"משורה ישחרר רק המוות"**
 שום הגדרה לא תתאים לאותם חברים הנאחזים בעקשנות
 באותן מכוניות לאורך כל חיי המועדון.
הם והן מזדקנים יחד, אבל סיפור האהבה
לרכב הישן, לעץ, לריח המיוחד,
לאותו מנוע שלפעמים מגמגם, לא משתנה.
עיקר החוברת מוקדש להם.
 ישנם חברים נוספים הדבקים באהובותיהם אבל מסיבות שונות
 הם לא נכללים כאן. אז בואו ניתן כבוד לאלה שהגדרה
"עמוד השדרה של המועדון"
 היא המתאימה להם ביותר.



MG TD MG TD MG TD MG TD MG TD MG T



MG TD

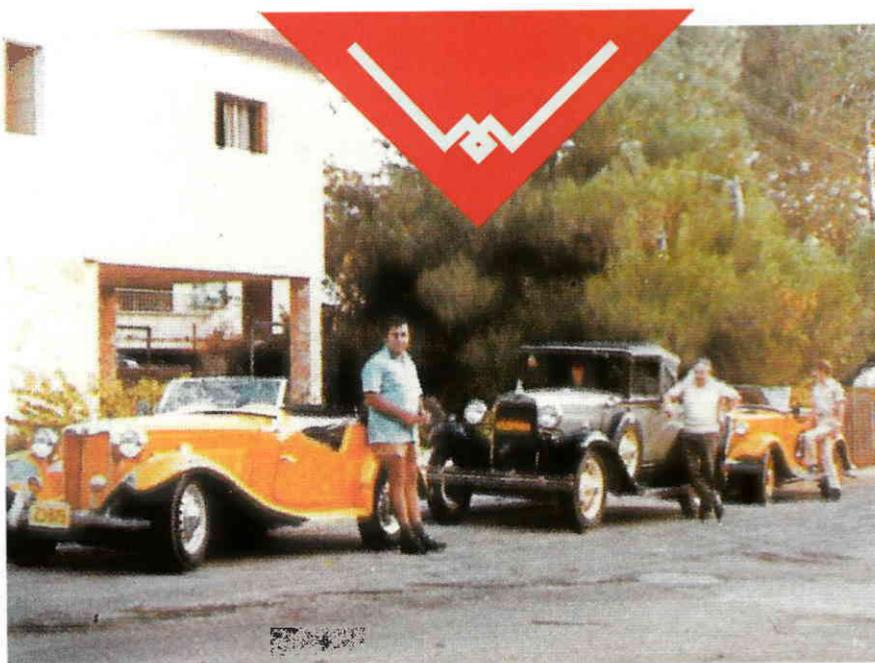
כתב: יורם סילבר

בשנת 1972 ראיתי את הסרט "אני ירושלמי" עם יהורם גאון. בפתיחת הסרט יהורם גאון נהג ב-TD בהרי ירושלים. זה היה מדליק. פניתי ליהורם גאון והוא מסר לי את שמו של בעל הרכב, עו"ד ירושלמי אחד, ופניתי אליו בשאלה: "מוכר את ה-MG?" לתדהמתי נעניתי בחיוב והסיבה היא הולדת בנו והצורך להחליף רכב. האדון קנה במקום ה-MG מוריס אוקספורד. הנסיעה מביתו בגבעה הצרפתית בירושלים לתל אביב ב-MG TD בשנת 1972 הייתה מהנהדרות בחיי ותאמינו לי שכבר נסעתי בהרבה הרבה רכבים.

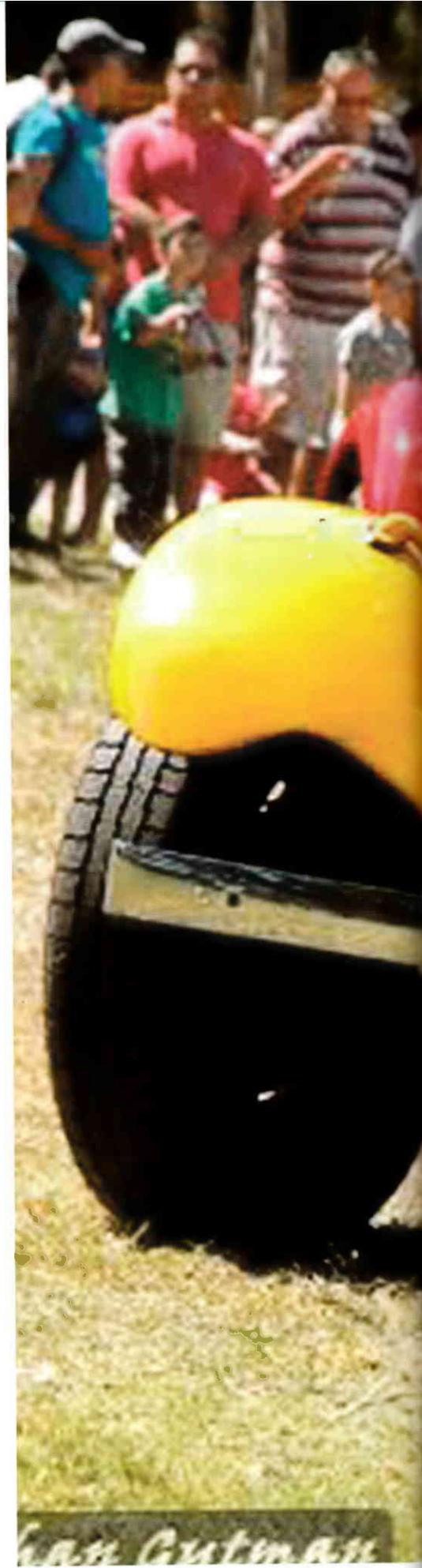
בזמנו זה היה רכב נדיר ביותר, היחידי בארץ. מאחר שהייתה לי גם מכר נית MG TC במוסך (שגם אותה אני מחזיק משנת 1968 ועד היום...), החלטתי לאסוף MG's והגעתי לאוסף של 4 מכוניות MG שונות: MGA, MGB, MG-TC, ו-MG-TD (את ה-MGB מכרתי לאחרונה).

בשנת 1978 הצטרפה לאוסף המרצדס SL190 שעדיין נמצאת ברשותי. לפי חשבוני ה-TC בבעלותי 47 שנים, ה-TD-44 שנים - ואילו המרצדס "רק" 38 שנים.

אנחנו מזדקנים בצוותא בכיף.



1972, יורם עם ה-MG. אחריו, יואכים לוין ז"ל, חלוץ אספני הרכב בארץ



MG TD MG T

אוסטין הילי רואדסטר BN2-100/4 תשנת 1953



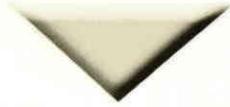
אטלנטיק. ה-100 מציין את מהירותה של המכונית במיילים (160 קמ"ש) ו-4 את מספר הבוכנות במנוע. האוסטין נחשב כיום כרכב נדיר ומיוחד, והסיפור המעניין שמאחוריו הוא בעצם הימצאו של רכב כזה בישראל הקטנה של שנות החמישים, מייד לאחר הקמת המדינה.

כשהתחלתי לחפש ולשפץ מכוניות, לא היו בארץ מכוניות רבות בעלות ערך אספני. אלו שנשארו היו במצב גרוע מאוד. אגב, אגדה ידועה בקרב וותיקי המועדון מספרת שלאחר מלחמת ששת הימים יצאה לחו"ל אונייה מלאה "מכל טוב הארץ" של

**לציון שנת ה-30 למועדון החמש
אכתוב על רכב שברשותי
כשנות המועדון**

ה רכב תוכנן ע"י דונלד הילי בתחילת שנות החמישים ויוצר ע"י חברת אוסטין תוך שיתוף פעולה הדוק בין המתכנן לייצרן. נפח המנוע הוא 2,660 סמ"ק ונלקח ישירות מדגם האוסטין

כיצד נדבקתי בחיידק הטורף



בה לסבל ממכת הנחיתה... אני שואל והוא עונה: "שמע, בדיוק בימים אלו ריחפתי מעל המושבה יבנאל וגיליתי ממעוף הציפור מכונית אמריקאית מסוג שברולט 1938, קופה 2 מושבים, עם מושב נוסף בבגאז'. נחתתי לידה ולמרות מוזנחותה גיליתי כי יש לה סיפור - היא שימשה את חברי הגנת יבנאל במרדף אחרי ליסטים ערבים. סגרתי עיסקה עם בעל הרכב ובימים אלו אני באמצע השיפוץ". כך סיפר לו יוסי, ואילו אני נדלקתי, נדבקתי, ונזכרתי כי 200 מטר ממקום נחיתת האונס של יוסי ליד הבאר שלי, מונחת מכונית מוריס 8 מודל 1946 ואני מקווה שיוסי לא הבחין בה, כי ברגע זה (ואולי כבר במוזיאון הרסט) נדבקתי בחיידק הטורף...

כמובן שלמחרת עצרתי בחצרו של אבשלום (כך קראו לבעל הרכב) ורכשתי אוטו רקוב כמעט לפני פירוק. עד כדי כך הוא נראה גרוע שאשתי הרעימה עלי קול - מה, אין מקום במזבלת חירייה שאתה מביא זבל לחצר?...

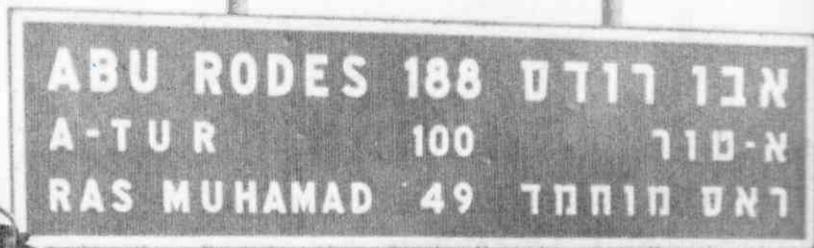
סופו של סיפור הוא גם כן סיפור, אך זאת הייתה התחלה של תחביב שמשך אליו בני משפחה וחברים. הלכידות בינינו הניבה את מועדון החמש שהיו"ר הראשון שלו צביקה רכניץ היה מבאי חצרי והיו"ר השני הוא אותו טייס יוסי בראל, והשאר שייך להיסטוריה...

הימים הם שלהי קיץ 1980 וזה עתה שבתי מטויל מדהים בארה"ב אל שדות הכותנה שלי. השווייתי כמובן כמו כל ישראלי את הגודל והעוצמה הקיימת בארה"ב למה שיש לנו, אך לא התביישתי במעשי כי הוברר לי שבתחום החקלאות אין לי מה להתבייש ויבוליי גבוהים מאלו של הדוד סם לאותה יחידת שטח. בכל אופן, חזרנו (בקושי רב) לפעילות יום-יומית והזמנתי מחברת כים-אוויר מסוק לריסוס שילוח עלים בכותנה. כפתורי הפרי נפתחו אחרי מאבק בקיץ החם וסיבי הכותנה החלו להנץ רגע לפני בוא הגשם.

היות שהשטחים שלי היו באזורים מיושבים נאלצתי לרסס אותם עם מסוק ריסוס. טייס המסוק יוסי קיבל הנחיות מתאימות - היכן יש קווי חשמל והיכן יש עצמים בולטים, ויצא לטיסה ראשונה. מהר מאד הוא ניתקל בכבל חשמל המזין את הבאר ונאלץ לנתח נחיתת אונס. הגעתי במהירות לחלץ אותו משאריות המסוק, הבאתי אותו לביתי והזמנתי רופא וכאן נדבקתי אני עצמי בחיידק הטורף...

עד שהגיע הרופא סיפרתי לאותו יוסי על הטיול המדהים שעשיתי בארה"ב ועל גולת הכותרת שהיתה ביקור במוזיאון המכוניות המדהים על שם הרסט בעיר ההימורים רינו ליד אגם טאהו בלב נבאדה. לתומי שמתי לב שהטייס מחייך לו, וחשבתי כי זאת תגור





כתבו: רותי ויוחנן מיינרט

ים

213

רצינו לחזור דרך אבו-רודס, אבל לא אישרו לנו באותם ימים שאי-חרי מלחמת יום-כיפור. כבר אז המכונית עוררה תשומת לב רבה ורבים הצטלמו איתנו לאורך הדרך.



היינו בין הראשונים שהצטרפו למועדון החמש עם הקמתו וכמר בן השתתפנו באחד האירועים הראשונים בטיילת של תל אביב. האירוע המשמעותי ביותר אז היה הפיקניק בחורשת האורנים בכניסה לכביש בית אורן. החבר'ה הוציאו פטיפון עם אוזן ענקית ורקדנו בחיק הטבע לצלילי ואלס וטנגו... אהבתי את רוח המועדון של אז...

במשך השנים הסבנו את הרכב למערכת חשמל בת 12 וולט ואנו דואגים מידי כמה שנים לייבא צמיגי "דנלופ" במידות המיוחדות של הרכב, ישירות מאנגליה.



כיום אנחנו נהנים מהווקסהול בשבתות כאשר היא מהווה אטרקציה על הכבישים. מכיוון שאת המכוניות של פעם קשה "לגמור", נקווה שעוד נראה אותן ואת הווקסהול שלנו עוד שנים רבות על כבישי הארץ.

את הווקסהול 12HP משנת 1947 מצאנו בירושלים בשנת 1961.

המכונית היתה בת 14, יד-שניה, והמוכר דרש עבורה 2,600 ל"ר.

אחרי התמקחות הוא נפרד ממנה תמורת 2,200 לירות, גם זה סכום די נכבד באותם ימים, אבל "נדלקנו" על הרכב שהיה הראי-שון שלנו.



הווקסהול שימשה אותנו ליום-יום וכמובן גם לטיולים עם הילדים, מהחרמון ועד אילת. גולת הכותרת היתה נסיעה לסיני וראס-מ'ר-חמד עם הילדים בשנת 1975, כשהמכונית היתה כמעט בת 30!



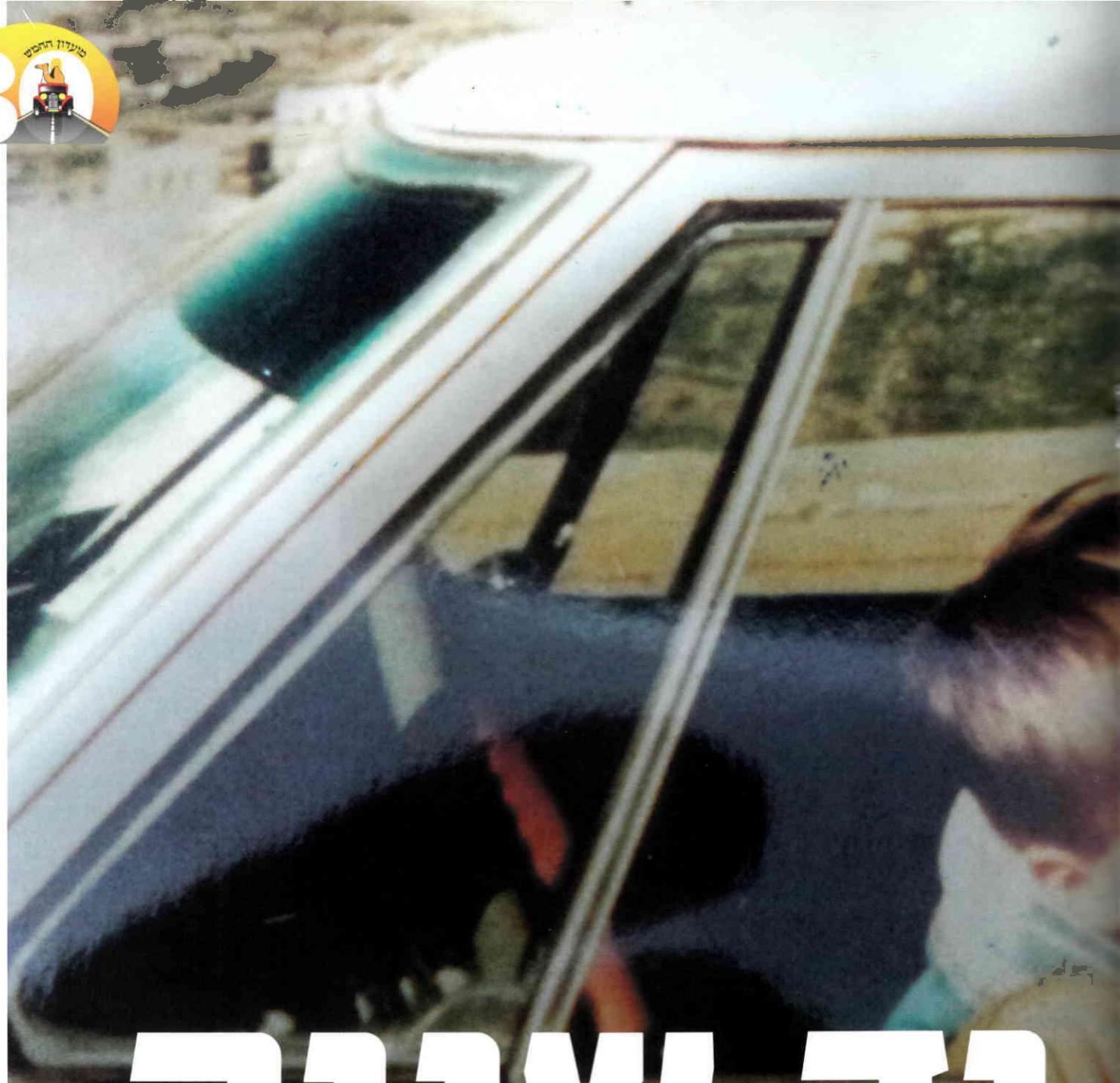
כילד, ליד ההגה של הלארק

בשנת 1964 חיפש אבי מכונית משפחתית. הוא נסע לשם כך לתל אביב שם עמדו שני לארקים אחד ליד השני, אחד משנת 1963 והשני יליד 1962. הוא פתח את מכסה המנוע של ה-63 השחורה, סגר את המכסה ואמר "לקחתי", ואז עלה איתו לירושלים בנסיעה חלקה. מאז הרכב שירת את המשפחה בנסיעות בכל הארץ, תוך שהוא מסיע אותנו בנאמנות בטיולינו הרבים. כשהשתחררתי מהצבא בשנת 1986 התחלתי ללמוד נהיגה וכישרון שהרישיון המיוחל הגיע, נתן לי אבי את מפתחות המכונית ואמר לי "סע לטייל, תהנה ושמור על הרכב". ירדתי לחנייה, שם הרכב חנה, הנעתי אותו ונסעתי נסיעת בכורה ראשונה לבדי, בהנאה מיוחדת הזכורה לי עד היום. שטפתי וניקיתי היטב את הרכב והוא החל לשמש אותי כרכב יום-יומי בנסיעה לעבודה, לבילויים וטיולים.

למועדון החמש הצטרפתי בשנת 1985, ממש מראשיתו, כאשר נסענו במקרה בלארק השחורה לקיסריה ובדרך חזרה בהרצליה נתקלנו במספר רכבי אספנות. בשנת 1990 החניתי את הלארק לעשר שנים עקב תקלה במנוע וקניית רכב אחר, אך המשכתי להגיע לאירועי המועדון. בשנת 2000 העליתי את הלארק על גרר, נסעתי למוסך, והלארק זכתה לאוברול-מנוע לו היא חיכתה עשור שנים. את נסיעת ההרצה עשיתי לאירוע של מועדון החמש בחיפה. מאז אני נהנה להשתתף באירועי מועדון שונים, בטיולים ובתצוגות, בהם הרכב מושך מבטים בזכות מקוריותו והעובדה שהוא "משלנו", תוצרת ישראל.

אני חבר מועדון מאז 85 ולא ביטלתי את חברותי לרגע. אני מקווה שאהנה מחברותי בו גם שנים רבות בעתיד.





יזד שניה, דור שני

כתב: עופר בן צבי

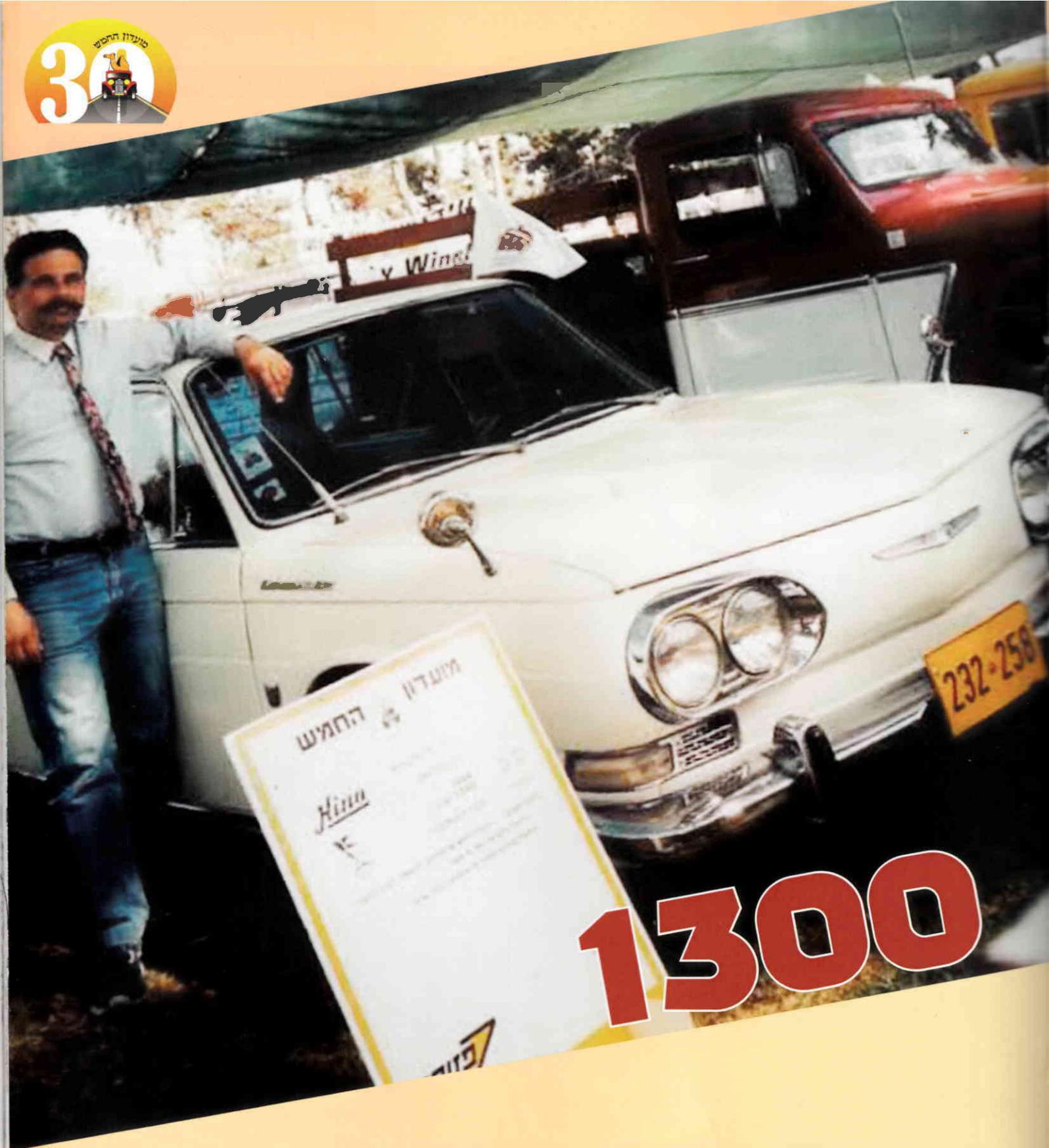


הינו קונטסה

בבעלותו של משה הרשקוביץ

מבוסס עליה מבחינה מכאנית. בסוף שנת 1965 הופסק ייצורה של הקונטסה 900 הקטנה והח' לו להרכיב בארץ את הקונטסה 1300 היפה, שעוצבה על ידי סטודיו מיקלוטי האיטלקי. בשנת 1965 הזמין אבי סמי הרשקוביץ ז"ל קונטסה 900, ומשך פסק יצורה הציעו לאבי בחברה להוסיף סכום כסף ולרכוש את הקונטסה 1300. אבי מאד התלהב מהדגם החדש והגדול יותר, ורכש את המכונית בסוף 1965. משנה זו ואילך, נשאר הרכב במשפחתנו. בשנת 1982 רכש אבי

קונטסה 1300 יוצרה במפעלי הינו יפן החל מסוף 1965. אפרים אילין שהיה איש עסקים בינלאומי, היה הבעלים של א.אילין תעשיות. המפעל הוקם בשנת 1951 כ"קייזר פרייזר" לישראל ובחלוף השנים שינה את שמו פעמיים, ראשית ל"קייזר אילין תעשיות" ולבסוף כאמור ל"א.אילין תעשיות". במסגרת "א. אילין תעשיות" יוצרו (או למעשה הורכבו...) סוגי מכוניות שונים. בשנת 1964 הגיעה לארץ הקונטסה היפאנית של חברת הינו ושיווקה היה מוצלח למדי. בתחילה הורכבו בארץ 2 דגמי רכב קטן של הינו, הקונטסה 900 וטנדר הבריסקה שהיה



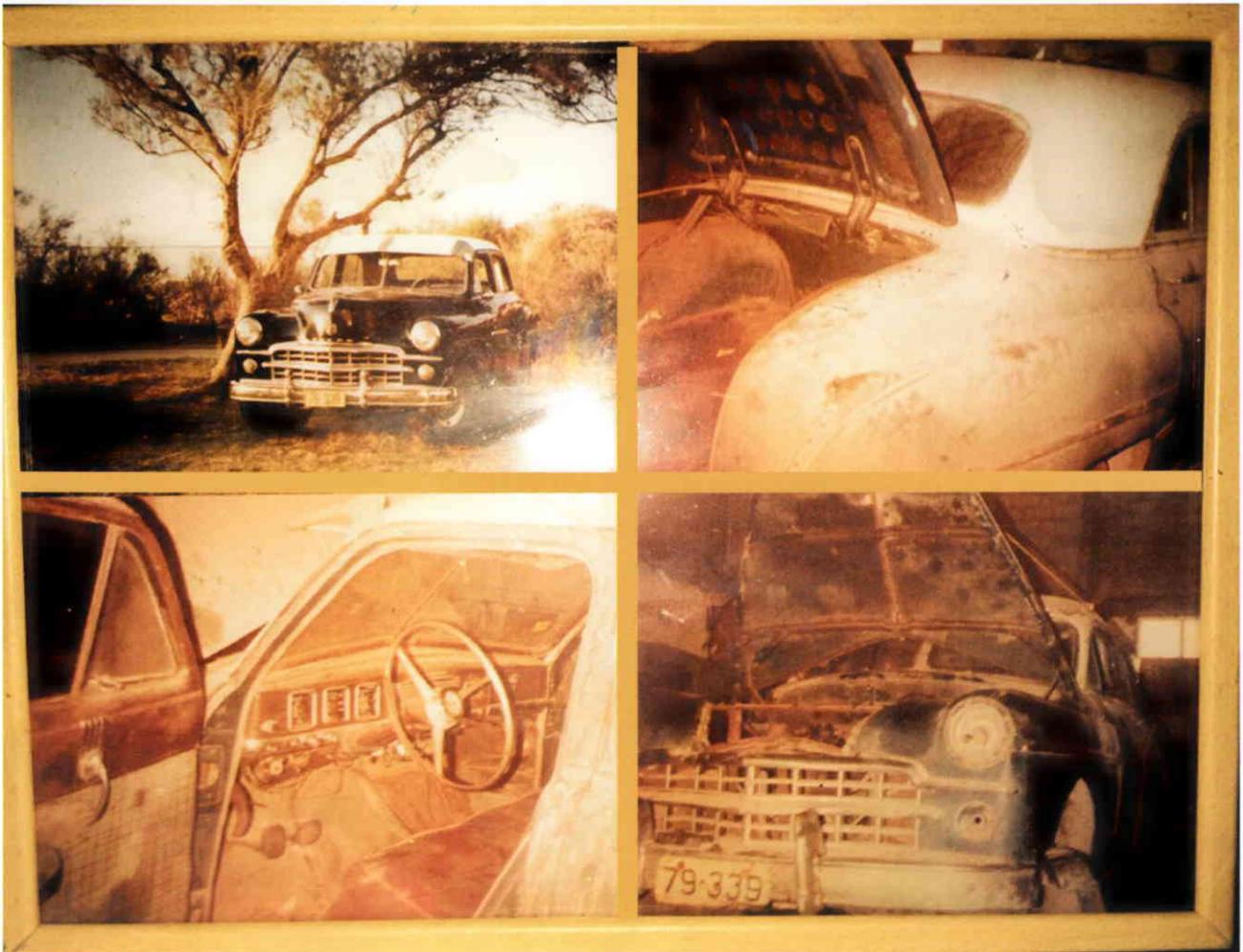
1300

על רקע הקונטסה, ובכך הרגשתי שנסגר מעגל. עם השנים השתתפתי בהרבה פעילויות ותצוגות המועדון. ראוי לציין מספר נקודות לגבי המכונית הנהדרת הזאת: הרכב עומד לחגוג את שנתו ה-50, כל חלקי המנוע מקוריים והמנוע לא שופץ מעולם. גם המרכב כולו מקורי פרט לכיסאות שרופדו מחדש. הרכב יוצר עם 3 הילוכים ליד ההגה, כאשר בדגמים המאוחרים יותר הוחלפה תיבת ההילוכים ל-4 הילוכים ברצפת הרכב.

רכב חדש והחלטתי להשאיר את הקונטסה במשפחה כרכב אס-פנות. בסוף שנות ה-80, כאשר סגרו את המוסך המרכזי, התקשר אליי המחסנאי הראשי שאיתו הייתי מיוודד והציע לי לקנות את כל החלפים והפריטים שהיו במחסנים. נעניתי להצעה ורכשתי את כל מלאי החלפים. בשנת 2006 התקיימה במתחם מוזיאון ארץ ישראל ברמת אביב תערוכה של כלי הרכב שיוצרו או הורכבו בארץ. להפתעתי הגדור לה, הגיע לתצוגה מר אפרים אילין ז"ל. ביקשתי להצטלם איתו

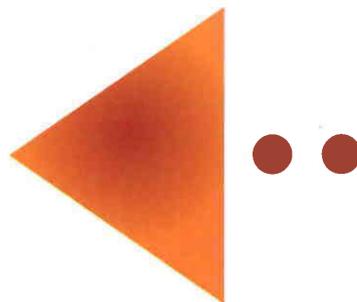
1949

דודג' קורונט



לפני הרבה שנים, 41 ליתר דיוק, הביאה אותי אהבתי למר־כוניות עתיקות למוסך "פאר" בנתניה. נודע לי על גרוטאה שנמצאת עמוק בתוך המוסך, מבלי שידעתי באיזו מכונית מדור בר. כשהגעתי, ראיתי גרוטאה של דודג' קורונט טאון סדאן 1949 שאת מצבה אפשר לראות בתמונות. אחר ברור קצר אצל בעל המוסך, הסכים הוא להיפרד ממנה תמורת 50 ל"י. למרבה הש־מחה, אז עוד לא היתה מודעות לערכן של מכוניות קלאסיות והבעלים לא חיפשו לעשות "קופה"...

המכונית היתה במצב מעורר רחמים, אבל החלטתי להציל אותה ויהי-מה.





הייתי בחור צעיר ללא ניסיון קודם, עם מעט ידע טכני והמון חלום מוות. בעזרת חבר טוב בעל מוסך התחלנו לפרק ולשפץ ואף קניתי עוד דודג' לחלפים שמצאתי במושב נווה ירק. שיפצתי את הדודג' במשך ארבע שנים כולל מכאניקה, ריפודים וצבע (שהיה כחול בתחילה).

בשנת 1978 עברה המכונית טסט ראשון לאחר שנים של תרדמת ובשנות ה-80 התחלתי להשתתף עימה באירועי מועדון החמש הצעיר של אותם הימים. בשנות ה-90 הגעתי בפעם הראשונה ליריד המכוניות בהרשי, ארה"ב, והבנתי שטעיתי לגמרי בבחירת הצבע ובאיכות השיפוץ.

בשנת 1999 החלטתי לבצע שיפוץ שני, והפעם כדי להחזיר אותה לצבע המקורי, ירוק פסטל, וגם לריפוד המקורי: המכונית אצלי כל אותן 41 השנים, ולתמיד...





35 שנים עם שבדולט 1951 בל-אייר ספורט קופה

כתב: חיים לויט



אשתי שמחה על מתנת הלידה עד לנסיעה הראשונה. אכן, הרכב היה בהחלט ב"מצב נסיעה": ההילוכים נתקעו, המנוע היה שובק בדרך כלל במרכז צומת בשעת השיא בדרך לנן, ה"וישרים" לא עבדו. כדי שיהיה מעניין, המנגנון מבוסס לחץ אויר ולך תמצא בארץ את החלף המתאים או אולי תחפש בשנת 1981 באינטרנט. המכונית עברה מקצי פחחות וצביעה, אוברול מנוע (אצל מת-ניה), חשמל, ריפוד, ועוד ועוד.

לאורך השנים שינויים בחוקי המט"ח והגעת האינטרנט לעולמינו הפכו את נושא איתור החלפים לפשוט. בעיות מעצבנות כמו השגת "שייבה" לזרועות ההילוכים (בהגה), השגת חלקי חשמל וכו', נעשו עניין פשוט שאינו דורש התעסקות יתרה.

כשהגיעה אלינו, הייתה השברולט צבועה בשילוב ברונזה-מטאלי ולבן. יפה אבל ממש לא שנות החמישים. עכשיו המכונית צבועה שחור+בורדו ומתאימה לאופנה בתקופת יצורה.

אפשר לעשות עוד הרבה לשיפור המראה אבל העיקרון הוא לשמור מור ככל האפשר על המקוריות, ואכן אפילו עתה בגיל 64 נשמר הרבה מן הריפודים המקוריים ומרוב חלקי המכונית האחרים. אפילו שעון הזמן המכאני עוד מתקתק לו.

ה"אשמה" היא בהולדת ילדנו השני. השנה היתה 1981 והצור הך הבלתי נשלט להחזיק ב"ענתיקה" הביא אותי לעקוב אחרי "המודעות הקטנות" (פעם לא היה לוח יד-2 ונאלצתי לחטט בדפים הגדושים של מדור המודעות הקטנות בעיתון). היה צורך בתירוץ טוב מדוע זוג צעיר המטופל בנועה הקטנה ובמי שכנתא, חייב להחזיק ברכב ישן ומועד לתקלות. בנוסף, בסמוך לפרסום המודעה שהציעה שברולט ישנה בהזדמנות, נולד גם עידו. הרי לכם שילוב מנצח, כי לא יעלה על הדעת שאם צעירה ודאגנית לא תרצה מכונית משל עצמה.

וכך, הגעתי בשעת ערב מאוחרת לבית המוכרת שהסבירה כי נמאס לה, היא רוצה "אוטומטי". באור הקלוש ראיתי צללית של מכונית 2 דלתות הארד-טופ מקסימה ובו ברגע נסגרה העסקה.

למחרת, לאור השמש, הסתבר שהכלה נראית יפה בעיקר בחורש. היו חלודות והיו חורים, ופטוריות צמחו במושב האחורי בגלל מים שחדרו מהחורים ויצרו בית גידול איכותי. אך עדיין, מדובר בשברולט 1951 קופה, מהראשונות בסדרת "בל-אייר הארד-טופ".

בתחילת דרכי כחובב רכבי אספנות רכשתי פיאט 850 ספיידר משנת 1966 והשתתפתי עמה בטיול ארוך שערך המועדון שהיו"ר שלו היה אז אבי כתריאל. החוויות מהנסיעה הזו, הותירו אותי עם מחשבה אחת - די לראות את חברי חולפים על פני, גם אני רוצה מכונית שווה ומהירה.

משם המרחק היה קצר עד לתחילתו של חיפוש רכב נוסף - טוב, איכותי, נחשב, וגם קצת יאפי. הבחירה נפלה על ב.מ.וו. 2002 שהיה חלום ישן-נושן שפרץ ותפס אותי.

כאן המקום להסביר מדוע דווקא ב.מ.וו. 2002 כיכבה באותו חלום, וכך מתחיל סיפורנו: התעניינות בכלי רכב הייתה חלק ממני משחר נעורי. בבגרותי היו ברשותי קטנועים מסוג ווספה ולמברטה ולאחר השירות הסדיר והכניסה לקבע באו גם המשכר רות ועמם בא התיאבון לרכב. הפור נפל על פולקסוואגן פתוחה. עם השנים התחלפו גם המכוניות שברשותי עד שיום בהיר אחד ראיתי רכב ששבה את ליבי - מכונית ב.מ.וו. דגם 2002 בצבע אפור משנת 1969, של טייס נחשב שהוא כיום גם חבר המוע"דון החמש - א. נחומי. העיצוב דיבר אל ליבי - קופסתי, מקרין ספורטיביות ועם מנוע רב עוצמה בנפח של 1991 סמ"ק המפיק 100 כ"ס (די גבוה לאותן שנים). נישבתי בקסמו של הרכב, אלא שחברת ב.מ.וו. מיצבה את עצמה גבוה ומחירו כחדש היה יקר ביותר, ולכן הרעיון לרכישה נזנח אך לא פג.

התחלתי לחפש רכב רציני לנסיעות ארוכות והזיכרון ארוך הטווח שבמוח צץ מייד - ב.מ.וו. 2002. התחלתי בחיפושים, היו הצעות של 1502 ושל 1602 אך כולן נפלו ולא באו בחשבון רק - 2002. לבסוף איתרתי את ה-2002 שלי בהרצליה, אצל בחורה שבעצם לא ידעה מה יש בידה.

חברת ב.מ.וו. החלה בשנת 1962 לבנות מכונית משפחתית בעלת מרכב שאורכו בין ב.מ.וו. 700 הקטנה לבין המכוניות המפוארות



תולדות מכוניות הב.מ.וו. שברשותי





כפיצוי ייבאתי בשנת 2004 ב.מ.וו. 520 משנת 1972, הדגם הראי שון של ה-520 שבו מנוע כמו של ה-2002 אבל עם מערכת הזר קת דלק מכאנית שהספקו היה 130 כ"ס. נסעתי בו עד שנת 2009 בהנאה רבה. הרכב שימש אותי ביומיום, והיה אמין ונוח כרכב משפחתי. טיילנו בו בכל טיולי המועדון והוא היה רכב נהדר. הרכב נמכר לבחור בחיפה ולצערי הרב נודע לי שאשתקד הרכב נגנב ממנו - חבל ומאד מצער.

לפני שנתיים וחצי, תוך חיפוש במדורי רכבי האספנות, לצורך קניית רכב פתוח, גיליתי את הקופה האולטימטיבית שלי - ב.מ.וו. CS 3.0 שנת 1972, השנה הראשונה בה יוצרו רכבים אלו. ברכב מותקן מנוע בעל 6 בוכנות בנפח של 2986 סמ"ק והספק של 180 כ"ס.

קופה זו הינה למעשה מכונת "גראן טריסמו" (GT) המאכלסת 4 מבוגרים והייחודיות שלה שאין לה את קורת B כך כשפותחים את כל 4 החלונות יש חלל אוורירי מלא בין החלון הקדמי לאחורי. מכונת זו יועדה לשיוט מהיר באוטובהנים של גרמניה.

חלפים יש למכביר וניתן להשיגם הן באירופה והן בארה"ב. המנוע עים שימשו מכונות רבות של החברה והמכונאים מכירים אותם היטב. המאיידים גם הם מוכרים ותמיד אפשר לרכוש קיט החי לפה ולהתאימו ללא בעיה. אלו מכונות אמינות בכל מובן, הן המכאני והן החשמלי.

ה"בימרים", כפי שמכונות ב.מ.וו. מכונות בארה"ב, מספקות הנאה בנהיגה אודות להנעה האחורית והן יכולות בהחלט לשמש את הבעלים באופן יומיומי, וגם בשעשועי סוף-שבוע בתחרות על מסלול.

והגדולות של החברה. המכונת נקראה ב.מ.וו. 1500 והייתה בעלת מרכב בעל 4 דלתות קופסתי עם מנוע שנפחו 1500 סמ"ק. דגם מכונת זו פתח עידן חדש בחברה וכונה הדור החדש (Neue Klasse). בהמשך נוצרה ה-1602 בעלת שתי הדלתות.

מספרי הסיפורים מתארים השתלשלות אירועים מעניינת שהי ביאה ללידתה של ה-2002, וכך היה: בו זמנית, בשני קצות האוקיינוס האטלנטי, החלו מהנדס רכב בחברה בגרמניה וסוכן מכירות של ב.מ.וו. בארה"ב, להרכיב על מכונתם (1602) מנוע של החברה בנפח 1997 סמ"ק שהיה מותקן במכונת הקופה של החברה, ה-2000CS. השניים שאפו, מבלי שדיברו בניהם, להי קנות למכונת איכויות ספורטיביות עבור היאפים האמריקאים. התוצאה הייתה מדהימה, והנהלת החברה החליטה לאמץ את המודל ולהיכנס לייצור סדרתי של דגם ה-2002. הסדרה החדשה קצרה הצלחה מדהימה בארה"ב ולאחר מכן באירופה. מכונת זו יצרה את הז'אנר שבו נחשבת חברת ב.מ.וו. לאחת המובילות בשוק עד היום, זה של מכונות הקופה הספורטיביות והמהירות. לאחר שיצאה המכונת לשווקים פרצה מלחמת יום הכיפורים ובעקבותיה נוצר משבר הדלק שהביא להורדת הדגם מקו הייצור. כיום דגם זה נדיר מאד וכמובן גם יקר בהתאמה.

עד כאן הסיבה לכך שרציתי שבאורווה שלי תחנה ב.מ.וו. 2002 שנת ייצור 1973, והיא חונה אצלי מאז שנת 1997.

מרגע שהגשמת את חלום ה-2002 שלי החלטתי שהרכב הבא שיכנס לאורווה יהיה ב.מ.וו. CS 3.0. בשנת 2003 התחלתי לחפש ב-eBay מכונת כזו ומהר מאד הבנתי שידי תשיג רכב כזה, אך המיסים שעלי לשלם בגין היבוא יהיו גבוהים מאד והרעיון נזנח, אך לא פג.

שלושה דורות של הלוויים



שלושה ארבעה דורות ודארט אחת

את האהבה למכוניות ספגנו כבר בילדותנו מאבינו שהיה בעל מוסך, אחד מהראשונים בפ"ת. היו לנו בחצר מכוניות אמריקאיות מיוחדות שכיום מככות במועדוני אספנים שונים. במשך השנים עבר חיידק האספנות בדמנו מדור לדור. נרשמתי למועדון בתחילת דרכו, אחרי נדבק אחי אמיר. צרפנו למועדון את בני אסף, את כפיר בנו של אמיר ואת אבי. הרכב העתיק והוותיק ביותר שלנו הוא דודג' דארט 1969 שנמצא ברשותנו משנת 1974, 41 שנים. כשנולדו נכדינו רשמנו גם אותם כחברים במועדון. עומר הנכד שלי ורותם הנכד של אמיר. נקווה שימשיכו ויהיו אספנים מהשורה הראשונה



30
שנה
ושני
דורות
על

הונדה

אני חבר מועדון החמש מזה כשנתיים ובבעלותי אופנוע מדגם הונדה CX500C משנת יצור 1982. האופנוע בבעלותי משנת 1984 ועד היום. בשנת 2012 הפך האופנוע לרכב אספנות. רכבתי על הכלי ברציפות עד שנת 2006, עת רכשתי אופנוע נוסף מדגם הונדה VFR 800. רק לאחר רכישת ה-VFR הפחתי בהדרגה את השימוש היומיומי ב-CX. להונדה הקשישה יש מקום מיוחד בליבי - את כל שנות היותי סטודנט לרפואה בטכניון ואת כל שנות התמחותי בכירורגיה בתל-השומר עברתי על האופנוע הזה ככלי הרכב העיקרי שלי. את שני בני הסעתי עליו לגן ולאחריהם בנה בני בכורי רכב עליו ובכך סגר מעגל.

בשנות החמישים

כתב: יורם סילבר

סימאלי על דושת הבלם. הגלגל שעצר לגמרי היה משאיר פס רצוף ועמוק בחול. אלא שלא עצרו דרשו מתיחת יתר של השט"נגה. וכך עד שהסימונים בחול היו שווים.

בגלגל שהיה מתקש לא לעצור כדבעי, היינו מפרקים את הצ'לחת ובודקים את הסוליות ואת האפשרות לקיום רטיבות או אבן נגף אחרת. הצלחת הייתה נשטפת בבנזין או נפט ולאחר שהתייבשה שופשה בנייר זכוכית גס או בפצירת פלדה שגרמה לה להיות בעלת חיכוך גבוה יותר. כמוכן שגם הסוליות שופשפו בנייר זכוכית מאותה סיבה. ומכאן לתיבת ההגה. "משחק" בתיבת ההגה היה בדרך כלל נפתר בעזרת שימסים או החלפת הברקסות שמתפקידן למנוע משחק של ציר ההגה.

בתקופה המדוברת, חוסר במטבע חוץ מנע ייבוא רכבים וחלקי חילוף. להחליף חלק היה אפשרי בעזרתם של ה"מפרקים" שהיו בדרך כלל בגבעת הרצל בתל אביב כשהמפורסם ביניהם היה "ולדק" הפולני.

הם היו מפרקים כל רכב שנגמר ומציעים חלקי חילוף מתאימים או דומים, או מחליפים לפי דרישתך.

רוב המכוניות שפורקו היו אנגליות כמובן, כך שיכולת להשיג חלק חילוף "אנגלי" שיתאים או יותאם למכוניתך.

הברירה השנייה הייתה לתת ל"מייסטרים" ליצור לך את החלק או לשפץ את שלך ביציקה, חריטה או בהלחמה של החלקים הפגומים.

הידועים בין אלה היו רייכמן מפורד, פאול מכיכר בוגרשוב, ולדק מיודענו מגבעת הרצל, קארול מדרך פתח תקוה ועוד אחד ששכחתי את שמו - מרח' יפו ת"א.

אלה היו 5 המייסטרים הידועים בכל הארץ ואין כמעט בעל רכב פרטי, מאותם הימים, שלא נזקק לשרותם.

בנוסף כמובן היו ה"זקנים" מגבעת הרצל שתקנו כל תיבת הילוך כים וציר אחורי שהוגשו להם.

במידה ותפוחי ההגה היו משופשפים היו נותנים אותם למילוי והשחזה כך שחזרו לתפקד.

נחזור להכנה לטסט. אחרי שהכנו את הבלמים וההגה היה צורך לבדוק את האורות, פעולת המגבים ובהירות הרפלקטור בפנסיים הקדמיים (אז עוד לא היו בארץ פנסי "סילד בים") לפעמים היה צורך להבריק או להחליף את הרפלקטור.

מתח הרכב היה בדרך כלל 6 וולט בלבד כך שגם במצבו הטוב ביותר, לא אפשר האור הדלוח נסיעה מהירה ובטוחה בשעות החשיכה.

הרכב לא עבר טסט אם אחת השמשות או יותר היו מנופצות או סדוקות, אם גוף המכונית פגוע תאונה שגרמה לו עוות או ריפוד הרכב קרוע.

להזכירכם בשנים הללו היו הרבה דרכי עפר וכבישים צרים כך

אם תשאלו את החברים האוהבים מכוניות קלאסיות מה מט"ריד אותם וקשור להובי שלהם, רובם יענו מן הסתם שזמן הטסט. ההכנה והעמידה במבחן במכון הם הרגעים עליהם היו שמחים לוותר.

רובנו מכירים את הרגעים בהם הבוחנים שחלקם יהירים ולא סימפטיים, בודקים ומחטטים ברכבנו האהוב עד שנדמה לך שהם מחפשים משהו שיכשיל אותך ושיוכלו לשלוח אותך לתיקון ולטסט חוזר.

כמעט תמיד בנוסף ל"כשל" שמצאו ישלחו אותך לתקן אורות, להחליף מנורות מגבים או לחדש את המספר שאותו מוטב שתבצע בדוכן הנמצא בחצרם ובבעלותו של המכון ואז, אולי לא תצטרך לחזור אל סוף התור לבדיקה חוזרת.

לאור האמור לעיל החלטתי לספר לכם איך היה ה"טסט" בשנות החמישים כי הסיפור היה אחר, אך גם דומה.

את מבחן הטסט באזור תל אביב ביצעו בתחנת המשטרה הישנה של "שרונה" או הקריה של היום. התחנה הייתה במפגש הרחובות שאול המלך ודרך פתח תקוה (בגין של היום).

למרות שלא היה צריך להמציא תעודת אישור בלמים ובדיקה לפני הטסט, היה צריך גם צריך לערוך בדיקה עצמית של הרכב ולהכינו לטסט. לאבי הייתה מכונית פורד מודל Y, משנת 1934.

למכונית, שהייתה די פרימיטיבית בהשוואה למכוניות של היום, היו מעצורים מיכניים, מערכת חשמל "חוט אחד" פשוטה ביותר. הבדיקה התרכזה בבלמים, בהגה, אורות, צמיגים וכן נבדק צבע הרכב, תקינות החלונות ועיגון הדלתות, מכסה המנוע ותא המ"טען.

הבדיקות היו העתק מבדיקות שנערכו באנגליה שכן המנדט על חוקי, עדיין שלט בספר חוקי התעבורה. אנשים שידם הייתה משגת או רכבם היה מ"טעם", כלומר שייך לחברה או מוסד בהעבדו, היו כמו היום נותנים את הרכב למוסך וזה היה מחזירו להם עם האישורים הדרושים לאחר שהעבירו את הטסט.

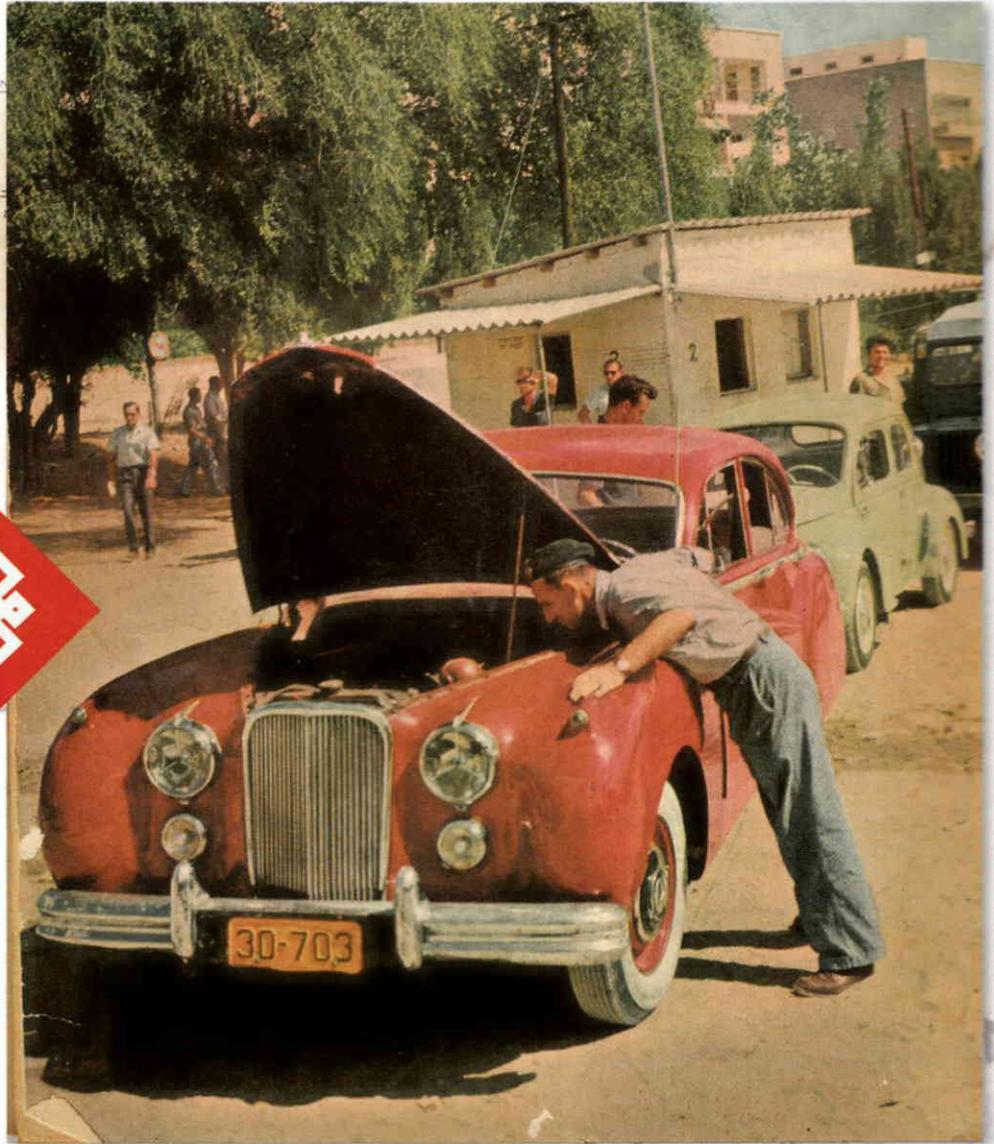
רוב העם בעלי המכוניות (ולא היו רבים כאלה) היו מכינים את הרכב לטסט לבד - בבית או במוסך של קרוב או חבר.

אבי ז"ל, מהנדס אלקטרוניקה במקצועו היה מכוני מוכשר ביותר ואיש עם ידי זהב ולכן היינו אנחנו, כלומר הוא בעזרתנו מכינים את הרכב לטסט.

אז קודם כל הבלמים. בלמים מיכניים כבר אמרנו? בלמים מיכניים צריך לכוון גלגל גלגל עד שכולם יעצרו ביחד.

איך עושים את זה? פשוט. היינו מרימים את הרכב בחלקו האחורי ואח"כ בחלקו הקדמי כששני הגלגלים היו באוויר היינו מותחים את כבל הבלם (ה"שטנגה") עד שקשה היה לסובב את הגלגל. זו נקודת ההתחלה.

אח"כ שופכים על הכביש קצת חול נוסעים ועוצרים בלחץ מק-



1959, משרד הרישוי בת"א
(צילום ב"רכב")

וכאן הגיע הרגע הגדול של בדיקת הבלמים. הבדיקה נעשתה בדיוק כמו הבדיקה שערכנו בבית. התבקשת להאיץ ולעצור כאשר הבוחן בודק אם כל הגלגלים עצרו והשאירו סימן, זו הייתה הבדיקה היחידה.

היו מכוניות שלא עצרו טוב או העצירה גרמה להם לנטות לצד וגמרו את הטסט דבוקים לקירות הבטון של תחנת המשטרה. לאחר כמה מקרים כאלה הקימו קיר מגן מצמיגים ישנים של טרקטורים ומשאיות לאורך קירות השער המזרחי.

לסיכום. הטסט של אז היה פרימיטיבי ביותר למרות שנערכו בו כמעט כל הבדיקות הנערכות כיום. גם אז אסור היה לדבר עם הבוחן (למניעת "הכרות" יתר) ואת אישורו החתום קיבלו באגף אחר של המשטרה.

יש לציין שתשומת לב מצומצמת ביותר ניתנה לבדיקת מספרי מנוע ושלדה ואיכות הצמיגים.

מה שכן נבדק בקפדנות היו הבעלות של הרכב והזדהות הנהג. לא נבדקו אורות איתות ואורות חנייה, פשוט הם לא היו קיימים אז ויד שמאלו של הנהג שמשה להבהרת כוונותיו בנסיעה - בשמש או בגשם.

לא לכל אחד הייתה מכונית, אך אלה שהייתה להם היו הרבה יותר מודעים לנושא הרכב וידעו לטפל בו. את הטסט וההכנה איש לא אהב גם אז.

שלא פעם מצאת את עצמך נוסע באבק הקיץ או בבוץ החורף. לטסט היה צריך לנקות את הרכב.

בנושא הצמיגים המצב היה גרוע. לא היו צמיגים (היו אך מאוד יקרים) כך שהשתמשת במה שהיה לך או יכולת להשיג צמיגים משומשים ואם אפשר במידה הנכונה. אחרי שהכנת את הרכב נסעת לטסט.

כמו היום היית נכנס לתור הקטן של מכוניות מועמדות לטסט וחיכת לתורך. כשזה הגיע נכנסת ל"מסלול" שלא היה אלא רצפת הבטון של חצר המשטרה. נכנסת בדלת ממערב ויצאת בדלת המזרחית.

התבקשת להישאר ברכב ולהתקדם על הפס הלבן. תחילת המי-סלול.

כשהגיע הבוחן הגשת את הניירות והוא החל בודק את הרכב. לאחר שבדק את החיצוניות, ריפוד צבע, שמשות והעיף מבט בצמיגים חזר אליך וביקש להדליק אורות, ללחוץ ברכס, להפעיל וישר ולראות גלגל רזרווי. השלב הבא היה עליה על הבור לבדיקת תחתית הרכב. כשזה נגמר התבקשת לכבות את המנוע וכשה-

בוחן ניצב מאחור להדליק וללחוץ על דוושת הדלק, זו הייתה בדיקת עשן. הבוחן המומחה היה צריך להבדיל בין העשן הרגיל שנפלט מכל המכוניות בגלל הדלק הירוד והמהול בנפט ובין עשן "כחול" הנובע מבלאי מנוע.

ה"זוּתִיקוֹת" שֶׁלִּי

כתב: עודד פירסט

10,000 ק"מ. מחבר ה-"רוטופלקס" (מעין "צלב" גומי) של ההנעה הקדמית הזכיר את קיומו לעתים קרובות. אם שרד לאורך 15,000 ק"מ היה זה מזל מיוחד!

בשל המוניטין הירוד, ירד מחיר השוק של ה"טריומף 1500" במהירות. כבר בשנת 1973 השתווה מחירה של המכונית שלנו (מודל '70) למחיר חיפושית '63 - כמוה מכר אבי רק 4 שנים קודם לכן!

בשנת 1977 נפטר אבי, והמכונית עברה לשימושי. פרט להיותה המכונית המשפחתית שלנו, היא סיפקה לי הרבה תעסוקה (רי פוי בעיסוק?) בסופי שבוע, וגם בזמנים פחות נוחים. עם השנים עברה המכונית להיות השניה במשפחה, ואח"כ שלישית, אך פרט לתקופות השבתה קצרות היא הייתה בשימוש שוטף.

למרות שאת רוב חלקי המכונית אני מכיר "אישית" (עד לרמת פין טלטל או סינכרו - שלא לדבר על מכרים "קרובים" כחלקי המתלה הקדמי), המכונית מעולם לא עברה פרוק ושקום כללי. למעשה, זאת היא המכונית המקורית משנת 1970.

הקשר הישראלי: במסגרת הקשרים עם "טריומף", קיבל יצחק שובינסקי, בעליו של "אוטוקרס", בשנת 1968 - את הזכויות להרכיב בה מקומית של "מכונית פאר" - ה-"טריומף 1300".

באותן שנים הורכבה אצל המתחרה - אילין - ה"קונסה 1300"

לקראת חגיגות שנות ה-30 ל"מועדון החמש" התבקשו "לה" תפקד" אלה מחברי המועדון, אשר מחזיקים את אותם רכבי בים לאורך כל תקופת חיי המועדון, או אלה שנולדו בשנת 1985. את התנאי השני אינני מקיים (בשנה זאת נולדה בתי הצעירה), אך לתנאי הראשון אני עונה - ואפילו פעמיים...

אתחיל בוותיקה - טריומף "פח" 1500, שנת ייצור 1970. בסוף שנת 1969 עמד אבי המנוח להחליף את ה"חיפושית" הנאמנה שלו (מודל 1963). מסיבות פטרוטיות ותמיכה במשק הישראלי (כן, באמת...) החליט לרכוש מכונית ישראלית. אני הייתי אז חייל בשרות סדיר, וכשסיפרתי לקצין התורן כי הורי עומדים לרכוש "טריומף 1500" (שהורכבה במפעלי "אוטוקרס" ז"ל) האיץ בי לצאת ל-"אפטר" מיוחד, כדי לשכנעם לחזור בהם. איחרתי בכמה שעות...

תוך זמן קצר מקבלת המכונית (שאת רוב ה"הרצה" שלה בצעתי אני, בשמחה), התברר כי רוב ה"אגדות" שנפוצו עליה היו אמת. המכונית נמסרה עם מאייד פגום, ותוך חודשים מספר למדנו להכיר את שאר מערכותיה. נראה היה כאילו "אוטוקרס" ויתרה על שלב בקרת האיכות והעבירה את התפקיד ללקוח.

המתלה הקדמי יצא מכוונו לעתים קרובות, ו"זלל" צמיגים. נא לצנו להשלים עם אורך חיים של 20,000 ק"מ לצמיג. כשניסינו "להתחכם" ולקנות צמיגים מחודשים בחצי המחיר, החזיקו אלה





במסגרת אותן "הטבות" הופחתו מסי הקניה על מכוניות שנפח מנועיהן עד 1300 סמ"ק. כולם קנו "סובארו". אבל אני רציתי להתבדל מעט מן ה"עדר".

בקבוצת "מכוניות ה-1300" התבלטו ה"אופלים" - האסקונה והקדט, שמנועיהן בגרסת ה-"S" הפיקו 75 כ"ס, יותר מכל 1300 אחר.

התפתיתי, והזמנתי קדט 1.3S. ידנית, כמובן. במושגי אותם ימים "התפרעתי", והזמנתי דגם "ספורטיבי" שכונה "Kadett J". היבואן ליאו גולדברג, בנסיון להתחרות בחברות היבוא האישי שפרחו באותם ימים, שיווק "חבילה" שהכילה תוספות ייחודיות מאד לזמנן: גלגלי סגסוגת מקוריים (גם הרזרבי!), צמיגים רחב בים (חתך 70), 2 מראות ספורטיביות, לוח שעונים ייחודי (מד סל"ד, מד לחץ שמן) והעיקר - פסי קישוט מודבקים.

מחיר המכונית עודכן מדי יום על פי שער המרק הגרמני. כשהיגיע יום התשלום, עלתה המכונית כ-1.07 מיליון שקל! בסכום זה נכללה "חובת הפקדה" של 12% ממחיר המכונית - הלוואה לא צמודה לאוצר, בסכום של 114,270 שקל. שנה מאוחר יותר הוחזר הסכום הנקוב - 114.27 ש"ח, שהספיק למעט יותר מאשר "גרעינים לשבת".

ה-"קדט דגם D", שהוצגה בסוף 1979, היתה מתקדמת מאד לזמנה. היתה זאת מכונית חדשה לגמרי, שאיננה פיתוח של דגם קודם. זאת היתה ה"אופל" הראשונה בעלת הנעה קדמית, ובין הראשונות בעולם שהציגו צרוף של גל-זזים עילי ומרימים (או "מקזזים") הידראוליים. מכונית זאת היא ה"סבתא רבתא" של דגמי ה"אסטר" עד לימינו.

ה"קדט" היא מכונית איכותית ונעימה לנהיגה. עד היום (לאחר 31 שנה ו-260 אלף ק"מ...) היא מעניקה - בזכות ההגה המדויק והבלתי מתוגבר, הבלמים המתוגברים רק מעט, תנוחת הישיבה והנדסת האנוש - את התחושה של "קשר אדם-מכונה" שכה קשה למצוא במכוניות של ימינו.

המכונית הגיעה ללא מזגן, ואף (בניגוד ל"סובארו" של אותם ימים) ללא כל הכנה למערכת כזאת. הוצעו, אמנם, התקנות מקומיות, אך אלה נראו לי כ"ניתוח ללא הרדמה" למכונית ה"בתולה". נשארתי ללא מזגן, ויתכן מאד כי בכך מנעתי צרות בהמשך הדרך. נכון, גם הזעתי יותר...

פרט מעניין - בשנת 1985 האירו את עיני כי ליד מלון "השרון" בהרצליה מתקיימת תצוגה של מכוניות עתיקות. כמובן שבקרנינו - ה"קדט" החדשה, אני, ובני בן הארבע. לימים נודעה תצוגה זאת כארוע הייסוד של "מועדון ה-5". 29 שנה מאוחר יותר חזרה ה"קדט" למועדון...

שלושת ילדיי עשו את "סטאז" הנהיגה שלהם על מכונית זאת, ולמזלי - כמעט ללא נזקים. שלושתם נהגים מצויינים, שאינם חוששים מהילוכים ידניים. הכל בזכות ה"קדט". המכונית שימשה כרכב משפחתי עיקרי עד שנת 1996, אז ירדה לדרגת ה-"אוטו של הילדים".

מאז, שתי המכוניות אצלנו - מטופלות באהבה....



האצות במסגרת הכלכלה ה"סוציאליסטית" של אותן שנים היתה זה "בלתי קביל" כי תורכב מכונית נוספת בנפח מנוע זה. לכן נאלץ שובינסקי לפנות למפעל האם, ושם התאימו למכונית נפח מנועל בנפח 1500 סמ"ק, אשר היה עדיין בשלבי הפיתוח שלה. עובדה זאת באה לידי ביטוי ברור באמינותה של המכונית... רק שנתיים מאוחר יותר (1970) יופיע מנוע זה (ויחידת ההנעה שלה) בבריטניה במכונית ה-1500 "האמיתית", אשר שונה בחזית, תה, אחוריה ובפרטי עיצוב אחרים.

ב-1970 הוסרה בארץ מגבלת ה-1300, ו-"אוטוקרס" עברה לייצר את שתי הגרסאות במקביל.

בבריטניה מוכרת מכונית זאת רק כ-"FWD 1300", וה"הכלאה" שלה עם מנוע 1500 מעוררת שם תמיד תמיהה.

ככל הידוע לי, נוסעות בישראל רק שתי "טריומף 1300", שתיהן בבעלות אייל עובדיה (והשלישית משתפצת אצלו לאיטה...), אך זאת שלי היא ה-1500 היחידה בארץ, ויתכן כי גם בעולם כולו.

בשל היותה כה נפוצה בעבר מוכרת המכונית, יחסית, לרבים שבני 50 ומעלה. תגובה אופיינית היא: "טריומף! הייתה לי כזאת! כמה צרות היו לי אתה!"

בסוף מאי השנה מתוכנן "יובל" לציון 50 שנה להופעת ה"טריומף 1300" בשוק הבריטי (1965). הארוע יתקיים בקובנטרי, עיר תעשיית הרכב הבריטית (ז"ל) ומקום הולדתה של המכונית.

הארוע יקרא "50 in 50", המארגנים מקווים לאסוף 50 מכוניות כאלה למסע בכביש הטבעת של העיר.

סנאד הבודדים שנוהג באותה המכונית עצמה מזה 45 שנה, אני מתכנן לקחת חלק בחווייה זאת. את המכונית אשאיר בבית...



בסוף שנת 1983 עמדה בפני, בפעם הראשונה בחיי, האפשרות לרכישה של מכונית חדשה.

ערכה של ה"טריומף" היה כה נמוך, שהעדפתי לשמור אותה כרכב שני. גרמה לכך, כנראה, גם "מחלת האספנות" המוכרת לחלק מאיתנו, ואשר היתה כבר אז ב"תקופת דגירה"...

ואז הגיעה למשפחתנו האחות הצעירה - אופל קדט, שנת ייצור 1984.

היו אלה ימי אינפלציה מטורפת שבאו בעקבות "ימי ארידור הע"זים" ורצונו של מנחם בגין, ראש הממשלה, "להיטיב עם העם".

הפיג'ו 203 שלי



כתב: גואל דרורי

את המכונית הזו בגלל הוצאות הטיסה היקרות לתל אביב ולא הייתי בחופשה מספיק ארוכה כדי להגיע באניה או ברכבת. רכב זה היה הפג'ו 203 השני של אבי. הוא רכש את הראשון במרסיי בשנת 1952 לאחר הגעתו מקהיר, בה רכש בשנת 1947 סקודה קטנה שמכר לפני שעזב את מצרים. לגבי ה-203 הראשון, מודל 1952 (זה שהיה בשימוש במרסיי, צרפת) אבי מכר אותו לפני שעזב את מרסיי. אני זוכר שאבי אמר שה-203 השני שלו (זה שבישראל) היה הרבה יותר מתקדם מבחינה טכנית מהראשון שהיה יותר פרימיטיבי. לדאבוני, אין ברשותי תמונות של המכר ניות של אבי.

בברכה.

צ'רלס ג'ני - 10.1.2015

מיד התיישבתי ועניתי למכתבו של הבן צ'רלס ג'ני.

"מר ג'ני היקר,

שמחתי מאד לקבל את מכתבך המספר את ימיו הראשונים של הרכב ששימש את אביך בישראל. הרכב ברשותי מזה 32 שנים. אני ומשפחתי מטפחים את ה-203 ואוהבים אותה מאד. אני מצרף כאן תמונות של הלוחית עם הפרטים של אביך ותמונות של הרכב מאירועים שונים של מועדון החמש.

אשמח לקבל ממך צילומים של אביך (פורטרט) וכן צילומים מהימים בהם שהה בישראל.

תודה,

גואל דרורי"

יומיים לאחר מכן אני מקבל מייל מצ'רלס ג'ני (בנו של הבעלים המקוריים של הרכב) בזו הלשון:

"בהמשך למייל ששלחת היום, תוכל לראות מטה תמונה של אבי משנת 1961, בסוף התקופה בה עבד בתל-אביב. זו התמונה היחידה שיכולתי לסרוק.

אבי נפטר בשנת 1994.

בכבוד רב,

צ'רלס ג'ני 12.1.2015

לי באופן אישי חבל מאוד שג'ורג' ג'ני, הדיפלומט השווייצרי, הב-עלים המקוריים של הפיג'ו 203 שהצטרפה למשפחתי לפני 30 שנים, לא זכה ולא הספיק לראות את הרכב ששרת אותו בשלי-חותו בישראל. מוזר מאוד שהתעלמה נפתרה ממש בימים אלה, לקראת צאת הגיליון החגיגי של המועדון.

כתובת האתר ששרד ונשאר על הרשת ומבקש קבלת הפרטים על פיג'ו 203:

HYPERLINK "<http://www.edu-negev.gov.il/goel/car.htm>"

ב אחד הימים של תחילת 1985 נסעתי ברחוב הסתדרות בעיר העתיקה בבאר-שבע ובצד הדרך הבחנתי ביפיפייה שחורה מכוסה אבק. עצרתי את רכבי וניגשתי לראות אם יש סימן כלשהו לבעליו של הרכב.

התחלתי לברר והתברר שהרכב שייך לאחד מלקוחות מועדון הקולנוע שבבעלותי הממוקם בעיר העתיקה. פנית לבעלים, וב-קשתי לרכוש את הרכב.

לדבריו, אי אפשר לשקם את הרכב מאחר והרכב חונה שם ומוש-בת בגלל שניסה לצאת מהחנייה ורכב שבא במהירות פגע בגלגל הקדמי שמאלי ושבר את מסרק ההגה. הצעתי לבעל הרכב לר-כוש ממנו את הרכב במצבו, ולנסות לשקמו בכוחות עצמי.

התחלתי לחפש ברחבי הארץ מסרק הגה לפיג'ו שרכשתי, והת-ברר לי כי מסרק הגה של פיג'ו 403 יכול להתאים.

לאחר תיקון בית ההגה, עבר הרכב למוסך הפחחות והצבע. הוא פורק לגורמים ונצבע מחדש. תוך כדי הכנת פנים הרכב התגלה לי שלט קטן בצד הנוסע, על לוח השעונים, בזו הלשון:

Georges Jenni

Vice Consul de Suisse

Marseille

מיד ניקיתי את השלט והחל מסע חיפושים אחרי התעלומה והסיפור של השלט הקטן. באותם ימים, נערך המפגש הראשון של מועדון החמש וכמובן שהצטרפתי לקבוצת המקימים שבאו להציג בסוכנות פורד בתל אביב.

עם חזרתי לבאר שבע, הקמתי דף אינטרנט כדי לנסות ולמצוא את בעליו המקוריים של הרכב. בדף נכתב "רכב זה פיג'ו מודל E 203 נולד בשנת 1956, במקור היה שייך למר ג'ורג' ג'ני, סגן הקונסול השווייצרי במרסיי. אם ידוע לך פרט כל שהוא עליו או על המכונית, אשמח לקבל מייל בנושא".

עברו שנים רבות, האתר ירד מהרשת האינטרנט, החלפתי את אחד המיילים, והדף נשכח ופרח מזיכרוני.

לפני מספר חודשים, סמדר ממשרד מועדון החמש, שלחה מייל ובו ספרה כי עומד לצאת גיליון חגיגי לרגל מלאות 30 שנה למוד-עדון החמש.

בעיתוי מפתיע הגיע למייל שלי מכתב מבנו של ג'ורג' ג'ני, בעליו המקוריים של הרכב, וכך הוא כותב:

"אני בנו של מר ג'ורג' ג'ני, שהיה סגן קונסול שווייצריה במרסיי עד אמצע שנת 1956, ובשנה זו הועבר לתל-אביב. לפני שאבי עזב את מרסיי הוא הורה למפעל הרכב למסור את המכונית הזו ישירות בתל-אביב, עם מפרט טכני בהתאם לתקנות ישראליות. הוא השתמש במכונית זו בעת שהותו בישראל, כ-5 שנים, ומכר אותה לפני שחזר לשווייץ אך איני יודע למי. מעולם לא ראיתי



מצאנו אותה דרך מודעה בעיתון (כן, ככה היו קונים פעם מכוניות). המכונית יובאה לארץ בשנת 1949 על ידי מח"לניק בשם פרדי פרדקיס, מראשוני הטייסים בחיל האוויר הישראלי. היא עברה מספר ידיים עד שהיגיעה לידיו של משה המרמש, טייס בחיל האוויר שנהרג בתאונת אימון נים בשנת 1969. משפחתו שמרה במשך שנים על המכונית וסירבה להיפרד ממנה בתקווה לשפץ אותה. כך שכבה המכונית שנים בשכונת בבלי בתל אביב, העלתה אבק וחלודה, איבדה חלקים וחיכתה לי ולאחי שנגיע להציל אותה. שיפצנו את המכונית בסטנדרט שלא היה מקובל בזמנו בארץ. פרוק עד היסוד, התקשורת על כל חלק וחזרה בלתי מתפשרת למקור. היה זה לא קל כשמדובר ברכב מלפני מלחמת העולם השנייה, שיוצר במספרים מוגבלים. בשנת 1988 ולאחר שבע שנים של עבודה מאומצת, סיימנו את השיפוץ. התוצאה היתה מדהימה. מאז היא אצלנו. המרצדס שלנו בת 76 ועוד מעט חוגגת 30 שנות חברות במועדון החמש... על 120!!!



מרצדס 170VA קבריוולט משנת 1939

כתב: שוי אמיר



היי הג'יפ, היי הג'יפ

סיפורו של וויליס M38 1952



כתב: אריאל עזיזי

כפי שידוע לכל חברי, אהבת חיי השנייה היא רכבי אספנות. במהלך השנים, החל מהתקופה שלפני שירותי הצבאי, היו בבעלותי מספר לא מבוטל של כלי רכב עתיקים.

תמיד חשקה נפשי בג'יפ. גם כשהיו ברשותי מספר גיפים מסוג CJ5, תמיד פזלו עיני למלך הבלתי מעורער של הג'יפים, ג'יפ פורד או וויליס משנת 1942 או בלית ברירה - ג'יפ מדגם דומה. החיפוש נמשכו והיום המיוחל לא איחר להגיע: לשמחתי, בינואר 2003 מצאתי ג'יפ פורד משנת 1942. למרות שמרבית מכלוליו היו רחוקים מלהיות מקוריים, לרבות הבודי שהיה מייצור עצמי, הייתי מאושר וידעתי שאת כל הבעיות אוכל לפתור.

תוך סיוורים במדינתנו הקטנה-גדולה שמתי את ידי על בודי מקורי, ובעזרת חברי ממועדון החמש הבודי הגיע לביתי לתהליך שיפוץ. עד כאן הסיפור הראשון והמשך יבוא...

והואיל ובג'יפים עסקינין, אשתף אתכם בסיפור על ג'יפ נוסף, והפעם Jeep M38 1952.

במסגרת עבודתי כקצין בטיחות בתעבורה, ביקרתי במספר רב של מוסכים. בכל ביקור במוסך וכאספן רכב, תמיד הצצתי מסביב כדי לראות אולי יש בסביבה איזה רכב שממתין לגאולה. אני בטוח שמרבית החברים מבינים את אותה ציפייה ומרגישים את התשוקה למצוא משהו "מיוחד". לפעמים ובלית ברירה, אנו מסתפקים בצילום ובהעלאת התמונות לפינת "ענתיקות בדרכים" או ל"חמישי חופשי".

לפני כעשר שנים ביקרתי במוסך יונדאי בתל אביב ולהפתעתי נגלה לעיני ג'יפ חבול ומוזנח עם סימני חלודה מרובים. במרכב היו חורים בגדלים שונים, יותר חורים מפח. ניגשתי בהתרגשות לבעל המוסך ושאלתי פרטים לגבי הרכב. נמסר לי כי הג'יפ נרכש לאחרונה לצורכי שיפוץ ואינו למכירה. נפרדנו בעצב.

עברו להן עשר שנים, שבמהלכם החלפתי ושיפצתי מספר רכבים.

באחד מימי שישי בסוף שנת 2011, טיילנו להנאתנו אני ואהובתי בשוק הפשפשים. לפתע פגשתי חבר מועדון ותיק, עדי טיטמן, ולאחר דברי ברכה אמרתי לעדי שאני "מחפש חלקים לג'יפ"... עדי, ללא היסוס, סיפר לי כי לחברו יש ג'יפ במוסך ואולי ארכוש אותו לצורך חלפים לג'יפ אחר שברשותי.

והואיל והחידה הבלשית רק התחילה, ביררתי על מה מדובר ולתדהמתי והפתעתי התברר כי הג'יפ נמצא במוסך יונדאי (זוכרים?...).

המשכתי ושאלתי האם הג'יפ נמצא ברחוב תוצרת הארץ. כשנעניתי בחיוב, לא ידעתי את נפשי מרוב התרגשות.

ידעתי שאני הולך לסגור מעגל שהחל לפני עשר שנים. אירוע הקניה והמכירה נקבע במוסך ליום ראשון בבוקר.

חברים יקרים, כמי שנמציאים עמוק בתחום הנכס מבינים את ספירת השעות ותחושת חוסר הסבלנות עד ליום ראשון בבוקר. ביום המיוחל בשעה 11:00, בעד"רת" גרר ראשון, הג'יפ כבר

היה בדרכו למשכנו החדש ולבעליו המאושר. ישנו פתגם שאומר ש"מה ששלך יגיע עד אליך". שבוע ימים עמד הרכב בחניה ובכל יום הייתי מתבונן בו ומתקשה להחליט האם לפרקו לחלקים או לשקמו. הקושי בהחלטה נבע ממצבו הקשה מבחינת הפח. מצבו המכאני היה פתור מראש, מעצם היותי מכונאי.

ההחלטה על השיפוץ נפלה לאחר התייעצות עם חברי מועדון החמש שביקרו בביתי וחיזקו את תחושותיי שיש לשפץ את הרכב הואיל וזהו דגם מיוחד. הליך השיפוץ היה ממושך, אבל נהניתי מכל רגע. התוצאה הסופית היא שאני הבעלים המאושר של ג'יפ Jeep M38, 1952.



הכל התחיל ביום הם של 1982

כתב: יגאל קרפול

יום שישי בצהריים, יולי 1982, וחם... למי יש כח לצאת החוצה? לוי! כי יש שמועה משמיים על רכב נדיר שמתחבא במחסן אחורי של תחנת סיכה. כן, פעם היו כאלה. איפה? ב"עיר המכונניות" שבצומת גלילות, מוסד שעבר גילגול נשמות ומופיע היום בצורה תו הדיגיטלית - אינטרנטית ב"לוח יד 2". לאלו שהיו באינקובציה בשנות השמונים נספר שאז בצומת גלילות לא היה דבר חוץ ממושיקו-לויקו שמכרו סטייק בפיתה (המבנה עדין קיים ביציאה מתחנת הדלק), ותחנת סיכה להחלפת שמנים.

כל יום שלישי בשבוע (פעמיים כי טוב) היו מתאספים באתר קונים ומוכרים של רכבים מכל רחבי הארץ, ומבצעים עסקאות ללא תווך וללא אחריות. רכבים עברו מיד ליד תמורת מזומנים, וזה כמובן קרץ למאכרים שמהר מאוד השתלטו על העסקים והוציאו את האוויר מהחלוציות של המקום. סחר הוגן כבר לא נשאר שם והעניינים גוועו תוך זמן קצר.

ואיך כל זה כל זה קשור לסיפור? יידי יוסי בראל היה מפטרל עם מסוקו מעל כבישי הארץ לצורך דיווחים בזמן אמת ברדיו. תוך כדי טיסה ראה יוסי משהו חריג בחצר האחורית ששימשה לאחסון חביות שמן וגריז ריקות של תחנת הסיכה הנ"ל. היה זה רכב ארוך מאוד עם גג בד קרוע שצבוע בצבעי אדמת מדבר וגם ניראה כך. מייד כשנחת יוסי בסיום המשמרת הוא רץ לבשר לי על המציאה, והלכה שנת הצהריים...

נסענו מהר לבדוק מה הוא הדבר הזה שנחבא בין החביות. מגיעים למקום ולא רואים דבר מבחוץ. המחסן, שהוא בעצם גדר רשת מתוחה בין עמודים, נעול. פרט קטן זה לא יחסום בדיוק את מי שמחפש רכב אספנות, גם הוא מושג שלא היה קיים אז. פשוט קראנו לזה רכב ישן... מזיזים כמה חביות גריז והנה עומד לו

על ארבע רכב שמעולם לא ראינו. מנסים לפענח מה כתוב עליו ומי היצרן, אבל חלק מהאותיות חסרות ואין שום סמל ידוע. יוסי, עם הידע המונומנטאלי שלו ברכבים, מחליט שזה "רכב שווה" כי הוא פתוח, לכן הוא נדיר, וכנראה שזה אמריקאי (אלה ידועים באוניותיהם המפליגות בכבישים). מצלמים בעיניים, שומרים בזיכרון האנושי את התמונות וחוזרים הביתה לברר בספרייה של יוסי מהו אותו רכב מסתורי. באופן די מפתיע מצאנו שזהו Ford Thunderbird Convertible, כנראה משנת 1961.

לאחר דיון קצר וללא כל תהליך מסודר של קבלת החלטות, יש קונצנזוס שהולכים על זה. קודם צריך לחכות שהשבת תעבור ויגיע יום ראשון ותחנת הסיכה תפתח ויהיה עם מי לדבר. ביום ראשון מגיעים לתחנת הסיכה, פוגשים את הפועל שעובד שם ושואלים על הרכב. "זה לא שלי ואני לא יודע שום דבר!" ממשיכים בלחץ מתון, אולי הוא יודע מי יודע? כן, יש מישהו בחור לון שאולי יודע ויש גם מספר טלפון. הלב עלה חזרה למקום הקבוע שלו, יש סיכוי! חוזרים לסביבה אורבאנית שיש בה גם טלפון ומתקשרים למישהו הזה. "כן? אה! הרכב לא שלי". שוב פעם הלב יורד למקום שאין בו שכל. "אבל הוא למכירה ויש לי את הרישיון" - חזר הלב למקום עם דופק מואץ. של מי הרכב וכמה? הוא של מישהו מהנגב, איזה בדואי שקנה אותו בזמנו כש"עיר המכונניות" עדין פעלה ולא הצליח להניע אותו. הוא השאיר אותו ליום-יומיים עד שיגרום לרכב לנוע, מה שמעולם לא קרה.

קובעים פגישה והבחור מגיע. מבקשים לראות ניירות. הבעלים רשומים הוא אחד איברהים אבו רביע, אכן בדואי מכובד מה-

שבט הידוע. סוג הרכב הרשום הוא "טינדבר" לט" ועדיין מופיע כך עד היום... משא ומתן מתחיל ומסתיים תוך חודש. תמורת סכום שהיום ניראה מגוחך והזוי הרכב מגיע לבי תי בעזרתו של גרר נתן מהרצליה, עם ארגז של חלקים שפורקו ממנו.



למראה הרכב המהודר

תגובות הסביבה הקרובה והרחוקה לא מאחרות להגיע, בכל גווני הקשת, ובעיקר בשחור. ככה זה ברמת השרון המיוחסת... אבל לאחר שהרכבתי חזרה את כל מה שפירקו מהמונע והחזרתי לתיבת ההילוכים האוטומטית את כל השמן ששתו לה, הרכב הניע ואפילו נסע. השחור הפך לאפור כהה. במהלך חצי השנה הבאה הרכב שימש אותי כפי שהוא ביום וכשירד גשם, מגבות, ניילונים וקרשים על הרצפה לא עזרו. היה זה דבר שרק בגיל האקסטרים, לפני שהמוח מספיק להתפתח, אנחנו מסוגלים לעשות. לאחר שנגרעתי קצת הרכב נכנס לשיפוץ שארך שש שנים, בערך חמש יותר מהמתוכנן.

סיפור השיפוץ של רכב כזה בשנות השמונים, כאשר סובארו 1300 היתה פסגת החלומות, ללא אינטרנט ותקשורת, זו סאגה בפני עצמה וזאת זה נשמור לפעם אחרת.

היא בלב עוד מגיל הגן

כתב: ישראל סמילנסקי

(אחרי שתי משרות של עבודת יום) - אוגר לאט-לאט נסיון, כלים, ספרות מקצועית וקשרים המניבים חלפים.

במשך עשרים ושתיים השנים הבאות שמשה הרובר 26-069 כמכוננית המשפחתית, המועסקת לא רק בנסיעות למכולת ול-עבודה, אלא גם לטיולים בכל רחבי הארץ, מנואיבה בדרום ועד החרמון בצפון, כולל כל הר וואדי שתעלו בדעתכם.

בראשית שנות השמונים נראה היה שהולך להקיץ הקץ על המ-כוננית האהובה, כי משרד התחבורה זמם להוריד כל מכוננית שגיי-לה מעל תשע-עשרה שנה מהכביש - והרובר התקרבה לארב-עים. אז שמעתי כי הוקם גוף להאבק בגזרה הזאת ושמו "מועדון החמש". הצטרפתי.

והתברר כי המועדון השיג הרבה יותר מאשר הסרת רוע הגזרה - הוא גם יצר את מוסד "רכב האספנות" הנותן הקלות שונות למכונניות העתיקות והופכת את החזקתן לשיגעון קצת יותר קטן. הרובר הפך לרכב אספנות ופרש מנשיאה בעול - נהיה רכב שע-שועים.

בשנת אלפיים יצאתי לתקופת עבודה בארה"ב והרובר איתי. במשך ארבע שנים התרוצץ הרובר בכבישי אמריקה ואפילו זכה שם לצבע חדש. וכשחזרנו, חזר גם הרובר איתנו. כן, אנחנו ביחד כבר 47 שנה.

כבר בגיל הגן התחלתי להתעניין במכוניות, וממעט המכור-ניות הפרטיות שהיו ברחובות בסוף שנות הארבעים משכה את תשומת ליבי במיוחד מכוננית ירוקה אחת, שחנתה דרך קבע בצל התות הגדול שבפתח חנותו של מר שלייסנר.

עשרים ואחת שנה מאוחר יותר, כבר פסיקאי צעיר, עברתי יום אחד על יד מגרש הגרוטאות של בירגר בנס ציונה והבחנתי במכוננית של שלייסנר חונה בפיתחו, כאיל המובל לעקדה. מיד עצרתי, ובעסקת חילופין מהירה נתתי את המכוננית בה נסעתי (פורד אנגליה מודל 50) תמורת הירוקה - רובר 10, מודל 1946, עם הגה ימני.

למחרת הייתי צריך להגיע לבאר-שבע, למקום העבודה החדש שלי. נהניתי מאד מהנסיעה במכוננית "החדשה", אך בכניסה לבאר-שבע התפרץ מחרטומה עמוד קיטור מרשים - הגייזר הראשון בבירת הנגב. לא עבר זמן רב והתברר לי כי אין בבאר-שבע מוסך המוכן לטפל במכוננית הזו, ובין חנויות החלפים אין הנות המחזיקה חלפים עבורה.

הברירה שעמדה בידי הייתה להיפטר מהמכוננית המקולקלת או לתקנה במו ידי. הידע שלי במכונאות היה בדיוק אפס, ולא היו ברשותי לא מקום ולא כלים - אבל היה הרבה בטחון בכוחי לה-הגבר על כל הקשיים הללו. וכך הפכתי למכונאי מדרכות-לילה



07.09.2011 16:28



מאווררים בגדול!

חברת Bigassfans האמריקאית, הינה יצרנית מאווררי הענק הטובים מסוגם בעולם.
מאווררי Bigassfans מיוצרים בטכנולוגיית HVLS (High Volume Low Speed)
ומצוידים במנועים מתקדמים וחסכוניים בצריכת חשמל המסובבים כנפיים גדולות במהירות נמוכה.

הודות לפרופיל האווירודינאמי ולשטח הכנף הגדול, המאווררים מערבלים

כמות גדולה של אוויר ויוצרים סביבה נעימה ללא רוח טורדנית.

קוטר המאווררים הינו בטווח של 2.4-7.3 מטרים והם מהווים פריצת דרך

בתחום אוורור חללים גדולים כגון: מבני תעשייה, מוסכים, מרלוגים ועוד.

bigassfans.co.il

מברכים את
מועדון החמש
ל-30 שנת
פעילות



זברה

שירותי רכב

אספנות הרכבים, ננקטים אמצעי זהירות נוספים מעבר לגרירת רכב הרגיל.

"בנוסף, אין לשכוח כי מדובר בתמהיל לקוחות מאוד שונה בתכלית. חבר מועדון אשר שיפץ רכב או רכש רכב אספנות לרוב הוציא סכום של מאות אלפי שקלים והשקיע ברכב את אהבתו, לכן הוא מאוד שונה מלקוח רגיל ולא מעוניין שאדם זר כולל אנשי שירות יגעו לו ברכב, שכן עלולים לגרום לקלקול או שבר שיהיה מאוד קשה לשחזר, הרי מאוד קשה למצוא ולרכוש חלקים לרכבי האספנות. יתר על כן, צריך ידע מקדים בנתינת שירותים לרכבי אספנות לדוגמה: לדעת אך לקשור את קבל הכנת לרכב במקום הייעודי לו, כי על ידי קשירה במקום הלא נכון, יכול להיגרם נזק בלתי הפיך לרכב".

מלבד שירותי הגרירה, מהו השירות הנוסף שזברה מציעה לחברי מועדון החמש?

"חברת זברה שירותי רכב, יודעת לסייע לחברי מועדון החמש, למצוא פתרונות באיתור שמשות לרכבי אספנות. כמה כן במקום מסוים אף לעזור בתהליך הייצור המקומי של השמשות שטוחות לרכבים הנ"ל".

ח חברת זברה שירותי רכב הוקמה בשנת 2000 על ידי ניר כהן, אשר ייסד את זברה עם רעיון לבניית חברה לשירותי רכב שתספק שירות אמין, מהיר ומקצועי.

כבר בתחילת דרכה חברת זברה שירותי רכב החלה ללוות את מועדון החמש ולתמוך במועדון בכנסים בטיולים ובעבודה. זברה שירותי רכב נותנת בעיקר שירותי גרירה לחברי מועדון החמש במסגרת המנוי, וכן מסיעת באיתור חלקי חילוף ושינוע הרכבים ממוסך למוסך.

מהי היחודיות בלתת שירות לרכבים מסוג זה?

"על סגרת לתת שירות ברמה גבוהה, צריך בראש ובראשונה אהבה לתחום. בחברת זברה החל ממני מנכ"ל ובעלי החברה, וכן מסנהל תפעול וממנהל המוקד מאוהבים בתחום האספנות. הלך הרוח משפיע ומחלחל לכל העובדים מהמוקדן ועד הג'וניורס בפועל. לכן כאשר נהג הגרר יגיע למתן השירות, הוא ידע להתייחס לרכב כרכב בעל ערך סנטימטאלי עצום. שני הרכבים גבוה מאוד ולפיכך מלבד האהבה הגדולה לתחום



מצברי 6 וולט

במבחר גדלים



*מבחר מטעני CTEK 6V, 12V, 24V
לטעינה ממושכת הכוללת
בקרה אוטומטית המותאמת
לרכבי אספנות.



נבדק אשר זכפיקוח מכון התקנים הישראלי

הנעה לאורך כל הדרך

מצברי
שנפ

www.schnapp.co.il • 1-800-225-432