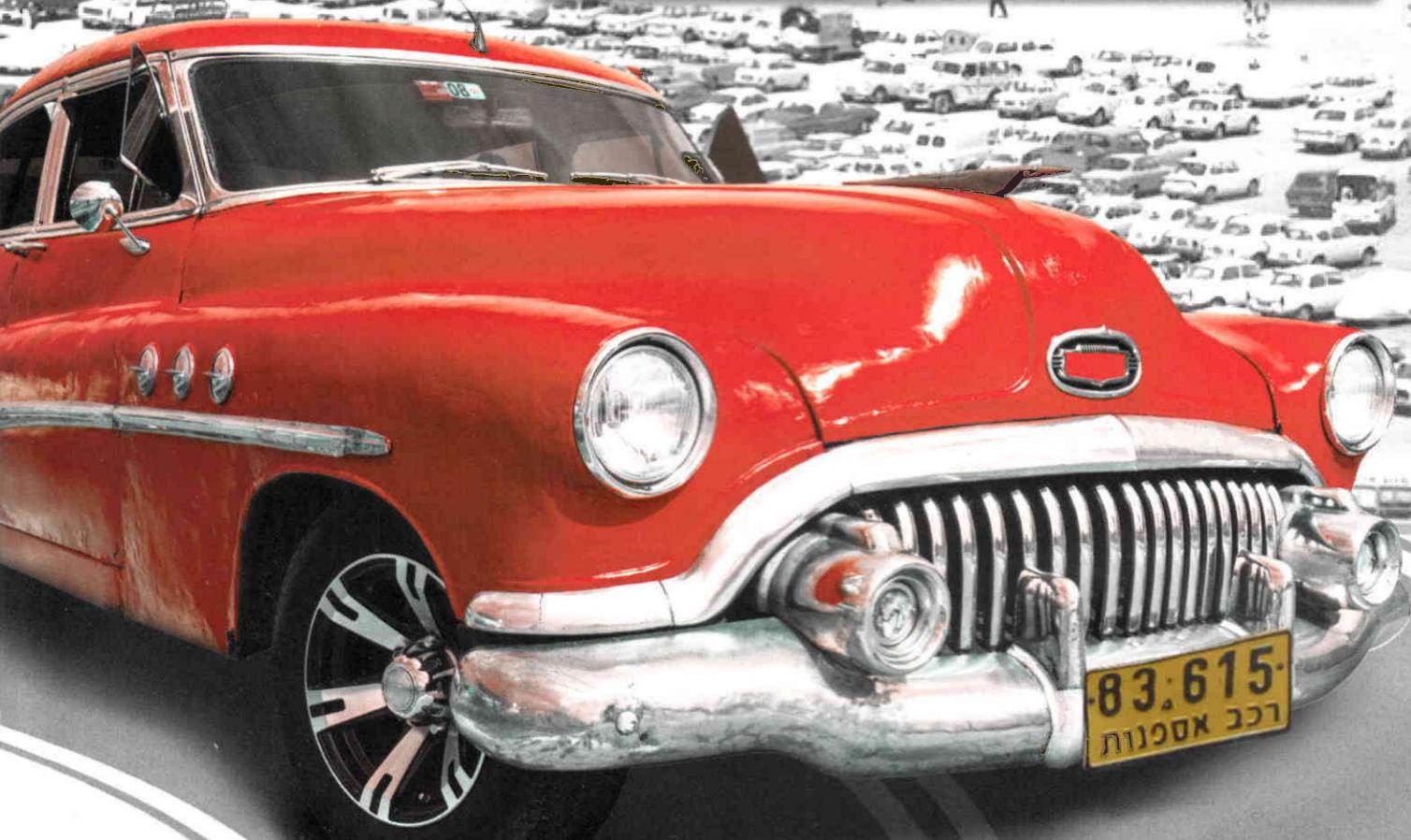


# האוסף וה犹וד

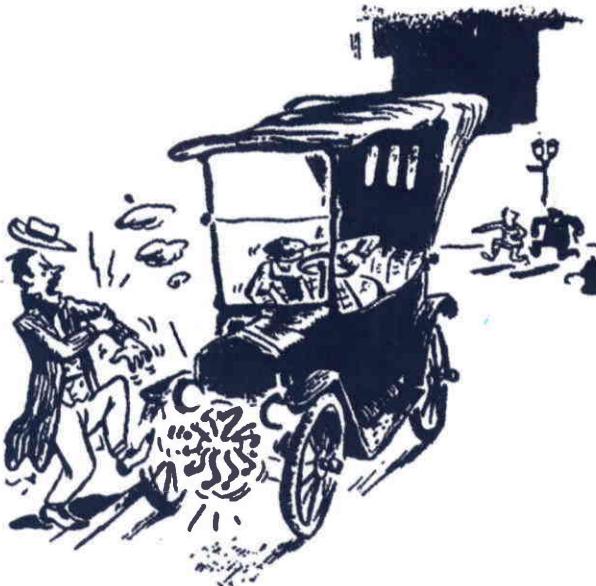
• בעאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליאון מס' 68 • דצמבר 2015

מועדון החמש מוקיר את מכוניות החמש  
עמ' 14-16, עמ' 20-21



# מנואלה

בני הספל



## חברים יקרים

שנה נסגרת ואירוע רודף אירוע במועדוננו, והדבר משתקף בחברת המנוחת לפנינו. סיימנו את אירועי 30 השנה למועדון במח' וווה למכוניות שהיו אז וקדם, אותן מכוניות בעלות 5 ספרות רישוי. למייטב ידיעתנו רשותות רק כ-150 מכ' אלה בישראל והן היו כוכבות הרונדו במפגש העשיר ברמת גן. יוחאי שנער מס' אין הגענו לחמש ספ' רות ואיך המשכנו מכאן.

שני אירועים מיוחדים בכל קנה מידה שהיו כאן השנה מצוינים בחברת: "מסע לארץ הקודש" שהפגיש אותנו עם מייטב מכוניות האספנות בעולם ומסע בארץ הקודש, הרा�לי הר比עי לאילת.

כתבות על קופיות לספרד, צ'כיה והרשי נותרות לנו ניחוח של ח'ל. זאת ועוד - בחברת.

## קריאת נסיה

בני הספל



## מועדון החמש - מועדון רכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

**עד המועדון:** בן-ניסן קובי, בריל דודור, גולדברג משה, הלו מותניה, רוד ש', לוי זמי, מרגלית צביקה, שומרוני יוסי, שורקי איתמר חבר כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברכשטיין ז', יואחים לוי ז', צבי רביבך, ישראל אמר, אבי כתריאל, זמי לוי, יוז'ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי לוי, נחום קדמייאל, אבי נוף, נחום קדמייאל

### פניות המועדון והעמותה:

יוז'ר - דדור בריל  
מ"מ יוז'ר - זמי לוי  
מ"מ גזבר - דוד כרמל  
דובר המועדון - רון אקרמן  
אחראי אירוחים - זמי לוי  
אחראי קשרות וקבילות פנים - מותניה הלוי  
אחראי חסויות ותרומות - משה גולדברג  
אחראי קשר עם רשויות - נחום קדמייאל  
ועדת כספים - דוד כרמל, זמי לוי, סמדר רחמים  
MBER - בני אוור  
ועדת ביקורת - יורם סילבר, חיים לוי  
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה בן גדרון  
חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת  
צוות טכני מקצועי - קובי מילוא, חנן פרחי, עדד פריטט, אריאל עוזי  
אחראי מפגשים אוציאים וחברתיים - קובי בן-ניסן  
רכז המפגש הארצי בת"א - מותניה הלוי  
רכז מפגש הצפון - איתמר שורקי  
רכז מפגש השפלה - קובי בן-ניסן  
רכז מפגש השרון - יוסי שומרוני, דוד שטרוק  
רכז מפגש ירושלים - טרם אויש  
רכז מפגש הדרום וטויילם - צביקה מרגלית  
אחראי פיב"א - יוסי צור  
ובוחני פיב"א - אבי שפייזמן, אמיר הלוי, דרור סגל  
מנהל מועדון המועדון - סמדר רחמים  
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

### משרדיה 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 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 באינטרנט:

אתר האינטרנט: www.5club.org.il  
אחר המועדון: רם מלון, סמדר רחמים  
אחראי פיסבוק: קובי מילוא

פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il

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

האבטומוביל - בטאון מועדון החמש:

עורך: בני הספל

הגחות: קובי מילוא

עיצוב גרפי והדפסה: סטודיו השבוע בנתניה/אשכנזי

כל הזכויות שמורות

## דבר היז"ר דרור בריל

שלום

חברי מועדון החמש היקרים

הקורבט. לכל הדעות היה זה עצמתי וברמה עולמית. מועדון החמש טס קדימה, עורך אירועים למען הקהילה ולמען חברי והכל נעשה ברוח טוביה, חיובית ולטובה כלנו. כל זה לא היה קורה ללא רוח ההתנדבות של רבים וטובים מחברי המועדון, מנהלת המשרד סמדר וחברי הוועד. הכל בהתנדבות ובaicות לטובהקידום נושא אספנות הרכבים. תודה והערכתה לכם!

סוף שנה מגיעה ובהסתכלות אחרת על פועלנו בשנה الأخيرة, על השקות, הטוילים, האירועים גדולים, הפעילות בסניפים ושיתוף הפעולה עם הקהילה, אני מתמלא גאווה. כך נרצה להמשיך גם בשנה הבאה.

שלכם,  
**דרור בריל**

לפני מספר ימים חזרנו ממסע מרתק בו הפליגו כ-100 רכבי אספנות דרומה לאילת. היה זה מסע ארוך בדרך מופלאה, עם תכנים רבים ומשמעותיים והחשוב ביותר - עם חברים. ערכנו רונדו ברחבי העיר והציגנו לפני אלפי אנשים את מכונות האספנות שלנו. היה אירוע מדהים. בסוכות ערכנו את אירוע סוף הקיץ בהשתתפות מאות מכוניות אספנות, לעיני אלפי אורחים שהגיעו מהעיר ר'ג והסביבה. זהו האירוע ה-11 שאנו חזו למשיך במסורת זו עוד שנים רבות.

לפני שבועות מספר ערכנו בשיתוף עם חברת UMI את אירוע הקורבט השנתי ברחבת היכל "מנורה", בהשתתפות מכובדת של חברי מועדון החמש ומועדון



# ביקור במודראן רכב בספרד

במסגרת ביקור לשוחרי אומנות בספרד הגיעו לעיר Salamanca. בכניסה לבית המלון נתקלתי בפרסומת לМОר זיאון רכב הנקרא MHAS. ניצلت זמן פנוי לאחר ביקור בקתדרלה בעיר לביקור במוזיאון, הכלול מכוניות מכל התקופות ומכל הסוגים. רוב המכוניות נשמרו במצב כפי שנכנסו למוזיאון בנסיעה, כלומר לא משופצות במצב תצוגה אבל עם פטינה. המזיאון מומלץ עקב האוסף החריג והנדיר של מכוניות Hispano Suiza שיוצרו בספרד בשנות השלישי, ומכוניות Amilcar שיוצרו בצרפת. שני היצרנים חדלו לייצר מכוניות בסוף שנות הששים.

המוזיאון כולל גם תצוגת בית מלאכה מכני משנות השלישי המופעל ע"י מנוע מרכזי עם מסורת רכעות שטוחות למחراتות ולשאר מכונות הייצור. לחובבי הרכב המבקרים באזרע מומלץ להקדיש מספר שעות לביקור במוזיאון המינוחד הזה.

סלמנקה נמצאת צפונית מערבית למדריד במרחק של כשעתים נסיעה.





# סיפורה של

# קדילק 1959

# פָתָח

כידוע לכל החברים, חלומות חיבטים להגשים... בשנת 2005 גמרתי אומר בלבבי לרכוש מכונית קדילק פטוחה משנת 1959. שאלו החברים למה דוקא רכב זה, והතשובה הינה כי זהו הרכב המוחץ ביותר בעולם, היפה ביותר לטעמי ומשנות ה-30 ואילך, זהו רכב הגדול ביותר שיוצר. אורך הרכב 6 מטר ורוחבו 2.05 מטר, כמידת חדר במדינת ישראל... ראוי לציין גם שהדגם הזה מצויד בסנפירים הכנפיים הגבוהים ביותר שיוצרו אי-פעם, והוא סמל מובהק של עיזובי שנות החמי שים בתעשייה הרכב האמריקאית.

קטן בפינת הרחוב. כך הכנתי את הרכב לנסיעה הארו' כה של 2000 ק"מ לפולרידה. פרט נוסף מעניין הוא שהוא רכב לא נסע קודם לכן במשך 12 שנה. משך הנסעה היה כ-4 ימים, כמoven רק ביום, מכיוון שהאותות לא תפ' קדו כראוי. הנסעה עברה בשלום שככל ערב אני מודיע לחברים בישראל על ההתקדמות בדרכן.

אחרי 6 חודשים הגיעו הרכב לאוזן הקודש. כדריכי בשיר פוץ מכוניות (התחלתי עם הבל-אי-ר 57 לפני 15 שנה), המכונית פוקה עד לבוגר האחרון. כל חלק קיבל את הטיפול הרואו שכלל ניקוי, שיפוץ, צביעת וכוכ'. מזה שנה וחצי אני עובד כימיים בשבוע על מנת להחזיר עטרה ליושנה, תוך הקפדה על שימוש בחALKIM אורגנינלים, לא תחליפים, והכל בהתאם למפרט הרכב המקוריים. עד כה השκעתה בשיפוץ ים של אהבה ו-1700 שעות עבודה.

coli תקווה כי עד סוף שנת 2015 אسع להנאי רכב החלומות שלי, קדילק 1959 פתוחה. ברירה נסעתית עם הרכב ל-AutoZone, קנייתי סט כלים, שמנים, צינורות מים, צינורות דלק וכו' ופתחתי מוסף:

אחרי חישוב קדחתני שאורך 3.5 שנים, ראיתי באתר אמריקאי רכב כזה למכירה ונPsi לא ידוע או שגר גדול מזה. השיחה הראשונה עם המוכר הייתה קצרה מאוד. לשאלתו מהיכן אני, השבתי כי אני מישראל. המוכר סగ הטלפון ללא היסום, כשהוא ממליץ לי "איך קיבל כסף מפרק, אני דורש מזומנים".

בלית-ברירה שלחתי קונה אחר בשם מריה"ב ומכאן הדרך לרכישה הייתה סלולה. הבעיה היחידה וה"קטנה" הייתה שהמוכר מקליבלנד אוהיו, אישם במורחבי ארה"ב הגדולה.

באוקטובר 2013 אחרי האירוע בהרשי, נסעתית למוכר ללא כל התראה, וכשנפגשנו שאלתו הראשונה "האם בידיך מזומנים"... לאחר בדיקת הרכב במשך כ-4 שעות, הושלמה הרכישה ונשאה עדיין בעיה אחת, להעביר הרכב לפולרידה שם מתגוררת بيיתי. אף חברות שילוח לא רצתה לקחת הרכב לפולרידה בשום מחיר. בלית ברירה נסעתית עם הרכב לפולרידה בשום מחיר. בלילה מס' 5club.org.il | האבטומוביל 6





שפה לה בארה"ב



# "רכבי כיבוי בישראל מ-1925 עד היום"

מעטים האלבומים שייצאו בארץ ותוכנם הוא כלי רכב. יש לנו את אלבום העשור של מועדון החמם ואת האלבום של מוזיאון הרכב ההיסטורי של אגד. אך מה עוד?

הכיבוי, רכבים ייעודיים לחילוץ ולפיקוד, מנופי ענק, רכביים לטיפול באב"כ ועוד. מסתבר שככל אלה היו כאן עוד לפני השירפה בכרמל, שלאחריה נעשה סדר והוכנסו לשירות כבאות מודרניות, הייטקיות, מלאות במים אבל חסרות נשמה.

כל אלבום שמתראר בצורה שיטתית כל רכב בארץ הוא הגיגה לחובבי התחום. لكن, יש סיבה למסיבה, כי בימים אלה יצא אלבום מكيف "כמו שצሪיך", בכריכה קשה, עם 250 עמודים והוא סוקר את כל רכבי הכבוי שפעלו בארץ משנת 1925 ועד היום.

האלבום מكيف עשרות יצרני שילדיה, שירות יצרני מרכיב

## moshe shamash

# רכבי כיבוי אש בישראל מ-1925 עד היום





סוג הרכב: כיבוי אש

יצרן השולדה: פורד

דגם: 1948

"יעוד: כיבוי אש

מרכבי: מוצרים מכניים בע"מ

שנת ייצור: 1941

מנוע: פורד

הנעה: 2x4

קיבולת מים: 1,000 ליטר

נשיאות צוות: 2+3

הערות: המרכב נבנה על ידי המהנדס "LOSETAG" ושימש את גדור מכ אש מתנדבים חיפה.  
התמונה באדיבות מר "LOSETAG" ז"ל.

סוג הרכב: כיבוי אש

יצרן השולדה: בדפורד

דגם: CYO

"יעוד: כיבוי אש

מרכבי: מוצרים מכניים בע"מ

שנת ייצור: 1940

מנוע: בדפורד

הנעה: 2x4

קיבולת מים: 2,000 ליטר

נשיאות צוות: 2+4

מס' רישוי: 15550

הערות: מכלית מים משומשת של הצבא הבריטי שהושבה לרכב כיבוי אש. הרכב אגרר משאבה נידת. שימש את גדור המכבים המתנדבים על שם 'אריאל' בבני ברק. התמונה צולמה בחצר תחנת הכבויי ברחוב הרצל 46 בבני ברק בשנת 1947. התמונה באדיבות טפסר (גימ') אהרון כספי ז"ל.

בגלילון מס' 81 של "האבטומוביל".  
משה שמש פועל בתחום עשרות שנים והוא בעלם של  
חברה העוסקת בטיחות אש. כל השנים הוא קצין מת-  
נדב בשירותי הכבוי ובעל חוש היסטורי, שדחף אותו  
لتעד את כל רכבי הכבוי שפעלו בארץ. מדובר בעש-  
רות רבות, חלקם יוצגו כאן בעותק אחד שכבר נשכח,  
עד שבא משה ועימו חברים מהרשות והעלו אותם  
ממחשכי ההיסטוריה.

עשרות תמונות נדירות ביותר מלאות את הספר, שמומ-  
לץ לאלה שחלמו להיות כבאים, למתחמיינים במשאיות  
קלאסיות ולחובבי תולדות ארץ ישראל.

מעוניין לדעת שהחל משנות השולשים, רוב מרכבי הכבוי  
באיות יוצרו ומיוצרים עד היום בארץ ומשמשים לא רק  
את מכבי האש, אלא גם את צה"ל ומוסדות אזרחים  
ויישובים.

קיימים בארץ ובעולם ז'אנר של אספנות בתחום. חבר-  
נו אורן אילון מחזיק באוסף נאה הכולל שניים-שלושה  
רכבי כיבוי נדירים בקנה מידה עולמי.

עם השינוי המבני של תחום הכבאות בעקבות השရיפה  
בכרמל והפיקתו לגוף היררכי אחד - הרשות הארצית  
לכבאות והצלה - הוקמה בחו"ל קריה מיוחדת ובה גם  
אוסף כבאות היסטוריות. על אחת מהן, "עמך 9", אשר  
פעלה בתוך מוקד האש בשရיפה הנוראה ההייא, כתבנו



# שבחולש מההיסועתית

רוב הגרפיקה הייתה מיובאת ואילו הטקסטים תורגמו לעברית תוך ניסיונות להסביר את פעלת המנגנוןים השונים על ידי המצאת מילים חדשות...

текסטים (לא רק בשברולט) הופנו בעיקר לגברים מכוניות מעודפי הצבאות שנלחמו כאן. רק לקראת סוף שנות העשרים החלו בייבוא סדר של מכוניות,

כשרוב הסוכנים היו בעצם שליחי סוכניות במצרים. אחת הסוכניות שהיו בעלות מקומית הייתה של האחים טנוס מירושלים. הם החלו ליבא מכוניות שבROLLET כבר במחצית השנייה של שנות העשרים.

(אתה פרסומות הראשונות, 1929).

כך למשל אנו קוראים בפרסומת למוניות משנת 1932: "רגשי גיל ממהירות הנסעה שלא יהיה לך אף פעם בשום מכונית אחרת שבחירות נמור", ובהמשך הם מלהים "רשות סנכרוני משקט בהחלפת הגיר". מי שרצה להתעמק בפרטים טכניים, ימצא אותם לרוב ב"אותיות הקטנות": "ממצב עמידה ל-55 Km"ש בפחות מ-7 שניות", "פתח את הקנה עד הסוף", נסה את הענג המרעד של המהירות הגדולה" וכו' וכו'. בסוף ממליצה המודעה "קח אותה לנסיעת ניסיון".



ארץ ישראל נכנסה באיחור מה לעידן המוטורי. המרכבת הראשונה הגיעו לכך בשנת 1908 ולאחר מכן חמת העולם הראשונה החלו להראות על הכבישים מכוניות מעודפי הצבאות שנלחמו כאן. רק לקראת סוף שנות העשרים החלו בייבוא סדר של מכוניות, כשרוב הסוכנים היו בעצם שליחי סוכניות במצרים. אחת הסוכניות שהיו בעלות מקומית הייתה של רולLET מירושלים. הם החלו ליבא מכוניות שבROLLET כבר במחצית השנייה של שנות העשרים.

(אתה פרסומות הראשונות, 1929).

**האחים טנוז**

המפיצים הכלליים

**למכוניות שברולט**

העבironו את משרדים וממחסנים  
למרכז מסחרי שמאע

**ירושלים**

טלפון 187

ת. ד. 468

חלק מתוכניות השיווק הגיעו כМОבן פרסומות ואלו הציגו אתגר לא קטן, שכן היה מדובר על מוצר חדש שהיה צריך להציג לחברת בתנייה ברגל או על גבי חמורים וಗמלים. מכוניות פרטיות יועדו לאנשים פרטיים זהה בתקופה שהציבור קידש את ערך החולצות והmileה "מותרות" (סליחה, "לוקסוס") הייתה כמעט מילת גנאי.

בשנת 1934 הוציאה שברולט לשוק את אחת המכוניות המוצלחות שבתולדותיה, את ה"מאסטר".  
ראשית הופיעו מודעות "טיזר" שהסתירו סוד:



המודעה הבאה מציגה לא רק את הדגם בצורה הרבה יותר פשוטה וקללה מזאת שבתחילת העשור, אלא גם מציגה את אחת הסוכנויות הראשונות בבעלות יהודית "חברה הא"י למכוניות".



ומה יש לנו בדגם החדש?  
"ניחס יותר מהיר", "אוורור אל פרצים", "מנגן זיך כחול", "קפייצי קדם הפועלם כברכיים" ו'העיקר', "סגןון יפה".  
 אכן, המאסטר הייתה אחת האמריקאיות הנפוצות בארץ ואחת או שתים שרדו כאן גם כיום.

שברולט הצטינה גם בכלי רכב מסחריים והשלדות (בלשון של אוז "השלדים") נמכרו לייצור מרכיבים שבנו עליהן אוטובוסים ומשאיות.



אחת הפרסומות הראשונות מראה "שלדים" של ששה צילנדרים "חזקים באופן מיוחד ומוחסמים לעמוד בפני השימוש יותר קשה".



והיתה גם הפרסומת שכוננה לחברות האוטובוסים, ובישרה על "לא פחות ולא יותר מששה צילנדרים":



ונשים במציאות שלא השתנתה עד היום, פרסום משנת 1938 של עוד סוכנות משנה ידועה.

# רכבי האספנות של 2046 מגיעים לת"א



## שברולט קונים בת"א

כל דגמי שברולט מוחכים לכם בቤת שברולט תל אביב  
עם מגוון הנחות ופתרונות מיוחדים רק בשביבכם.

**CHEVROLET**  
FIND NEW ROADS



בית שברולט **TLT**,  
מנחם בגין 76, פינת רח' המלאה,  
**03-6235555**

דרגת זיהום אויר לרכב מסוים***	דרגת זיהום אויר מוגן מזיהום מזערתי	צריכת דלק ממוגנת בילטרים - ל- 100 ק"מ*	דרגת זיהום אויר מוגן מזיהום מזערתי
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	דרגה 14	7.8 עירוני 11.2 בין-עירוני 2.0L	דרגה 12 5.8 עירוני 8.6 בין-עירוני 1.4 ל' סובטן
		עירוני 6.6 בין-עירוני 4.1 דרגה 4	עירוני 10.5 בין-עירוני 1.8 ל'
		עירוני 1.2/1.0 דרגה 13	
			6

\*נתוני היצור, עפי"י בדיקת מעבדה. תקן: 7.15/2007&692/2008. \*\* הדרישה מחושבת לפי תקנות אויר נקי (גלווי נתוני זיהום אויר מוגן מזערתי בפרסומת), התשס"ט 2009

# מועדון החמש

## צריך יחסី ציבור?

המודיה הדיגיטלית והרטשות החברתיות. מי שלא ידע לסגל את עצמו למצב החדש גרם לעסק/תוכן שלו ועצומו להיעלם.

לדעתי, החשיבות הגדולה של יחסី הציבור היא בכר שבאמצעות יחסី ציבור נכונים, הציבור וקהל המטרה שלנו מתקבלים תוכן ומידע באשר למוצר/השירות/הארגון/הנושא בו אנו מטפלים. הפרטום, תפקדו למתן מידע באשר ל"איפה", "כמה זה עולה" ו"מתי".

לכן, לעולם ועד, יחסី ציבור ופרסום חייבים לעבוד יחד. עירית אירווים בהשתתפות הציבור הרחב נחשבת לא פעם כ"קד"ם" - קידום מכירות, וזה טעות גדולה. הנגשת המוצר/ארגון/שירות לקהל הרחב היא פעולה טהורה של יחסី ציבור.

מסיבה זו, המפגשים השבועיים של סניפי מועדון החמש השונים ברחבי הארץ הם אמנים פועלה חברתית להנאת וטובת חברי המועדון, אך מפגשים אלה מהווים גם את הגשר ההכרחי אל הציבור הרחב והם התשתית והבסיס ליחסី ציבור טובים של המועדון.

המפגש השנתי של מועדון הקורבט שנערך בחודש ספטמבר בחניון של היכל "מנורה- מבטחים" ביד אליהו, בשיתוף הדוק עם חברות **UMI** והמותג "שברולט", היה eben פינה חשובה מאד במרחב יחסី הציבור של המועדון. כמעט 300 רכבי אספנות הגיעו למפגש (מתוכם כ-70 קורבטים) ומאות רבות של צופים שהגיעו וננהנו מהתצוגה, הם הוכיחו לפעילות יחסី ציבור קהילתית נכונה.

פעילות יחסី ציבור שחשובה מאד לכל ארגון היא פעילות למען הקהילה. מועדון החמש חרט על דיגלו ביצוע פעילות כאלו ובשנה האחרונות הושם דגש רב על המשך ביסוס הפעילות ואף הרחבתה. פעילות למען הקהילה "מנגינה" לציבור כל ארגון שפועל כך. מועדון החמש פועל עם אוכלוסיות, תלמידים וילדים עם צרכים מיוחדים, בתים חולים לחולי נפש, עמותות שונות ובתי ספר. חברי המועדון מגיעים לכל המקומות האלה, מציגים את מוכנותיהם, מרצים על נושא האספנות ועל

התשובה לשאלת שליל, היא "כן" וארחיב מעט יותר בנושא זה.

נכל בחלק הכבוד להיות בין יוזמי ומקימי מועדון החמש, לפני 30 שנים בבתו של צביקה רכני שגם היה הי"ר הראשון של המועדון. לא הצטרfte אז למועדון בכלל המבוקה שחתתי אז, בגיל 24, משום שלא הייתה ברשותי מכונית אספנות. באפריל 2015 "התאחדות" בשבדיות בלונדינית בת 35 (ולבו 245, משנת 1980, צהובה) והחלטתי שהצעד הראשון לאחר רכישתה הוא הצטרפות למועדון שאני הייתי מקימי ומעולם לא הצלחתי אליו בಗל מבוקה ילדותית.

בכל השנים שעברו מאז הקמת המועדון הייתה בעלותי חברה יחסី ציבור שפעלה רבתה בתחום הישראלית. עיקר גאותי על חיי דובר קבוצת פולקסווגן בישראל (פולקסווגן, אודי, סייט, סקודה, בנטלי ולמבורגיני) במשך 12 שנים ועוד שנתיים כדובר ומנהל התקשרות השיווקית של פרاري ומזרטי בעת כניסה לשוק בישראל. אסימט פרק ההציג העצמית שלי בקשר שאומר שמיולוג, שיווק ויחסី ציבור, בעיקר בתחום הרכב, הם תחום ההתמכחות המڪוציאי שלי.

חודשים מעטים לאחר הצטרפותי לחבר למועדון החמש התבשתי ע"י חברי ועד המועדון להצטרף לכוכח הדבורות של המועדון ולסייע לדובר, רון פז, במלاكتו. נענית לאתגר בשמחה. לאחר חדש נוסף בחר רון פז להתפנות לעיסוקים אחרים ועובדת הדבורות המלאה העבריה אליו. זה המקום להזות לרון פז על פעילותו הבורוכה במשך השנים האחרונות.

אסביר מעט את חסיבותם של "יחסី הציבור" בכלל. יחסី ציבור הם חלק ממערך השיווק של כל עסק. יחסី הציבור, תפקידם להעביר מסרים ותוכן לציבור הרחב, תוך שימוש באמצעי המדייה והתקשות הנכוניות לאוთה התקופה. בעבר הלא רחוק העבודה הייתה בעיקר מול עיתונים מודפסים וגם באמצעות הטלוויזיה והרדיו. בתוך פחות מ-10 שנים, חסיבות המדייה המודפסת ירדה משמעותית וחלתה עליה עצומה בחשיבות ובנפח

גם לעמוד הפיסבוק של "אוקטן גבואה" הוכנסה הזמנה לאירוע (C-2600 אוהדים לעמד). ביום הכנס עצמו הופענו בתכנית הבוקר של "רשת" עם אברי גלעד וגם שם קראנו לציבור להגעה למפגש.

והתוצאה של כל המהלים כולם? גידול עצום בכמות רכבי האספנות שהגיעה למפגש וגידול של כמעט 100% בכמות הצופים וה משתתפים בקרב הקהל הרחב במפגש.

כבר למחמת המפגש השנתי המוצלח, הוציא אתר Net עזשתי כתבות מסכימות על האירוע ובן תצלומים רבים ממוני. לאתר Net עזвалиי ניסות מידי יום. חשיפה של המועדון לאחר שנים שבהן לא נחשף מספיק באתר החשוב הזה, מסיעת רבות לקידום\_TD מודען בעניין הציבור.

יחסוי הציבור הם אבן הפינה לבניית תדמית נכונה של מועדון החמש בעניין הציבור החיצוני, אבל לא פחות חשובה היא בניית התקשרות הפנימית והתדמית של המועדון בפני חבריו.

גם אתם יכולים לתרום רבות להגדלת החשיפה ע"י שיתוף אירופי המועדון והפוסטים השונים בעמוד האיש ש滥ם ברטהות החברתיות, ע"ז התיאצבות לאירועי ומפגשי המועדון והזמנת חברים להצטרף למועדון חברים (אפשר להצטרף לחבר מועדון, גם אם אין ברשותך רכב אספנות).

נושאים מקצועים, לokaneים ילדים לנסיונות צייף ברכבי האספנות ועוד.

פעילות זו למען הקהילה המתנהלת באופן קבוע לכל אורך השנה מביאה את הארגון אל הקהל הרחב, שmpsיק לראות במועדון שכזה סוג של מועדון אליטיסטי של עשירים ש"משחקים במכוניות אספנות יקרות" והואפה אותו ל"אחד משלנו".

בואו ניקח לדוגמא את אירוע המפגש השנתי של מועדון החמש בפארק הלאומי בר"ג.

**1. המפגש מתקיים זו השנה ה-11.**

**2. מספר החברים במועדון גדול השנה, אך לא הוכפל ובודאי לא שלוש.**

**3. מספר המכוניות במועדון נגדל השנה אף לא יותר מאשר 70 מכוניות חדשות נוספים למועדון.**

**4. המודעה של עיריית ר"ג הייתה דומה זו של השנה שעברה.**

אם כך, כיצד תסבירו את העובדה שהשנה הגיעה למפגש C-270 רכבי אספנות? מעל 70% (!!!) יותר מכוניות משנה שעברה וכמעט 100% יותר קהיל וצופים משנה שעברה? התשובה נמצאת ב"יחסוי הציבור", בכל הפעילויות שהזכרתי לעמלה.

בשנה האחרונה המועדון עשה מספר צעדים גדולים מכך בתחום הפעילות למען הקהילה, אירועים, מפגשים וחשיפה רבה והמומנטום זהה הגיע לידי ביתו במפגש השנתי בפארק הלאומי ברמת גן.

המועדון הנדל את כמות המפגשים השבועיים והחודשיים בכל רחבי הארץ, הוקמו קבוצות וואטס-אפ מקומיות וארציות (וואואטס-אפ הוא כל יחסינו ציבור חשוב מאד), דף הפיסבוק של המועדון רוענן, התעדכן ופועל במלוא המרץ וחברים בו גם אלפי אנשים שאינם בעלי רכבי אספנות.

לקראת הכנס השנתי פעלנו לשלוח הודעה לעיתונות לכל כתבי הרכבת בישראל ועבדנו קשה ביוםיהם שלפני הכנס כדי להכניס כתבה וצילום מקדימים לעיתון "ידיעות אחרונות" ו לעיתון "ישראל היום".

שבוע לפני הכנס הכנסנו ידיעות כתבות לאתרי אינטרנט בתחום הרכב, "אוקטן גבואה" לדוגמא (מעל 10,000 כניסה ייחודיות בחודש).

## מחוז: האירוע השנתי של מועדון החמש



# טוביים בספרים

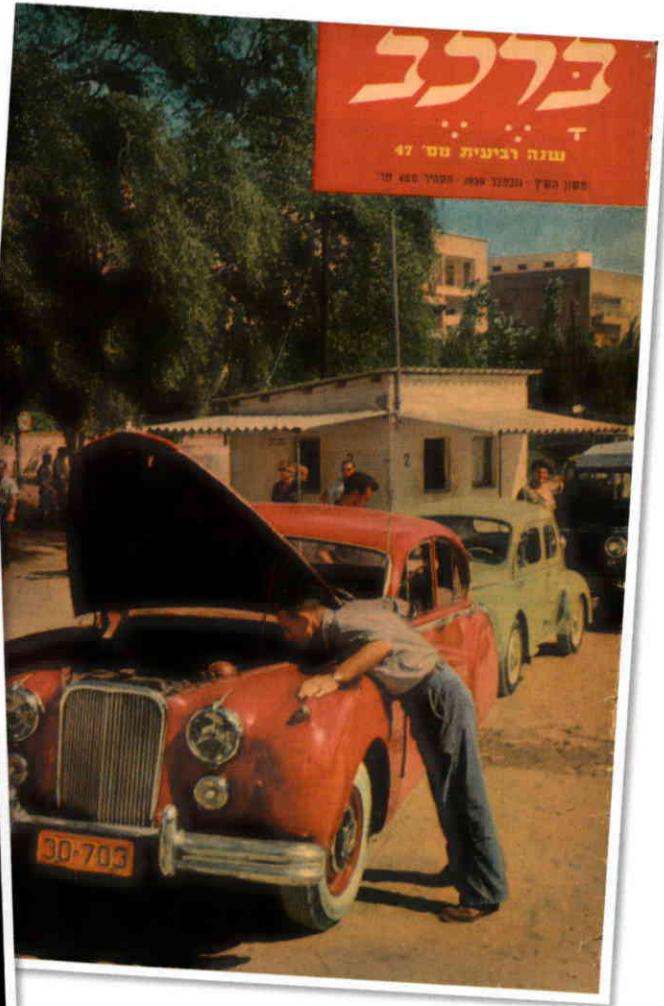
## ה Katzat מספרי רישוי בישראל, 1949-1965

עם הקידומת צ, ואילו המשטרה השתמשה באות מ. אותיות נוספות בהן נעשה שימוש היו א (ארע), ז (זמני), כמו הקידומת עצמה, שכפי הנראה הייתה בשימוש מוגבל) ו-אח ("אולי" אחר"). היו גם מספרים ממשלטיים ודיפלומטיים, שפלו לפיו לוגיקה משלהם. צבע הלוחית הציבורית (אוטובוסים ומוניות) היה ירוק, ומכאן הביטוי "מספר יירוק". כדי להוסיף על הבלבול נותרה האות M לצד המספר החדש (CM123) במשר כמנה, ורק אז הוסרה. מעשית, נקבעה האות זו או נגזרה מחלוקת השמאלי של הלוחית.

להקצת 1949 היו מספר חולשות, שעוצמתן עלתה תוך זמן קצר וחיבתה פתרון אחר. החלוקה לאיזוריים

ב-1948 אימצה המדינה הצוירה לחיקה חלק ניכר מהחקיקה הבריטית. הסמכות להקצת מספרי הרישוי עברה בנובמבר ממפק"ל המשטרה למפקח על התchapורה בדרכים.

המפקח, מילא לוברסקי, עברת את שמו למיכאל בר. במקביל עוברתה גם השיטה. שוב נכנסו כל נתוני הרישוי למערב ויצאו באיזיה חדשה. בראשית 1949 החל השימוש בשיטת המספר הישראלי, שהחיזקה את האותיות ללוחית: ים (ירושלים), ת (תל אביב), כ (כרמל, חיפה), נ (נגב) ו-ג (גליל). לכל איזור ניתנה סדרת מספרים עצמאית: ים123, ת231, 123, וכו' להלאה. צה"ל הקaza מספרים משלה מזה מספר חדשים,





המספרים למכוניות הוחלפו במהלך 1959. בסך הכל הוקצטו מחדש כרוכב ל-45 אלף מספרי רישוי. שיטת המספור החדש כללה חלוקה לסדרות-משנה בהתאם לשילוב של מיחוז הרישוי (תל-אביב/ירושלים/ חיפה) ושל סוג הרכב. זה האחרון כלל שורה אחורית של קטגוריות, ממוכננת פרטית סתם ועד לרכב ממשלי. המספרים הישנים בוטלו ובמקומם נקבעו בתחילת 1958 הסדרות הבאות: 60-00 עד 60-101, 59-999 עד 59-000, 69-999 עד 69-000 ו-70-001 עד 70-999 לחיפה.

לא היה כל קשר בין המספרים הקודמים לחדים. כמו כן לא היה סדר פנימי בהקצתה החדשה עבור המספרים המוחלפים. במילים אחרות, אין כל דרך לקבוע באמצעות מספר מההתקציבת 1958 מה היה בדיקת המספר הקודם.

גיאוגרפיים הייתה בלתי מאוזנת עד גיחוך. בעוד שלנגב ולגיל הוקצטו כמה עשרות לוחיות כל שנה, במחוז תל-אביב נעשו שימוש כבר בשנת 1949 ברישיון בן חמיש ספרות - ואות. השימוש בסדרות-משנה קטנות בתוך האיזור (למשאיות ולאופנועים) יצר סרבול נוסף. כמו כן גרעה האבחנה בין לוחית פרטית לציבורית - לפי הצבע בלבד - מהמטרה הראשונית של שימוש נקבעה המספר: זהוי ודאי ופשוט של הרכב.

ב-16 ביולי 1957 כינס משרד התחבורה מסיבת העתונאים בה הודיע על הכוונה להחליף את שיטת המספור. במסגרת ההקצתה הוחלפו שוב - בפעם השלישייה מאז 1933 - כל מספר רישוי לרכב המזמין. זו הייתה הפעם האחרונה בה בוצעה פעולה כזו: רכב שמספרו נקבע אז נעל איתו ללא שינוי, עד היום (למעט בהשבת סוג הבעלות או הייעוד).

ב-21 בינואר 1958 הוחלפו ראשוני המספרים התל-אביביים, וההחלפה כולה הושלמה עד ל-30 יוני.

**צבע הלוחית  
 הציבורית  
(אוטובוסים ומכוניות)  
היה ירוק, ומכאן  
הቤטי "מספר ירוק".**



הוקצה בשנת 1986. במרץ 1975 המספר החמש-ספרתי החדש (להבדיל ממספר המוניות: המכונית הוחלפה שוב ושוב, אך המספר נשאר) האחרון בהחלטת לרכב חדש (להבדיל מרישיון חדש בעקבות שינוי יעוד). המספר 124-90 הותקן באוטובוס וולוו, בשימוש "חברת נצרת לתירות".

ב-26 בספטמבר 1961 נרשם בישראל המכונית הראשונה עם מספר שש-ספרתי, 201-000. זו הייתה חיפושית יורקה חדשה. היא נגרעה בתחילת 1987. הפרטיה השש-ספרתית המקודמת ביותר ששרדה עברה רישיון שבועיים אח"כ, במספר 201-339, אז כטרויינף הראלד סדאן צבע צהוב בהיר, כיום כהראלד פתוחה ואדומה.

המספרים לרכב הדו-גלגלי. מפתיע, שכן לאופנווים ולקטנווים פחות מקום לרישום המספר, בהשוואה למוכנית או למשאית, נניח.

מי שיחפש להיות בעליו הגאים של רכב מס' 001-00 (הלווחית הותה נשמרת בימינו הממוחשבים פשוט C-1) צפוי להתאכזב. מאות המספרים הראשונים

(1-100) הוקצו לדואר ישראל. עד אמצע שנות ה-70 עברו רוב המספרים האלו מן העולם, כמקובל אז עם מכירת המachinery והמשאיות מהדואר לידיים פרטיות. רק שני פריטים שרדו את המעבר: וויליס במספר 002, שנעלם מאז, ודודג' מסחרי 050-00, שרדו עד לראשית שנות ה-2000, לפחות. את המספר התל אביבי הראשון בהקצתה הכללית, 101-00, קיבל רכינה מדגם GMC משנת 1949. למעט "דואר 50", המספר הנזכר ביותר עם רישיון בתוקף הוא ככל הנראה 656-00, טנדר דודג' מ-1948.

מאחר וכמות סדרות-המשנה הייתה גבוהה, ברור כי לא כולן הגיעו למיצוי באותו המועד. כך למשל בוצע שימוש במספרים חמיש-ספרתיים עברו ג'יפים חדשים במתחם ירושלים עד סוף 1973, ובעור מוניות - עד לסוף



# ישראלים מגיעים לכל מקום בעולם בבביה ומרגשים

אומרים על הישראלים שהם מגיעים לכל מקום בעולם ומרגשים בבית, והרשי וקרלייל שבמדינת פנסילבניה אין יוצאות דופן.



קרלייל והרשי הן שתי עיירות רדומות המפיקות תערוכות ואירועים רבים של מכוניות עתיקות וקלאסיות. בימי האירועים הן הופכות לפסטיבל חגיגי, המוני וצבעוני, המשלב תצוגת רכבים, שוק מכוניות וחלקי מכוניות ופָרטי אספנות. מבקרים רבים באים רק בשביל האוירה הטובה במקום.

אירוע קראלייל הוא הראשון, וקטן יותר מאשר הרשי בשטח תצוגה קטן יותר. שני האירועים דומים ושונים אחד מהשני.

בגלל מזג האויר אפשר היה למצוא בקרלייל מקום חנייה ללא בעיה ובלי תשלום, אך הכניסה לאירוע היא בתשלום, בעוד שבהרשי החניה בתשלום ואילו הכניסה למתחם בחינם. בקרלייל ההרגשה היא של אירוע טימי יותר בעוד שהרשי הגדולה פי חמישים היא כרך סואן ומונוכר. גם כאן וגם כאן אפשר להספיק לראות הכל. בימים הראשונים בקרלייל היה קר וייד גשם טורדני. כתוצאה לכך הסוחרים הפסיקו לחזור, המחרים ירדו, והישראלים חיו. הסוחרים כיסו חלק מההוצאות וחילק נשרח חסוף לגשם ונרטב. גם לקוחות היה קשה למשוך חלקיים והם נאלצו לחפש מחסה מפני הגשם - אבל מחסה אין.

היי כמה סוחרים וקונים "גיבורים" שלא נכנעו לגשם והמשיכו כרגע. התוצאה היא כMOVEDן שיער מודולל, מכנים דבקים, נעלי בוץ והרגשה של צפרדע מקרעתה. כשחדר הגשם וכולם רצוי להמשיך בחגיגה - הרבה כבר לא היה. המכוניות היפות והעתיקות ספגו צליפות בו-ציזות, אבל בעליין ניקו והמשיכו לאירוע הבא בהרשי. הרשי הוא סיפור אחר - ענק, המוני, ומוחלך למתחמים של מכירת חלקיים, מכירת רכב ומה לא... האירוע התקיים שבוע בדיקן אחרי קראלייל ונמשך גם הוא ארבעה



ימים. ההבדל השנה היה במצג אויר צח ונפלא, שותקי הרשי לא זוכרים כמווהו. המחרירים עלו, הסchorה שהגי עה רטובה מקריליל התיבשה בשמש, וועלם כמנגה נוגג.

נחזיר לעניין נוכחות הישראלים: כל יום בשעה 13:00 לערך, שעת ארוחת הצהרים בהרשי, מתיצבים החברים רים מישראל למפגש ליד הבניין הגדול שנקרא "Giant Center". ליד הבניין נמצאים דוכני המזון והמשקאות, שמסביבם שלוחנות מסודרים וערוכים במפות פלט טיק. חברי מועדון החמש ישבים בהבעת שביעות רצון. פטפוט קולני ושמח נשמע ומהדחד גם לעבר יושבי השולחנות האחרים, של "מקומות", התוהים על קנקנה של החבורה. השיחה סביב השולחן נסבה על יופיו של רכב זה או אחר, כמו למשל על פורד פירליין עלילומה עם גג נפתח שמצויה חן בעיני החברים, או על "מציאה" שקנו בהזדמנות. מישחו נתן עצה כיצד להצליח ולשדר את הסוחרים האמריקאים למכור בזול - "תבואו בסוף האירוע, כי המחיר יורד לחצי", וכך אחד החברים הפסיד את הרכב שרצה לקנות כי שעוט לפניו סוף האירוע הרכב נמכר לאחר. בשולחן מציג כל אחד את מרכולתו ומוציא את ה"טוכריות" שלו משקית פלט-סטיק עטופה בניר במנגה ארה"ב. בשקית ראייתו ברוז לים ישנים, חלקם מלוכלים, חבותים, שירותים ושנים, מציאה של ממש! היו גם חלקים חדשים ונוצצים - NOS (New Old Stock) - שנשכחו עשרות שנים על המדף במחסן חשוך וכעת נמצא להם גואל.

רוב הנשים נפקדות מהמקום מחוסר עניין ומחפשות עיסוקים חליפיים. אני נשארתי ושותטהי בבניין השוקור לד', שהוא בעצם מרכז מבקרים עם חנות ענק המדייפה ריחות מותקים. זו חוות מיוחדת לילדים קטנים וילדים גדולים ששוכנעים מהקלורייט... כמושב שמי שלא מבין או מבינה (כמונו), תוהה מדוע ירצה אדם בגור לבזבז את זמנו וכפסו על חלקו חילוף הנראים כצעצועים ישנים ומלויכלים, בمكانם לקנות זוג נעליים ותיק תואם ולמלאו בשוקולד מהחנות...

**למרות זאת, אני מלאת הכבוד למשפצים השומרים ושמרים את היופי. ההתרגשות והחויה של הגברים חי-בשכמתה שקשה לי להביע אותה במילים כי אני איש...**  
גב. - והעיקר שקמאנע שכחתי - יש גליה מדהימה שמיוצרת בהרשי ונמכרת גם בקריליל...



# אירוע סוף הקיץ בSIMON החמש

הן נתנו למועדון את שמו וליוו את הקמת המדינה. הן הגיעו לבאן כחדרשות בתקופה בה לרכוש רכב חדש היה קשה ולחזק אותו היה קשה עוד יותר. לבן, מועדון החמש נתן לבדוק ל-150 מכוניות ששרדו בארץ עם רישיון בתקוף, ול-25 נציגות שכובדו ברונדו המסורתי של המועדון. יחד עימן היו כ-240 רכבי אספנות, מהמשמעות הקטנטנה ועד הטיגרים הגדולים, ובין לבין - הכל מכל. מזג האוויר שיתף פעולה, וגם עירית רמת גן, המשטרה ומד"א השגיחו שהכל יעבור חלק. מתנדבי המועדון הרימו אירוע שלא היה כמווהו בארץ.

האירוע זכה לחשיפה יפה בתקשורת הכתובה והאלקטטרונית







## אידרו סורף ההייז בסיימון החמש



# סיפור השיחזור של <<סימקה>>



שעות של חפירות עמד הרכב בשלמותו באוויר הצח בפעם הראשונה מזה עשרים שנה. בנוסף, למורות השנים הרבות שהרכב עמד ולהפתעתו הרבה, מצבר טעון ובקבוק אחד של דלק הספיקו להניע את הרכב כבר בתנועה השלישית, כאילו חיכתה שאגאל אותו מיסורי. גורתי את הרכב לחנית ביתי ומיד התחלתי במלאת השיפוץ. הרכב, שבמושך שנים שימש ביום של עכבריו הדיף ריח נורא עד שהשכנים התלוננו ובקשו "להעיף את העגלת". זוגתי התנדגה אף היא לרכב אך אני היה עמוק באהבה ובאמונה שלי והתעלמתי מהתלונות. עמלתי ושיפיצתי את הרכב בעצמי פרט אחר פרט, כאשר המכאניקה לבדה ארכה כשנה. הזמןתי חלקיים מוקוריים מחו"ל והקפדתי בפרטם הקטנים והגדולים כאחד.

אהבתתי לרכבי אספנות החלה בשנת 2002 כשחבר פנה אליו בבקשה לעוזר לו לטפל בבלמי רכב אספנות שברשותו. ביקשה התקבלה על ידי בגיוח וזלזול, ולא הבנתי על מה ולמה. במהרה ולאחר שנכנסתי למשר מה נכנס בי סוג של דיבוק ומצאתי עצמי מסיר ברחוב הארץ בחיפוש אחר רכב אספנות משל עצמי.

לאחר חיפוש שארך מספר חודשים מצאתי בחצר אחר רית של בית ישן, רכב קבוע עד מחציתו בתוך באדמה, שכוח וחנוון. משיחה עם הבעלים התברר שהוא רכב מסוג פורד פרינפקט מודל 57 אשר קבוע באדמה מעיר לה מעשרים שנה. התאהבתי מיד ברכב שטמוני והתחרתי במשען שכנווע ארוך ומיגע עם הבעלים כדי שימכוו לי אותו. משהסכים, נכנסתי למשימה קשה לא פחות - לחפור את האדמה ו"ליילד" את הרכב בחזרה לאוויר העולם. המשימה לא הייתה פשוטה, אך לאחר מספר



# הפורד פרינפקט 57 שלי



מתלבש? מכחה לך למטרה...



## שברולט מגיעה אליך הביתה!

בית שברולט תל אביב מזמין אתכם לנסיעת מבחן שמתחלילה  
אצלכם בבית, אתם רק צריכים לבחור מ מגוון דגמי שברולט  
ואנו נגיע לאסוף אתכם.

**لتיאום חייגו 5-6235555-03**

**CHEVROLET**  
FIND NEW ROADS



**בית שברולט תל-אביב,  
מנחם בגין 76, פינת רח' המלכה**

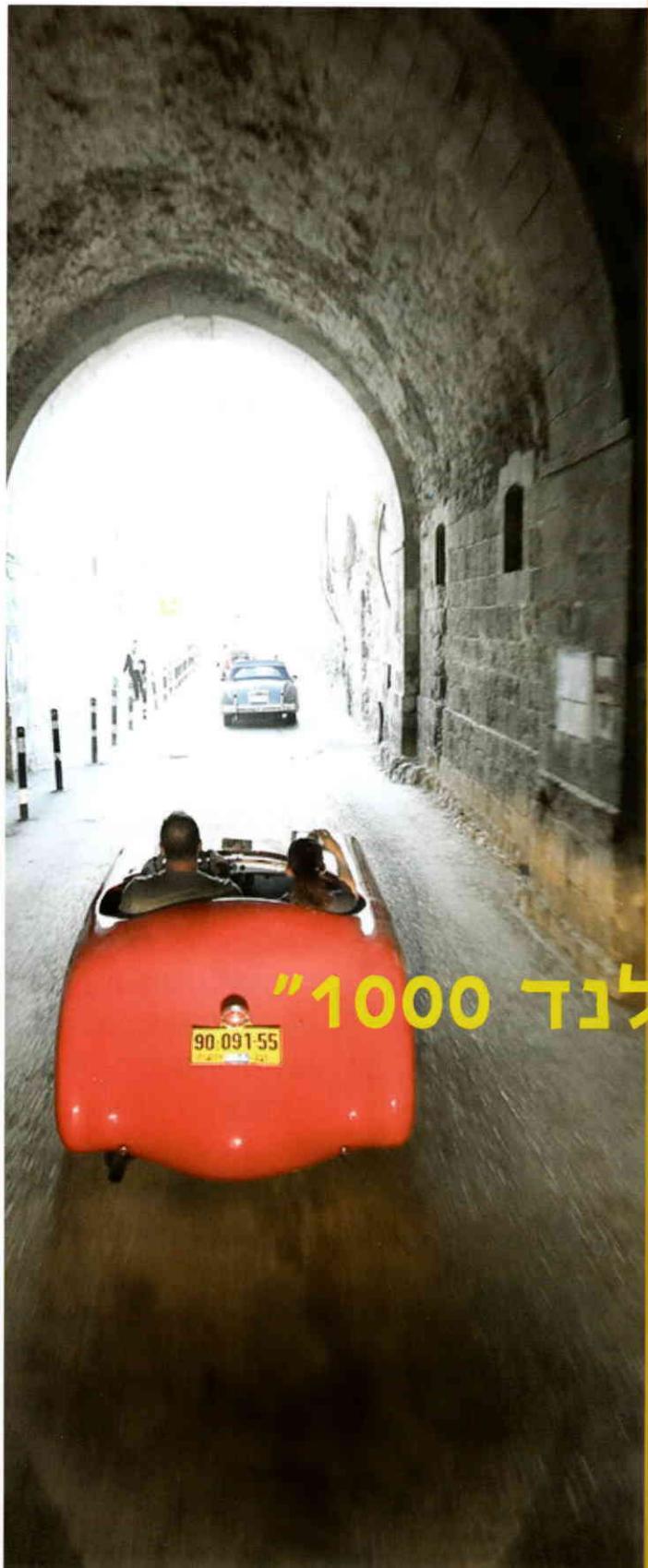


צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל- 100 ק"מ*		דרגת זיהום אויר לרכב מונעין**	
ל' טורבו	8.6	דרגה 12	5.8
ל' עירוני	10.5	דרגה 13	6

\*נתוני היצרן. \*\* בדיקת מעבדה. תקן: 2007&692/2008. \*\* הדרגה מחושבת לפי תקנות אויר נקי (גלו) נתוני זיהום אויר מרכב מוגע בפרסומת, התשס"ט 2009.

# מסע באראז הקודש

## חוויות מה"הוילנד 1000"



זה היה כבר יותר מדי. הסתכלנו אחד על רעהו כאומרים  
"למה לא?" - והפוך נפל...

מעט שנפל הפור היה ברור לנו שמדובר בפרויקט, אשר  
על אף היותו יקר וגם יוקרטוי אין בכוונתנו להפיק ממנו

היה זה חלום שהתחלנו לחלום יחד בעת שהשתתפנו  
במירוֹץ המילה-מייליה באיטליה בשנת 2011. המילה-מייליה (1000 מיליון) הינו מסע מפוך של מכוניות קלאסיות  
באורך של 1600 ק"מ, המתקדים מדי שנה בחודש מאינואר ומחוות הצדעה למוכניות קלאסיות שיוצרו לפני שנת  
1957. זמן לא רב לאחר המילה-מייליה השתתפנו יחד  
בראיל הנחשב למוצלח ולمبוקש ביותר בארץות הברית  
- הקולורדו גראנד.

רבים-רבים מבין משתתפי הקולורדו גראנד נראו משל  
תאים למראינו, הישראלים המשתתפים, שכן מעתים  
מעלים על דעתם כי מדינת ישראל מייצרת גם תחביבים  
נורמלאים מעבר לחדשות מרעישות, בדרך כלל לא מלא-  
בבות. לאחר שיחות היכרות בינינו לבון רבים ממשתתפי  
הגראנד הם לא הפסיקו להזכיר עליינו שאלות - "אם  
כך - מדוע לא תקימו ראיי במתכונת הקולורדו גראנד  
בישראל?". חלק מהשואלים אף "התחיבו" להשתחת  
בראיל בישראל אם נחליטקדם יוזמה כזו.

כתב: אמיר אלמגור

לא של מסעות כאלה ולביצעו ביעילות, בדיקנות ובבקבוקה רבה בלתי אנושיים. בד-בד גיסנו שורה ארוכה של מתנדבים ובראשם אוריה הראל - רוכב אופנו מודלים אשר קיבץ סביבו שורה של אופנוונים מקצוענים שתי פקידם ללוות את הראל, לשמש חלוץ ומאסף, לשאת את הצלם, לשולט צמתים ולהווות צוות נפלא הנכוון לכל משימה. מבין המתנדבים ראויים לפרנס המצוינות שני מוכנאים מחוננים - גיא וברוך מ"אוטו איטליה", אשר לא חסכו זמן, מאמץ ושעות שינה על מנת להביא - בהצלחה מוחלתת - את משתפי הראל אל קו הגמר... לבסוף ממנוע אסטון-מרטין משנת 1935 שהתפגר עקב החום הכבד ששרר בנגב.

זמן קצר לאחר הפירסומים הראשונים אודות הראל בעיתונות העולמית נרשמו להשתתף שמות מהמפורסמים ביותר בעולם האספנות - זוכה בפאבל-בי'ז, זוכה בקלאס הבנטלי בפאבל-בי'ז, זוכה במיליה בפאבל-בי'ז, זוכה במיליה במיליה בשנת 2003 ועוד רבים טוביים וchosובים. לא זו אף זו, אלא שבעת חיפושינו אחר נתוני חסות לארוע הסכימה חברת BMW לא רק להעניק חסות לראל, אלא גם להטיס 3 מכוניות ממוחזיאן BMW במינכן ביחד עם ליופולד נסיך בוואריה - נהג מרווחים ידוע ומשתתף



קבוע באירועים המוטוריים הנחשבים ביותר בעולם בהם משתתפת חברת BMW. העניין חסות לארוע גם דויטה בנק, האגרטוי, אוריין, קארס וחברת השעונים שופارد (נותנת חסות קבוצה למיליה-מיליה), אשר יקרה סדרה מיוחדת של 50 שעונים הנושאים את הלוגו של Holyland1000tour.

המסע הקסום - מלאה בניית משטרה, שני אופנוונים משטרה וחמשה אופנוונים מתנדבים שרכבו על אופניים שהועמדו לרשותם על ידי חברת BMW, החל בתל אביב, המשיך לירושלים, לכרכיאל, לאגם הכנרת, להרי הגלבוע, לרמת הגולן, למכתש הנגדול (מצפה רמון), לנגב, לים המלח, לירושלים וחזרה לתל אביב. לדעת רבים מה משתתפים שיוא של הראל היה ביום האחרון בעת>Showtime המכוונות הקלאסיות - מלאה בשוטרים רבים - הורשתה להיכנס לתוך סמطاותיה הצרות של ירושלים העתיקה ואגב כך להחנות בשעת בוקר מוקדמת ברחבת הכותל המערבי באתר שמעולם לא הורשו לנוהג לתחומי מכוניות "רגילות". רבים מה-

רוח כספי כלשהו. להיפך, היה ברור לנו שהARIOU יהיה אירוע צדקה אשר במהלךו יתרמו סכומי כסף ממשמעו תיים למטרות טובות וקדושים בתחום החינוך, וכך גם עשינו (במהלך הראל נתרמו כספים לתלמידים מצטיינים בכרמיאל וכן לכפר השאנטי שבנגב). בעת שהתחלנו בפרויקט בשלה 2011, סברנו לתומנו כי מדובר בפרויקט משעשע, מהנה וקל לביצוע. לא ולא!

גם מי שהפיק פרויקט שכזה (במקום כלשהו מחוץ לישראל) אינו מסוגל להעריך את המשמעות, המורכבויות והקשהים אשר עימם צריך להתמודד מי שлокח על עצמו את האתגר בישראל. נטלנו על עצמנו להפיק ראל מhana, נעים, אינטימי, במסלול מאתגר, לא מסורן מכל בחינה שהיא וברמה הגבוהה ביותר המוכרת בעולם לארועים ברמה של 5 כוכבים. בקייזר - נטלנו על עצמנו להפיק את הקולורדו גראנד בארץ הקודש.

בחזוננו רأינו שתי מטרות - האחת, להציג בפני אספנים חשובים מרחבי העולם את פניה היפים של מדינת ישראל, פנים אשר אודותם ממעטים להתמקד בכל התקשורת בעולם. האחת, להציג בפני קהל חברי מועדון ה 5 ומשמעותיהם מכוניות קלאסיות נדירות אשר בהן זכו להתבונן רק

בסרטים. כשהחלה החלום לקром עור וגידים גיסנו שני חברים מדהימים, נחום ויאיר, אשר נטלו על כתפייהם מטלות כבדות ומורכבות והפכו אותן - עם חיור ונכונות כאלו היו עניין של מה בכרך - למציאות.

آنלאה את הקוראים בפירוט-יתר של מסע הייסורים שהיה מנת חלקנו בהפקת הפרויקט. מתחילה של המסע היה לנו ברור שישיתוף הפעולה של משטרת ישראל, משרד התחבורה ורשויות המכס הוא תנאי שבבעל די אין טעם להתחיל במלאת היזום. פנינו איפוא - עוד בתחילת שנות 2012 למפק"ל המשטרה רב-ניצב יוחנן דנינו וקיבלנו ממנו את ברכת הדרכ. בהמשך קיבלנו ברכה דומה מעוז נצר, ממכירי רשות המים (ממס אשדוד) ומאמנון פלו, ממכירי משרד התחבורה (משנה למן"ל).

התקשרנו עם חברת הפקה מדיה (יעל זהור וציוויה המופלא הכלול את קארין ושרית), אשר למרות שמעורם לא הפיקו פרויקט דומה הפגינו את כל הפתיחות והأنרגיות הנדרשות על מנת להכיר את העולם המופיע

לכיו של היצרן בגרמניה ולגרום גם ליצרן להושם בנו וביביטחון בעת שליח הוא לא רק את הפריטים החשובים מוסף החברה אלא גם דאג לכך שהם ילוו בנסיך אמיתי - הנסיך לייאופולד (אשר דומה כי בתום הראלி התאהב במיוחד בישראל).

ואחרון אחרון חביב - תודה לעדי אלדר ראש עיריית כרמיאל, לבלהה - איש הביצוע האולטימטיבי בעיר כרמיאל - ולכל פרנסי ותושבי העיר אשר הפיקה קבלת פנים מרשימה למשתתפים. הברית שכורתה עיריית כרמיאל עם חובבי הרכב הקלאסי בישראל היפה כבר מזמן מופת של שיתוף פעולה והעניקה הדידית.

תודה והערכתה מכל הלב לחבריו מועדון החמש אשר כיבדו בנו כחותם ובמכוניותיהם את אירוע



הסיום במרכז הלוגיסטי של חברת אוירין. ההצדעה ההדרית של חברי המועדון למשתתפים ושל המשתתפים לחבריו המועדון אורגנה בסדר מופתי והונחתה בידיעות כוללת ומפליגת... חן-חן لكم מתניה וקובוי. חן-חן גם למתנדבים שעמלו על ההצלחה.

אם מי-ambilן הקוראים חפץ להתרשם מAIRTEL הבכורה של הוהילנד 1000 הוא מוזמן לעקבו אחרי לינקים אודות רשמי הראלי וכן לצפות באלפי התצלומים הכלולים באתר ואשר צולמו על ידי צלם סטילס מהמושך רם עלי אדמות - רונן טופלברג. כל אלה מצויים מכבר ביר באתר הראלי [Holyland1000tour.org](http://Holyland1000tour.org).



משתתפים - יהודים ולא יהודים - נגשו נפעמים לכוטל המערבי והותירו שם פתק כמנגן המקום. לא קשה היה להבחין בדמותה ההתרגשות של רבים מהם בעת שהזרכו למכווניותיהם לצורך צלום קבוצתי אחרון לפני היציאה בדרך לכיוון תל אביב לסיוםו של המסע.

כל 42 המכוניות המשתתפות פרט לאחת סיימו את הראלי והגיעו לקו הגמר. מבין המכוניות שהשתתפו ראוו למנות בנטלי 4.5 ליטר משנת 1928, אלפא רומיאו C8 משנת 1935, אסטון מרטין 1938, 507 BMW, אוסקה 1955, אברט 1952, MB 300SL, אסטון מרטין DB5, פרארי 365GTB ועוד רבות טובות וחשובות.

עם סיומו של הראלי תואר

הו באטר הנטרנטה הנפוץ ביותר בישראל כדלקמן: "עבור מי שכן מבון ומכיר, מדובר חד וחלק בכינוי המוטורי המרשימים ביותר שנראה בישראל מעולם. זה ישמע לאחדים מעט מוגזם, אבל עבור חובבי הרכב בישראל, לפחות אלה שהצליחו להתחבר לשירה יצאת הדופן בנקודת מסויימת, האירוע הזה שווה ערך לצפיה בהופעה חד פעמי של הביטלס, קווין, אלביס פרסלי והרולינג סטון על במה אחת כולל חברי הלהקות שאמורים לשוב לתהיה" ...

רבים מהמשתתפים פנו אלינו במהלך הראלי ובסיומו ובקשה אחת בפיים - "אנא, הפיקו בעתיד [second](http://Holyland1000tour.com) holyland1000tour" ואני מתחייבים להגיע... והפעם - עם מכוניות עוד יותר מיוחדת". מרוב פניות לא נותר לנו אלא להסכים ואני מבטיחים להפיק את [Holyland1000tour](http://Holyland1000tour.com) הבא בעתיד הנראה לעין.

תודה מיוחדת אנו שולחים לנוטני היחסות שננתנו לנו אמרון מוחלט ומילאו את מחויבויותיהם בדקדנות. תודה מיוחדת לאורין על מלאכת יבוא וייצור מושלמת של המכוניות המשתתפות, לחברת הביטוח החשובה בעולם לרכב אספנות - האגראטי אשר ביטחה אותן לחברת שופארד ולסוכן המקומי BJ על השעון היפי' מה אשר הופק לכבוד הראלי בסדרה מוגבלת הנושאת את לוגו הראלי, ואחרון אחרון חביב לברק כהן מנכ"ל דלק מוטור יבואנית BMW אשר השכיל לנוט את מה-

# החיים בסרט - יבוא

שה המפעל להתחרות ובשנת 2007 סגר את שעריו, וזאת לאחר שבשיאו ייצר למULA מ-100,000 אופניים בשנה.

כתב: נתן סנדLER

## החלטה

במהלך שנת 2013, בזמן שהייתי בביתי לאחר טיפול רפואי זומני היה بيدي, ניסיתי להגשים חלום של רכישת אופנווע עם סירה כדי שהיא ליפני שנים. בדיקה בשוק המקומי הראתה שישנים מס' אופנוועים למכירה אך המחיר שנדרש עבורם ומצבם הוויזואלי הראו לי שלא לא הכוון.

שיתוט ברוחבי האנטרנט ובמיוחד באתר פולני מרתך, הציג לי את האופנוועים הרוסיים ומהן נכשתי. למעשה כי האופנוועים ייצרו בהתאם למסורת הסובייטית באיכות נזוכה יחסית, אך האופנוועים ששווקו למדינות הנוש הקומוניסטי יוצרו ברמה גבוהה יותר. בפולין, עקב הקربה לאוקראינה, נמצאים אופנוועי דיניפר רבים והעובדת שתהלייר הרישום והרישוי שם הינו מסודר הפר את מדינה זו לעד מועד לחיפוש. בעדרתו של בעל האתר גיליתי אין ספור יריד אופנוועים בפולין וכן מעין אתר מכירות פולני שמתמחה בכל רוכב (למען הגילוי הנאות אני מבין מילה בפולנית, אך תוכנות התרגומים השונות התגלו כיעילות במיוחד).

## רכישה

במרחך חיפושי מצאתי אופנווע שניראה לי מבחינה חיצונית וגם המחיר היה מתאים.

קשר שיצרתי עם המוכר בעזרת התרגומים גילה אדם נחמד, חובב אופנוועים וומומחה לבירה, למ"ר רות שטען שאינו יודע אנגלית. תהליך המשא

ומתן לא התקדם היבט במיוחד עקב העובדה שלא הצלח להבין את תhalbיר היבוא לישראל. בדיקה בסביבתי הקרובה גילתה אדם חביב היודע פר לנית ברמה של נער, שהסכים לדבר בשם. דרך תור כנת הסקיף נוצר קשר טוב והתקימה שיחה מעניינת במהלך היחפה החל יידי ה"נער" להחליף חווית עם המוכר, כשהיא מוצאת עצמי במשר כחץ שעה חשוף לפור לנית קולחת ללא קשר למטרת השיחה. למורות זאת, המוכר סיפק את נתוני האופנווע, הסכים לתנאי ואפלוי להנחה. כבר לאחרת נשלחו המסמכים, הוגשה הביקשה לרישיון יבוא, וזה התקבל זה לאחר ימים ספורים.

דבר יפה נוסף שגיליתי דרך המוכר הוא שבפולין יש אתרי אינטרנט בהן ניתן להגדיר מטען אותו רוכים להוביל, משקל, גודל, מוצא ויעד. מוביילים שהובלה מתאימה להם מגשים הוצאות מחיר וכך ניתן לבחור במוביל המתאים ביותר. תזמון ההובלה נעשה בהתאם לכרטיסי הטיסה שהשגתן כך שהמוביל יוכל להעדי.

לאחר מלחמת העולם השנייה הוקם מפעל בעיר קייב שבאוקראינה (از ברית המועצות) בשם KMZ Kievskiy Mototsikletniy Zavod - שהחל ליצור אופנוועים בנפח של 750 סמ"ק מס' M72. אופנווע זה, שהועתק מהאופנווע הגרמני R7 BMW, יוצר בעיקר עבור הצבא הסובייטי החל משנת 1941 במפעל אחר המפעל שברבות השנים שינה את שם הדגמים שלו לדניפר, על שם הנהר העובר ליד קייב, יוצר דגמים שונים של אופנוועים, כאשר רובם הייתה צמודה סירה לשוק הצבאי והאזרחי. במהלך שנות השבעים יוצר מודל 36-10 ד שהטאפיין במנוע בנפח של 650 סמ"ק, בהספק רשום של 36 כ"ס והנעה בעזרת ציר קרダン. האופנווע יוצר בעיקר לשימוש באזרחים נידחים בהם העברות קשה מאד בעוניות מסימיות של השנה והנסעה היא בדרכים שאינן סלילות. תחזוקת האופנווע פשוטה, ניתנת לביצוע ללא ידע רחב במכונות ומן חייבות סט כלים בסיסי בלבד. לאופנווע אין אפלו מסנן שמן אלא צנטריפור גה המנקה את השמן

ה שמן

באופנווע  
שוטף.

لتיבת  
ההילו -

כימ מגננון  
פשוט המפ'

על את המ'  
צמד בזמן הח'

לפת הילוקים /  
ובכן מתאפשרה

החלפה ללא כבל  
מצמד, וכיים בו גם

הילוך לנסעה אחרת.

כבונוס חשוב ניתן היה  
בuali אוקטן

מש בסוגי דלק שונים, גם  
נמוך. סט זהה של אופנווע עם סירה הניע למ'

משקל של כ-350 ק"ג אך למ"ר רות זאת אפשר נסעה

דינוחה. האופנווע התהדר במהירות מקסימלית של 105 קמ"ש למרות יכולת עצירה מוגבלת וידועה לשםצה.

כיה לאופנווע של מעמד הפעלים הכליל הוצע במקי  
וון צבעים דל וחסר השראה. גרסאות מקבילות יוצרו גם עם ציר המচובר לסירה שהניע את גלגל הסירה ושיני פר אף יותר את יכולת העברות. לאופנווע גלגל חליפי המתאים לכל גלגל מגלגל האופנווע ובסירה קיים תא מטען. כבירה אחרת יצרה אופנווע דומה, אך לא זהה, בשם אורל.

עם הגיעו פתרונות תחבורהים מודרניים יותר התק

# אופנווע עם סירה

הקבוצה הראשונה בפנים ואני מוחכה עם עוד אנשים. מתברר שאת העמדה מפעיל ורק בוחן אחד שעושה הכל. מחכים עוד. דזוקא אנשים נחמדים, התחרבונו. אין כסאות, סככה, מים או שירותים - רק שימוש. מחליפים חוויות וסיפורים ומעבירים את הזמן.

בשעה 00:10 נפתחת העמדה ועוד קבוצה נכנסת, אני לא, אני השני בקבוצה הבאה.

ממשים להחילFI חוויות, סיפורים על העבודה, על הני שים ועוד סיפורים בין לבניה. משווה נושא על חד-אופן, בKİצ'ור הקמונה "פרלמנט" חברים אמיתי.

בשעה 00:30 אני מתקשר לטלפון להטלון - אף אחד לא עונה. בשעה 11:00 נפתח השער והקבוצה הבאה נכנסת. אני שני. הבוחן מטפל בנזירות של הקבוצה הקור דמת ומודען החברים מוכנס שוב.

בשעה 11:30 מגע הבוחן ונראה כי הוא "גמר" - באמת קשה לעבד לבד. שוב בדיקת התקינה מחדש, ריצה לראות את כל הנירית שוב כולל תשולם המכס. הממסכים מוצגים והוא עובר להלאה.

בשעה 12:00 הוא מכין לי טופס ואומר שעלי להטביע את המס' פר הדגם על המנווע, אבל אפשר לעשות טסט ולאחר מכן ניתן רק להעביר לו אישור על הטבעה ללא האופנווע. נפרדים מהחברים וממשיכים.

נوسעים למקום הטסטים, שם הם מקימים טופס בהתאם לנוטוני התקינה ושואלים עוד שאלות, כמו משקל הרכב. נדרשת תעודה ביטוח ואמצאי זיהוי. ב مكانם גם מבקשים תעודה רכב מיוון. הם טועים אבל מה שבתו הכינומי מראש.

משלמים 35 ש' וטסט. הבוחן רב עם הרוב-בוחן ולא רוצה לעבוד. הרוב-בוחן צועק עליו, ללא הכרעה. הרוב-בוחן שולח לי מישחו אחר. 5 דקות וuberתית את הטסט. הטעעת מספר הדגם על המנווע. עוד 170 ש' וסיימת. מעמידים את האופנווע על המוביל וחוזרים הביתה.

למחרת התיצבתי בבוקר בשעה 00:00, בלי האופנווע, במשרד הרישוי במדור התקינה. כתוב שנפתח ב-07:30 אבל נפתח ב-00:08. יש שם באיזור קפה ב-5 ש' - דיל טוב.

שוב שיחות עם אנשים שהגינו - חילקם היו גם אטמול. מישחו הביא אופנווע מאורה"ב עם שני גדים של גלגלים וגם הוא לא ידע שמקבלים/mdor התקינה רק ביום ג'. הבוחר יצא עם הרבה טיפים ושיהיה לו בהצלחה... בשעה 00:00 נפתח המשרד. הצגתי את האישור על הט- בעת מספר דגם המנווע הממסכים נחתמו. עוברים למ- שרד הרישוי לצורך רישום האופנווע, אבל המחשב נפל ובונוסף אין הגדרה לאופנווע כזה במחשב - עד עיכובים. ביןתיים החלפתית מתכוונים עם הפקידה, הכלazar וטו- פל. רישום האופנווע בוצע, תשולם אגרה בדואר זהו.

**במבט לאחרי לא מאמין שהזה קרה לי.  
המוני "החיים בסרט" תופס ממשמעות אמיתי**

ביום הגיעתי לפולין התלבטתי קשות איך לדבר עם המו- כר אך החלטתי להסתדר תוך כדי תנועה.

הגעת לbijutxo של המוכר במועד שקבענו והתרבר שאני האדם הזר הראשון שהוא נתקל בו. גיליתי שהוא יודע אנגלית ברמת בית-ספר אך לא דבר בה מעולם, ול- מרות זאת הסתדרנו. התברר שעמיל המכיס המקומי לא הcinco דבר ولكن נאלצתי להcinco הכל תוך כדי תנועה. להפתעתו, המוכר לחק חופה מעבודתו ולויות אותו בכל שנדרש בתהיליך המכירה, כולל הוצאה אישור נוט ריווני, הוצאה מסמכי המכיס הנדרשים להובלת האופנווע לנמל והפעלת המוביל. בנוסף, סייר אותי באזור מגוריו כולל ביקור ביריד אופנווע אספנות, ביקור בדירות ובמ- ספר פאבים אינסופי.

## نمאל

לאחר כחודש הגיעו הגיע האופנווע לנמל אשדוד. עמיל המכיס המקומי סידר את תהליך השחרור ובאחד הימים נקראותי להיפגש עם השמאלי לצורך הערכת שווי האופנווע לצרכי תשולם המכיס. ביום המועד הופיעתי בנמל עם נציג השמאלי. מיקום הארגז נמדד נמר אך בפועל לא יותר. נאלצתי למצואו אותן בעצמי תוך שימוש במכשירי "acji" פעמים רבות עד שנמצא... בהמשך ארגנתי מلغזן שיפנה את הארגזים שהיו מונחים עליי, פתח-

תי את הארגז בעצמי ולאחר מכן

השמאלי סגרתי אותו בעצמי. איזה יופי - אני גם חובב רכב אספנות וגם סואאר חובי - איזה תחביב מדליק.

תקינה.

באחד הימים בקייז החלטתי שעושים לאופנווע תקינה.

הוחמן מוביל למשרד הרישוי, מעמיסים ונוסעים.

התקינה מבוצעת במשרד הרישוי שבחולון ומוקמת לפני עמדה 1, אך פתואה לרוכבי אספנות מיובאים רק בימי' ג' בין השעות 08:00 ל-12:00.

הנסעה למשרד נעימה, אין פקקים, המוביל נסע במהירות של 60 קמ"ש ובדרך מרצה לי את משנתו הפילוסופית על עבודה ופנאי - איש מדעים. הגענו בשעה 08:15. נכנסים למשרד, מקבלים שובר לשולחן של 270 ש"ח, הולכים לדואר ומשלים רק בזמןון. אין

תור בדואר - יופי! אני חוזר לתקינה, הבוחן רואה את האופנווע ומתלהב. הכל מזכיר לו את ילדותו ברוסיה. אפילו לא צריך להזכיר את האופנווע מהמוביל.

רושמים מספר מנוע - יש, מספר לדידה - יש, גדים מנוע - אין. כנראה הרושים לא חשבו על זה. צריך להשלים.

מוסיפים את המספר על הצמיגים (הכוונה לאלו המו- תקנים), מחשבים את ההספק של המנווע בכו"ס, שנת יצור, יצרו. צריך גם להציג את רשיון המכיס ורישויונות מקוריות. הכל מועבר לאישור הבוס ומסיים. יופי - לך 15 דקות. לסייעים צריך להביע את דגם המנווע על המנווע ולעמדת 1.

נושעים לעמדת 1, מודיעים את האופנווע ועומדים בתור. בעמדת 1 מכנים כל פעם 7 או 8 כלי רכב, סוגרים את השער ומאמתים פרטם.



האופנווע בפולין

# הי דרומה לאילת

כתב: בני הספל צלמים: רוני בראונר, בני הספל, צילום חיל אויר



הרالي הרביעי של מועדון החמש לעיר אילת התקיים בסופו"ש בהיר וצת, בהשתתפות כ-90 מכוניות. אלה נסעו הלוך דרכן מצפה רמון ונען צרו בבסיס רמון להתרענות. בהמשך הן דהרו בימיורי הנגב, מכתש רמון, נחל פארן, יטבתה ולאילת.

באילת התקיימו רונדו ותצוגה עם טקס בהשתתפות ראש העיר, וכמוון מפגש עם אלפיים מתושבי העיר ומבקרים. בטקס ציינו, בין היתר, המכונית העתיקה ביותר שהגיעה לעיר (1939), המכונית שעשתה את המרחק הרב ביותר (מחיפה) ועוד ...

בערביהם התקיימו אירועים חברתיים שהדגישו את ה"חברותא" הקיימת במועדוננו. החזרה לתל אביב דרך כביש הערבה והעצירה בחצבה שלימו אירוע מוצלח ומהנה. המכוניות (למעט שתיים) החזיקו מעמד ...







# זה שבו זה לא רק מה שחוותם!

כתב: ישראל ליטר

אט העיר מתמלאת בברוחים (Ente), הכוינו של הרכב בגרמניה, כאילו שמדובר בקריאת כסם: "ברוחים באו למפגש..." והם באו בהמוןיהם מכל קצוות אירופה ואף מוצאה לה (יפן, ארה"ב), ומילאו את העיר

כולה. מכל פינה צצו שירותות של זה שבו. תחילתה התקבצו כולם סביב אצטדיון הכנס והקמפני, אך לא רק. גם בכל החניונים של העיר ובבתי המלון נראו זה שבו רבים מהם צצו בכל פינה.

יש אומרים שכ- 2500 כלי רכב ואף יותר פקדו את העיר. נראה שבתקופות המכוניות הייתה בעיר תחושה של שמחה גדולה, ככלם חיכו אל כולם, בעלי הרכבים לתור שבים ולהפוך. פשוט אי אפשר להישאר אדישים כלפי המכונית זו.

זה שבו כאן התגלה במלוא השונות הגנטית שלו. מכוניות שונות ומשונות, לכל אחת טבעת האצבע הייחודית של בעל הרכב. בעלי הרכבים התגלו ביצירות גודלה ואונטו לימדו שאין גבול לדמיון וליצירות

של האדם ואין גבול למה שהזה שבו יכול להיות: רכב רקט: באחד הערבים היינו עדין ל/gotoת ירי רקטות שנענשה מרכב זה.

אمبטייה, שירותים (بول פגעה), לימוזינה ועוד ועוד... המפגש עצמו היה מתוכנן ומוסדר למופת עם תכנית אירופים מגוונת: טקס פתיחה, הופעות, רונדו בעיר, שוק החלפים, שוק פשפשים ומגרש קמפנייג עצום בגודלו.

טקס הפתיחה נערכ בacztidion ארנה (ARENA) המקור מי המיועד לתח兜ות מוטוריות. הטקס החל ברונדו של רכבי זה שבו על פי הארץ המוצאת שמהן הגיעו. הכרזות הרכז על מספר הרכבים שהגיעו מאותה המדינה (ממושן באולימפיאדה). לאחר מכן נשאו דברים מארגני

בעלי הרכב הקטן והשובב הזה, הידוע לפרוץ את גבולות הדמיון והמקום, מתכנים, מתכנים, פעם בשנתיים בעיר נבחרת אירופה למפגש משותף של מועדון 2CV Friends. זה אירוע עולמי אליו מגיעים מכל העולם "משוגעים לדבר" על מנת לראות את המכוניות המיוחדות הללו, לפגושים "משוגעים" כמוותם ולרכוש חלפים.

השנה, הכנס היה בעיר טורון בפולין, ויצאנו, מספר "משוגעים" לרכב, מהארץ למפגש. הפעם ללא הרכיים שלנו אלא צופים נלהבים וצדדי חלפים, במטרה להיפגש עם אותן דמיות ססגניות שהכרנו ממפגשים קודמים.

פתחנו את הביקור בפולין בעיר הבירה ורשה וכמוון שלא פשחנו על מוזיאון התחרורה, הנמצא מרחק 20 ק"מ מזרחית. בmoziaן אוסף של רכבי אספנות הגדול בפולין, כולל כלי מלחמה, מכוניות מאירופה, מזורת אירופה, אפילו מכוניות של סטאלין ורכבים מארה"ב. קיימים במקום אוספים נוספים של מכשיiri רדיושנים, טלפונים, מכונות כתיבה, אופניים ודברים עתיקים למכביר.

מכוזיאון המכוניות בורשה הצפנו לעיר טורון, המרוחקת מטורון המטרית 265 ק"מ. נסענו על גבי רשות אוטוסטרידות המהירות המותרת הייתה 140 קמ"ש ו כבר בדרך התחלנו להרגיש את אויריית המפגש של 2cv Friends. המהירות חדשות שנבנו עליidi השוק האירופי המשותף. המהירות פניו שירות של זה שבו שהוא בדרכן למפגש.

טורון הינה עיר הבירה של מחוז טורון. היא קיימת מהמאה ה-11 ומרכז העיר מפוזם ממוקם הולדתו של קור פרנינקוס. ב- 1997 הוכרזה העיר כאתר מורשת עולמית על ידי אונסקו, עיר ציורית עתיקה ומרשימה. הכנסה לעיר דרך גשר ארוך החוצה את הנהר ויסלה. הגענו בשעה יחסית מוקדמת לטורון ושםנו לב שאט



ק"מ, כמו המכוניות שהגיעו מפינלנד. אחד מהפתרונות לשחיבת הציוד הרב, שראינו בפגש, הוא שדרוג תא המטען לצורך הנסעה עם הציוד.

גם למסתכל מהצד, היה מدهים לראות את האהבה הcernה של האנשים לדה שבו. הרכב זה הוא חלק בלתי נפרד מאישיותם של בעלי הרכב, שהופך להיות חלק מהמשפחה הגרעינית (ראינו בעל, אישה וילדים סוחרים צמיגים, דלתות וכל מיני חלקים שכרכשו). האהבה לרכב לא נגמרה ברכב השיר להם אישית. יש תחושה של משפחה אחת מאושרת, שכל אחד מכיר ומכבד את הרכבים האחרים. כל פעם נדמנו לראות כיצד בעלי הרכבים עוצרים ליד רכבים אחרים שואלים, בודקים ומחיצים בהבנה, באהבה. לעיתים נוגעים מטפים בעין ידנות וברכות, כדי להרגיש ולהיווכח שזה אמיתי. ותאי מינוי שגם אחרי הרכב האלפיים שהם רואו, ההתלהבות אינה פוחתת והם מתנהגים כאילו זהה הרכב הראשון שהם ראו בחיים שלהם - מ ט ר פ! (במונח הטוב של המילה).

לא הרגשנו אין עפו להם הימים במהירות שכבזו והנה המפגש הסתיים בטקס חגיגי שבו הוכרזה המדינה שתארח את המפגש בעוד ארבע שנים - קרואטיה, בעוד שנתיים המפגש יהיה בפורטוגל. אז להתראות חברים בפגש הבא!

הפגש וראש העיר. בהמשך צפינו במופיע של תארון "היום השמנוני", שהציג מצג מרהייב שככל פועלן אש. את היום הראשון פתחנו בביקור בשוק הפשפשים שהיה כל בוקר בין השעות 00:12:00-00:09, בשוק ניתן היה מצוי חלפים ישנים וככל מיין פריטים הקשורים למוטג הדה שבו וכן תצוגת מכוניות. חביבנו היישרלים בעלי רכבי דה שבו: עופר, אורו, ישראאל, ראוון, נתי, זק, אילן, רני וידידנו קארל מאוסטריה, החלו בצד חלקים לפי רישומות מסודרות ואכן הצליחו למצוא חלקים לדה שבו ולשרה שהוא משפט. חלקים שחייבים כבר שנים ללא הצלחה כך שהצד המוצלח מביחינו את הנסעה.

המעבר לשוק החלפים החדש היה ארך טבעי ושם החגיגה הייתה גדולה עוד יותר. כל חלקו הרכב הנדרשים, חלקו פח החל משלדות דה שבו סטנדרטיות ומגולוונות וכלה בכל חלקו הרכב. מנוע מושלם ב- 1500, צמיגים, גנטות, כסאות, וכל מה שצריך.

במהלך אחד הערבים הייתה תחרות מכוניות, מרוץ 100 מטר. כל מי שחפץ יכול היה להשתחרות. אם ניקח בחשבון שמדובר במכוניות עם מנועים שבין 300 סמ"ק ל- 600 סמ"ק עם הספקים מ-8 עד 30 כ"ס הדבר היה משעשע למדוי.

יחד עם הנתונים המשעשעים האלו מצד אחד, מפליא היה לראות מצד אחר כיצד מכוניות אלה שבחו קרי וואנים נגירים וצד יוזד רב לקמפינג לאורך מאות אלפי

# בראשית היה ה-Jeep

ריקים לנשך הגרמני שפותח בין מלחמת העולם הראשון  
ונה לשניה, למרות ההסכם שאסר זאת. בעקבות כך, הוכר  
הצורך בכליים ממונעים מכל מיני סוגים ומשקלים והדבר  
גרם לשינוי דעתו גדול בפיקוד העליון, פתח את הארכן של  
בית הנבחנים ושינה את דעתו של ג'ורג' ס' פטון. הדבר גם  
להאצת פיתוחים שונים.

במיוחד משכו תשומת לב האופנו חמוש במקלע MG34  
עם צינת צד והנעה גם לגלגל הצינה, וכמוון הגרסה הצ'  
באית לתכנון של פורשה לחיפושית, ה"קובלואגן" אשר  
שמשו שניים כרכבי סיור ולויו לחיל הרגלים הגרמני.  
הاري פיין, בהכיריו את הגירסה של אוסטין לצבא הבריטי,  
4X4 להזיכרתם, לחץ על בניו שיחו בצבא האמריקאי להוציא  
מפרט שיתבסס על "ניסיון" עם הרכבים שהושאלו מבני  
טם ומפתח הדחיפות שבדבר דרישות המכרז לרכב סיור קל  
4X4, דמו באופן מפתיע, כ-80%, לרכב של בנטם עם השנות  
קלות.

המפרט והעבר ל-135 חברות בארץות הברית העוסקות  
בתחום הרכב, אך רק שלוש מהן נענו - בנטם, ויליס-אובי-  
רלנד ופורד. הדרישה כללה מידות, משקלות, מבנה והנ'  
עה 4X4 ושימוש במכלולים קיימים וחמים. לוחות הזמנים  
לייצור ורכב ראשון היו תוך 49 ימים ועוד 69 יחידות תוך 75  
ימים נוספים. מסובך? קראו ש...).

בנטם, שהיתה על סף פשיטת רגל, שקרה את שירותו  
של קארל פרובסט, מהנדס עצמאי ששרטט את התכ'  
ניות ביומיים ובוים החלשי תיקצב את עליות הייצור. אך  
הוגשו ניירות המכרז ואושר לבנטם להשתתף. חלק מתכ'  
ניות הייצור שורטוו תוך כדי עשייה ולעתים אחרתה. החבר  
ההיחידה שעמדה בתנאי המכרז הייתה בנטם וכן נמסר

ה"בליז באגי" לצבא האמריקאי ב-23 בספטמבר 1940.  
הרכב המזר התתקבל בספקנות שהחלה בתהליכי  
עם תחילת הניסויים. אחד הבוחנים היה קולונל דוויט איד'  
נהוואר, לימי גנרטל ונשיא ארה"ב. תוך 20 ימים התקבלה  
ההחלטה על הזכיה, בנטם כموון, וניתנה לחברת הזמנה  
לייצור לאחר 69 דגמי הניסוי. במקביל, המשיכו ויליס ופורד,  
כל אחת בנפרד, בפיתוח דגמי הניסוי שלהן, תוך כדי חיפוש  
"קשרים" בamodel ובדבאו. אך הוזג הדגם של ויליס כשהוא  
מטפס הלו ושוב על מדרגות הקפיטול עם נוסעים מכוב-  
דים כגון סנטוריים, יעוטנאים ואנשי צבא.

כאן הסיפור מתחם...

כאן הסיפור מתחם...  
הצבא האמריקאי, קיבל אתشرط הדגם של בנטם  
ואישר אותו עוד לפני שקיביל לידי את הדגם הראשון, סבר  
שהתקניות בבעלותו הבלעדית והעביר אותן לויליס ופור-  
ד... הטיעון המרכזית היה שבנטם הקטנה לא מסוגלת לייצר  
כמויות גדולות של רכבים בפרק זמן קצר וכן אם אמריקה  
תצטרף למלחמה, לא טוב לרץ יצור במפעל אחד שלול  
להיפגע. אנשי בנטם שקו תביעות משפטיות, אך היה ברור  
שהדבר ייקח יותר מדי זמן ומשאבים ויגרום לכך שהחברה  
תצא מההתמונה של אספקת ציוד לצבא.

לפני 57 שנים, בתאריך 1940/11/11, נמסר הג'יפ הראשון  
МОתוצרת חברת ויליס אוברלנד למשרד ההגנה האמריקאי.  
אללא, שהגי'פ לא נקרא "גי'פ" אלא QUAD, לא עמד בד'  
רישות המשקל והזמן של המפורט המבוקש, ונמסר "רק"  
49 ימים אחרי הדגם הראשון מותוצרת חברת American  
"Bantam" שכונה "בליז באגי". 10 ימים אח'כ, מסרה  
פורד את דגם הניסוי שלו שנקרא "פוגמי". עכשו אני  
מניח שמעטם כלום מתבלבלים ומהווים את ויליס כיצרנית  
הג'יפ הראשון והזוכה במכרז לרכב סיור 1/4 AX4 טון...

כאן בדיקת מתחילה הסייעו שליל חברות אמריקן בנטם ועל  
השורשים של הג'יפ שמקורם דווקא בבריטניה הגדולה...  
כבר בשנות ה-30 הראשונות רכב אוסטין נהנו ממוניטין  
בריטניה והצבא אף רכש רכבים כרכבי סיור. צמיגים קטנים  
מידי והנעה אחוריית בלבד גרמה לדחיה של הרכבים על ידי  
החילים מאחר ונתקעו לא פעם...

חמש שנים מאוחר יותר, כבר ב-1937, וקיצין בריטי לקח שלדה  
של אוסטין וחיבר אליה סאן קדמי ותיבת העברה והרי לכם  
רכב קל, AX4. מרחוק נראה סרנים היה 75 אינץ' והמשקל הכללי  
כ-1000 פאונד, כולל כנות למקלעים. הביקורות הנלהבות לא  
אחרו להגיע.

בינתיים הגיעו הדגם לארצות הברית ונמכר על ידי חברת אוס-  
טן אמריקנה תקופה קצרה בהצלחה, אך המיתון המתמשך  
והתנגדות מתחפה למכוניות קטנות, דרדגו את החברה  
לפשית רגל. נו, כמו כל מאזינים, כצד אחד יורד, מישהו  
אחר עולה, וכך סוכן מכירות של החברה, רוי אונס, רכש את  
החברה ושינה את שמה לאמריקן בנטם. כבר נשמע מוכר  
משהו...

בנטם שינה את המונע, בעיקר בגל הרצן להימנע מילשלם  
תמלוגים לחברת אוסטין באנגליה, אך גם בשביל להתקדם  
למנוע חזק ויעיל יותר. שיפורים טכניים ובירם הוכנסו והמנוע  
הפיק כבר 19 כוח סוס. כתוצאה מאיכות יצור ואיכות, נור-  
צראה לבנטם תדמית של חברה גדולה ממה הייתה באמת,  
אך לעולם לא הצלחה לחזור לשוק העיקרי.

שנת 1938, הימים כבר ימי המתייחסות באירועה וחברת בנטם  
שקרה את שירותו של "לובייט", הארי פיין, לשעבר איש  
חיל האוויר של הצי האמריקני, לקדם את עניינה במפקדת  
הצבא. בעצםו, "השאלו" לצבא שתי משאיות קלות המבו-  
ססות שלדה של אוסטין, משהו בין "טנדרא" לרכב פתוח.

המסקנות מהניסיונות היו ברורות. הרכבאמין אכן נתקע הרבה  
בגל גלגלים קטנים וחסר בהנעה קדמית. מוכר לכם? כן,  
מהחץ הבריטי... אך המבנה, מידות והרעיון לרכב סיור קל,  
נכנסו ל佗ודה.

בשנים אלו מתחילה תהליך של מכניציה במערך התובלה  
הקללה והニーידת בצבא האמריקאי שהיה מושחת ברובו על  
פרדות, סוסים ואופנאות עם צינת צד. זאת, על אף התנ-  
גידותם הנחרצת של אנשי צוות וקצינים מחייב אפסנאות וכן  
ג'ורג' ס' פטון, לימי גנרטל שעסק בנושא הצעידות.  
בעקבות פלישת הגרמנים לפולין, בשנת 1939, נחשפו האמ-



וכמה תוספות פיקנטיות לסיפור "המלחמות" - הגריל המפורסם שניצב בחזית של כל ג'יפ ומזהה כל כך עם וויליס, שייך במקור לפורד. הדבר היה כל כך חשוב בזמנו שבשנות החמישים, עם ייצור היושן הראוי לג'יפ ממלחמת העולם השנייה, M151 ("ג'פס בפי העם) על ידי פורד, לא הסכימה וויליס לותר על הגריל המפורסם שהפרק לסמל שלה ופורד נאלצה לשנות אותו מפ' סימן אונciים למאזינים..."

את הדרישות במפרט המקורי הייתה המהירות האיתית, 3 מייל לשעה, כ-5 קמ"ש, שזו מהירות הליכה של בני אדם... ה"ג'רין" המככב על כל ג'יפ מאחור, נקרא על שם הinci נוי האמריקאי לגרמנים, "ג'רי" בתוספת קאן, קלומר מיכל, והיה העתק של מיכל גרמני.

### **סיפור נוסף המשקף את היחס של החיילים האמריקאים ליצרן המזר שנקרא ג'יפ -**

Sometime during World War II, a corporal was found sitting in the charred wreckage of a Jeep that had been shelled. He refused to be comforted by assurances that he would get a replacement Jeep, "But you don't understand," he said, between sobs, "I loved this one."

הקריקטורה המפורסמת של Bill Mauldin ממלחמת העולם השנייה ממחישה את היחס הזה.

**אחרית דבר, המוניין שהמוגג ג'יפ ראוי לו ושחברת וויליס זוכה לתהילה עבר בגללו, שייך במקור לואוטין 7 ולחברת אמריקן בנטם שכמעט ונשכח עם**

המשךיו של ג'יפ כמותג. ואנשי וויליס ופורד בצבא דגמ הניסוי של בנטם, הוזמנו למכרז המקורי.

כך יצא שב 11/11/1940 שהוא יום זכרון לאומי לצבא הבריטי לכzion סיום מלחמת העולם הראשונה, נמסר לצבא הדגם הראשון של וויליס, ה"קווואד" ועשרה ימים לאחר מכן מסר הדגם של פורד ה"פוגמי". מיותר לציין שהרכבים היו דיזומיים, עם מרחק סרנים זהה, כוללם עם אותן סרנים ותי-בת העברה של חברת ספייסר, אר המנוע, המחיר והמשקל היו שונים.

שלשת הדגמים עברו מסכת ניסויים שונים וחיש מהר התגלו התרונות והחסרונות של כל דגם. המפרט שהצבא ביקש התגלה כלל כל ריאלי וכן הועלה מעט המשקל הכללי.

הוארך מעט מרחק הסרנים וויליס עוד כמה פרטורים בעקבות הניסויים פותחו דגמים מתקדמים יותר בשלושת החברות וצדgunaות אצין שבנטם התקינה מנوع של קונטיננטל, וויליס הורידה משקל מהדגם שלא ככל שניתן עד

כדי החלפת סוג צבע אותו ניתן לצבע בשכבה אחת ופורד החליפה את הגריל שהוא בניו מתחיות מלחמות גראיל מטבחה בחתיכה אחת. כך הוזמנו עוד 1500 רכבים מכל חברות מהדגמים המשופרים, לצורך ניסוי שדה נרחבים.

החודשים חלפו וano כבר בימי הקרים של הבריטים נגד רומל בא-על-מיין והפלישה הגרמנית לרוסיה, כך יצא חלק מהוניסים נעשים תוך כדי לחימה בכל מיני שטחים וטמפרטורות. הרוסים, כמו הבריטים ש"קיבלו" סיוע אמריקאי בשיטת הלינינג, העדיפו את הדגם של בנטם בעיקר בגלל משקלו הקל וכן הועברו אליו רוב הרכבים שייצרו על ידם, כולל יצור נוסף של מעל 1000 יחידות.

המנוע של וויליס היה חזק ביותר וזכה להיכנס למפרט הסופי. תכנון המרכב של בנטם, סיור ידiot הילוכים, בלם היד והגריל הקדמי של פורד נכנסו גם הם וכך, אחריו מיזוג של שלוש התקניות נוצר הדגם האחד של הג'יפ. מאחר והדרישה לרכב הייתה גדולה ומידית, הוזמנו רכבים רק מוויליס ולאחר כך גם מפורד, בעיקר בגלל כושר היצור הנרחב והדרישה לבניות הרכבים הראשונות הבלתי כבש הופסק הונגג מען אחדות. הנרי פורד התחרם והמשיר להטיבע על כל חילק שייצר כולל הרגלים את האות f. בנטם זכתה לייצר בלאזת את הנגרר המפורסם בשבייל הג'יפ שנקרא על שמו "עגלת בנטם".

בסך הכל יוצרה חברת בנטם כ-2700 ג'יפים מדגמים שונים, כוללם עם היגוי לכל ארבעת הגלגלים. ידוע על כ-100 רכבים שנשארו בכל העולם. הבלץ באגי המקורי נעלם בדף ההיסטוריה...

לאחר המלחמה השכילה וויליס לזהות את הביקוש לג'יפ בשוק האזרחי וייצרה את הסדרה האזרחית Civilian CJ Jeep) אך רק בתחילת שנות החמישים הוכר ונרשם על ידה



**לאוטין 7 ולחברת אמריקן בנטם שכמעט ונשכח עם חלוף השנים. תראו לי מישחו שלא חלם מותישחו שייהה לו אוטין, קלומר ג'יפ...**



האטטיפוס של פורד

# תחנת השירות למשאיות הגדולה בעולם - **Iowa 80**

במהלך טוילנו בקץ האחרון לאלה"ב - מישורים הגדולים והמערב התיכון (מדינת איווה, נברסקה, דרום וצפון דקוטה, מיזורי, קנזס ואוקלהומה), הגיעו לאתר מיוחד במיוחד חובב רכב (ואולי גם אשתו...) יהנה ממן. מיד העיירה Iowa 80 נמצאת בין הנהר מיסיפי במדרכה, נהר המיזורי במערב, התחנה משתרעת על-פני כ-900 דונם, כולל שטחי חנייה ל-900 משאיות, אולם קולנוע, מרפאת שניים, מטבחן לשיפת משאיות, מגוון מסעדות ואזרו מנוחה ובידור עבור הנוהגים, וכן מוסכים לטיפול במשאיות. בתחנה יש חנות עצומת בצד ובקישוטי כרום לרכב, ובתוכה חונה סמיטריילר עם עגלה ועוד שני "סוסים". באותו עובדים כ-450 איש בכל רגע נתון, והוא החל לפעול בשנת 1964.

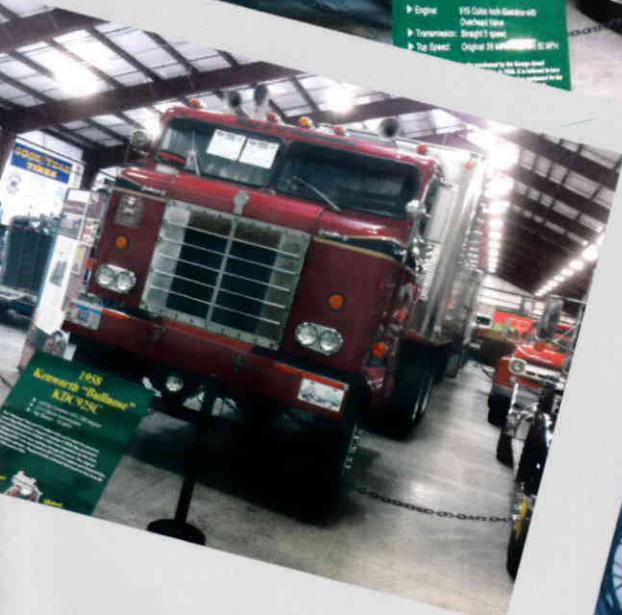
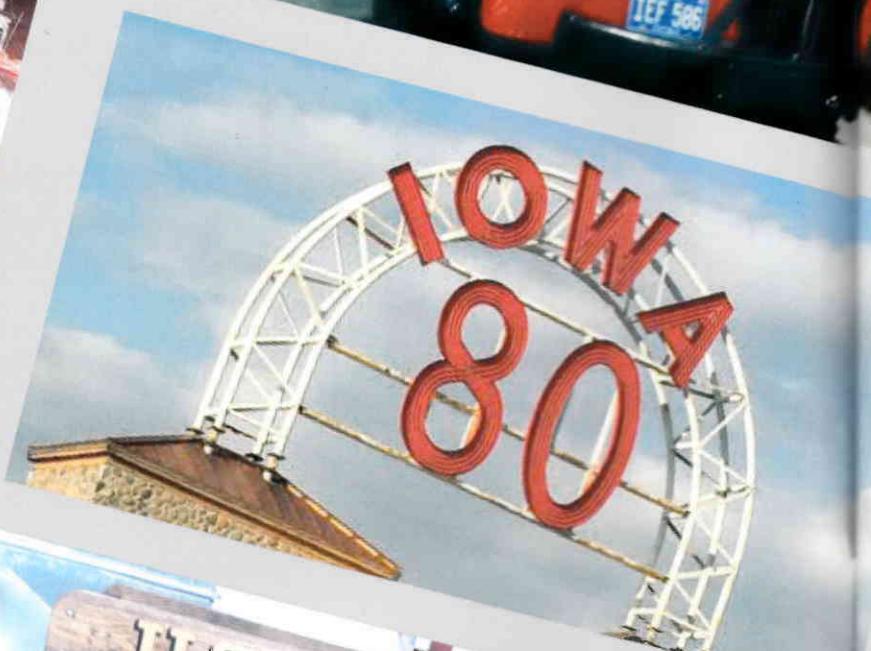
## גולת הכותרת של האתר הינה מוזיאון המשאיות שבמקרים,

בנוסף, יש לצין שלא רחוק ממש, בעיירה Waterloo, מצויים מפעלי הטרקטורים קרווניות ולצפות בכל תהליך הייצור של הטרקטורים קטנים, בעודם קרונות ולבושים ניתן לסיר על-גביהם מטרוניים.

הכניסה חינם אך אסור לצלם במקום. מכיוון כיוון לבני כת האימיש, אין להבדיל הם מאמינים בטכנולוגיה כזו-כזו, לא רחוק נמצאים כפרי Amana, שם 6 כפרים של אמריקאים ממוצא גרמני כמו בני כת האימיש, ומיצרים את מקררי Amana המפורסמים.

וכמובן גראני כמו בני כת האימיש, אין להבדיל הם מאמינים בטכנולוגיה כזו-כזו, לא רחוק נמצאים כפרי Amana, שם 6 כפרים של אמריקאים







הו דרומה לאילת