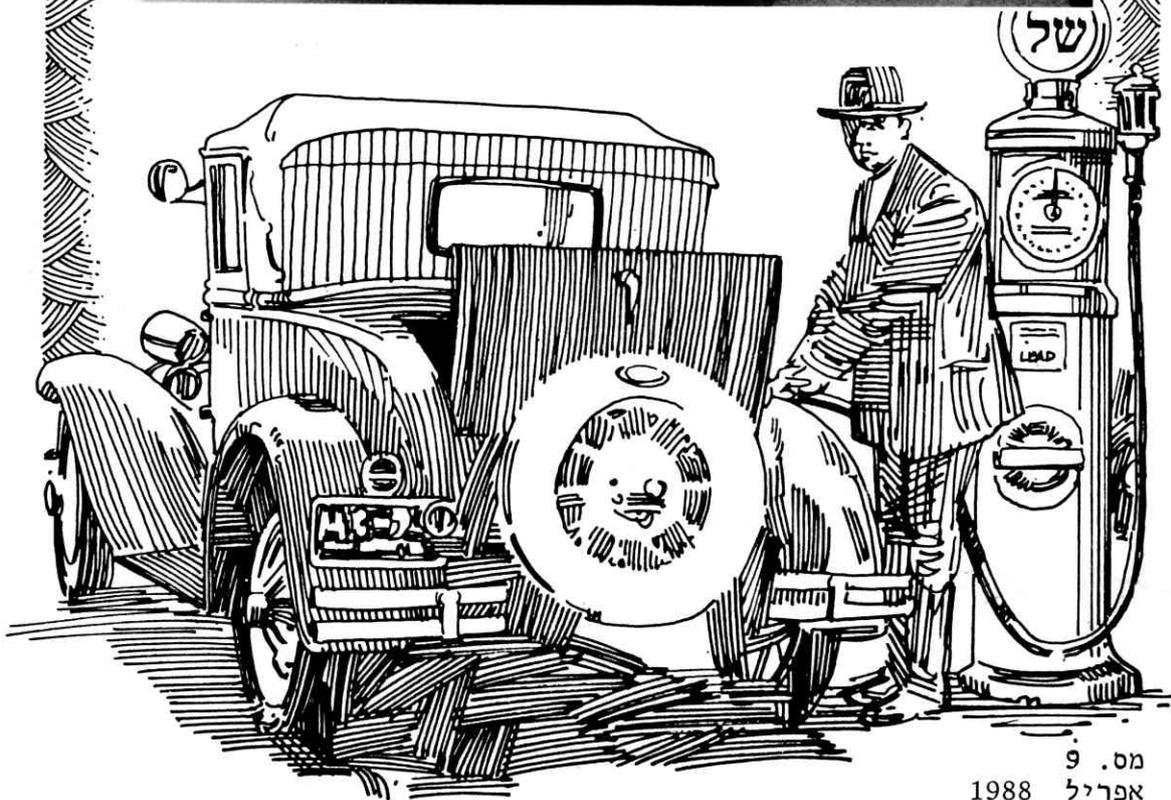


# האבטומוביל

בטאון מועדון החמש מועדון המכוניות הקלאסיות



מס. 9  
אפריל 1988

# מנואלה

לאחרונה השתתף מועדוננו במספר אירועים חשובים והבולטים שבהם היו המפגש ב"פורד", הראלי לירושלים והעדלידע בת"א. ברצוני להבהיר לחברים מספר עקרונות המנחים את ועד המועדון בכל הנוגע לבחירת מכוניות לאירועים הללו: בחלק מהאירועים נאלצנו לדחות חברים אשר ביקשו להשתתף. במפגש ב"פורד" נאלצנו לדחות מכוניות זהות (לדוגמא - נרשמו לא פחות משמונה מיינורים), כי המקום היה צר מלהכיל את הכמות הרבה (והמשמחת) של החברים אשר רצו להשתתף. בעדלידע נדחו (הפעם על ידי המארגנים) מכוניות שלא היתה להן צורה "ענתיקית" או עליזה מספיק. עם על החברים שנדחו הסליחה. ועד המועדון רואה את כולם במידה שווה וכל מכונית הרשומה במועדון היא מיוחדת עבורנו, אולם יש כאלה המשופצות יפה וצבועות באופן מושלם ולאירועי הראווה והתצוגה נתנת להן, כמוכן עדיפות. זה גם מעודד חברים לשפץ. בפיקניקים, כמוכן, פתוח העניין לכל רכב כי זה אירוע פנימי.

וכמעט באותו עניין: לאחרונה פונים אלינו יותר ויותר בבקשה להמליץ על מכוניות יפות להשתתפות בסרטים ואירועים. זה משמח וגם נותן תמורה כספית כל שהיא לחובב. ועד המועדון ממליץ בלבד. אנו לא קובעים תשלומים, וההתקשרות היא בין החובב ומארגן האירוע. על מנת לשפר את העניין וכדי שיהיו בידינו תמונות יפות של המכוניות נבקש מכל מי שמעוניין להשתתף באירועים כאלה להעביר אלינו תמונות של המכוניות המשתתפות, בתוספת הסברים ומספר טלפון על גב התמונה. אירועים רבים עברנו בשלושת החודשים האחרונים. חברים רבים עזרו לוודע והם מפורטים במדור "35+". בנוסף להם לא נשכח את חברינו מהחברה הישראלית לאוטומובילים אשר לקראת הראלי יפריירושלים עמלו והביאו להילטון גדרות (אגב, בכמות כפולה מהמובטח). מילה טובה למ.מ.ס.י אשר שלחה לנו גרר (שלא נזקקנו לו), ל"אגד", על הפירסום והאוטובוס, למשרת ישראל על היחס האדיב והדאגה להצלחת האירוע, וגם להילטון ים. לסיום, אנו עומדים לפני הקיץ - זמן מצויין לעבודה על המכוניות, שיפוץ ופינוק וגם זמן אידיאלי לצאת עימן החוצה ולהשוויץ... אם יש למישהו הצעות לפיקניק, טיול וכו' שיעביר אותן אלינו.

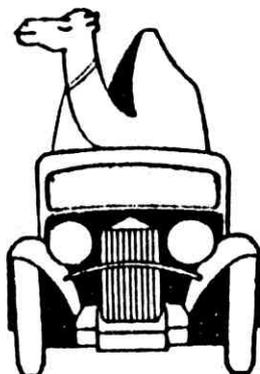
יוסי בראל

(מוקדש לחברים אשר לא רואים בדמי החבר סוף פסוק ומטים שכם להצלחת אירועי המועדון)

\* \* \* \* \*  
\* +35 \*  
\* \* \* \* \*

לאורי אילון - תודה על העזרה באירגון הפיקניק בכרמל  
לעופר בן-צבי - חן חן על העזרה בירושלים  
למשפחת פדן - חן חן על העזרה בירושלים  
ליורם סילבר - תודה על המאמצים בעניין העדלידע  
לריימונד חזן - תודה על הסיוע בהפקת האבטומוביל  
לאלכס סחרוב - תודה על הסיוע בהפקת האבטומוביל

תודתנו לחברת הביטוח "סהר בע"מ" על עזרתה במימון החוברת.



"האבטומוביל", ביטאון מועדון החמש.  
עורך, בני הספל

בשער: לארק 1963 של ויקטור לוי (ר' כתבה)  
בשער האחורי: ראלי יפירושלים.

מועדון החמש, מועדון המכוניות הקלסיות בישראל  
ת.ד. 39960. תל אביב 61398  
ועד המועדון:  
יו"ר, יוסי בראל  
ממונה על המבצעים והפעולות, שי אמיר  
עורך פרסומים, בני הספל  
גזבר, אודי בלצר

## המכונית שלי – לארק, 1963, הרכבה מקומית.

מאת ויקטור לוי



כשראיתי לראשונה את הלארק, בשנת 1978, לא האמנתי שאפשר לעשות ממנה משהו. אמנם היא היתה שייכת לבעל מוסך בחיפה, אבל ההזנחה החיצונית והמיכנית גרמו לה להיות גרוטאה אמיתית. אמנם היא איכשהו נסעה אבל כל מנגנון שנגעת בו, לא פעל או פשוט נשר מהרכב... חלונות היו תקועים, שעונים לא פעלו, ידיות של דלתות לא פעלו או, שוב, לא היו, כפתורי הפעלה מאולתרים היו מפוזרים על גבי לוח השעונים, ניקלים כמעט ולא היו. גם מבחינה מיכנית היה המנוע גמור, הגיר קפץ ובולמי זעזועים לא תפקדו. הדלתות היו רקובות. הבעיה הראשונה, אחרי ההתגברות על היאוש היתה להשיג חלקים. אז (ובמידה מסויימת גם היום) היו מלאים של חלקים חדשים אצל סוחרים שונים ולאט לאט החלו להערים אצלי חלקי פח חדשים שעונים, כפתורים, ניקלים, אבזרי קישוט וגם מנוע כמעט חדש, כולל גיר.

בעזרתו הרכבה של בועז, חבר המועדון, החלפתי כמעט את כל האוטו... לאחר שהסעתי אותו בנסיעת בכורה חלקה לגמרי השלמתי את השיפוץ בהחלפת הריפוד הפנימי ובצביעה יסודית. היום הרכב המכריק מעורר תשומת לב, נוסע כמו מכונית חדשה ומראה לכולם שגם לארק היא מכונית מעניינת.



# Studebaker-Packard

CORPORATION

*Where pride of Workmanship comes first!*

# יש גם "כחול לבן"

מאת בני הספל

שהחלה את דרכה כאן בהרכבת מכוניות "סטנדרד" בשנת 1936. הם הספיקו להרכיב כ-20 יחידות במפעל קטן ליד הצ'ק פוסט בחיפה עד שמאורעות 1936 הבריחו אותם משם. כיום החברה מייבאת טרקטורי "פרגוסון" לארץ. מהמכוניות, כמובן לא נותר זכר. המפעל הבא היה יותר רציני, הלא הוא "קייזר-פרייזר" שנקרא אח"כ: קייזר אילין, א. אילין - תעשיות, ת"ל ומתמ"ר. בין השנים 1951-1983 הורכבו בו עשרות אלפי מכוניות מהדגמים: קייזר, הנרי ג'יי, אירו ויליס, ויליס טנדר-סטיין-מסחרי, ויליס קומפקט, ויליס טנדר עם מנוע בתא הנהג (דגם נדיר ביותר), רנו דופין, קטר שו, מסחרית קטנה, פריגאט, סטודיבייקר לארק, לארק-לימוזין (שילדה ארוכה מאד נדירה), טנדר צ'מפ, משאית סטודיבייקר, הינו קונטסה 1300, 900 טנדר בריסקה 1300, 900, גיפים מכל הסוגים והמינים והיה גם נסיון לייצר שתי מכוניות ישראליות ממש, האחת נקראה "מכונית עממית", זה היה ייצור מכוור מאד עם מנוע "שטייר" מקורר אויר. השני היה מבוסס על הלארק ונקרא "החלוץ". לשניהם נבנו אבות טיפוס נוסעים בתחילת שנות ה-60 וגורלם לא ידוע. אגב, לארק 1966 היה בצורה יחודית לישראל.

אנו רואים שהיתה גלריה נכבדה מאד של כלי רכב שיצאו מבית מדרשו של אילין. בהם מכוניות המוגדרות כיום בעולם

אחת המטרות של כל מועדון אספני רכב עתיק, הוא לשמור על המורשת המקומית - כלומר על המכוניות שנוצרו באותה ארץ. ראינו למשל, באחד הגליונות האחרונים של "האבטומוביל", איך מועדוני האספנים בברה"מ גרמו לכך שהיום נדע על יצרנים רוסיים, שאלמלא האספנות לא היה נותר מהם אפילו בדל של זיכרון.

ומה אצלנו? אמנם אנחנו לא מעצמת רכב, כידוע אבל היו כאן כמה יצרנים. היו ואינם. מאידך, לך תאמר לאספן ממוצע על "סוסיתא" והוא מיד יעקם את האף תוך כדי הרמתו השמימה. המחשבה על איסוף ושימור העגלה הזו מפייברגלס תעורר בעצביו הסנוביים בחילה נוראית ואין זה משנה אם הסוסיתא שלו תהיה היחידה בעולם... "יוניקאט". הוא ירוץ, תחת זאת, ויחפש עוד שכרולט מדגמי 55-57.

ישנם כמה יוצאים מהכלל במועדוננו, אשר לקחו על עצמם לשמור דווקא מכוניות מהדגמים הנ"ל. כותב שורות אלו אינו מסתיר את חוסר האובייקטיביות שלו לעניין ותעדנה שתי מכוניותיו, קייזר 1954 ולארק 1964.

נסקור תחילה את מה שהיה. תעשיית הרכב בארץ החלה בשנות השלושים (זאת אם נתעלם לרגע מיצרני המרכבים לאוטובוסים שהחלו לעבוד כאן 10 שנים קודם לכן). הנחשונות היתה החברה הישראלית למובילים (או החברה הא"י למובילים)

לנוהגים-מכונית המחשיבים איכות משובחת  
הגנו מצוינים:

תוצרת בריטית, בת-סמך וחסכונית

מבית-היצר של "סטנדרד מוטור קומפני" באנגליה  
(STANDARD MOTOR COMPANY)  
המכונית היחידה שהרכבתה נעשית בא"י בשם

"כרמל - STANDARD"

שרות מצוין ואפשרות נוחה לתקנים, להשלמה  
ולהחלפת החלקים בבית-היצר שלנו בחיפה.  
לדרישתו נציג לפני את המכונית, ויכיר את יתרונותיה.

חברה א"י למובילים בע"מ, חיפה

רחוב נצרת (ליד גשר-של) טל. 1175 ת. ד. 429




קייזר 1951 של אריה סקשילדק



סופיטא "קובייה" 1961 של דב קרדו ודורון וייל



לארק 64 של בני הספל

כמכוניוה לאספנים: הקייזר והלארק. נראה לי שגם הקונטסה נדירה בקנה מידה יפני. מכל המכוניות האלה יש יצוג במועדון כדלהלן: שני קייזרים, 3 לארקים תוצרת הארץ (+ אחד אמריקאי), סנדר צ'מפ אחד, 4 קטר שון, דופין אחת (+ אחת צרפתית), שתי רנו מסחריות. מהויליסים ישנם שני ג'יפים מהרכבה מקומית וסנדר אחד. אגב, באירופה קיימים שני קייזרים משופצים ולארק אחת מתוצרת הארץ – בידי אספנים. אנו רואים שחסרות עדיין כמה מכוניות. הנרי ג'יי ואירו ויליס קשה למצוא ולשפץ אבל קונטסות וויליסים...

אוטוקרס החלה לפעול ב-1958. בעצם היא המשך של מיפעלון שהרכיב כאן תלת גלגלים של רליאנט עוד מתחילת שנות החמישים. היחוד של המכוניות של אוטוקרס הוא ביחוד... אלה היו מכוניות ישראליות "פר אקסלנס". אמנם הן תוכננו באנגליה, אך היצור היה (פרט לספורט) – רק בארץ. הסוסיות יוצרו במספר דגמים: הסוג הראשון: 1958-1961, היה לו גריל עגלגל ושתי דלתות נפתחות מאחור. זה היה דגם לא מוצלח וכיום ידועות לנו רק שתיים בידי אספנים: אחת בבעלותם המשותפת של דב קרדו ודורון וייל, חברי מועדוננו (יש להם עוד שתי מכוניות אוטוקרס והם "דלוקים" לנושא) והשנייה נמצאת ב... ארה"ב, בידי אספן.

מהסוסיות הבאות, הקוביות הידועות, קיימת אחת משופצת יפייפה בבעלותו של יורם מקובר והיא חונה בגאווה ליד המוסטנג שלו. קיימות עוד סוסיות נוסעות והן מחכות לגואל, במיוחד הסנדר והסטיישן (כל הסוסיות השמורות שהוזכרו לעיל הן מסחריות סגורות). מהדור הבא, ה"שטוחות" בעלות מנוע פורד קיימות בידי אספנים. שתיים: דב קרדו ודורון וייל מחזיקים בכרמל 12 ולדב גם סוסיתא סטיישן 12. איפה הכרמל 10 פחוסת הזנב? איפה הסנדר והגילבוע? למחפשי השברולטים פתרונים... הסברה ספורט, היצירה המדליקה ביותר של אוטוקרס, לא מיוצגת במועדוננו. לפני שנה נספרו 10 כאלה. מאז הלכה לאיבוד אחת, אך שלוש המשופצות נוסעות ושמורות וההבדל בינן ובין הכללתן במועדון הוא 35 ש"ח... אגב, בחור"ל ישנן עוד מספר סברות בידי אספנים. נעבור לדור מנועי הטריומף באוטוקרס, מכאן ואילך אין שום ייצוג במועדון. גם לא לרומים שבאו אח"כ וניתן להשיגן היום במחיר אפסי. היה גם רכב שדה בשם "דרגון" אך ממנו לא נותר שריד. הטריומף 1300 שהורכבה כאן גרמה לעורך ה"פרקטיקל-קליסיק" האנגלי להתלהב – ובצדק, זו היתה מכונית מתקדמת ביותר. כאן היא הולכת לאיבוד ביחד עם אחותה, הטריומף 1500 היחודית לישראל. מי שנותרה היא האסקורט שהורכבה כאן בין השנים 1968-1981 בנצרת. נראה מה יהיה איתה. ישנם גם כמה רכבים צבאיים וטנק מרכבה... אבל נעזוב את זה כרגע (אגב, כותב שורות אלו יכול להעיד על מפגש אספני כלי רכב צבאיים בצרפת ולשם הגיע, ברעש מחריד, מוביל טנקים מסוג "דיימונט טי" 1942 ועליו טנק שרמן, שניהם משופצים למשעי...).

המסקנה: יש עוד מה לאסוף, וכדאי. יבורכו אותם חברי מועדון שאינם נלאים ואוספים כרמלים ולארכים כל עוד אפשר. בקרב מועדוני האספנים בחו"ל, אלה המתמחים ברכבים שגם יוצרו כאן יש כבוד גדול למכוניות ה"ישראליות" כי הן קיבלו מספרי שילדה נפרדים וזה גורם להם הרבה ריגושים... נקווה שבאחד ממפגשי "פורד" הבאים נעמיד את המכוניות הללו במרכז הענינים וזה יגביר את המודעות.

# בעיית ההגדרות של רכב עתיק-קלסי, ופיתרונה בחוק"ל ואצלנו

מאת דב גרודמן

נראה שמאד לא מתאים להתייחס לרולס רויס 1926 או דוזנברג 1932 כאל סתם אוטו ישן ולכן בכל העולם פיתחו מושגים שונים או הגדרות שונות לרכבים שונים.

בארה"ב מעדיפים מונחים כ"רכב לייספנים", רכב קלסי, ורכב עתיק. גם בתוך הקבוצות האלה ישנה חלוקת משנה. הרכב לאספנים: זו הגדרה מאד רחבה ולכן, לדעתי מתאימה למועדוננו. זה למעשה כל אוטו שאספנים מתעניינים בו. זה כולל מודלים מוקדמים ומעניינים, בעלי עיצוב מיוחד, מכוניות ספורט פתוחות, גם מגוונים מיוחדים כמו V16 או מגוועי ונקל יכולים להפוך את המכוניות לרכב לאספנים, מודל מוצלח במיוחד או כזה שמשמש ציון דרך בתולדות המפעל המייצר, בנוסף לכך רבות מהמכוניות הרגילות אשר יצורן נפסק לפני כעשר-עשרים שנה הופכות להיות לאט לאט ממכוניות משומות שות סתם, לרכב לאספנים. מובן שבין המכוניות לאספנים ישנן כאלה ששוות וכאלה שוות יותר. הדבר היפה הוא שלא כל אחד חייב להיות עשיר כדי שתהיה לו מכונית לאספנים.

מכוניות קלסיות: אלו מכוניות לאספנים אשר יש בהן הרבה יותר. יצרן מהולל ו... יקר, נדירות הרכב, טיב העבודה. לאו דווקא גיל הרכב קובע. האמריקאים מחמירים ביותר בהגדרה של מכונית קלסית (ר' רשימה של מועדון המכוניות העתיקות של ארה"ב). לעומתם האנגלים קוראים לכל מכונית שנייה "קלסית". כך או כך, זו הגדרה לא כל כך מוחלטת ומה שקובע זה הקסם של המכונית הנובע מאיכותה, מספר העותקים שיוצרו ונדירותה כיום. דומות בהגדרה אבל יותר נחותות אלו הן "אבני הדרך" (MILESTONE CARS).

מכוניות עתיקות: זו הגדרה קלה יחסית כי מה שעלינו לעשות זה לתחום זמן כל שהוא שלפניו אלו מכוניות עתיקות. גם כאן קיימות חלוקות משנה כאשר רבים מהמגדירים מציינים את השנים של עד 1907, ו-1908-1918 (סוף מלחמת העולם הראשונה). יש הקוראים למכוניות האלו VINTAGE ויש הקוראים להן HORSELESS CARRIAGE.

לאחר מכן באה התקופה עד 1939 (פרוץ מלחמת העולם). מכוניות שנוצרו או נקראות בדרך כלל "עתיקות" (ANTIQUE).

אחר כך באות ה-PRODUCTION CARS. בנוסף לכך קיימת השפעה גיאוגרפית על הגדרת המכוניות העתיקות. ארץ שבה יוצרו מכוניות תטפח את המורשת המקומית ותכניס להגדרת הקלסיות גם מכוניות מתוצרתה, אשר במקומות אחרים הן לא יזכו לתשומת לב. ואחרון אחרון, קיימת ההעדפה האישית. אדם שיתלהב מפיאט 1300, כי לאביו היתה כזאת לפני 20 שנה, מי אנו שנתוכח עימו? ... הטבלאות המצורפות נותנות איזה מושג על ההגדרות בארה"ב ובאנגליה.

אחת הבעיות המציקות לנו ביותר כאספנים היא שאלת ההגדרות. קשורה בה הדילמה של איזו מכונית שווה, כמה ולעומת מה, ולמי.

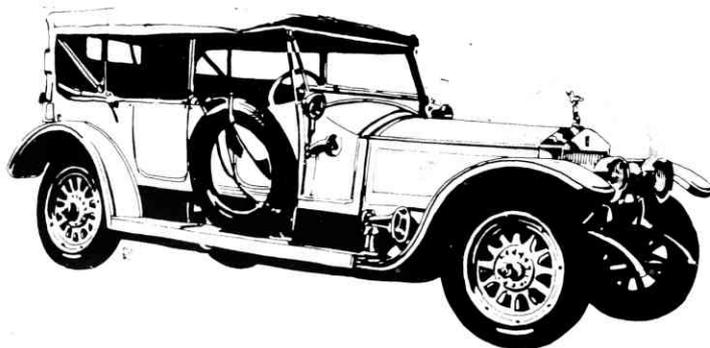
על מנת לנסות להאיר את הבעיה בחרתי לתמצת מאמר שקראתי בעיתון זר ובאמצעותו לענות על השאלה: האם ההגדרות האלו יכולות לתפוס גם אצלנו? המטרה העיקרית שלנו היא לא להכנס לשדה מוקשים כי זה יכול להוביל לפירוד, התנשאות של בעלי מכוניות ה"שוות יותר". בעצם בארצנו אין לנו כמעט בעייה: בהשוואה לעולם, מספר המכוניות העתיקות בעלות ערך גבוה בכל העולם, הוא אפסי. לכן כולנו בסירה אחת ועלינו לשמוח כמה שיש, תוך ידיעה על מה שקיים בעולם.

## SPECIFIED CLASSIC CARS

Alfa-Romeo	Delahaye	Marmon V-16
Alvis	Duesenberg	Maybach
Auburn 8 and V-12	duPont	Mercedes (not diesel)
Bentley	Franklin	Minerva
Bugatti	Hispano-Suiza	Packard-except 110
Buick Limited	Horch	120 and
Series 90, 1940,41,42	Invicta	Clipper models
Cadillac	Isotta-Fraschini	Pierce-Arrow
Chrysler-only	Lagonda	Rolls-Royce
LeBaron or	Lancia	Rolls-Royce-
Derham Bodied	LaSalle	Springfield models
Cord	Lincoln (not Zephyr)	Ruxton
Cunningham	Lincoln Continental	Rohr
Daimler	through 1948	Stutz
Delage		Talbot Darracq

Other makes of American or Foreign cars may be accepted by individual model upon written application to the Vice-President of Class Judging and approval by the Board of Directors

ההגדרה של ANTIQUE AUTOMOBILE CLUB OF AMERICA  
למכוניות קלסיות



## Milestone Cars Roster

## Ford

Thunderbird ..... 1955-60



1955 Ford Thunderbird

Frazer Manhattan ..... 1947-50  
 Gaylord ..... 1955-57  
 Healey Silverstone ..... 1949-50  
 Hudson (all) ..... 1948-49  
 Hudson Hornet ..... 1951-54  
 Imperial ..... 1955-56  
 Jaguar XK120 ..... 1945-54  
 Jaguar Mark V Drophead ..... 1951  
 Jaguar Mark VII/VII M ..... 1951-54  
 Jaguar XK140 ..... 1954-57  
 Jaguar Mark VIII ..... 1956-57  
 Jaguar Mark IX ..... 1958-61  
 Jaguar Mark X ..... 1962-64  
 Jaguar XK150 ..... 1958-61  
 Jaguar 3.4/3.8 sedans ..... 1957-64  
 Jaguar E-Type ..... 1961-67  
 Kaiser-Darrin 161 ..... 1954  
 Kaiser Deluxe/Deluxe  
 Virginian ..... 1951-52  
 Kaiser Dragon ..... 1951-53  
 Kaiser Manhattan ..... 1954-55  
 Kaiser Vagabond ..... 1949-50  
 Kaiser Virginian  
 (hardtop) ..... 1949-50  
 Lagonda V12 ..... 1948-49  
 Lagonda 2.5-Liter drophead  
 coupe ..... 1949-53  
 Lancia Flaminia  
 Zagato ..... 1959-64  
 Lancia Flaminia GT ..... 1961-63  
 Lancia Aurelia B.20 and B.20  
 coupe ..... 1951-59

Mercedes-Benz  
 190SL ..... 1955-62  
 Mercedes-Benz 220A coupe &  
 convertible ..... 1951-54  
 Mercedes-Benz 220/220SE  
 coupe & convertible ..... 1956-65  
 Mercedes-Benz 230SL coupe &  
 convertible ..... 1963-67  
 Mercedes-Benz 250SE coupe &  
 convertible ..... 1965-67  
 Mercedes-Benz  
 250SL ..... 1965-67  
 Mercedes-Benz 300SE coupe &  
 convertible ..... 1965-67  
 Mercedes-Benz 300 (S, SL, SE,  
 300 coupe &  
 convertible) ..... 1952-64  
 Mercedes-Benz 600 ..... 1964-70  
 Mercury Cougar XR-7 ..... 1967-68  
 Mercury Sportsman ..... 1946  
 Mercury Sun Valley ..... 1954-55  
 Morgan Plus Four ..... 1950-64  
 Muntz Jet ..... 1950-54  
 Nash-Healey ..... 1951-54



1951 Nash-Healey

NSU Wankel Spyder ..... 1964  
 OSCA MT-4 ..... 1948-56  
 Oldsmobile 88 (coupe,  
 convertible, Holiday) ..... 1949-50

AC Ace ..... 1954-61  
 AC Aceca ..... 1955-61  
 AC Buckland open tourer ..... 1949  
 AC (Shelby) Cobra ..... 1962-67  
 Alfa Romeo Giuletta  
 Spider ..... 1956-64  
 Alfa Romeo Giuletta/Giulia Sprint  
 Speciale ..... 1959-61  
 Alfa Romeo 6C 2500 Super  
 Sport ..... 1949  
 Allard J2/K2/K3 ..... 1946-56  
 Apollo ..... 1963-66  
 Arnolt-Bristol ..... 1952-62  
 Aston Martin ..... 1948-63  
 Aston Martin DB4/DB5/  
 DB6 ..... 1964-67  
 Austin-Healey  
 100/100M ..... 1953-56  
 Austin-Healey 100-6 ..... 1956-59  
 Austin-Healey 3000 ..... 1959-69  
 Bentley (All) ..... 1946-67

Dodge Charger R/T &  
 Daytona ..... 1968-70  
 Dual-Ghia ..... 1956-58  
 Excalibur Series I ..... 1965-69  
 Facel Vega V-8 ..... 1954-64  
 Ferrari V-12 (All Front  
 Engined) ..... 1947-67  
 Ford Sportsman ..... 1946-48  
 Ford Crestline Skyliner ..... 1954  
 Ford Skyliner ..... 1957-59  
 Ford Crown Victoria  
 Skyliner ..... 1955-56  
 Ford Mustang GT/GTA  
 V8 ..... 1965-67  
 Ford Mustang Boss  
 302/Mach 1 ..... 1969-70

BMW 507 ..... 1957-59  
 Bugatti Type 101 ..... 1951  
 Buick Riviera ..... 1949, 1963-70  
 Buick Skylark ..... 1953-54  
 Cadillac Eldorado ..... 1953-58  
 Cadillac Eldorado ..... 1967-70  
 Cadillac Eldorado  
 Brougham ..... 1957-58  
 Cadillac 60 Special ..... 1948-49  
 Cadillac 61 coupe  
 (fastback) ..... 1948-49  
 Cadillac 62 sedanet, convertible,  
 DeVille ..... 1948-49  
 Chevrolet Bel Air V8 hardtop &  
 convertible ..... 1955-57  
 Chevrolet Camaro SS/RS V8 &  
 Z-28 ..... 1967-69  
 Chevrolet Corvette ..... 1953-70  
 Chevrolet Nomad ..... 1955-57  
 Chrysler 300 Letter  
 Series ..... 1955-65

Lancia Aurelia B.24 spyder &  
 convertible ..... 1953-59  
 Lea-Francis 2.5-Liter Eighteen  
 Sports ..... 1950-54  
 Lincoln Capri ..... 1952-54  
 Lincoln  
 Continental ..... 1946-48, 1961-64  
 Lincoln Continental  
 convertible ..... 1958-60, 1965-67  
 Lincoln Continental Custom  
 Limos (Lehmann  
 Peterson) ..... 1961-67  
 Lotus Elite ..... 1958-63  
 Maserati 3500/3700  
 GT ..... 1957-64  
 MG TC ..... 1946-49  
 MG TD ..... 1950-53

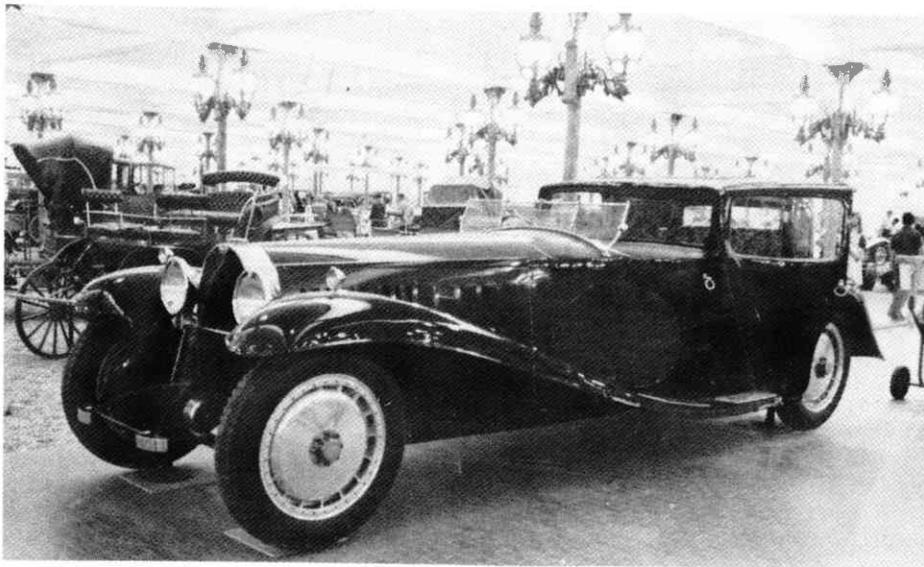
Chrysler Town &  
 Country ..... 1946-50  
 Cisitalia GT  
 (Pininfarina) ..... 1949  
 Citroen DS & ID 19 ..... 1955-64  
 Continental Mark II ..... 1956-57  
 Corvair Monza ..... 1960-64  
 Corvair Monza Spyder ..... 1962-64  
 Corvair Monza/Corsa ..... 1965-69  
 Crosley Hotshot/SS ..... 1950-52  
 Cunningham ..... 1951-55  
 Daimler DE-36 (custom  
 built) ..... 1949-53  
 Daimler 2.5 Special Sport  
 convertible ..... 1949-53  
 Delage D-6 sedan ..... 1946-49  
 Delahaye Type 135, 175,  
 180 ..... 1946-51  
 DeSoto Adventurer ..... 1956-58  
 Devon S/S ..... 1958-62  
 Dodge Coronet R/T ..... 1967-70

Oldsmobile 98 Holiday ..... 1949  
 Oldsmobile Fiesta ..... 1953  
 Oldsmobile 4-4-2 ..... 1964-70  
 Oldsmobile Toronado ..... 1966-67  
 Packard Caribbean ..... 1953-56  
 Packard Custom (Clipper &  
 Custom Eight) ..... 1946-50  
 Packard  
 Pacific/convertible ..... 1954  
 Packard Panther Daytona ..... 1954  
 Packard Patrician/400 ..... 1951-56  
 Panhard Dyna ..... 1946-67  
 Pegaso (all) ..... 1951-58  
 Plymouth Fury ..... 1956-58  
 Plymouth Satellite SS &  
 GTX ..... 1965-70  
 Plymouth Barracuda  
 Formula S ..... 1965-69  
 Plymouth Road Runner &  
 Superbird ..... 1968-70  
 Pontiac Safari ..... 1955-57  
 Pontiac GTO ..... 1964-69  
 Porsche 356 ..... 1949-64  
 Porsche 356C ..... 1965  
 Riley 2.5 (RMA, RME) ..... 1945-55  
 Rolls-Royce (All) ..... 1947-67  
 Shelby GT-350 &  
 GT-500 ..... 1965-67  
 Sunbeam Tiger ..... 1965-67  
 Studebaker Avanti ..... 1963-64



1964 Studebaker Avanti

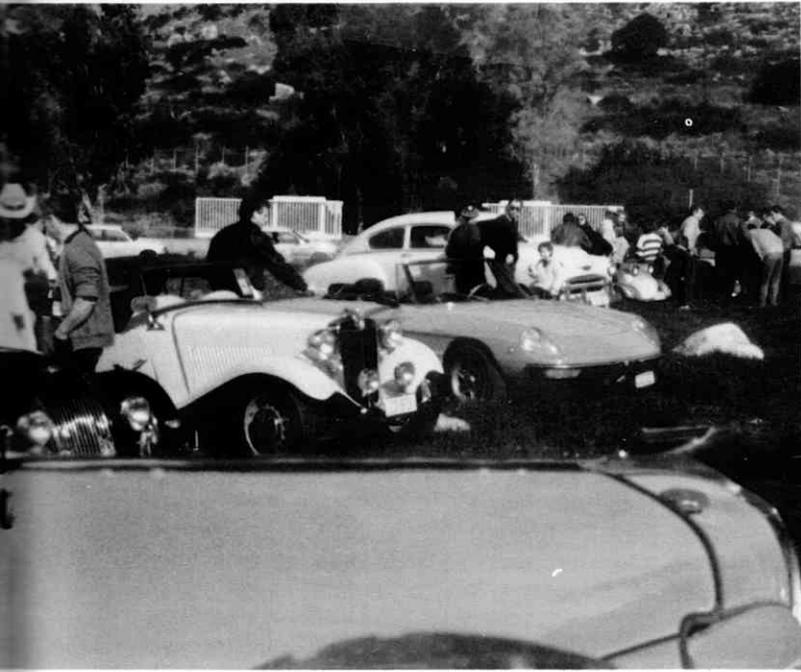
Studebaker Gran Turismo  
 Hawk ..... 1962-64  
 Studebaker Starlight  
 (all) ..... 1947-49  
 Studebaker convertible  
 (all) ..... 1947-49  
 Studebaker Starlight  
 (Six & V8) ..... 1953-54  
 Studebaker Starliner  
 (Six & V8) ..... 1953-54  
 Studebaker President  
 Speedster ..... 1955  
 Talbot-Lago 4.5 (all) ..... 1946-54  
 Triumph TR2/TR3 ..... 1953-63  
 Tucker ..... 1948  
 Volvo P1800S ..... 1961-67  
 Willys Jeepster ..... 1948-51  
 Woodill Wildfire ..... 1952-58



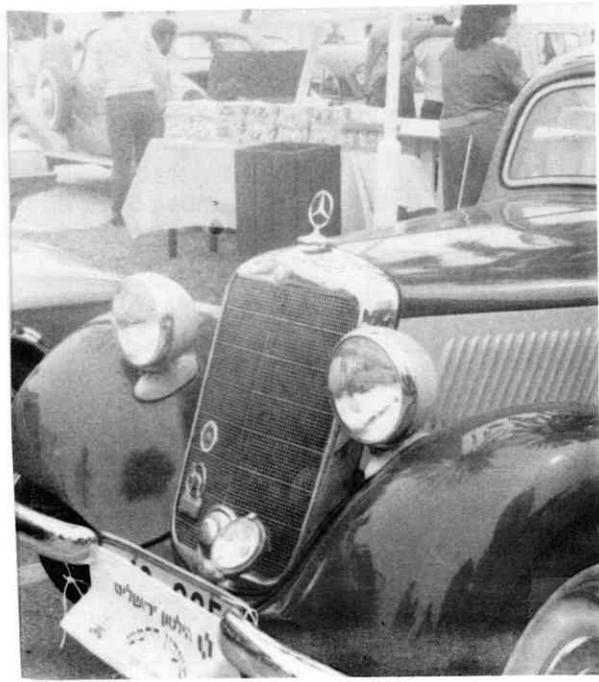
קלסית אמיתית, בונאטי דויאל (לא אצלנו...)



**פיקניק בינואר**  
בין ירק ופרחים התמקמו מכוניותנו וזאת ביום נדיר של שמש.  
גם הטלויזיה היתה והנציחה את פעילותנו (שודר ב"צל  
גלגלים").



**הראלי השני מיפו לירושלים**  
 כ-70 מכוניות, ובראשן האוטובוס השייך לארכיון ההיסטורי של "אגדי" (ג'י.אמ.סי 1949) עלו בחול המועד פסח לירושלים להתקמו בהילטון. היה שמח במיוחד לאור העובדה שאף אחד לא נתקע בדרך.



# המדור השימושי

מאת יגאל קרפול

## א. ניקוי על ידי ממיסים

הממיס העיקרי הוא נפט ויעילותו מצוינת להורדת שומנים וליכלוך כמעט מכל סוג. היעילות שלו מתבטאת בעיקר בשיטת הניקוי. השיטה המקובלת במוסכים היא ע"י מחזור סגור של נפט בעזרת משאבה חשמלית או כזאת שמופעלת ע"י אויר דחוס. נשמע מסובך? לא נורא! אפשר באפס (כמעט) כסף לבנות לבד מכשיר כזה.

אני ממליץ להתחיל עם מתקן זה לפני כל דבר אחר לאור השימושיות שלו מנסיוני. החומרים הדרושים:

1. חבית, רצוי גדולה של 200 ליטר.
2. משאבה ישנה של מכונית כביסה. (רצוי לבדוק קודם את עמידתה בנפט ולהחליף את החלקים שלא עומדים בנפט במיוחד האטם על הציר שכל מחזור שמן של רכב יחלפו בשמחה).
3. צינור עמיד בנפט. בקוטר של 10 מ"מ פנימי.
4. מברשת ניקוי עם חיבור לצינור.
5. אביזרי צנרת סטנדרטיים (תאור בהמשך).

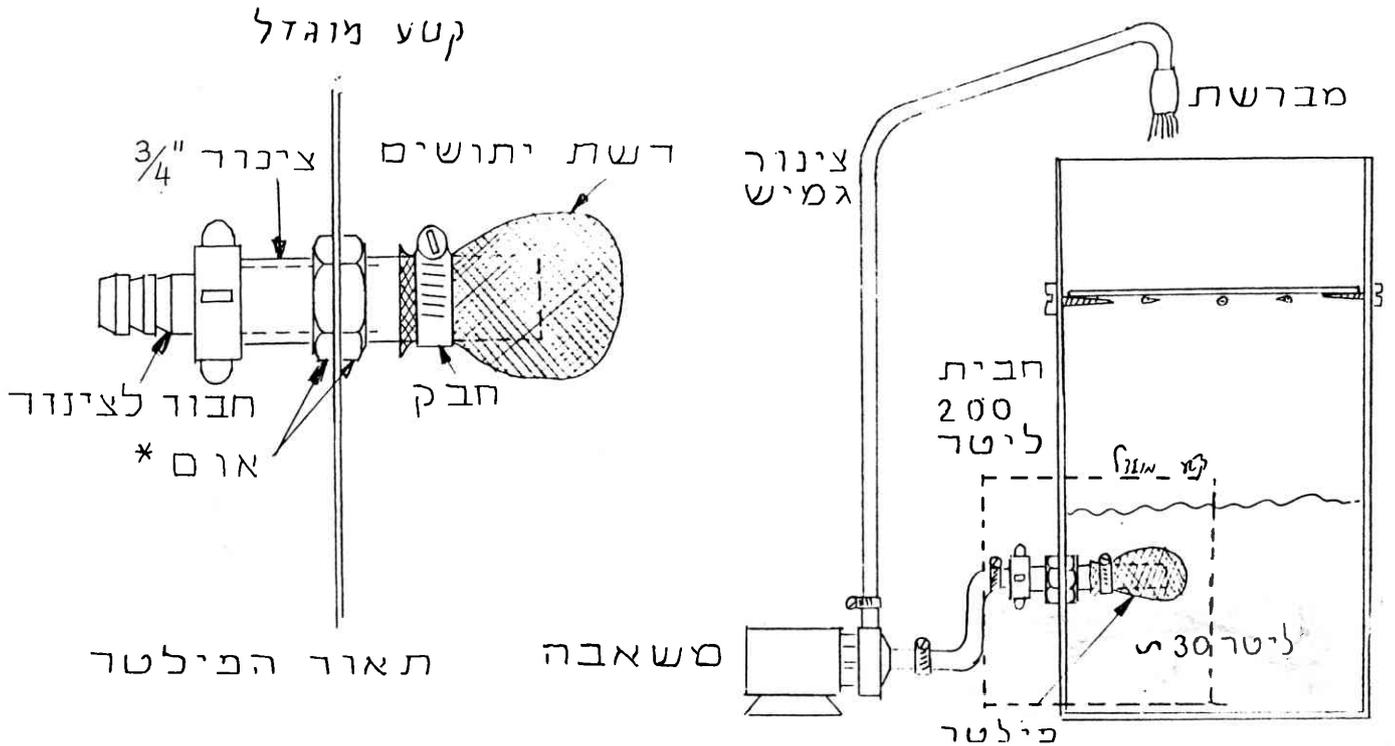
הסבר על מבנה "האינסטרומנט":

החלק הכי מסובך זה צינור היציאה מהחבית עם הפילטר. החלק בנוי מצינור מתכת שמשמש באינסטלציות מים בקוטר  $\frac{3}{4}$  אינץ' (אפשר גם 1 אינץ') שהתברג בקצהו האחד קצת ארוך מהרגיל, כ-5 ס"מ, מהדקים אותו לחבית מהצד בגובה של 0 ס"מ מהקרקעית, בעזרת שני אומים וחומרי אטימה (ראה ציור). במידה ולא השגתם אומים כאלו ניתן לקחת "מופה" ולחתוך ממנה עם משור שני אומים.

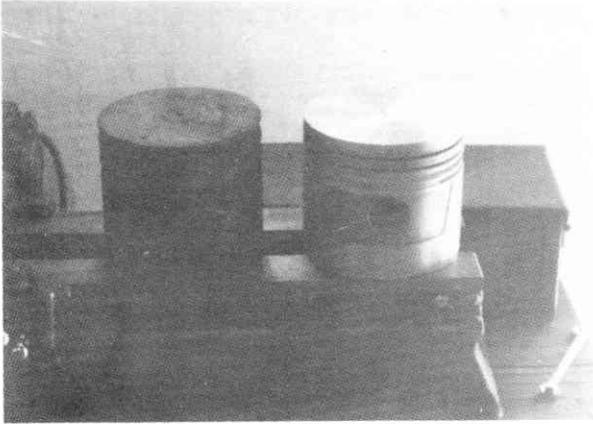
החלק המתסכל ביותר בשפוץ רכב זה הניקוי האינסופי של החלקים. ניתן להקל במידה רבה עם קצת עזרה מהניסיון שהצטבר בתעשייה בנושא זה. להלן מספר שיטות נקוי ולציידן מה מותר מה אסור, כי לכל שיטה היתרונות והחסרונות שלה. ככלל, בגמר הניקוי יש צורך להגן על החלק מחלודה או קורוזיה עד השלב של הצבע או הציפוי. הוראות יופיעו בציידן של שיטות הניקוי השונות.

רב השיטות ניתנות לישום כתנאים בתיים להוציא את "ניקוי חול" שטומן בחובו סכנות אמיתיות, בנוסף לכך, הוא דורש ציוד יקר ותנאים מיוחדים של מקום ומרחב. הסכנות הם: א. אבק וגזים רעילים שנפלטים בזמן הניקוי, דורשים מערכת נשימה מיוחדת. ב. חלקיקים שניתזים במהירות גבוהה מאוד חודרים דרך העור לכלי הדם ומוזהמים אותו. דבר זה דורש ביגוד מגן מיוחד לגוף ובמיוחד לראש ככדי להגן על העינים והפנים.

למזלנו קיימים מספיק בתי מלאכה שעוסקים במתן שרות לניקוי חול, הם מוכנים לקבל כל חלק קטן כגדול במחירים סבירים. אך אליה וקוץ בה: המיומנות וההבנה שהם מוכנים לגלות כלפי החלקים "היקרים" לנו היא מוגבלת ביותר. זאת תבינו כאשר תראו מי מבצע את העבודה, הידועה כשייכת לסוג של חוטבי מים ושואבי עצים. מאמר בנושא נכתב ב"אבטומוביל" מס' 5.



מתקן לניקוי בנפט



חלק לפני... ואחרי ניקוי.

את הצד הפנימי עוטפים ברשת דקה (כמו רשת יתושים) ומדקים עם חבק (BAND) רגיל של צינורות גומי. מצידו החיצוני נחבר חיבור רגיל של צינור גינה בקוטר המתאים. הצינורות בהם נשתמש הם מסוג שעומד בנפט, לא כדאי להשתמש בצינורות גינה או בצינור פלסטי שקוף כי הם מתקשים, ונשברים וגורמים לעוגמת נפש כאשר מגלים את הנפט השחור והמלוכלך על כל הריצפה.

המברשת היא פריט סטנדרטי בחנויות לכלי עבודה למוסכים. מניסיון שיש לי מסתבר שתמיד יש נזילות באיזור המשאבה ולכן כדאי פשוט להניח אותה בתוך קופסת מלפפונים גדולה. המשאבה חייבת להיות מתחת לפני הנזול כי היא לא מסוגלת לשאוב נזול אם יש אויר בתוכה.

הלוח עליו מניחים את החלקים נישען על 8 ברגים שמחזקים במרווחים שווים בהקף החבית. אין צורך לקדוח חורים בלוח כי הרווח בינו ובין החבית מספיק לניקוז הנפט הזורם מהמברשת. הלוח עצמו יכול להיות המכסה שנחתך מהחבית. אחת לכמה שנים מוציאים את המשקעים מתחתית החבית.

## ב. ניקוי בחומצה

השימוש בחומצה הוא להסרת חלודה מחלקי ברזל מבלי לגרום נזק לחלק עצמו.

החומר שבשימוש הוא חומצה זרחתית (אחד מהמרכיבים של המשקה המפורסם קוקה קולה) בתוספת "אינהביטורים" לברזל שמונעים עכול הברזל + דטרגנטים להסרת שומנים קלים שמונעים מהחומצה מגע עם החלודה.

החומר מופיע תחת שמות שונים, אני מצאתי שבחברת "חמותעש" (אזור התעשייה חולון) ניתן לקנות אותו במחיר נוח, כדאי לתאם קודם בטלפון שיכינו לך אותו בעוד מועד, כי זו לא חנות אלא מפעל.

החומר מופיע תחת השם "אנטוסק 6" ויש לדלל אותו לפני השימוש עם 3 חלקים מים. החומר פעיל כמעט בכל טמפרטורה כך שאין צורך לחמם או לקרר אותו כמו חומרים אחרים. מחיר החומר "אנטוסק 6" כ-1.50 דולר לקילוגרם, זה מה ששילמתי לפני שנה. לחומר משקל סגולי מאוד גבוה כ-1.5 גרם/סמ"ק כך שמיכל של 10 ליטר יהיה מלא רק 2/3, אם תרכוש 10 קילוגרם אנטוסק 6.

כמות של 10 קילוגרם אנטוסק 6 לאחר דילול עם מים נותנת כ-30 ליטר תמיסה לניקוי. את החומר מאחסנים במיכל פלסטי עם מכסה למנוע התנדפות המים מהתמיסה. אזוהרה! אסור להשתמש במיכל מתכת! החומצה תעכל אותו.

כמות החלודה שהחומר מסוגל להוריד היא ממש מדהימה. כמובן שכלל שהחומר מתיישן ונחלש, הזמן הדרוש להסרת החלודה הולך וגדל, בסוף החיים שלו הזמן מגיע לשעות ואפילו ליום, אם שכבת החלודה עבה במיוחד.

הסימנים שהחומר "נגמר" הם:

1. הופעת שכבה שמנונית על פני השטח.
2. משקעים לבנים על הקרקעית והחלקים, במיוחד במקומות החלודים. בגמר הניקוי יש לשטוף את החלקים עם הרבה מים זורמים, לא לחסוך! מיד לאחר השטיפה יש ליבשם מהר והיטב בעזרת זרם אויר ונגוב, אחרת תראו אותם מחלידים מול עיניכם.

ככדי למנוע החלדה של החלקים הנקיים יש לתת את ההגנה המתאימה.

1. צבע
2. שמון או גריז
3. פוספטיזציה - הסבר יבוא בהמשך

### הערה חשובה!!!

לפני שזורקים את החלקים לחומצה כדאי לדעת כמה עובדות "מהחיים".

א. הטיפול בחומצה דורש זהירות! אומנם החומרים האלה לא רעילים וניתן אפילו להכניס יד לחומצה לשניה אחת ולשטוף עם הרבה מים, אבל "שפריץ" בפרצוף זה לא נעים!

ב. הניקוי בחומצה גורם להתדרת מימן לתוך הברזל וגורם לשינויים מטלורגיים בפלדות קשות. לפיכך אין לנקות בחומצה חלקים שעשויים מפלדות משוכחות ושעברו טיפולים טרמיים כמו חיסום והקשיה מכל סוג שהוא, במיוחד יש להזהר עם קפיצים! מיסבי כדורים, צירים, גלגלי שניים, ברגים מיוחדים כמו אלה שיש להם סימון של ששה קוים על ראשם.

התופעה של חדירת מימן לפלדה גורמת לפריכות מוגברת של הפלדה והוא נישבר כמו זכוכית, קפיצים ישברו תוך כדי הניקוי אם מופעל עליהם עומס מוקדם!

גם לבעיה הזאת יש פתרון: מיד עם גמר הניקוי אפיה בתנור ביתי רגיל למשך 3-4 שעות בטמפרטורה של 190 עד 200 מעלות צלסיוס.

ג. אין לנקות חומרים אחרים כמו אלומיניום, נחשת, יציקות אבק וכ'... הם יגרמו לתופעות לא רצויות בזמן ניקוי חלקים מברזל, מה עוד שהחומצה תוקפת אותם ועושה בהם שמות.

ד. החומצה איננה תוקפת חומרים פלסטיים, צבעים, וכ'... צפויים כמו אבק וקדמיום לא יעמדו בחומצה ויעוכלו מיד, לעומת זאת לא הבחנתי בנוק לציפוי ניקל/כרום אם החלק שהה זמן קצר בחומצה.

ו. החלק חייב להיות מכוסה כולו בחומצה, אחרת באיזור הגבול שעד אליו מגיעה החומצה תוצר קורוזיה חריפה שתשאיר חריץ מכוער.

## כמה זה עולה באוסטרליה?



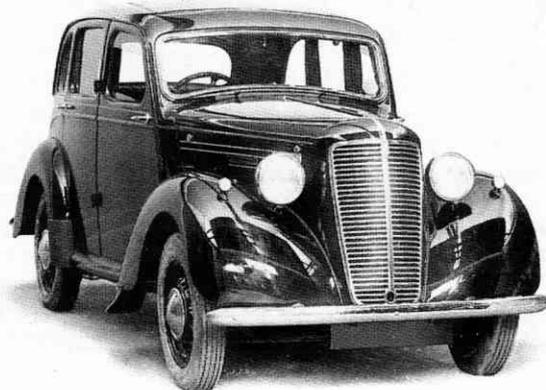
משאית 6x6, 1942\*4000

שברולט סדאן 1956\*8700  
 שברולט סדאן 1951\*3000  
 שברולט אימפלה הרד טופ, 1961\*14,000  
 פזו 403 סטיישן, 1962\*3500  
 פזו 403, 1956\*4300  
 טריומף ג'י.טי 6, 1967\*10,000  
 טריומף הרלד סגורה - 1200  
 טריומף הרלד פתוחה\*4000  
 מוסטנג פתוחה, 1965\*39000  
 מוסטנג קופה, 1965\*14000  
 פורד קונסול, 1955\*2500  
 פורד זפייר, 1953\*3000  
 קורטינה ג'י.טי, 1964\*5000  
 מרקורי, 1948\*18,000  
 פרפקט, 1949\*5500  
 פורד משאית 1943\*1500  
 רובר 1956,90\*3000  
 דודג' פולרה, 1963\*3300  
 דודג' טנדר, 1954\*1150  
 מרצדס 190, 1959\*1250  
 חיפושית פתוחה 1963\*6800  
 לארק 1964\*2200  
 פונטיאק, 1959\*6000  
 סנבים אלפין פתוחה, 1966\*8500  
 פלימוט 1947\*6000  
 סטנדרד ונגרד 1952\*3200  
 וולוו 164 אי, 1974\*2500

התגלגלה לינדו חוברת אוסטרלית בשם UNIQUE CARS והיא כל כולה מודעות למכירת רכב עתיק וקלסי (דומה מאד ל"המינגס").

ליקטנו כמה מחירים של מכוניות הנמצאות גם בארץ. (שימו לב: אלה מחירי הצעה בלבד.) שתי הערות: הסימון\* מסמל מכונית במצב תצוגה. מכוניות לא מסומנות הן במצב טוב. הדולר האוסטרלי שווה בערך לשקל שלנו ולמרק הגרמני.

וליאנט 61\*3500 ד"א.  
 אוסטין 40 איי, 1952\*1400.  
 אוסטין 30 איי, 1954\*1150.  
 אוסטין הילי ספרייט פתוחה, 1964\*6750  
 אוסטין פרוג איי-5500  
 אוסטין סלון, 1958\*2800  
 יגואר מרק 2, סלון 1958\*4200  
 הילמן מינקס, 1956\*2600  
 מ.גי. דגם איי\*, 1956\*13,400  
 מ.גי. דגם בי סגורה, 1972\*14,000  
 מ.גי. דגם בי פתוחה, 1978\*16,000  
 מ.גי טי אף, פתוחה, 1951\*25,000  
 מיינור 2 דל', 1951\*4500  
 מיינור 4 דל', 1966\*3200  
 מיינור סטיישן עץ, 1962\*7800  
 מיינור פתוחה, 1952\*5,500  
 מיינור 4 דל', 1956\*1400  
 מוריס איזיס 4 דל', 1956\*2000  
 מיני קופר מרק 2, 1969\*4500  
 סיטראן טרקסיון אבאנט, 1948\*9800



מוריס 10, 1948\*5200 ונוספת זהה - 2000



שברולט אימפלה 1959\*7000



טריומף ספיטפייר פתוחה, 1969\*8500

## מוזיאונים

### איטליה

**Milano:** Museo Nazionale della Scienza e della Technica Leonardo

**Arese:** Museo Storico Alfa-Romeo

**Turino:** Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Raffa

### צרפת



**Mulhouse:** Musée National d'Automobiles, 192 Avenue de Colmar

**Paris:** Musée des Transports Urbains, 60 Av. Sainte Marie

**Compiègne Castle:** (ליד פריז)

**Paris:** Conservatoire National des Arts et Métiers

**Le Mans:** Musée de l'Automobile

### שווייץ

**Lausanne:** Musée du Château de Grandson

**Lucerne:** Swiss Transport Museum

### גרמניה

**Stuttgart:** Daimler Benz Museum, Mercedes str. 136

**Bad-Oyhausen:** Auto Motorrad & Technik Museum

**Sinsheim/Kraichgau:** Auto & Technik Museum

**Langenburg:** Deutsches Auto Museum, Schloss Langenburg

**Wolfegg (Wangen/Allgäu):** Automobil Museum von Fritz B. Busch

**Öhringen:** Motor-Museum-Öhringen

**München:** BMW Museum, Petuelring 130

**Osnabrück:** Roller und Kleinwagen Museum Bad Iburg

**Hassmersheim-Neckarhühlbach:** Deutsches Kleinwagen Museum

**Ibbenbüren:** Auto Museum, Munsters Str. 265

**Bockenen-Störy:** Auto Museum Störy

לנוחות אלה שמתכוונים לנסוע הקיץ לחו"ל, להלן רשימה ראשונה של מוזיאונים למכוניות עתיקות. רשימות המשך תתפרסמה בקלסיקון.

### בריטניה

**Leyland Prston:** British Commercial Vehicle Museum, King St  
**Beaulieu:** National Motor Museum

**Brentford (Middlesex):** The Heritage Motor Museum

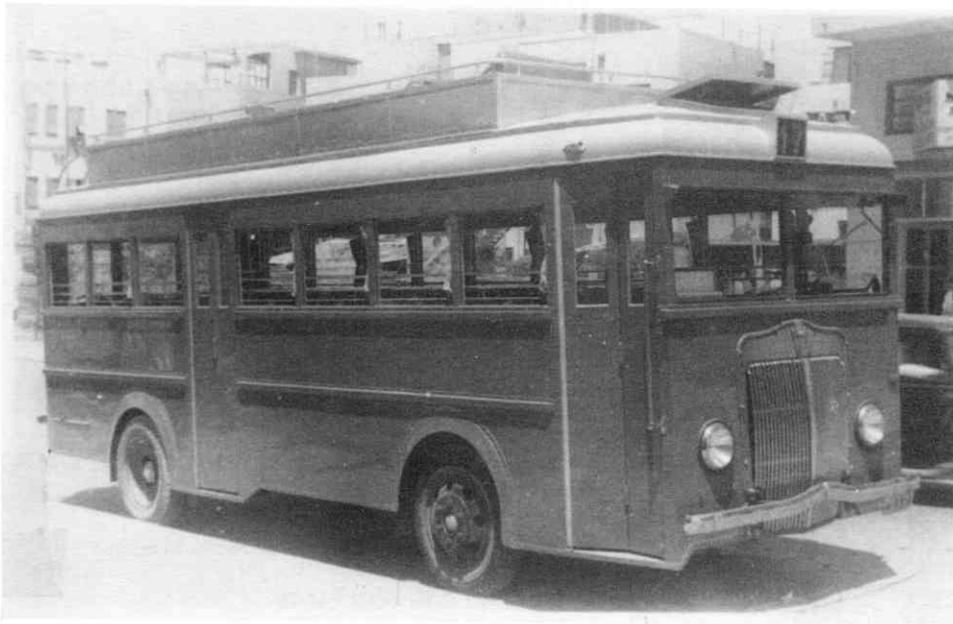
### אוסטריה

**Gmund-Karnten:** Porsche Auto Museum Helmut Pfeifhofer

**Vienna:** Oldtimertreff – Wien, Esterhazy Gasse 6  
בבעלותו של חבר המועדון, יעקב ברנע



במוזיאון לתחבורה עירונית (TRANSPORT URBAINS) בפריז



הארכיון ההיסטורי של אגד מבקש לזהות את המכוניות הבאות:  
נא לפנות לבני הספל בת.ד. של המועדון.



## למכירה

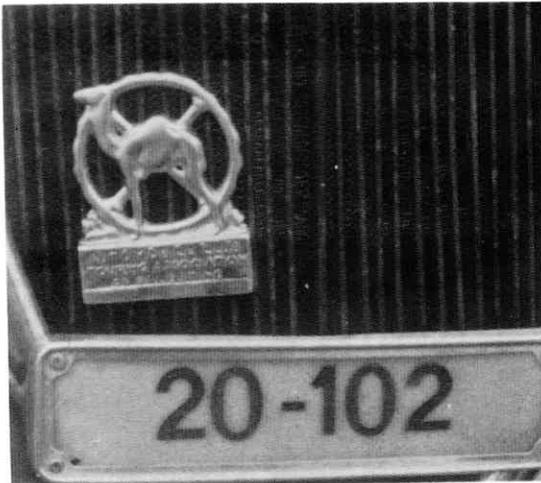
מרצדס 190, שנת ייצור 1956 צבע שחור מצב מכני וחיצוני טוב מאוד, נוסעת + טסט.

פרטים: אבי סוליסמן: 07.73516

פחח מוסמך עומד לרשות החברים אצל ישראל יגל. מקום העבודה הוא באיזור התעשייה של חולון. טל. 800208 (ישראל יגל)



מוריס אוקספורד 1955. אמיר, 06-338236



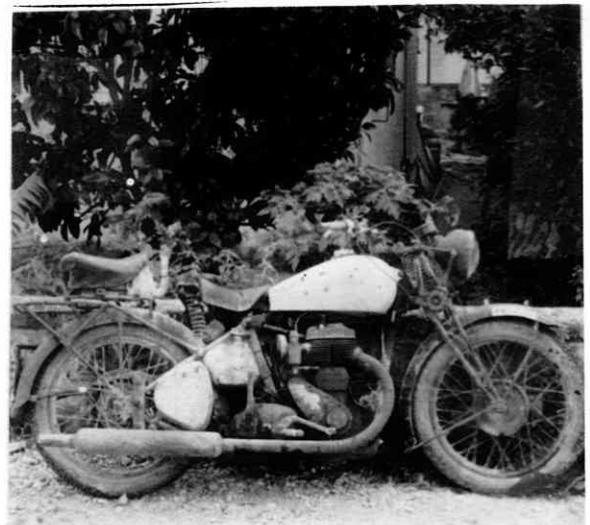
מדבקות, חולצות "טי" עם סמל המועדון וסמלי מועדון המכוניות של ארץ ישראל (ר' תמונה), ניתנים לרכישה אצל ועד המועדון.



הילמן מינקס 1962, מיכני תקין, רשיונות מסודרים, ללא טסט, אמנון, טל. 03-951495.



פורד קונסול 1953, במצב טוב, נוסעת + טסט לשנה. נעמי ורד, 06-399896



אופנוע בי.אם.איי. 42, עם סירה, במצב מצויין, ניירות מסודרים, ללא טסט. אמיר, 06-338236

