

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גליון מס' 90 | ינואר 2017



6 ג'נסן

10 Petersen

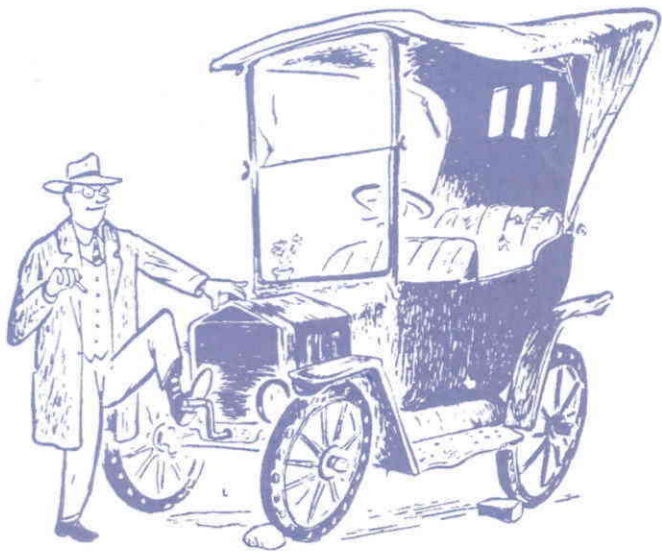
12 הרשי

18 אירוע סוף הדרך

27 Beaulieu

מנואלה

בני הספל



לקראת סוף הקיץ מביאה החוברת טאץ' של חו"ל, כדי שיהיה לנו למה להתגעגע בחורף...
ארצות הברית ובריטניה מיוצגות בשני האירועים הגדולים של תחילת הסתיו.
שתי מכוניות, בריטית ואמריקאית, מייצגות שני קצוות של הצלחה (או כשלון) בתעשיית הרכב.
גם איטליה מיוצגת במבחן השוואתי בין שתי מכוניות, שמייצגות במידה רבה את האופי האיטלקי: עיצוב יפיפה ואופי שובב.
חו"ל היה גם כאן, באירוע סוף הקיץ בפארק הלאומי ברמת-גן שהשיג השנה שיאים חדשים של היקף וארגון.
בפינת "המכונית שלי" מביא איתמר שורקי את מה שעשתה ו"עוללה" לו חבורת הלול הצפונית. הלוואי על כולנו...
זאת ועוד בגליון הפרוש לפניכם.

קריאה מהנה,
בני הספל



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

חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לזין ז"ל, צבי רכניץ.
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריל, זמין, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל, דרור בריל.
ועד המועדון: איתמר שורקי, אלי גידור, בני הספל, דוד כרמל, דרור בריל, מתניה הלוי, סיגל שטיימן, קובי בן-ניסן, רון אקרמן.
פעילי המועדון והעמותה:
יו"ר- דרור בריל

מ"מ יו"ר ואחראי אירועים: דוד כרמל
גזבר ואחראי חסויות ותרומות: אלי גידור
אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי
אחראי קשרי קהילה: בני הספל
דובר המועדון, שיווק ויח"צ: רון אקרמן
וועדת כספים: אלי גידור, דוד כרמל, סמדר רחמים
וועדת אירועים: דוד כרמל, עפר סגל, מתניה הלוי
מבקר: זמין לזין
וועדת ביקורת: נחום קדמיאל, בני אור
אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גרון
חברי בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט, עו"ד רו לבנת
צוות טכני מקצועי: קובי מילוא, חן פרחי, עודד פירסט, אריאל עזיזי
רכזת טיולים ושימור חברים: סיגל שטיימן
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים: קובי בן-ניסן
רכז המפגש המרכזי בת"א: מתניה הלוי
רכז מפגש הצפון: איתמר שורקי
רכז מפגש השפלה: קובי בן-ניסן
רכז מפגש ירושלים: קובי בן-ניסן
רכז מפגש משמר השרון: דודי שטרקר
רכז מפגש יד מרדכי: צביקה מרגלית
רכז מפגש ב"ש: גדעון קדרון
אחראי קשר בין מועדונים: חיים לויט
אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמיאל
אחראי שוק עתיק: עפר סגל
אחראי פיב"א: יוסי צור, משה גיא
בוחני פיב"א: אמיר הלוי, דורון סגל
אחראי לוגיסטיקה: רוני רוזנברג
משרדי המועדון:

מנהלת משרד המועדון: סמדר רחמים
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: 13:00-19:00
ימים ב'-ה': בין השעות 09:30-17:00, מענה טלפוני: 10:00-16:00

מועדון החמש באינטרנט:
אתר האינטרנט: www.5club.org.il
אתר המועדון: רם מילון, סמדר רחמים
פייסבוק: קובי מילוא, סיגל שטיימן, שי ורד
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רו מלמד, בני הספל, חן פרחי
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב גרפי: ליאת מזרחי דדון
הדפסה: דפוס מאירגרף, תל-אביב
© כל הזכויות שמורות

דבר היו"ר

דרור בריל



חברי מועדון החמש וקוראים נכבדים - שלום רב,

אירוע קורבט בחסות UMI, אירוע וולבו בחסות חברת מאיר ואירוע אלפא רומיאו בחסות סמל"ת הן פעילויות שהתברכנו בהן לאחרונה תוך הכרה של היבואנים בחשיבות השמירה על המורשת המוטורית בישראל והכרה במעמדו וחוזקו של מועדון החמש כמוביל תחום האספנות בארץ. האירוע המרכזי בסוכות היה מהגדולים שהמועדון קיים, והתנהל השנה באיכות וסדר מופתיים בניהולו של דוד כרמל וצוות פעילים שעבד על כך חודשים. כל הכבוד!

עלינו "כיתה" בכל הנוגע לשיווק ופרסום פעילויות המועדון על גבי אתרי האינטרנט בזכות דובר המועדון רון אקרמן ולראייה אורחים רבים שאינם חברי מועדון החמש המגיעים לאירועים השונים.

תוכניות רבות לפנינו בנושאים רבים ואף מערכת המידע של המועדון מוחלפת בימים אלו כדי שנתיעל בכל הקשור לפעילות המשרד. גם בתחום האירועים עבודה רבה לפנינו - השקות, קבלות פנים, אירוע "גהה" ועוד.

ברצוני להודות לחברים רבים אשר תרמו מזמנם היקר באירוע "בילו" בניצוחו של קובי בן ניסן. אירוע זה תרם נתח כספי משמעותי להכנסות המועדון.

סניף הצפון בניהולו של איתמר שורקי מתחזק וגדל, וכך גם

מפגש אשקלון בניצוחו של צביקה מרגלית ומפגש משמר השרון בניהולו של דודי שטרקר שמתחזקים ומתמלאים ברכבי אספנות ואורחים רבים.

עופר סגל מכבד בדוכן המועדון ושובר בכל פעם את שיאי המכירות. הדף וקבוצת המועדון בפייסבוק מעודכנים ומלאי תוכן ומידע תודות למסירותם של סיגל שטיימן וקובי מילוא. מלוא ההערכה למתניה הלוי, שלמרות כל המורכבות והקשיים מנווט את ההתנהלות של הסניף המרכזי בהצלחה במגרש החניה ב"מנורה", ומתמיד להגיע עם כל ערימות הצידוד לפני כל אירוע ואירוע. ובלי ניהול מדויק ונכון של הכסף - לאן היינו מגיעים? לאלי גידור הגיזבר, שומר הסף של קופת המועדון, מגיעות מחמאות על ניהול התקציב בדיוקנות המאפשרת לבצע ולהוציא לפועל את פעילויות המועדון על הצד הטוב ביותר. לא אוכל להזכיר כאן כולם, אך יש לדעת שכל הפעילויות שהוזכרו ועוד רבות אחרות לא היו קורות אלמלא העבודה הבלתי רגילה שנעשית יומם וליל ע"י חברי הוועד והפעילים, הכל בהתנדבות ובאווירה טובה. תודה לבני הספל על העיתון הזה שכרגיל עשיר ומעניין ולקובי מילוא שעוזר גם בנושא זה. עד כאן, ושנמשיך ליהנות מעיסוקנו ברכבי אספנות.

שלכם בידידות,
דרור בריל

היי, מה קרה לג'יפ ???

"מסיבת הפתעה" לאיתמר

מאת איתמר שורקי



והחברה בפנים. אני נכנס ללול ומוצא את הלולנים: מישל, רמי, נתי וניב עטים עליי בחיבוקים כאילו שנעדרתי שנה. מתקדמים אל תוך הלול ומישל מפנה את תשומת ליבי ושואל: "נו, מה אתה אומר על הג'יפ?" ואני מסתכל לפנים ורואה ג'יפ בצבע ירוק. שנייה לפני שאמרתי למישל "מברוק על הקנייה",



בדרך כלל לא קל להשאיר אותי נטול מילים, אך אין ספק שהופתעתי עד מאוד ביום שישי אחד של שלהי ספטמבר, ומעשה שהיה כך היה:

בחמישי בערב אני שב לתומי מיוון לאחר עשרה ימי היעדרות, בהם הייתי בקשר יום-יומי עם לולניי (אנשי הלול), משתף אותם בתמונות של רכבים ישנים מאתונה ועד מקדוניה, מסלונקי ועד אלבניה, ולולניי מגיבים "בקטנה" כמו שכתוב במקורות.

אני מגיע הביתה בלילה ומתלבט אם ללכת ללול דקה אחרי, או לדחות סיפוקים לבוקר. מכיוון שכפי שידוע אנחנו קבוצה טיפולית, החלטתי שלא ללכת והודעתי לחברים שמחר בבוקר נפגשים בלול בערך בשעה 8:00.

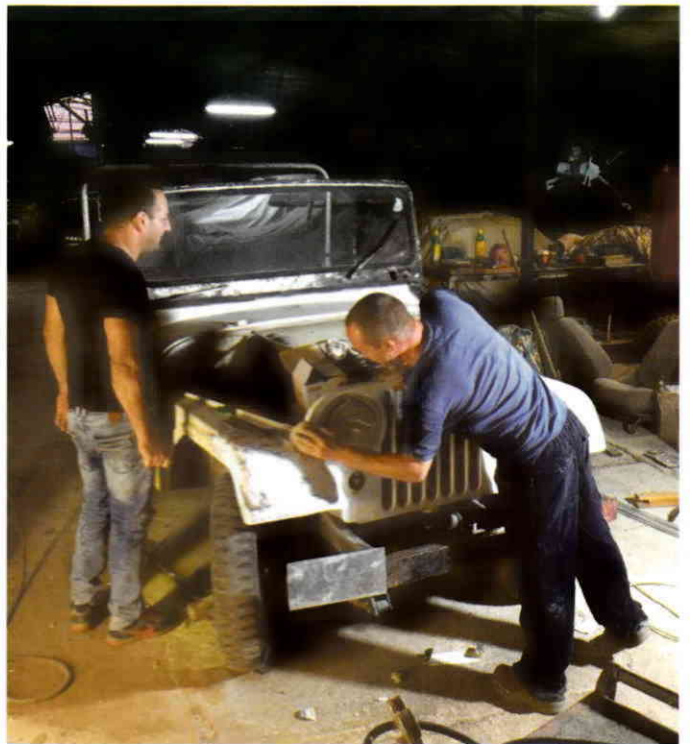
בשעה 7:30 מגיעה הודעה מניב שני באלו המילים: "שאלתי את הג'יפ, מחזיר אותו עוד מעט, אתקשר כדי שתבוא לפתוח לי כי אין לי מפתח..." (וגשם, גשם בחוץ).

בבוקר דפיקה רועמת בדלת הבית ושלמה אורבך רועם גם בקולו ומעדכן שבא לשתות איתי קפה בבית, לפני שהולכים ללול. שתינו קפה ודיברנו על הא ודא עד שאמרתי לשלמה שניב מגיע והמסכן בטח רטוב "אז בוא נלך ללול". הלול נמצא 50 מטר מביתי ומרחוק אני רואה שהשער פתוח

קלטתי שזה ה-CJ5 הלבן שלי, שמשוה טוב עבר עליו. "הופתעתי אך לא הוכרעתי" אמר מצביא כלשהו ואני יכול לומר שהופתעתי, הופתעתי והופתעתי...



מיד אחרי שנסעתי גייס מישל את הלולנים ויחד החליטו לשפץ את הג'יפ, שאמנם נסע ונסע טוב, אך נראה קטסטרופה ומערכת החשמל שלו הייתה גמורה, לוח השעונים לא עבד, האגוז נשבר באמצע ובקיצור המלאכה רבה והזמן קצר.



התגייסו הלולנים, התארגנו תחת שרביטו של מישל ויצאו לדרך קצרה אך אינטנסיבית. עבדו בימים כשיכלו (ואני מזכיר לכם שמדובר באנשים עובדים ועסוקים), עבדו בלילות עד שעות מאוחרות כשכל אחד תורם את חלקו בידע וחלפים. בנותי מור ומיה נטלו חלק במלאכה ובארגון המעשה לקראת חזרתי וגם לירוי המדהים, בנו של מישל עבד, צילם, הכין קפה ועזר בכל דבר.

את כל הסיפור למדתי בדיעבד מהכתביות בקבוצת וואטסאפ מיוחדת שמישל פתח ושמה "היי הג'יפ". מה שלמדתי באמת הוא שבסככת הלול התגבשה חבורה מדהימה של חברי אמת שהתנדבו למשימה ללא היסוס והשקיעו מזמנם על מנת לשמח אותי. למדתי שדבריי על נתינה ללא גמול נפלו על אוזניים קשובות והפכו לחלק מעשייה יום יומית ולתכונת אופי אישית קבוצתית.

לאחר ההתרגשות והשמחה פתחנו שולחן שמיה ומור ערכו יחד ואחה"צ כבר נסעתי עם הג'יפ המשופץ למפגש מועדון החמש בקפה GREG אשר בחוצות המפרץ.

לסיכום, תודה רבה ללולנים: מישל, ג'קי, שלמה, ארז, נתי, ניב, שחר, עמוס, יוסי, גיל, מור, מיה, לירוי ותות (הסדר לא חשוב...)



צילומים: הלולנים.

ג'נסן

אנגליה וגזעית עושה עליה

מאת קובי מילוא



הג'נסן הילי הישראלית של רם אוריאל

במסגרת האהדה שלי לרכבים בריטים בכלל - ולמותגים קצת נשכחים בפרט, נזכרתי במותג בריטי שכמעט ולא מוכר בארץ הקודש. יש סיבה טובה שהמותג האזוטרי הזה צץ לי בראש דווקא עכשיו - ככל הידוע, ולאחר אלפיים שנות גלות, הגיעה לארץ בפעם הראשונה מכונית מתוצרת Jensen והבעלים המאושר גם הצטרף איתה למועדון החמש. זו בהחלט סיבה למסיבה, וגם לכתבה קטנה כדי שכווולם ידעו למה וכמה. נקודה מעניינת במיוחד היא שג'נסן הקטנה היתה מעורבת "עמוק" בייצורן של מכוניות ספורט גזעיות ומוכרות נוספות, אבל בדרך כלל נשארה מחוץ לאור הזרקורים. ננסה גם לתקן את העוול ההיסטורי הקטן הזה.

סיפורנו מתחיל בשנות העשרים של המאה הקודמת, עם שני אחים בריטים - ריצרד ואלאן ג'נסן, שבגיל צעיר מאד בנו גוף ספורטיבי ויפה על מרכב של אוסטין קטנה. היצירה נבדקה על-ידי אחד המהנדסים של חברת סטנדרד, והוא מייד הציע להם להצטרף לחברת הבת של סטנדרד שעסקה בתכנון וייצור מרכבים למכוניות. צמד האחים עבד בעוד מספר חברות רכב לפני שנחת בתחילת שנות השלושים בחברת המשאיות של אחד W J Smith, שגם הרשה להם לתת שרותי עיצוב ליצרני רכב אחרים. הדוגמה הראשונה לכך היא ה-Jensen

האחים ג'נסן לא הסתפקו במכוניות ספורט, ובשנות השלושים יצרו גם משאיות קלות וחדשניות עם מרכב אלומיניום וגם טרקטורוני גרירה קטנים, תחת המותג JNSN. במלחמת העולם השנייה הקדישה החברה את יכולות הייצור שלה לטובת המאמץ המלחמתי, ורק עם תום המלחמה חזרה לייצר כלי רכב. בתחילה היו אלו אותן משאיות שהוזכרו קודם

הבריטית, ונבנה כולו מאלומיניום.



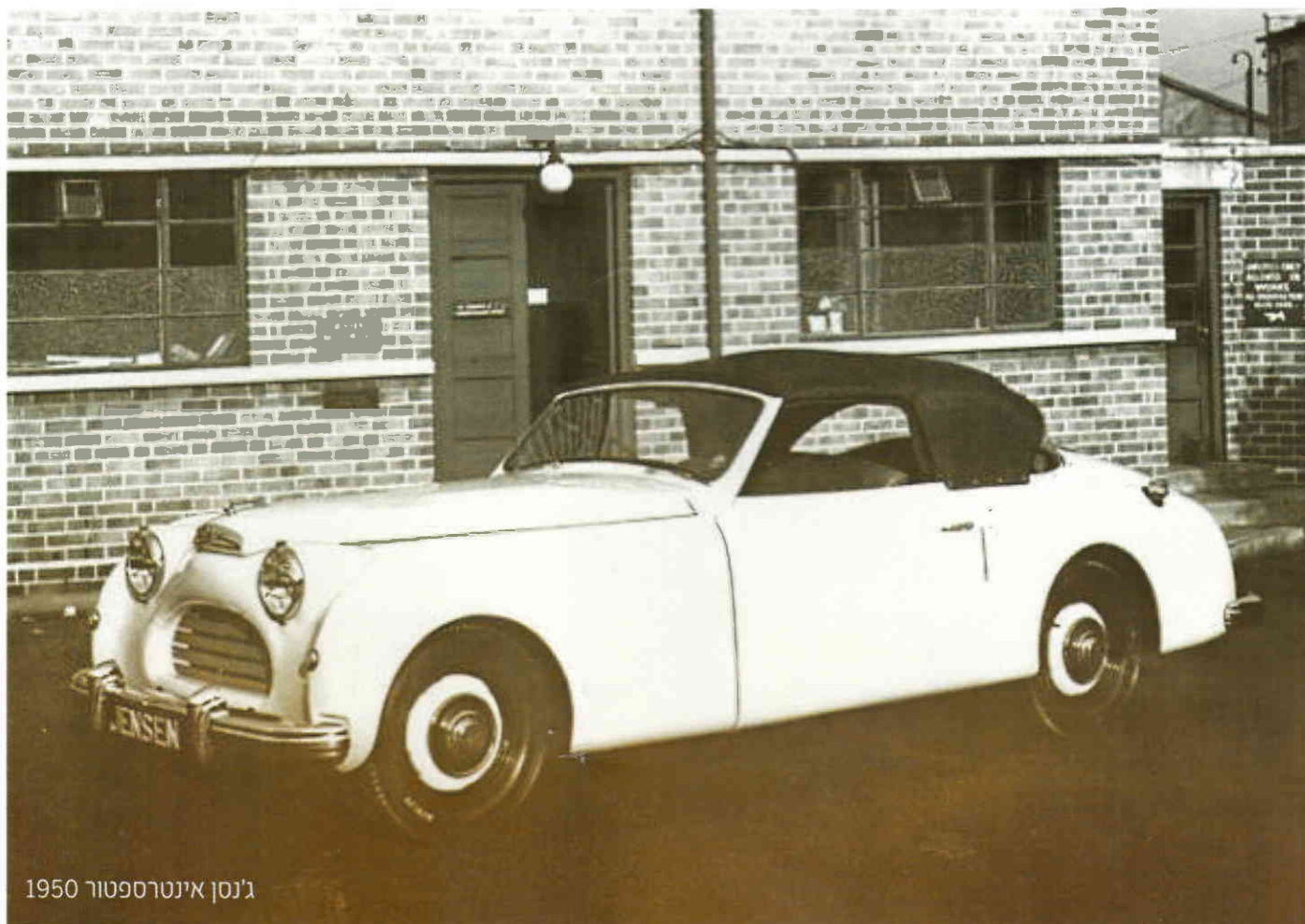
ג'נסן FF 1969

נתן את אחת המכוניות המהירות לתקופתה - התאוצה מ-0 ל-60 מייל לשעה הושגה ב-6.7 שניות מרשימות. ה-CV8 כבר יוצרה ב-500 עותקים - מספר גבוה יחסית לתפוקות הקודמות של ג'נסן הקטנה.

בשנת 1966 הגיעה המחליפה, ששוב השתמשה בשם הוותיק "אינטרספטור". הפעם היתה זו מכונית GT-Fastback גדולה ומרשימה, בעיצוב איטלקי של סדנת טוריינג. המנוע היה שוב מתוצרת קרייזלר, והפעם בנפח מרשים של 6.3 ליטר ואח"כ גם 7.4 ליטר. כח לא היה חסר לבהמה הגדולה... הג'נסן אינטרספטור היתה דוגמה קלאסית של ה"אנגלו-אמריקאיות" - מכוניות אנגליות מעוצבות וספורטיביות, שבחרו במנוע אמריקאי

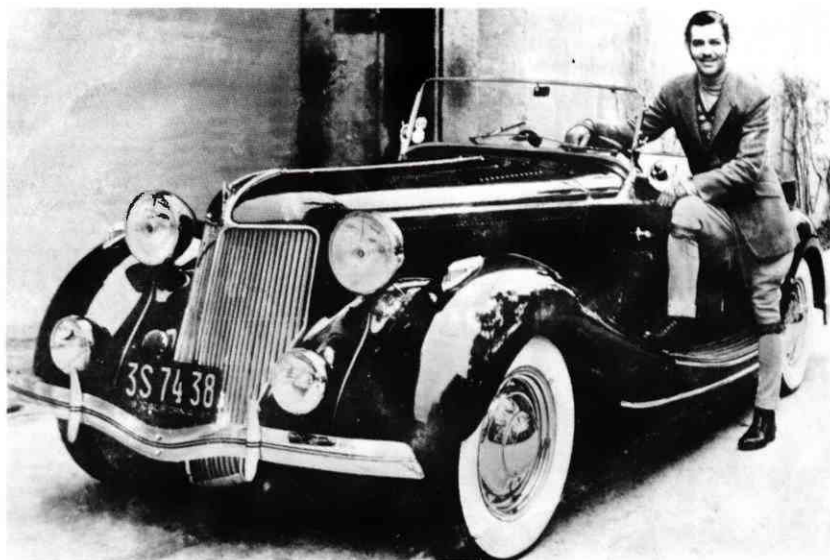
וגם היה ניסיון ליצר מכונית סלון בשם PW, אבל מחסור בחומרי גלם איפשר ייצור מוגבל מאד של מכוניות בודדות. בשנת 1950 הצליחה סוף-סוף החברה לייצר מכונית חדשה ומודרנית - ה-Interceptor, ובעברית "המיירטת". זו היתה מכונית קופה נאה ומעוצבת, שהתבססה על מנוע ומכאניקה של אוסטין שירליין הגדולה. מנוע 6 בוכנות בנפח 4 ליטר ומרכב קל שחלקו אלומיניום איפשרו למכונית ביצועים נאים מאד. בהמשך צורף להיצע גם דגם פתוח יפה, אבל יוצרו רק 88 מכוניות במשך 7 שנות היצור של הדגם. אפשר כבר לראות מין "דפוס פעולה" של החברה - מכוניות יפות, אקזוטיות, בכמויות קטנות ועם מכאניקה של יצרנים אחרים... קשה קצת להתפרנס ממכירת מכוניות כאלו, ולכן במקביל התחילה החברה לייצר מרכבים עבור יצרנים אחרים, והרשימה עשויה להפתיע: החל משנות החמישים יצרה ג'נסן הקטנה את המרכבים של המכוניות הבאות: אוסטין ספורט A40, אוסטין הילי 100 ו-3000, והפתעה לסיום - גם את המרכב של הדור הראשון של וולבו P1800 ("המלאך").

באמצע שנות החמישים קיבלה ג'נסן "תיאבון" והחליטה לעלות ליגה - הפעם בדמותה של מכונית קופה גדולה יותר מהאינטרספטור, ה-541. במכונית הותקן אותו מנוע אוסטין 4 ליטר שהוזכר קודם, אבל עם גוף מחומר חדשני לאותה תקופה, הפיברגלס. בשנת 1962 הוחלפה ה-541 בדגם חזק יותר, C-V8, שכפי שמלמד שמו הותקן בו מנוע V8 מגודל מתוצרת קרייזלר. בתחילה היה המנוע בנפח 5.9 ליטר, ובהמשך 6.3 ליטר. מנוע כזה, בשילוב של גוף קל מפיברגלס



ג'נסן אינטרספטור 1950

מכוניות קלאסיות נדירות ונחשקות.



קלארק גיבל והג'נסן-פורד שלו

בתחילת שנות השישים פרשו האחים ג'נסן מהחברה שהקימו והבעלות עליה עברה לחברת השקעות. בסוף העשור חששו הבעלים מירידה חזקה בהכנסות של ג'נסן - הסתיים ייצור האוסטין הילי שאת הגוף שלה הם עדיין הרכיבו, והאינטרספטר הגדולה לא הספיקה כדי "לפרנס" את המפעל. כאן נכנסת לתמונה דמות מרתקת בהיסטוריה של מכוניות הספורט הבריטיות, ברנש נורבגי שהיגר לארה"ב בגיל צעיר והיה סוכן גדול של MG, יגואר ועוד יצרנים בריטים רבים בחוף המערבי של ארה"ב. קראו לו Kjell Qvale, ואם אתם שוברים את הראש איך מבטאים את זה, אתם לא לבד. למעשה זה נשמע כמו "של קאוואלי", וכנראה חוץ מנורבגים-מלידה אף אחד לא באמת יודע... אותו ברנש נורבגי (וכך אקרא לו בהמשך כדי לא להסתבך), קנה את השליטה בחברה בשנת 1970, ומיד יזם דגם חדש שיוכל להימכר במחיר קצת יותר סביר ובכמויות יותר גדולות מהאינטרספטר המפוארת. הנורבגי גייס לעזרה את מתכנן המכוניות הבריטי הנודע דונאלד הילי, שגם הוא חיפש הכנסה תחליפית לאחר סיום ייצורה של האוסטין-הילי. לתוצאה קראו Jensen-Healey, והיא היתה יכולה להיות מכונית מאד מוצלחת... המרכב היה דו-מושבי פתוח, מודרני ויפה. המנוע נרכש היישר מחברת לוטוס - היה זה מנוע 4 בוכנות בנפח 2 ליטר עם שני גלי-זיזים עליונים, 4 שסתומים לכל צילינדר ושפע של כח ו"אופי". לשם השוואה, המנוע סיפק 144 כ"ס, באותו סד"ג של מנוע ששת הבוכנות של הטריומף TR6. המכונית זכתה לביקורות נלהבות על אחיזת הכביש

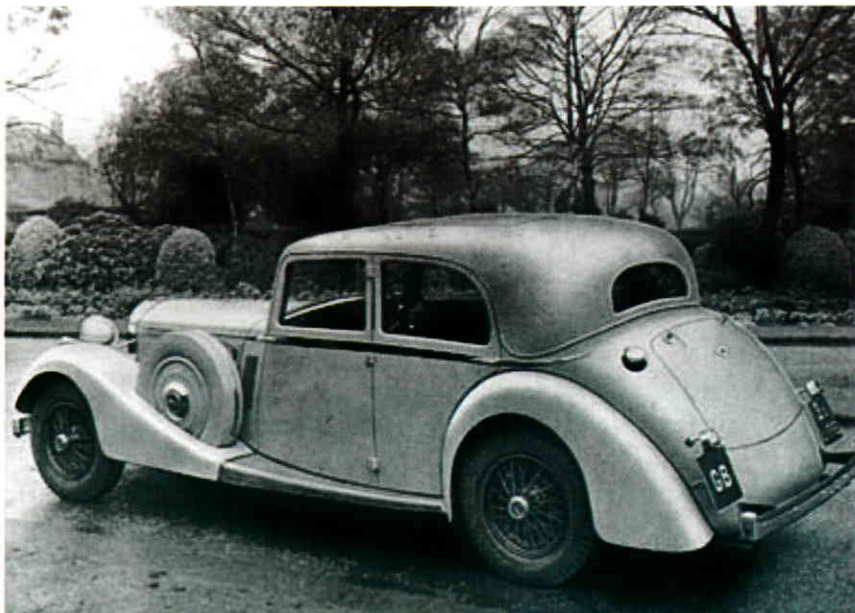
גדול, חזק ופשוט, כמו ה-Gordon-Keeble, Sunbeam-ה-Tiger ועוד. האינטרספטר של שנות השישים היתה גם להיט מכירות במושגים של ג'נסן - למרות מחיר "בשמיים" הם הצליחו למכור כ-6,400 מכוניות בעשר שנות הייצור של הדגם. הוורסיה הפופולארית ביותר היתה ה-Fastback שכל החלון האחורי הענק שלה התרומם ונתן גישה לתא המטען. היו גם גרסאות פתוחות נדירות, וגרסת קופה עוד יותר נדירה. ללא ספק, האינטרספטר המעניינת ביותר היתה ה-FF, וכאן צריך לתת קצת כבוד לג'נסן הקטנה - זו היתה המכונית הסידרתית הראשונה שצוידה בהנעה 4X4 קבועה לכל הגלגלים, וגם במערכת בלמים עם ABS מכאני. אינטרספטר FF עלתה 50% יותר מהדגם הרגיל (שגם הוא לא היה ממש זול...), ולכן לא פלא שרק 320 יוצרו. כיום הן



ג'נסן 541R 1958



ג'נסן S-Type 1939



TR7 מעניינת לפני מספר שנים. רמי התאהב בסיפור המעניין של הג'נסן-הילי, וייבא לארץ לפני חודשים ספורים אחת לבנה ויפה - בהחלט תוספת נכבדה וראויה לאוכלוסייה הישראלית של מכוניות הספורט הבריטיות המשובחות. רמי גם הצטרף למועדון החמש, וזו הזדמנות טובה לקבל את פניו בברכה, ולקוות שנראה אותו ואת הג'נסן-הילי המיוחדת שלו במפגשים ובאירועים.



ג'נסן הילי 1975

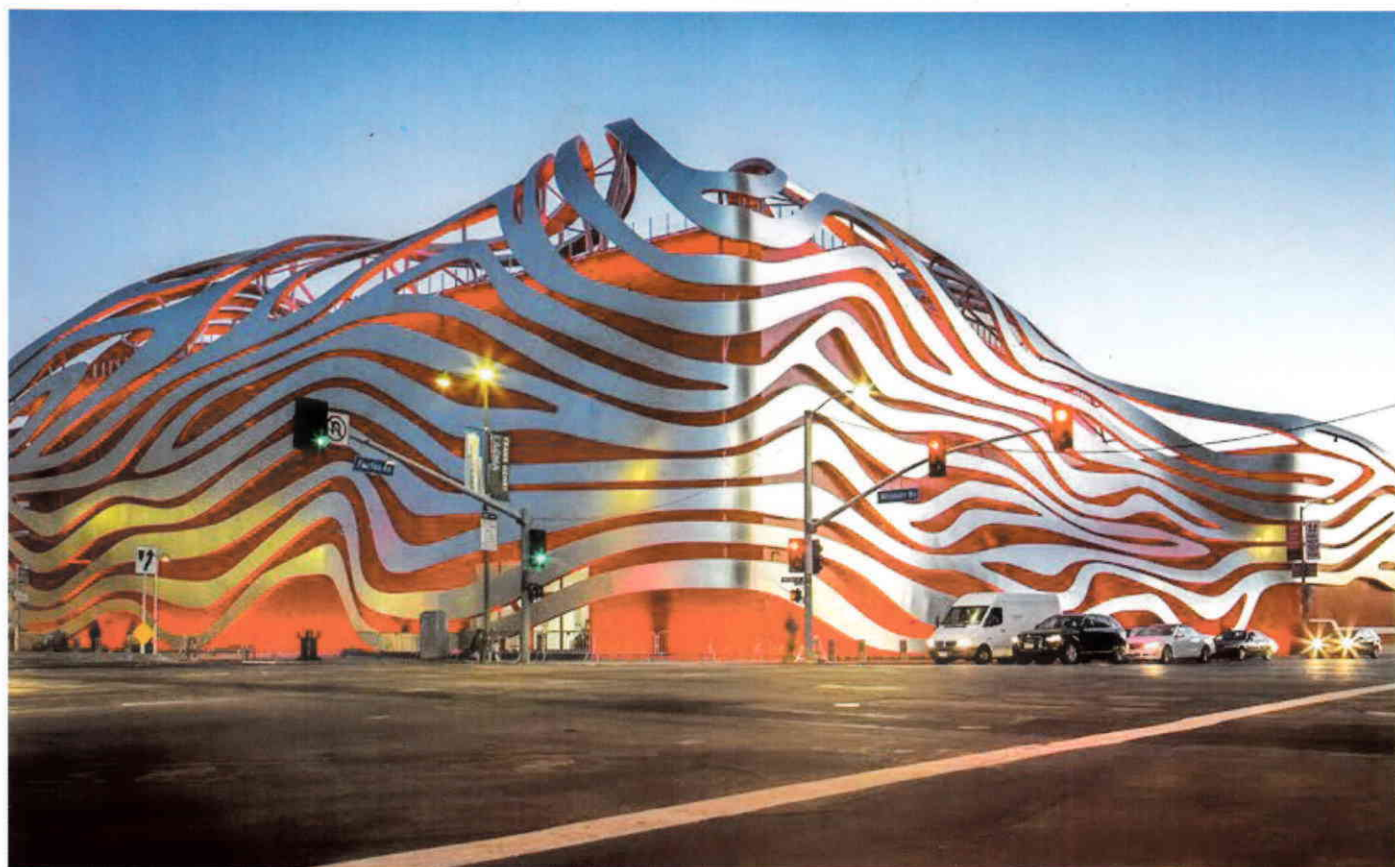
השימוש בתמונות באדיבות מועדון בעלי ג'נסן שבאנגליה
The 5 Club wishes to thank the Jensen Owners' Club
for permitting the usage of their photos for this article
copyright Nic Cooper, Jensen Owners' Club.

הגבוהה שלה והביצועים המצוינים, וקרוב ל-10,000 מכוניות יוצרו, כולל דגם GT סגור. למרבה הצער זה לא ממש עזר לג'נסן - משבר הנפט שאחרי מלחמת יום כיפור פגע קשה בחברה. מכירות האינטרספטור הגדולה והשתיינית ירדו, וכך גם ההכנסה הנאה שהחברה קיבלה מהדגם היקר. מכירות הג'נסן-הילי לא הספיקו כדי לממן את פעילות החברה, ובתחילת 1976 היא סגרה את שעריה. בשנת 2001 היה ניסיון להחיות את המותג ג'נסן, ואפילו יוצרו כמה עותקים של מכונית ספורט מעניינת - Jensen S-V8. למרבה הצער הניסיון לא צלח, ורק כמה עשרות מכוניות יוצרו. וכעת, נחזור לסיבה המקורית שבזכותה נזכרתי בג'נסן... עד לא מזמן לא היו ידועות בישראל מכוניות מתוצרת החברה, אבל כאן נכנס לתמונה רמי אוריאל, שכבר הביא לארץ טריומף

מוזיאון פטרסן בלוס אנג'לס

מוזיאון פטרסן בלוס אנג'לס הינו חוויה פנומנלית לכל חובב רכב וגם לילדים. זהו ביקור חובה למגיעים לאזור.

כתב וצילם: יהודה אליאס



שיפוץ המוזיאון הסתיים בשנה שעברה לאחר שהושקעו בו 90 מיליון דולר. המוזיאון שופץ וחודש ונחשב לאחד המוזיאונים הנחשבים ביותר בארה"ב. ניתן לראות בו אפילו יגואר XKSS, דגם נדיר ביותר ממנו יוצרו 16 מכוניות בלבד. גם לשחקן המפורסם סטיב מקווין הייתה אחת כזו. לאחר השיפוץ חולק המוזיאון לחללי תצוגה ואגפים עפ"י קטגוריות שונות ובהן – אולם למכוניות ספורט כסופות, אולם למכוניות שיוצרו כאמנות, אולם למכוניות שהשתתפו בסרטים בהוליווד, אולם לאופנועים, אולם למכוניות המונעות בכוח אלטרנטיבי, מכוניות הוט רוד ועוד...



באולם מכוניות הספורט ניתן לראות בין השאר את היגואר

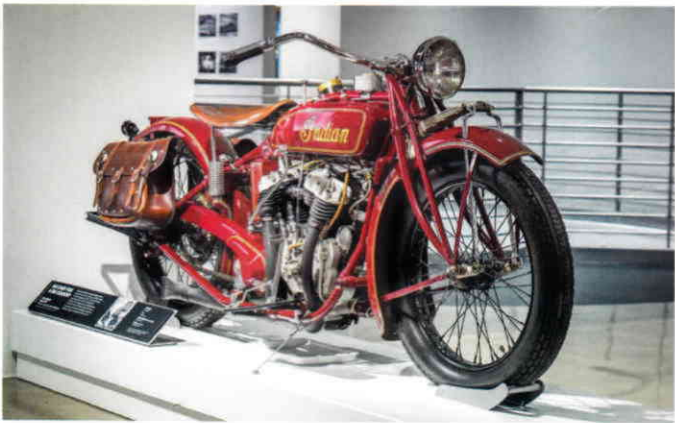


SKSS האגדית משנת 1957

באולם המכוניות הכסופות מוצגת פיאט סופרסוניק נדירה משנת 1953, בעלת מנוע 8 בוכנות.



כמו כן ניתן לראות - פרארי, קורבט, מרצדס, HORCH ועוד.. באולם האופנועים והקטנועים נמצא בין היתר אופנוע אינדיאן משנת 1927.



וגם האיקון היפני, רביט. באגף המכוניות המונעות בכוח אלטרנטיבי - חשמל, מימן וביו-דיזל, ישנה מכוניות המונעת בחשמל משנת 1915 ופיאט טופולינו משנות הארבעים שהוסבה מבנזין לגז כאשר בלוני הגז הותקנו על מנשא, הסבה שהייתה פופולרית בימי מלחמת העולם השנייה.

באגף המכוניות מהוליווד ניתן לראות את מכוניתו ואופנועו של באטמן ומכוניות מהסרט "CARS".

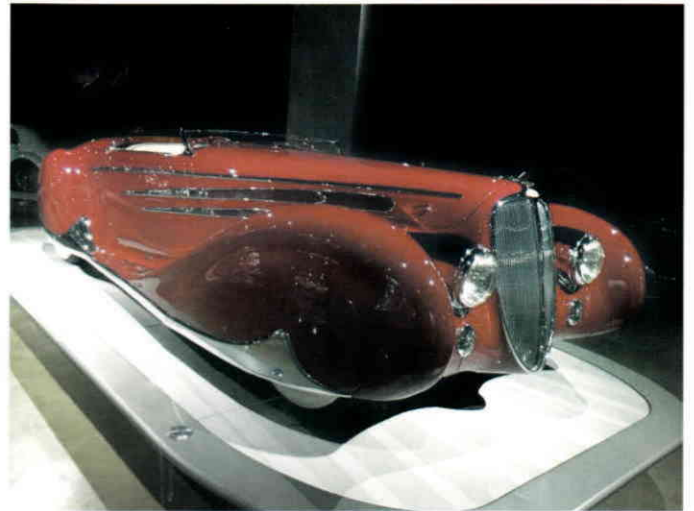
בביקורכם הבא בלוס אנג'לס אל תחמיצו חוויה זו.

כתובת המוזיאון: Petersen Automotive Museum
6060 Wilshire Boulevard, Los Angeles, CA 90036

באולם ליצירות אמנותיות ניתן לראות מכוניות שיוצרו בשנות השלושים, שעיצובן נועד בעיקר כדי להבדיל אותן ממכוניות אחרות, "המוניות" יותר.

באולם זה מספר מכוניות מתוצרת DELAHAY, חברה צרפתית שהוקמה ב-1894 ופעלה עד 1954. החברה יצרה מכוניות בעיצובים מרהיבים ומיוחדים.

DELAHAY M135 משנת 1930



DELAHAY M165 משנת 1935



מכוניות בוגטי C25 משנת 1930



הרשי.. הרשי... הרשי 2016...

כבכל שנה עלו כמה עשרות חברי המועדון והעלו את הרשי על ראש שמחתם
והיה מה לראות: שילוב של מזג אויר נפלא, עושר של כלי רכב וחלפים שלא
נראה כמוהו זמן רב וחברותא נעימה,
כל אלו הפכו את האירוע לחוויה מיוחדת במינה.

כל זה גרר לפחות שתי עולות חדשות...







IsraKovers

The Ultimate Protection

טל: 02-5332264

israkovers@gmail.com

הפיתרון הכפול
להגן על רכבכם
ולאסחן את חפציכם!

2990 ₪

מידות: גובה 2.4, רוחב 3.0, אורך 4.6



- ✓ עמיד במים ושמש
- ✓ קל להרכבה ופרקטי
- ✓ מידות שונות
- ✓ שמיש קל ופרקטי לאחסון חפצים

*הובלה והרכבה בתוספת תשלום.



בית נקופה, רח' האורן

טל: 02-5332264 פקס: 02-5343269

אי-מייל: israkovers@gmail.com

פיב"א שלנו

מאת: בני הספל

מכוניות בעלות תג פיב"א ישתתפו באירועים ומסעות ייחודיים להן. מכונית שזכאית לתג פיב"א תזכה לקבלת פנים מיוחדת במפגשי המועדון, בה יוצמד התג. באירוע סוף הקיץ ישתתפו ברונדו גם מכוניות שקיבלו את תג פיב"א בשנה החולפת. בעתיד, כאשר יוסמכו חברים להיות שופטי פיב"א, יקיים המועדון מסעות ראלי תחרותי לפי כללי הארגון. על מנת לעודד חברים לקבל את התג, הוקטנה עלותו לחברים והיא עומדת כיום על סך של 200 ₪ בלבד. אנו קוראים לחברים לפעול להשגת תג פיב"א היוקרתי למכוניותיהם. אחראי פיב"א במועדון הינו משה גיא.

פיב"א הינו הארגון הבינלאומי לרכבי אספנות. הארגון מאגד בתוכו את המדינות שבהן קיימים מועדוני אספנים. העיקרון הוא שבכל מדינה יש נציגות אחת לארגון. במדינת ישראל, הנציגות היא בידי מועדון החמש. חלק מהסמכות הניתנת למועדון החמש כנציג פיב"א, היא היכולת לאשר זכאות לתג פיב"א לרכבים שעמדו באמות מידה ומבחנים שנקבעו על ידי הארגון. למועדון יש צוות בוחנים מוסמך המאשר את הזכות לשאת את התג על גבי הרכב, כאשר תג זה מהווה תנאי להשתתפות במרוצי רכב קלאסיים באירופה. חברותנו בארגון חשובה ואנו פועלים בכמה דרכים על מנת להעמיק אותה:



מבנה פיב"א

לפיב"א מספר ועדות שבהן גם אנחנו יכולים להשתלב:
ועדת תרבות, ועדת אירועים, ועדה טכנית, ועדת אופנועים,
ועדת תקנון, ועדה לשמירת התרבות המוטורית והמיומנות
הטכנית "של פעם", ועדה לניהול האזורים,
ועדה לרכבים מסחריים כגון משאיות
ואוטובוסים.

הגדרת רכבים היסטוריים:
רכב היסטורי המוכר
על ידי פיב"א, הינו בגיל
שלושים שנה ויותר.

ישנן קטגוריות שונות המגדירות
את מצב הרכבים (מקורי, משופץ וכו'),
כאשר לכל הגדרה ישנן אמות מידה המשמשות
לבדיקת התאמת הרכב לדרישות.

תג פיב"א מוענק לרכב העומד באמות המידה האלו.
כאמור, מועדון החמש הינו נציג מדינת ישראל לפיב"א.

במסגרת המועדון פועלת ועדת פיב"א.
קצין פיב"א בישראל הוא יוסי צור.

המוסד העליון של פיב"א הינו האסיפה הכללית שמתכנסת
אחת לשנה.

באסיפה חברים נציגים מהמדינות להן מועדוני רכבי
אספנות. לכל מדינה יש נציגות אחת
(כאשר את ישראל מייצג מועדון
החמש).

מטה האירגון נמצא
בבריסל, בירת בלגיה.

פיב"א מורכב מבעלי
תפקידים ועדות שונות.
בעלי התפקידים הם:

• נשיא פיב"א

• שני סגני נשיא בכירים (סגן נשיא לפיתוח
עיסקי וסגן נשיא לענייני פנים).

• ששה סגני נשיא נוספים משמשים לקשרי חוץ, חוקת
האירגון, עניינים טכניים, אירועים וכו'.

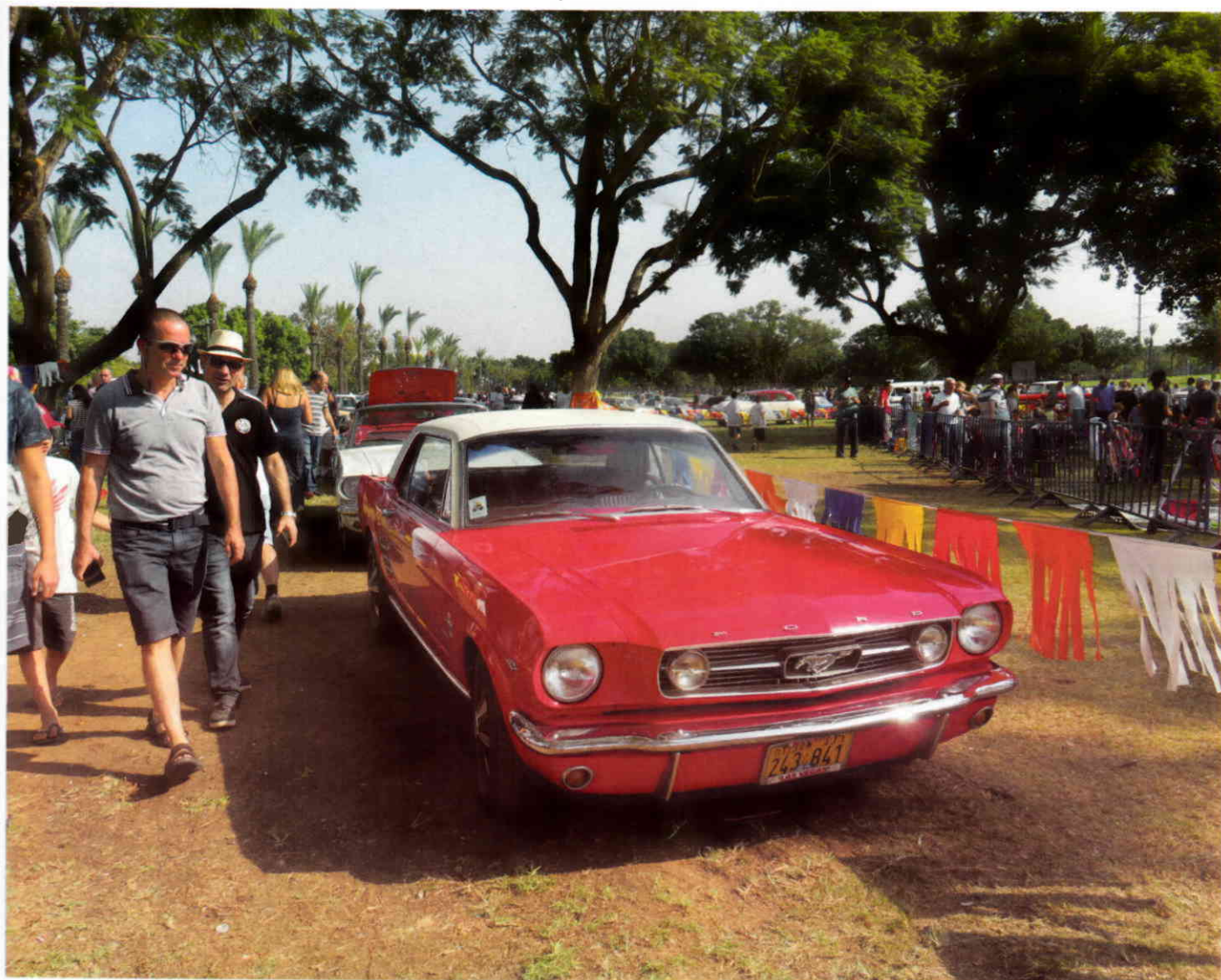
• חמישה חברי הנהלה נוספים לענייני אופנועים, רכבי שטח
ועבודה, אחראי חברים, ממונה על הכספים ומנהלת המשרד.

• ארבעה אחראי אזורים (מהם אחד למזרח התיכון).



אירוע סוף הדרך...

אירוע סוף הקיץ של מועדון החמש התקיים בחודש אוקטובר בפארק הלאומי ברמת גן. זקני המועדון לא זוכרים אירוע כה מוקפד, מאורגן, תוך שיתוף פעולה הדוק עם גורמי המשטרה ועיריית רמת גן. פעילי המועדון התפרסו בשטח כבר בשעות הבוקר המוקדמות וקליטת המכוניות ובדיקתן עברו במהירות. הרונדו הוקדש השנה למכוניות בנות 50, וכן לאלה שהושקו השנה. מחכים כבר לסתיו הבא...









מבחן דורות

פיאט 500 מודל 1970 מול פיאט 500C מודל 2016

כתב וצילם: רון אקרמן



ירון הניע את ה-500 הקטנה והמבריקה שלו במכה אחת ויצאנו לדרך, לחיפוש אתר צילומים למבחן.

כאשר מציבים את האחת ליד השניה, התמונה לבדה מספרת את כל הסיפור של ההשוואה הבין-דורית הזו. ה-500 המקורית היא מכונית זעירה, עם מנוע בנפח 500 סמ"ק ו-15-16 כ"ס מקוריים. היא נוצרה באיטליה כדי לאפשר בה תנועה חופשית וזריזה בסמטאות הכפרים העתיקים והסמטאות הצרות של הרבעים העתיקים בערי איטליה. אחרי ה-500 יצאה לכבישים ה-600 עם מרכב מעט גדול יותר, עגול יותר ונפח מנוע "משודרג" ב-100 סמ"ק מלאים ועוד 4-5 סוסים איטלקיים צוהלים.

לישראל הגיעו מעט מאד פיאט 500 והרבה יותר פיאט 600. מרבית האנשים שלא ממש מבינים ברכב, מבלבלים בין השתיים.

כאשר עורכים מבחן דורות שכזה, המטלה הראשונה של הכותב היא לחפש את ה-DNA של המכונית המקורית (האספנות) - במכונית החדשה. לעיתים חיפוש ה-DNA קשה, משום שמדובר במכוניות שונות לגמרי מבחינה מכנית, שונות לחלוטין בעיצוב ולעיתים, חוץ משם היצרן, לא נושאות

תודות: לירון וול על הפיאט הקלאסית ולחברת סמל"ת על הקלאסית לעתיד...

"מבחן השוואתי" הוא המינוח הכי לא נכון בסוג כזה של מבחנים. "מבחן דרכים" גם הוא לא בדיוק מינוח שמתאים כשבוחנים מכונית משנת 1970 מול אותו הדגם או ממשיכו, משנת 2016.

לכן, חשבתי ש"מבחן דורות" יהיה מינוח יותר נכון והוגן לסוג זה של השוואה. להשיג פיאט 500 חדשה היתה הבעיה הקלה ביותר. להשיג פיאט 500 אספנות, במצב טוב, ושהבעלים שלה ייתן לי גם לנהוג בה, כבר היתה בעיה הרבה יותר גדולה... הטלתי את המשימה על בני הספל, שחיש קל "גייס" את ירון וול מפתח תקווה. ירון שיתף פעולה מייד.

וכך, ב"בוקר לח בשנת תרל"ח" התייצבתי במלאבס בביתו של ירון וול. ירון לקח אותי לחניית הבניין כדי לראות מקרוב את הכלה. אחרי נהיגה של כמעט יום שלם בפיאט 500 החדשה ביום שקדם למבחן, הפיאט 500 הקלאסית של ירון נראתה לי זערורית במידה בלתי אפשרית לבן אנוש להיכנס אליה.



המוצף במכוניות פיאט 500 מכל דגם, צבע, רמת גימור והספקי מנוע וזה בדיוק סוד ההצלחה של פיאט.

על בסיס הפיאט פנדה, הם עיצבו מכונית שמבחוץ דומה מאד לפיאט 500 המקורית אך עם מגוון גדול של מנועים, הספקים, רמות גימור ועוד. בקיצור, "פיאט 500 לכל אחד". אם המיני החדשה נתפסת כ"רכב נשי" ותראו בה בעיקר נשים ומעט מאד גברים, הרי שפיאט הצליחה לייצר 500 לכל אחד. הדגמים הבסיסיים נכנסו בהצלחה לחברות השכרה, הדגמים המאובזרים יותר נכנסו היטב לשוק הנשי וסדרת האבארט וה-"500 טריבוטו" או ה-"959", נתפסו היטב כמכוניות "חמות" וספורטיביות, מה שחיבר בקלות רבה את ה-500 לגברים.

נחזור ל-500 המקורית - המנוע הזעיר יושב מאחור ומניע את הגלגלים האחוריים. ההגה דקיק מאד ותיבת

הילוכים ידנית ובעלת 4 הילוכים בלבד. "לוח השעונים" הוא בכלל לא "לוח", אלא שעון אחד קטן ועגול הכולל את מד האוץ, מד קילומטרים ו... זהו! אין שעון דלק, אלא נורה אדומה שבתחילה נדלקת חלש וככל שהדלק הולך ואוזל, האור הולך ומתחזק.

מזגן? רדיו? מחשב דרך? הצחקתם אותי. אה, כן, יש לה הגה כוח - צריך הרבה כוח כדי לסובב אותו... כיסא הנהג לא מתכוון לשום כיוון וכך הייתי צריך לבצע תעלול אקרובטי כדי לדחוס את כל 186 הסנטימטרים שלי למושב הנהג. תקרת הרכב עשויה בד/סקאיי נפתח ומאפשרת למעשה תיקשור ישיר עם היושב במרומים. ראשי כמעט ויצא החוצה מהגג הנפתח.

אפילו את אותו שם הדגם. במקרה שלפנינו, נראה שלמרות הבדל של 46 שנים ביניהן, ה-DNA כאילו פשוט "קפץ" משנות החמישים היישר לדגם של 2016. למרות הבדלי הגדלים וההבדל העצום בטכנולוגיה והמינוע, גם אחד שלא מבין כלל במכוניות יבין מייד שמדובר בסבתא ובנכדתה הנראות דומות להדהים.

פולקסווגן היתה הראשונה לקפוץ למים העמוקים של מכוניות הרטרו כאשר הוציאה לשוק את הגרסה המחודשת לחיפושית האייקונית. ארנולד שוורצנגר היה מהראשונים להזמין לעצמו אחת. השנייה שזינקה לבריכת הרטרו היתה ב.מ.וו. עם המיני החדשה. כשאמרתי קודם "מים עמוקים", התכוונתי לכך שפולקסווגן עצמה טבעה במים העמוקים של בריכת

הרטרו שהיא עצמה בנתה, מכיוון שהחיפושית החדשה שיצאה לשוק הייתה יקרה מאד ולא הצליחה לחדור לשוק באופן מאסיבי. דווקא המיני שהגיעה מבית היוקרה של ב.מ.וו. צפה יפה מאד בבריכה והצליחה מאד בשווקים.

לפיאט היו נעלים גדולות מאד להיכנס אליהן - גם של ה-500 המקורית שהיתה הצלחה גדולה, גם להראות שכל מה שב.מ.וו. יודעת לעשות פיאט תעשה לא פחות טוב, וגם להיזהר שלא לטבוע בביצה של כישלון החיפושית החדשה של אז. התוצאה מדברת בעד עצמה. פיאט יצאה מהניסיון הזה עם הצלחה עצומה בכל השווקים אליה נכנסה ה-500 החדשה. את ההצלחה הזו אתם יכולים לראות גם בשוק הישראלי



התצוגה. כל הניקלים במקומם, מראת הצד בצד הנהג נראית ומתפקדת מצוין, הפגושים במצב מעולה ואחרי כל נגיעה שלי ב-500 שלו, ירון אץ רץ עם סחבה כדי לנקות את השרידים שפראי האדם כמוני (כלומר, כל מי שהוא לא ירון או הבן שלו...) משאירים, כטביעות אצבע על המכונית.

אהבתי את ה-500 של ירון. מאד אהבתי. נכון, הנהיגה בה, כמו כל מכונית אספנות מסוגה, היא סוג של עבודה, אבל טונות של אופי שיש למכונית הזו מכפרים על הכל.

כשיש לך בחניה פיצקליה ננסית בעלת אופי שכזו, ברמת שיחזור ושיפוץ שכזו, היא מגמדת את כל ספינות הענק ונושאות המטוסים האמריקאיות.

ה-500 קאבריולה החדשה, לעומת מכוניתו של ירון, היא מכונית מודרנית עם ביצוע מבריק למכונית רטרו. מבחוח היא נראית בדיוק כמו שפיאט

500 רטרו חדישה היתה צריכה להיראות. מבפנים לוח השעונים הוא, למעשה חתיכת פלסטיק הצבועה בצבע הרכב כשמאחורי ההגה יש "לוח שעונים" המעוצב כשעון אנאלוגי עגול וגדול המזכיר את השעון האנאלוגי העגול והקטן שב-500 המקורית, רק בהבדל עצום – מדובר במסך דיגיטלי שמקרין תמונה מדויקת להפליא של שעון מהירות אנאלוגי ובתוך מרכזו של העיגול מוקרן כל המידע הממוחשב על הרכב. כן נמצאים שם שעון חום המנוע ושעון מד הדלק.

בניגוד ל-500 אספנות, הגג של ה-500 קאבריולה נפתח חשמלית לכל אורכו ועוד הרבה מעבר לכך, הוא נפתח עד



התנעת ה-500 המקורית לא נעשית דרך המפתח במתג ההצתה, אלא ע"י משיכת מנוף קטן הנמצא בין המושבים הקדמיים על רצפת הרכב ודורשת מיומנות מסוימת. לכן את ההתנעה השארתי לירון ולאחר שהניע בעבורי את ה-500 שלו, יצאנו לדרך.

הזיעה הקרה שעלתה על מצחו של ירון הוכיחה כמה הוא חרד לכך שמישהו אחר נוהג באהובתו. ירון לא ידע מה רמת המיומנות שלי בגיר ידני ומה רמת העדינות שלי בתפעול מכללים של מכונית בת 46. לזכותו ייאמר שהוא לא הוציא הגה מהפה, הזיע בשקט וחיכה, רק כדי להבין אחרי 200 מטרים שאין ממה לחשוש. יצאנו לדרך תוך החלפת הילוכים קלה, כשהרוח שנכנסה מהגג הפתוח התבדרה בשיערי. על הכביש הפתוח האצנו עד למהירות שיא של 70

קמ"ש וה-500 הזקנה לא תיתן יותר מזה ואולי כן, אבל זו בדיוק הנקודה בה לא רציתי לנסות שוב את כישורי ההזעה של ירון... איזה כיף, כמה אופי. אפילו קולו של המנוע מאחורי המושב האחורי גרם לי לאושר רב. יחד עם זאת, בגלל הסל"ד הגבוה, או שמא בגלל המנוע הרועש, חיפשתי כל הזמן את ההילוך החמישי והוא, הפרחח, לא היה שם. מי שרוצה לראות חיוך של דביל שהיה מרוח על פני בכל זמן הנסיעה היה צריך להיות שם איתנו, או לצפות בסרטון הווידאו שצילמתי. ה-500 של ירון משופצת ומשוחזרת לעילא ולעילא. הצבע הכחול הכהה מבריק כאילו המכונית יצאה אתמול מאולם





הישנה, הוסיף ירון: "הישיבה נוחה וכלימת הזעזועים טובה". ממש בסוף הנסיעה הוסיף ירון משפט מפתח שמסכם את דעתו על הפיאט 500 החדשה: "לבן שלי יש פיאט 500 חדשה", וזה אומר הכל.

אז הנה, לאבא יש פיאט 500 מודל 1970 (אגב, ביום יום הוא נוהג באלפא רומיאו) ולבן יש פיאט 500 חדשה. שני דורות, אותה מכונית, בפער של 45 שנים.

אל מאחורי החלון האחורי. כשבדרך יש לו 3 "תחנות עצירה". ב-500 החדשה, המנוע שוכן מלפנים ומניע את הגלגלים הקדמיים. מדובר במנוע גדול כמעט פי שניים וחצי משל ה-500 המקורית, מנוע מודרני בנפח 1200 סמ"ק. המנוע המפיק 69 כ"ס ומשודך לתיבת הילוכים רובוטית בעלת מצמד יחיד, מציקה ומעצבנת במיוחד.

בגלל חישוקים בקוטר 14 אינטש וצמיגים בחתך 45, וגם בגלל בסיס גלגלים קצרצר של 2.3 מ' בלבד, ה-500 החדשה קופצנית מעט בעיר. עם זאת, למרות תיבת ההילוכים המעצבנת (אני אישית הייתי בוחר בתיבת הילוכים ידנית) והקופצנות המסויימת בעיר, ה-500 קאבריולה, היא מכונית מקסימה, מלאת אופי ומושכת מבטים וסימוני "לייק" מעוברי אורח ונהגים הנוסעים לצידך.

נתתי לירון וול לנהוג מעט ב-500 החדשה כדי לקבל את חוות דעתו על פער הדורות. לאחר נהיגה לא ארוכה, שלף ירון משפט קצר שהיה פסק-דין חד משמעי להשוואת הדורות: "זו לא פיאט 500. זה אוטו". בהתייחס לתיבת ההילוכים הרובוטית, סיכם ירון "הגיר לא כל-כך נורא. מציק קצת, אבל לא נורא". לגבי נוחות הנסיעה, בהשוואה לתחושת הקרש של ה-500



אם אין את זה ב"ביוולי" זה לא קיים

כתב וצילם: קובי מילוא



שימור הרכבים הקלאסיים באנגליה ואביו, הלורד הקודם, היה מראשוני הנהגים באנגליה של ראשית המאה ה-20. אותו לורד, שנפטר לפני כשנה בשיבה טובה, היה המייסד של מוזיאון המכונית הלאומי הבריטי אותו הקים בשנת 1952 בשטח האחזה שלו. המוזיאון שווה ביקור בזכות עצמו וללא קשר לאירוע ה-Beaulieu Autojumble בו אנו עוסקים. במוזיאון מוצגות עשרות מכוניות קלאסיות מכל השנים, עם דגש ברור על תעשיית הרכב הבריטית. בשטח האחזה אטרקציות נוספות, גם לגיל הצעיר והמקום מומלץ ביותר למשפחות.

אי-שם בשנת 1967, החליט לורד מונטגיו שגם אנגליה ראויה ליריד חלפים בסגנון של "הרשי" בפנסילבניה והורה למוזיאון לארח מין "שוק עתיק" לחלפים ולמכוניות קלאסיות. האירוע הראשון נמשך יום אחד, נרשמו אליו 80 מציגים שהקימו

בתור חובב בריטיות עם קבלות, חייתי שנים בתחושת החמצה קשה. הייתי במוזיאון המכוניות הלאומי הצרפתי במילוז, הגעתי ליריד "הרשי" בפנסילבניה, הגדול בעולם לחלפים ומכוניות קלאסיות ואפילו ביקרתי בשוק-עתיק של מועדון החמש בחולון... רק ב-Beaulieu Autojumble אשר באנגליה עוד לא הייתי. מכיוון שאני מאמין גדול בהגשמת חלומות ואתגרים, סימנתי בספטמבר האחרון V גדול על החסך הכבד הזה, ואנסה לחלוק את הניסיון עם הקוראים הנכבדים.

ראשית, מקור השם Beaulieu הוא דווקא בצרפתית, ומשמעו "מקום יפה". זהו שמה של עיירה בריטית מקסימה ליד סאות'המפטון כשעה וחצי ממרכז לונדון וקצת פחות ממל התעופה הית'רו. בפאתי העיירה ישנה אחזה שהיתה שייכת ללורד מונטגיו שהיה אחד הספונסרים הנלהבים של תרבות



את דוכניהם בפניה קטנה בשדה ליד המוזיאון והם זכו ל-4,000 מבקרים. לשם השוואה, האירוע האחרון בשנת 2016 (שהיה אירוע היובל, ה-50 במספר), נמשך יומיים, הוקמו בו 2,378 דוכנים אותם ביקרו כ-40,000 מבקרים והוא השתרע על 70 דונמים בשלושה שדות ענקיים ליד המוזיאון והאחוזת. שמו האנגלי של האירוע, Autojumble, הומצא ע"י מנהל המוזיאון בשנת 1967 והוא שילוב של המילה Auto עם המילה Jumble באנגלית, שמשמעה "עירבוביה". לימים, בשנת 2003, הוכנסה המילה Autojumble למילון אוקספורד הבריטי כמילה רשמית בשפה האנגלית, אות ומופת לחשיבות שהם מעניקים לתחביב הנחמד שלנו... בשנת 1969 הפך היריד לבינלאומי לאחר שבפעם הראשונה נפתח דוכן גם ע"י בחור אמריקאי

שהגיע למכור קצת ג'אנק ומאז גדל מידי שנה מספר המציגים מ"שאר העולם". ראוי לציון מיוחד היריד של שנת 2002 שבו קבוצת חובבים הצליחה לבנות מכונת אוסטין 7 תוך יומיים, הכל מחלקים שנרכשו ביריד ויצאה עימה בנסיעה מהמגרש... היריד מייצר הכנסה נכבדת לקהילה המקומית דרך מאות משרות זמניות הנדרשות לארגונו, דרך עשרות-אלפי לינות במלונות שבסביבה וכלה בטונות של בשר שנרכשים לטובת אלפי ההמבורגרים שנמכרים בשטח. מידי שנה נתרמות ההכנסות מהיריד לטובת קרנות שונות העוסקות בתרבות המוטורית הבריטית.

אז מה יש ב-Autojumble של ביולי - ראשית, חלקים וכלי עבודה מכל מין וסוג, חדשים, משופצים ומשומשים, אבל בעיקר למכוניות אנגליות. בנוסף, יש אין-ספור מזכרות כלליות העוסקות ברכבים - שלטים, ספרים, אביזרים עתיקים, צעצועים, מודלים ומה לא. יש גם מאות מכוניות למכירה, חלקן מוצעות ע"י מוכרים פרטיים וחלקן ע"י סוכנויות ובראשן Bonham, המארגנת מידי שנה מכירה פומבית מתוקשרת באוהל הגדול שלהם. אם יש לך מרצדס, הסיכוני למצוא משהו אינו גבוה, אבל אם נפל בגורלך להיות בעלים גאה של MG, טריומף,

יגואר, אוסטין, מוריס וכו' - הגעת לגן עדן... קצת מידע שימושי: ראשית, היריד מתקיים פעמיים בשנה, במאי ובספטמבר, אלא שיריד האביב במאי גודלו כמחצית מיריד הסתיו בספטמבר ולכן הוא פחות מומלץ. התאריכים המדויקים מתפרסמים בתחילת השנה, כאשר יריד הסתיו המומלץ מתקיים בדרך כלל בסוף השבוע הראשון של ספטמבר, בימים שבת וראשון. ההמלצה הראשונה היא לקחת מזוודה גדולה - וריקה... אין מה לדאוג - היא תתמלא מהר מאד, אם כי רוב הסיכויים שהבעיה תהיה משקל ולא נפח. רצוי לרכוש משקל דיגיטלי קטן למזוודות ב-10 ש"ב איבוי כדי להיערך לטיסה חזרה ולתמרון במשקל בין המזוודה לתיק היד. ניתן כמובן לשלב את הביקור בטיול גדול באנגליה, אבל בזכות הטיסות הנוחות והזולות ללונדון רבים מגיעים מישראל לסופ"ש ארוך, רק לטובת היריד ואטרקציות מוטוריות נוספות. מומלץ לטוס להיתרו ולא לשדות התעופה האחרים של לונדון משום שממנו הדרך הנוחה והקצרה ביותר לאיזור היריד. חובה לשכור רכב, ולמי שלא נהג מעולם בצד שמאל יש המלצה פשוטה - אל תעשה זאת לבד... קח נהג טוב, שעיקר תפקידו יהיה לצעוק עליך בכל סיבוב ובכל כיכר "תיצמד לשמאל! תיצמד לשמאל!"

רצוי להגיע לאזור סאות'המפטון ערב קודם, כדי שתוכלו להגיע לחניה מספיק מוקדם בבוקר האירוע ותחסכו הליכה ארוכה מהחניה לשערים. כדאי להזמין מלון זמן רב מראש, וככל שמרחק המלון מהיריד גדל, כך יורד המחיר... אני ממליץ להזמין מלון בפאתי סאות'המפטון, ומשם יש 20 דקות נסיעה קצרות ליריד. יש גם אופציה לחדרי אירוח (Bed and Breakfast) בסביבה.

החניה באירוע חינם, אך הכניסה עולה כסף, ומומלץ להזמין כרטיסים מראש דרך אתר האינטרנט של המוזיאון. כך נחסכות כמה ליש"ט, אבל בעיקר נחסך זמן עמידה בתורים מול הקופות. בבוקר האירוע (שמתחיל בד"כ בשעה 10 ביום הפתיחה) מומלץ להקדים וכבר מהשעה 8 יש תנועה ערה לאזור, כאשר בכל הדרכים הכפריות המובילות אליו יש שילוט



משבדיה... זה קורה רק בביולי. למכורים, מתבקשת השוואה לאירוע "הרשי" הגדול והמוכר. אם יש לך אמריקאית - סע להרשי... אם יש לך אנגליה - ביולי הוא המקום. אם בהרשי מוצאים פה ושם דוכנים העוסקים באנגליות, בביולי הם אחד אחרי השני... הטיסה לאנגליה קצרה יחסית לארה"ב,

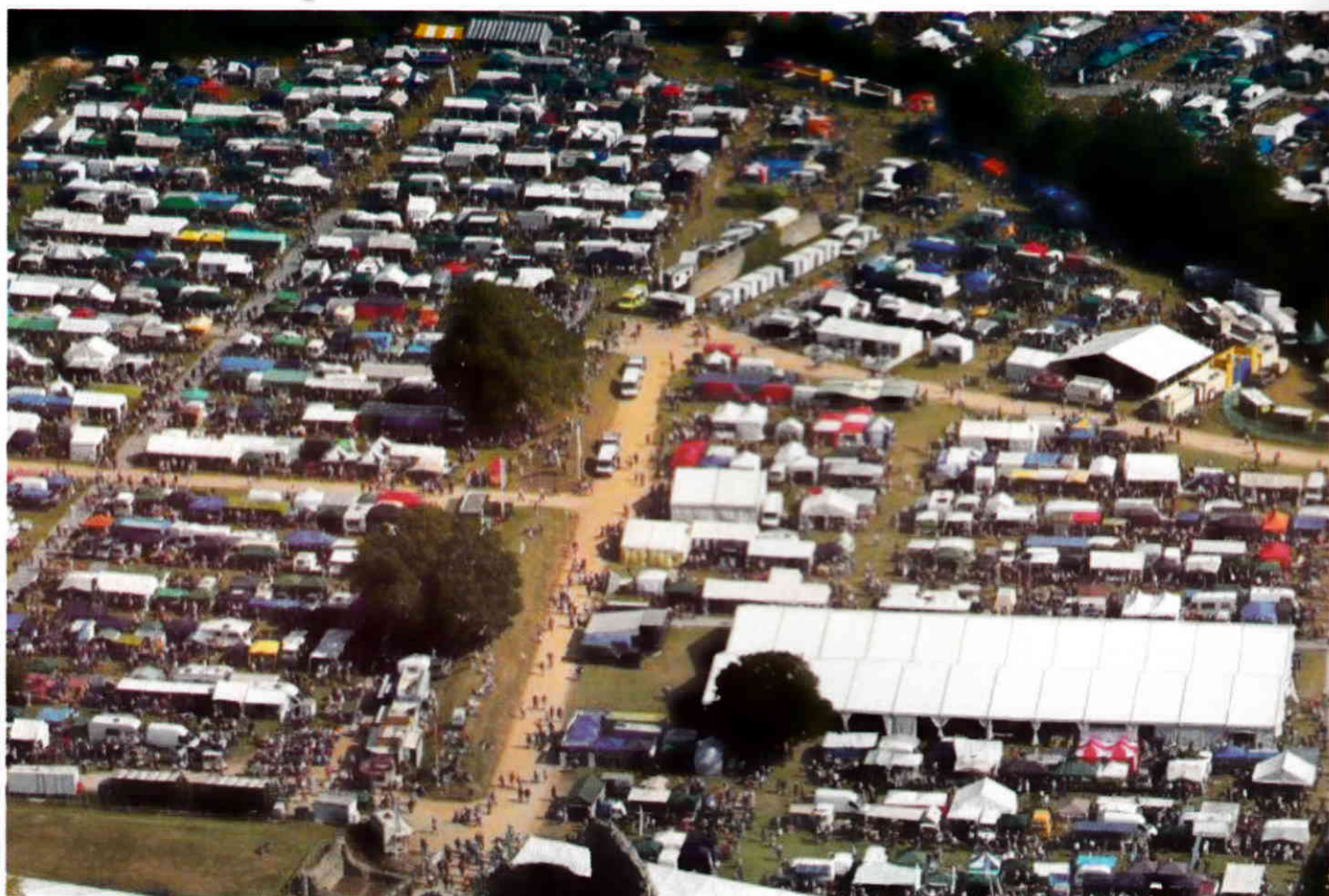


ההגעה נוחה, וכמובן שגם עלות הנסיעה נמוכה בהרבה מאשר חציית האוקיינוס הדרושה לביקור בהרשי. אני מודה שבהרשי לפעמים הרגשתי שהעסק פשוט גדול מידי, ואילו בביולי יש הרגשה יותר אינטימית ונינוחה. מידי שנה מגיעים ליריד כמניין חברי מועדון, שנפגשים באירוע, מסייעים זה לזה וכמובן חוגגים בצוותא בארוחת ערב טובה. לסיום, מילת כבוד ללורד מונטגיו, שיזם את כל העסק - סיסמת משפחת האצולה שלו בלטינית היא Spectemur Agendo, ובתרגום חופשי לעברית "תנו לנו להישפט על-פי מעשינו" - אין ספק שזו סיסמא ראויה לאיש שבזכות מעשיו אנו יכולים ליהנות מאירוע כה מקסים ומהנה.

ברור למוזיאון ולאירוע. מפעילי היריד פותחים בד"כ את שערי מוזיאון המכוניות חנים, וכך אפשר להעביר את זמן ההמתנה לפתיחת השערים בצפייה בעשרות מכוניות ומוצגים אשר במוזיאון. האירוע מתפרש על 3 שדות - אדום, ירוק וצהוב, ומומלץ פשוט "לתפור" את כולם, שדרה אחר שדרה. אין בעיה לעשות זאת במשך יומיים, למעט ההליכה המרובה... מניסיון שלי ושל חברים נוספים שהיו ביריד השנה, אסור לפספס את המגרש הצהוב.

הוא הרחוק ביותר, אבל יש בו ריכוז קבוע של דוכנים איכותיים שעמוסים באוצרות בלומים. כמו בירידים אחרים, חובה להצטייד בנעלי הליכה נוחות, תרמיל גב גדול (או אפילו "עגלת שוק"),

וכמובן - מטריה ואולי מעיל גשם קל או שכמיה. מדובר באנגליה, וגשם יורד ללא כל התראה, אם כי הוא לא מרתיע אף אחד... שלא כמו ביריד הרשי, כמעט כל הדוכנים מוגנים ע"י גגונים וסככות. מקובל להתמקח, והתשלום הוא כמובן בליש"ט מזומן. שפע החלקים לא יאומן - מכאניקה, חשמל, פח, ריפודים, אביזרים ועוד ועוד. מכאן האימרה "אם אין את זה ב"ביולי" - זה לא קיים"... עבדכם הנאמן שוטט לו להנאתו במגרש האדום, בשלהי היום השני והאחרון לאירוע, וזיהה באחד הדוכנים אוצר בלום - סט אטמי מנוע "קומפלט" למנוע 6 הצילינדר הנדיר של ה-MGC שלו. הסט היה באריזה מקורית של היצרן משנת 1969, והכל בדוכן של מוכרים שהגיעו בכלל



מחירון אביזרי מועדון החמש

כובע רקום במבחר צבעים



₪30

חולצות דרייפיט



₪40

חולצת פולו



₪50

דגלון לרכב



₪20

מדבקת חלון פנימית



₪10

דגלון בד לתלייה



₪30

סמל גריל מתכת



₪40

פליז חורפי



₪70

מגנט 'נא לא לגעת ביצירה'



₪20

חברות אבטומוביל ישנות וחדשות



₪10

₪20

מגן שמש לרכב



₪25

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

אדסל

זה היה הכשלון, הפלופ, ה"אופס" הגדול ביותר בתולדות חברת פורד.
60 שנות נסיון ביצירת מכוניות מוצלחות ובעיקר רווחיות,
לא מנעו מהם להכנס להרפתקה שנמשכה שלוש שנים ועלתה
מאות מיליוני דולרים.

לכשלון הזה קראו "אדסל".

מאת בני הספל

שנכנס ליצור מיד אחרי ה-A, בתחילת שנות השלושים, והיה בייצור עד 1973! היצירתיות של אדסל הולידה גם את מרקורי ולינקולן קונטיננטל שהיו מאד מוצלחות, גם לקונים וגם למאזנים של פורד.

בתחילת שנות הארבעים חלה אדסל ונפטר כשהוא בן 49 בלבד. הוא הותיר ארבעה ילדים, כשהבכור שבהם היה הנרי פורד השני. לכן, הנרי השני הוא הנכד של הראשון ולא הבן כפי שרבים טועים לחשוב. בעוד הסבא היה אנטישמי ידוע, הנכד היה אוהד ישראל וסייע למדינה רבות במלחמת העצמאות ואחריה, תוך ציפצוף ארוך על החרם הערבי.

הנרי פורד השני ירש בסוף שנות הארבעים את אביו וסבו בשליטה על פורד, אך בשנת 1956 היא הפכה לחברה ציבורית. פורד ייצרה אז שורת דגמים ארוכה כאשר הפיירליין והגלקסי היו ה"פורד" הסטנדרטיות, מכוניות ה"לחם וחמאה", ואילו המרקורי והלינקולן נועדו לשוק הגבוה יותר, אך הן לא הצליחו להתחרות בקדילאק. היה גם חסר משהו שיתחרה בביואיק ובאולדסמוביל, שהתברגו בין השברולט והקדילאק וכן בקדילאק עצמה. התכנית של הנהלת פורד החדשה היתה "להרים" את לינקולן לרמה של הקדילאק ולהשחיל באמצע

חוט של חוסר מזל רודף את מכונית אדסל, שנקראה על שמו של אדסל פורד, בנו של הנרי פורד הראשון, מייסד השושלת והמפעל. אולי משום שגם לאדסל פורד לא היה הרבה מזל בחיים...

נתחיל עם האיש - אדסל (1893-1943) היה בנו היחיד של הנרי פורד. "יחיד", אם לא ניקח בחשבון גם בן שנולד להנרי מחוץ לנישואיו ושלא הכיר בו.

מלכתחילה נועד אדסל לרשת את הנרי. החל משנת 1919 הוא שימש נשיא ומנכ"ל החברה, אך נאלץ לפעול כל הזמן תחת עינו הפקוחה (פקוחה מדי) של הנרי, שהיה במקורו שמרן וחשב ש"מודל T" יחיה לנצח.

נסינותיו של אדסל ליצור ואפילו לתכנן תחליף עלו בתוהו. הנרי דיכא כל יוזמה של אדסל ואפילו נהנה להשפיל אותו בפומבי. זה היה מפגש אופייני בין צרות אופקים ורוחב אופקים. בכלל, אדסל היה פעיל גם מחוץ למפעל ותמך רבות באמנות ובתרבות.

רק לקראת אמצע שנות העשרים, כשמכירות המודל T צנחו, לקח אדסל לעצמו את החופש לנצל את היצירתיות שלו. הוא יזם במקביל גם את מודל A וגם את מנוע ה-V8



האבולוציה לא עזרה... שנה ראשונה (ימין) ושנה שנייה

מכונית חדשה שתישא את שמו של אדסל (למרות שהנרי השני, הבן של אדסל, התנגד לכך). פורד הקימה חטיבה חדשה לגמרי (כמו הלינקולן-מרקורי) בשם "אדסל" והחלה לשווק אותה ב"טיזרים" כמכונית העתיד.

זה חייב אותם להכניס כמה פטנטים שלא כל כך היו במכוניות האמריקאיות הדי-משעממות (מכאנית) של אז. כמו כן, הם היו צריכים גם ליצור צורה "מחייבת" שתעמוד בציפיות של הקונים למכונית ממש חדשנית.

לקראת ההשקה בספטמבר 1957, פורד חיממה את השוק. לאחר מחקרי שוק וסקרים (שידוע כמה הם לפעמים שווים...),

הם יצאו בשורת "טיזרים" שהראו איזו מכונית מפוארת ובעיקר מתקדמת ומתוחכמת עומדת לצאת, ממש דבר שלא נראה כמוהו בעבר (ובכך, לרוע מזלם הם צדקו...). בהתאם, גם המחיר שנדרש מהלקוח היה יקר, וודאי יותר מ"גלקסי" שהיתה בגודל דומה.

התוצאה היתה, איך נאמר בעדינות וב"אנדרסטיימנט", איומה ונוראה. כמו בארוחה כושלת במסעדה, המרכיבים היו טובים, אבל הטבח... פורד גם הבטיחו שצורת המכונית היא תוצאה של מחקרי שווק, אז אמרו...

4 ספטמבר 1957 היה ה-E-Day שבו הוצגה המכונית בטכס מפואר כמיטב ההשקות של אז. כל ה"שוואו", הרקדניות, התזמורת והתיקרובת לא הצליחו למנוע את הפיות הפעורים שהפכו מהר מאד לפיות מגחכים. התדהמה היתה מוחלטת. למרות שהשילדה רוב המכאניקה הועתקו מהפורדים, חזית המכונית היתה מופת ומשל למשהו שבאמת לא נראה בעבר. האסוציאציה היתה, וננסה לבטא זאת ב"תקינות הפוליטית", לאיבר בגוף האדם שלא נמצא אצל גברים... העיצוב היה אחד הדברים שהרגו את המכונית, למרות שכבר בסוף שנת 1958 מותנה החזית ובשנת 1960 נעלמה לגמרי.

הקונה המצוי הבחין שרמות הגימור הזולות של האדסל, ה"פייסר" וה"רנג'ר" היו בעצם הפורדים מסידרת פיירליין וגלקסי (רק במחיר גבוה יותר) ואילו רמות הגימור הגבוהות, ה"סיטישן" וה"קורסייר" היו בעצם מרקורי אבל עם תיבת הילוכים דפוקה (ראו להלן), מראה מזעזע וגם מחיר בשמיים. בנוסף, היו בעיות קשות באיכות הייצור של המכוניות שנעו מהלחמה גרועה ועד מחסור באבזרים, שאמנם נשלחו לסוכנויות אבל לא תמיד הורכבו ברכב. אם נוסיף לכך את הירידה הכללית בייצור כלי רכב בארה"ב בשנת 1958 ואחריה כתוצאה ממשבר כלכלי ואת העובדה שפורד לא בחנה את תגובת הקהל לפני הוצאת המוצר לשוק - נקבל פלופ אחד גדול... בקיצור, יוקרה



טלטאץ', כפתורי העברת ההילוכים באדסל היקרה יותר

וסקרי שוק לחוד והמוצר לחוד. הקונים פשוט לא באו. היו לאדסל כמה חידושים שנכנסו בהמשך לכלל התעשייה, כמו נורות אזהרה לחום מנוע, לאבדן שמן מנוע, נורת אזהרה לבלם יד מופעל וכו'. מעל הכל, בלטה הפעלת ההילוכים שנקראה Teletouch. הכפתורים מוקמו במרכז גלגל ההגה (ולא בדשבורד כמו אצל קרייזלר), אבל בגלל רמת ייצור נמוכה, המערכת נטתה להתקלקל. יצוין שבדגמים הזולים יותר, היתה העברת ההילוכים בצורה רגילה באמצעות מנוף ליד ההגה.

לא רק הקהל התאכזב אלא גם המנהלים של פורד. קצת מעל 60,000 יחידות בשנה הראשונה, 1958 (בתצורת סדאן 2 ו-4 דלתות, פתוחה

וסטיישן), וכ-40,000 בשנת 1959, היו הרבה מתחת לציפיות. פורד הוולה להפסיד סכומי עתק למרות שהייצור היה על קווי הייצור הרגילים של הגלקסי ושאר דגמי פורד. כמה אלפים נוספים יוצרו בקנדה. בשנת 1960 יוצרו רק כ-2,800 מכוניות. מהר מאד בוטלה חטיבת אדסל ומוזגה בחטיבת לינקולן מרקורי. הסוכנים בארה"ב, שהתפתו גם הם מהאשליות שהאכילו אותם "מומחי" השווק של פורד, נסגרו או החלו לשווק מוצרים אחרים.

מעניין לציין שחטיבת אדסל תכננה גם מכונית קומפקטית שעברה לבסוף לידיה האמונות של מרקורי ונקראה "קומט". בסוף שנת 1959 חתמה פורד על גט הפיטורין מהאדסל. ערכן של המכוניות ירד במהירות וההפסדים עלו ביוקר.

הפלקון שיצרה החל משנת 1960 והשיגה שיא מכירות בשנה הראשונה של פורד, הצילה למעשה את החברה. זו היתה מכונית פשוטה, לא יומרנית ובעיקר זולה לייצור ולתחזוקה - ממש ההיפך מהאדסל.

אדסל הפכה לשם נרדף למילה "כשלון" וכל פעם כשפורד ייצרו משהו כושל (וזוה קרה...) אמרו שזה "אדסל"... היה כאן שילוב של תכנון גרוע, אי-הכרת השוק, תחרות בדגמים המוכרים והאמינים של פורד עצמה ואיכות ייצור ירודה. הקהל הצביע ברגליים.

המקום היחיד בו האדסל הצליחה היה בשוק האספנים. לאחר תקופה שערך של המכוניות ירד לאפס (ופורד נאלצה לפצות את הקונים), גילה שוק הענתיקות את המכונית הכה-מיוחדת. בסוף העשור הקודם ערכן ממש קפץ והדגמים הנדירים (כמו הקונברטיבל) שווים הון. המכוניות ששרדו גם עברו תיקונים במהלך חייהן כך שהן גם נוסעות...

ע"פ השמועה, כבר הגיעה אדסל אספנות אחת לארץ, וכולנו מחכים לראותה באחד המפגשים. תודה ליעקב בעל הרכב, ולארז על העזרה.

"מועדון הקשישים"

טיול סתיו בעמק בית שאן וצפון השומרון

כתבו וצילמו: עופר ועליזה סגל (והג'יפ CJ5)

רבים נוספים להיכנס לנושא, לרכוש ג'יפים, לעיתים גרוטאות של ממש, להשקיע לשפץ ולחדש ולהפוך אותם לכלים מלאי חיים.

מי שראה את שיירת הג'יפים בטיול האחרון לא האמין למראה עיניו. טור של עשרים ותשעה ג'יפים, כולם אספנות משנות הארבעים החמישים והשישים, שעושים את דרכם בשיירה שלא הייתה מביישת פלוגת סיור צבאית, בתנועה מופתית, משמעת שטח לדוגמא ועוד.

התכנסנו בכניסה לעפולה ומשם נסענו נסיעת שטח קלה למדי בנוף משגע. מזג האוויר היה נפלא, הר תבור, המושבים, הקיבוצים, השדות והחורשות היו תפאורה נהדרת ואין כמו לראותם מחלון הג'יפ.

כמובן שהייתה עצירה לארוחת בוקר, ג'חנון על מרכיביו השונים, קפה ועוד מיני מאפים.

התנהלות הנסיעה הייתה למופת תוך שמירת מרחק, קשר עין רציף בין הג'יפים וכמובן שימוש במכשירי הקשר. כדאי לציין כי הובלת שיירה של עשרים ותשעה ג'יפים אינה קלה כלל ועיקר. מניסיונו אנו יודעים שבמסגרת צבאית יש הליך

בתחילת נובמבר יצאנו, חברי מועדון הקשישים, לטיול ג'יפים. הטיול נערך באזור דרום הכנרת, עמק הירדן ובאכה בית שאן וצפון השומרון.

בטרם נפרט את מהלכי הטיול, נקדים ונספר את תולדות מועדון הקשישים אשר הוקם על ידי ניר וזיו, אנשים נפלאים ומיוחדים שלקחו את נושא טיולי הקשישים כפרויקט אשר קבע דפוסים חדשים ומשמעותיים בנושא הג'יפים הקשישים. לא נספר את סיפורי הגבורה של הקשישים מבלי לחזור שנים לאחור, למועדון החמש, אשר חלק מחבריו היו בעלי ג'יפים מתוצרת פורד, וויליס ולנדרובר. אלו אותם רכבים היסטוריים אשר שירתו את צה"ל בכל מלחמותיו וכן את צבאות בנות הברית במלחמת העולם השנייה.

אותם טיולים ראשונים נערכו בהובלתם המיוחדת של חברי מועדון החמש מתניה הלוי ונחום קדמיאל.

אין ספק כי טיולים אלה ופעילות הקבוצה גרמו לשינוי גדול ומשמעותי בכל הקשור לטיולי ג'יפים, מודעות לאחזקתם ולחידושם ברמה הגבוהה ביותר. פעילויות אלו גרמו לחברים



באזור הכפר ברדלא שבשמורת נחל בזק עליון, נעצרה השיירה תוך ירידה מהכביש וכניסה לשטח. כרגיל, בוצעו התרגולות הרגילות כמו הוצאת אוויר מהצמיגים, חיבור לוקרים, חיזוק ובדיקת הצידוד, תדריך מבצעי על ידי המארגנים, הוראות ביטחון ועוד.



הנסיעה בשטח איטית ושקולה תוך בחירת קו התקדמות, שמירת מרחק בין הכלים תוך ערנות מלאה והנאה מופלאה. ככל שהתקדמה הדרך התגברו המהמורות והמעברים הפכו לסלעיים יותר, תלולים יותר ואיטיים יותר. כל הג'יפים משולבים בהילוך 4X4 נמוך, אשר תורם לעבירות

המצויינת ומראה את גדולתו של הרכב בשטחים אלה. הנסיעה איטית תוך שמירת מרחק בין הג'יפים למקרה של תקלה או היתקעות של מי מהרכבים.

למרות זאת אחד הג'יפים התהפך על צידו כתוצאה ממעבר לא נכון ולמזלנו הסתיים האירוע ללא שריטה.

הפכנו את הג'יפ בחזרה בעזרת הכננת של הג'יפ של ניר והמשכנו בטיול כאילו לא אירע דבר.

המשכנו את הטיול במשך מספר שעות תוך נסיעה ועצירה, צילום ותצפיות לנופים הנפלאים שמסביב.

פיקודי מלא להתארגנות למסע שכזה. אחר הצהריים הגענו לחוף ירדן שבדרום הכנרת, מול קיבוץ דגניה א'. זהו מקום יפיפה ומאורגן לאוהלים וללינת לילה. הג'יפים חנו בשורות מופתיות, התאורות הוצאו, האוהלים הוקמו והמחנה הושלם.

עת הגיע שעת המנגל, אין ספק שעמק הירדן כולו חש באפו את ניחוחות הבשרים שהונחו על הגרילים השונים. גם בקבוקי הבירה נשלפו, המדורה המרכזית הודלקה והקומזיץ היה בעיצומו עם הסיפורים, החוויות והצחוקים כמיטב המסורת.

לאחר כמה שעות ליד המדורה נרגע המחנה ורק נחירות קולניות נשמעו באוויר וחלקן אף החרידו את העמק...

לילה שקט עבר על כוחותינו בגזרה והבוקר עלה. שוב שקשוקות, חביתות, סלטים וקפה הונחו על השולחנות תוך דירבון הכוחות לעמידה בלוח זמנים ליציאה להמשך מסע.

שוב טור ארוך ומאורגן מתיישר על הכביש המוליך לבית שאן לנסיעת כביש במזג אוויר נפלא. העמק הפורח, הקיבוצים, השדות ומטעי הבננות, הזכירו לי את שירותי הצבאי בשריון, חיל אשר היה פעיל מאוד באותו אזור בשנות השבעים.





לקראת סיום המסלול תקפה אותנו תקלה נוספת בג'יפ של אחי דורון. הג'יפ הזקן, הידוע בכינויו "השועל", שבר ציר אחורי באחת מהעליות, הותיר אותו רק על הנעה קדמית ומנע ממנו להמשיך ולטפס.

שוב גויס הרכב של ניר שגרר את דורון בעליות עד ליציאתנו מהשטח.

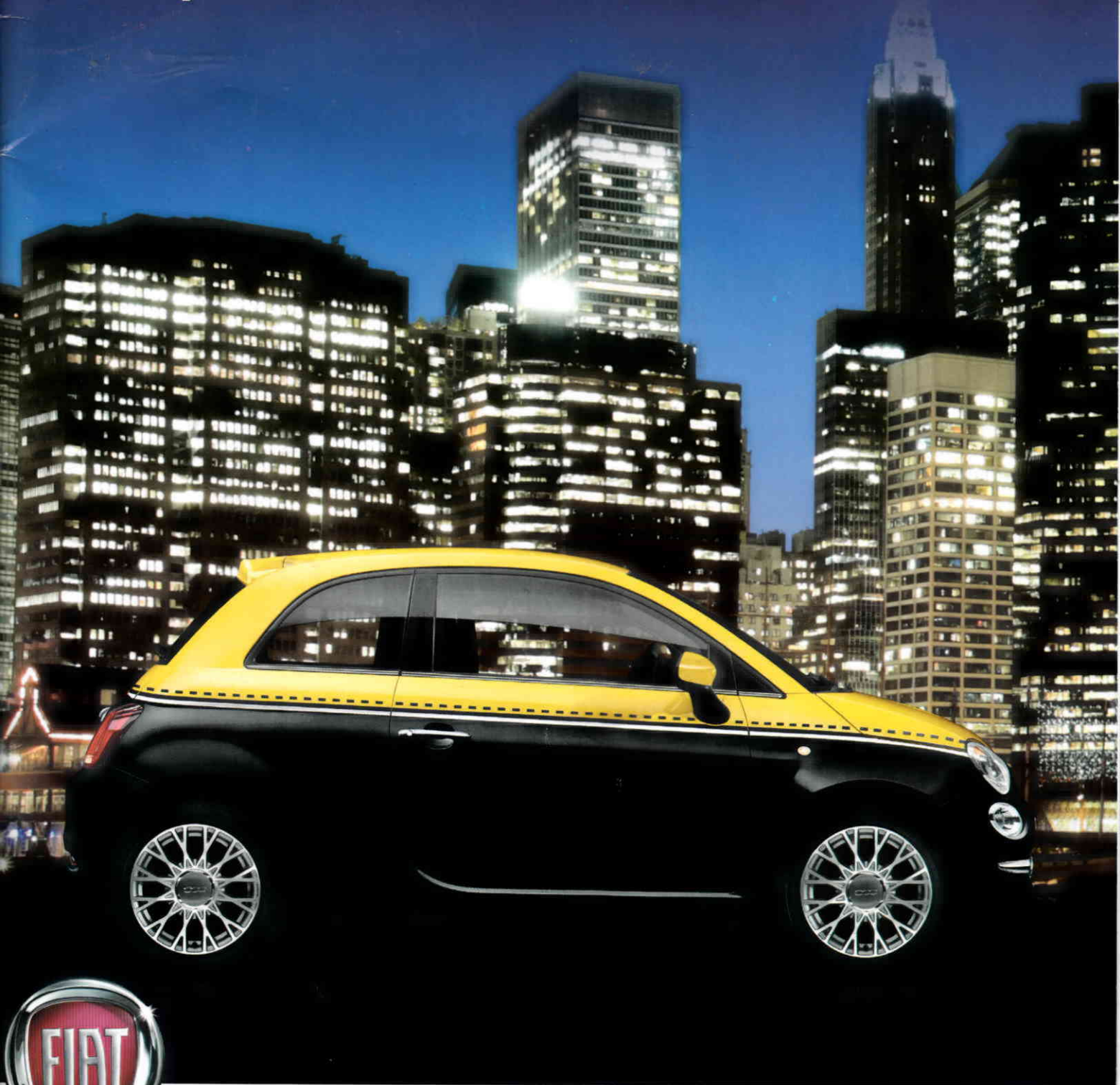
שיחת סיכום, צילומים משותפים, החלפת חוויות אחרונה ויציאה לכביש הבקעה למסע כביש בחזרה הביתה.

תודה לכל המארגנים, החברים והמשתתפים, תודה לחברי מועדון החמש החל החלו עם הרעיון לפני שנים ותודה מיוחדת לניר וזיו שהובילו את המהלך הזה עד הלום. מחכים לטיול הבא!

עליזה ועופר סגל ג'יפ CJ5 משנת 1955.

500 החדשה

יפה יותר מלילה בניו יורק



***9500**

אולמי תצוגה: יגאל אלון 90, תל-אביב | דרך בית לחם 142, ירושלים | ההסתדרות 104, חיפה | התעשייה 19, רעננה
גדוד 22, עכו | א.ת. מחצבות (רח' 2002) נצרת | האומן 1, חדרה | פנקס 26, נתניה | העמל 43, אשדוד

התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.



דגם	צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ*
1.2 500C ל"י	6.2 עירוני 4.2 בין-עירוני
1.2 500C Dualogic ל"י	6 עירוני 4.1 בין-עירוני

*על פי נתוני יצרן, בתנאי ניסוי ומעבדה תקן EC/1999/100. עם זאת, צריכת הדלק בפועל מושפעת מאופן הנהיגה.