האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גיליון מס' 101 | מרץ 2022

סיטרואן חוצה ארץ

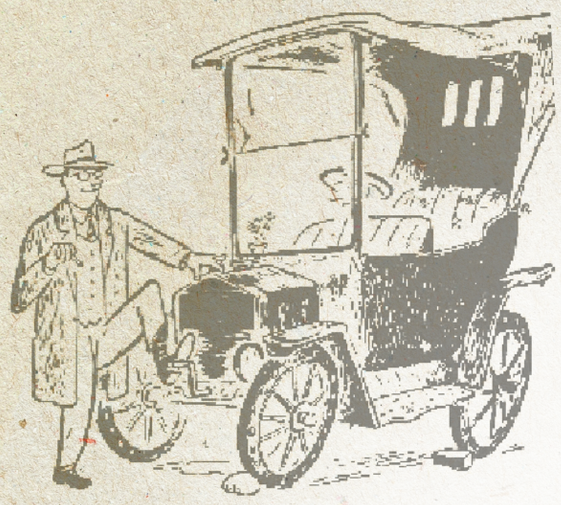
סיטרואן חוצה מדבר

מועדון נוסע לאילת

שבי נוסעת על חשמל

מנואלה

בני הספל



הגענו ל- 101

לאחר הפקת הענק של חוברת ה-100, אנחנו חוזרים לשיגרה אבל לעולם שהוא בלתי שגרתי בעליל.
שנת 2021 חלפה לה ואנו נכנסים לשנה שלא מבשרת טובות בכל הנוגע לחופש התנועה שלנו.
בימים שהרשי, ביולי ושטוטגרט הופכות לחלום שמתרחק, אנו חוזרים, די בערגה לנדודים שחווינו עם רכבי האספנות שלנו.
לכן, החוברת הנוכחית מוקדשת למסעות: מסעות בזמן הרחוק כשרוסיה ואסטוניה היו "ברית המועצות", כשאילת היא נקודת יעד ממטולה עם הסיטרואנים ומהמרכז עם כל השאר, מסע חוצה סהרה לפני כ-100 שנה, מסע באופנוע וגם מסע ללא נודע, לקראת עולם ללא דלק.
סיימנו את השנה עם מסע המועדון לאילת. לצד התמונות לא שכחנו את "מאחורי הקלעים", בצורת חוויותיה של מזכירת המועדון שעבודתה המסורה תרמה חלק נכבד להצלחתו של המסע.
קריאה נעימה

בני הספל

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש
עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב ועריכה גרפית: ויקטוריה פילברט, רועי אבן בר
הדפסה: דפוס מנולוביץ בע"מ

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

חברי כבוד: עדי אלדר, רפי בן חור, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואחים לוין ז"ל, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר ז"ל, צבי רכניץ.

יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי נוף, דרור בריל.

ועד המועדון: רון אקרמן, קובי בן ניסן, אלי גידור, שי גלעד, עמית זק"ש, דודי חורש, איל חשביה, דוד כרמל, נחום קדמיאל.

יושב ראש המועדון: נחום קדמיאל
סגן יושב ראש המועדון: דוד כרמל
מבקר העמותה: זמי לוין
אב בית דין חברים: שלמה דן גדרון

משרדי המועדון:
מזכירת המועדון: בלה רבוי
כתובת משרד המועדון: רח' ארלוזורוב 27 רמת גן
מיקוד: 5248145
מען למכתבים: ת.ד. 10873 רמת גן
טלפון: 03-7318818 **פקס:** 03-7319059
ווטסאפ: 058-4731881
דוא"ל: fiveclubisrael@gmail.com

© כל הזכויות שמורות

דבר היו"ר

חברים יקרים,

עם סיומה של שנת 2021 וראשיתה של שנת 2022, אנו שוב נדרשים לתת דין וחשבון על פעולותינו ולבחון את העשייה שלנו למענכם כוועד המועדון.
בחודש מרץ הקרוב, תתקיים אסיפה כללית בה ייבחרו חברי וועד החדשים ובעלי תפקידים נוספים לניהול עמותת מועדון החמש, כמתחייב על פי התקנון. אני רואה חשיבות רבה בבחירות ובאסיפה הכללית, משום שכך ייקבע איך ייראה המועדון בשנתיים הבאות עלינו לטובה. חשוב שנציב יעדים חדשים ברי-השגה שיובילו את המועדון לפסגות חדשות.
כמעט שנתיים חלפו מאז פרצה לחיינו הקורונה. למדנו לחיות עם המגבלות ולהמשיך את פעילויותינו ברמת המועדון ובמפגשים האזוריים. זה המקום להודות לרכזי המפגשים על הצלחתם באירגון אירועים לטובת החברים. גם גשמי ברכה החלו לרדת בשבועות האחרונים, והם מכתיבים לנו את סדר האירועים. יחד עם זאת אנו במהלך השנה האחרונה קיימנו מספר אירועים: תצוגת רכבים בגן הלאומי קיסריה, תערוכה במוזיאון יד לשריון, ראלי האביב בצפון הארץ, אירוע שוק עתיק בראשון לציון, יריד אביב בכפר הנוער "הדסה נעורים", אירוע גלאי בפארק רעננה, תצוגה ב "פאלאס להבים", טיול טנדרי אספנות, אירוע סוכות המסורתי בפארק הלאומי ברמת גן, הנסיעה לאילת, אירוע התרמת שיער עבור נשים חולות סרטן באמצעות ארגון זכרון מנחם, התנדבות עם ילדים באופקים, התנדבות בבית האבות הספרדי וכמובן המפגשים החודשיים במשמר השרון, הסטף בירושלים, ביג באר שבע ויס פלנט באר שבע.

בנוסף, למרות הסגרים הספקנו לעשות גם כמה וכמה השקות וקבלות פנים לרכביהם של חברי מועדון יקרים. ההשקה הראשונה של השנה הייתה של מרצדס 300SEL של חבר המועדון צביקה דוד, ולאחר מכן השקת טנדר פיג'ו 202 של חבר המועדון אלכס טיגנר, השקת קרייזלר הרדטופ 300 של חבר המועדון אריק אשפיז, השקת קטנוע רביט של יו"ר המועדון נחום קדמיאל, השקת רנו פורגונט של חבר המועדון מוטי הר-טוב, השקת אופנועי פנטיק וזקס של חברי המועדון שי לזימי ואיציק זכריה, השקת קאדילק קופ דה וויל של חבר המועדון צבי סוקולובסקי, השקת וולוו 142 של חבר המועדון איציק זאדה, השקה כפולה של רכבי טריומף TR3A של חברי המועדון פיליפ הורטה ודובי איפנברג, השקה כפולה של רכבי מוסטנג של חברי המועדון רעיה שורקי ויוסי מנחם, השקת סובארו GL קופה של חבר המועדון גיא שחף, השקה כפולה של וולוו 244 וסובארו לאונה של חברי המועדון יענקלה לגזיאל ויוסי פרדון, קבלת פנים לטריומף וויטס של חבר המועדון מייקל קיי, השקת פורד מוסטנג של חבר המועדון מוטי כהן וההשקה שסגרה לנו את השנה - השקת הדסון סופר 6 של חבר המועדון שלמה אורבך.
המכנה המשותף של כל בעלי כלי הרכב המושקים, הוא ההשקעה הרבה בשיפוץ ושימור המורשת ההיסטורית ועל כך כולנו מודים להם.
אחזור ואדגיש כי הדבר החשוב לנו מכל הוא לשמור על החברות הטובה ורבת השנים בין האנשים המתאספים מדי שבוע במקומות המפגש, סביב התחביב המשותף והוא אהבת מכוניות האספנות.

שלכם,
נחום

לפני 100 שנים

סיטרואן והמסע בסהרה

מאת זמי לוין

המחזה שנגלה לתושבי טימבוקטו, אז עיר בסודן הצרפתית ולימים במאלי, היה הזוי. חמישה כלי רכב ממונעים, עם שני גלגלים קדמיים וזחלים מאחור, נעצרו ומתוכם יצאו עשרה גברים לבנים מאובקים שקפצו והתחבקו משמחה. בפעם הראשונה בהיסטוריה חצו כלי רכב את הסהרה, והכל בזכות החזון והגאונות של יהודי-צרפתי אחד.

אנדרה גוסטב סיטרואן נולד בשנת 1878 לסוחר היהלומים היהודי-הולנדי לוי סיטרואן ולאשתו מאשה אמליה. בגיל 30 מונה סיטרואן ליו"ר חברת המכוניות הצרפתית מורס, שהיתה אז בקשיים, ופעל בהצלחה לשיקומה. באותם ימים התוודע להנרי פורד האגדי שסייע בתהליכי ההבראה של החברה, היכרות שתניב פירות נוספים בהמשך.

בשנת 1913 הקים סיטרואן מפעל ליצור גלגלי שיניים אלכסוניים זה לצד זה בכיוונים הפוכים, על בסיס פטנט שאותו רכש בעת ביקור בפולין. שילוב זה הונצח בסמליל (לוגו) של סיטרואן שש שנים לאחר מכן.

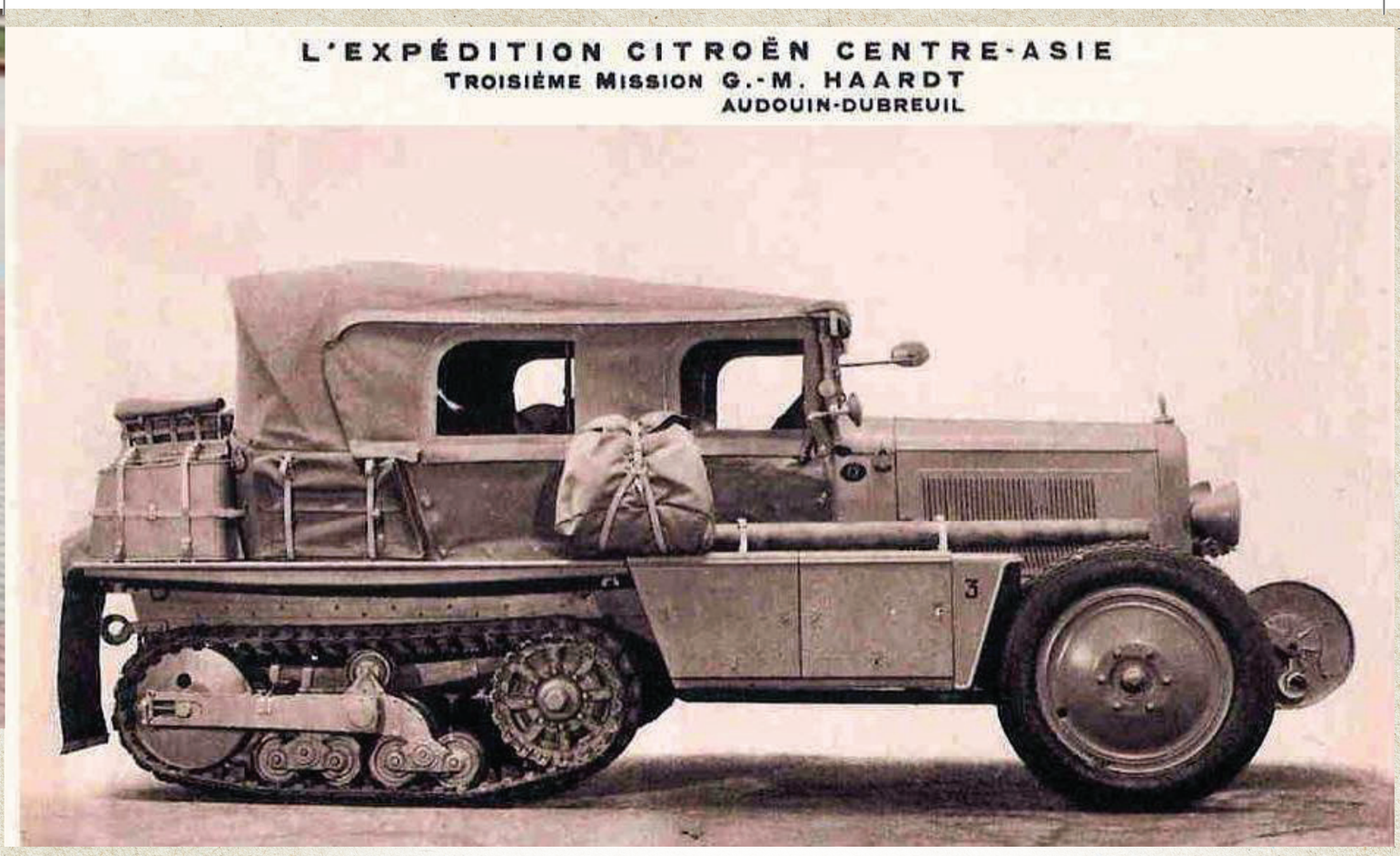
כשפרצה מלחמת העולם ב-1914, רכש סיטרואן שטח אדמה בפרברי פריז והקים מפעל לייצור תחמושת, שייצר 5,000 פגזים ליום בשיטת הסרט הנע כפי שלמד מהנרי פורד. בסיום המלחמה, עם הירידה בביקוש לתחמושת, החליט סיטרואן להסב את המפעל לייצור רכב על התשתית שכבר היתה קיימת ובשנת 1919 נוסדה חברת המכוניות סיטרואן.

בניגוד לאופן ייצור הרכב שהיה קיים באירופה ע"י סדנאות, החליט אנדרה לחקות את המודל האמריקני שלמד מהנרי פורד – שיטת הסרט הנע – מה שאיפשר לייצר מאות מכוניות ביום ולהוזיל את עלות המכונית לצרכן כך שתהיה שווה לכל נפש. מהלך הזה אף זיכה אותו לימים בכינוי הנרי פורד של אירופה.

ואכן, באותה שנה יצא הדגם הראשון של סיטרואן, דגם A, וכבר היו בו כל חידושי התקופה - אורות, מצתים חשמליים ומנוע 1.5 ליטר בעל 4 בוכנות שצרך ליטר דלק לכל 15 ק"מ נסיעה.

סיטרואן, מלבד היותו מהנדס גאון, ידע דבר או שניים בשיווק. הוא הכיר בחשיבות הפרסום ובצעד דרמטי האיר את מגדל אייפל לאורכו עם הכיתוב "סיטרואן", פרסומת שעיטרה את המגדל במשך תשע שנים. למעשה, בניית מגדל אייפל היתה מקור השראה לסיטרואן כשהיה בן 11 וסיבה מרכזית לחלומו להפוך למהנדס.

באותה השנה בה האיר את האייפל, שנת 1925, רכש סיטרואן את חברת מורס שבה החלה קריירת הרכב שלו וסגר אותה, כשהמטרה



היתה להשתמש במפעל שלה כדי לייצר רכבי סיטרואן.

צולח את הסהרה

אבל רעיון האייפל לא היה הבולט מבין פעולותיו השיווקיות של סיטרואן. בשנת 1921 השיק היצרן הצרפתי את דגם B ובמוחו עלה רעיון נועז ביותר – סיטרואן החליט לשלוח חמש מכוניות שייחצו את הסהרה לאורך 3,200 ק"מ, מטוגורט שבאלג'יריה ועד לטימבוקטו במאלי בתנאים הכי קשים. בכך תוכח העליונות הטכנולוגית של המכונית הצרפתית. אלג'יריה ומאלי היו באותם ימים חלק מהאימפריה הצרפתית באפריקה ולמסע הזה היתה אף חשיבות לאומית ומקור לגאווה צרפתית. לצורך המשימה נבחרו שני הרפתקנים צרפתיים, ז'ורז' מארי הרדט ולואיס אודווין דוברול. סיטרואן רתם את כל אמצעי התקשורת של אותם ימים – יומני קולנוע, עיתונים ורדיו – שליוו את המסע עם מבזקים ועדכונים בכל עת שתשדורות רדיו וטלגרף מהמשלחת הגיעו לנמענים בפריז.

חמש המכוניות מדגם B עברו התאמות ושינויים כדי שיוכלו להתגבר על תנאי השטח הקשים: הציר האחורי צויד בזחלים; נפח הרדיאטורים הוגדל; סיטרואן, יצרן הנשק לשעבר, אף דאג לחמש את הרכבים במקלעים נגד שודדי דרכים; על המכוניות הועמסו מאות קילוגרמים של ציוד לרבות חלפים, דלק, שמנים וכמובן מים ומזון. למרות העומס הרב, המנוע נותר אותו מנוע של 1.5 ליטר בעל הספק של 20 כוחות סוס. המשלחת לסהרה מנתה עשרה אנשי צוות וכלבה בשם פלוסי. כדי להתגבר על אתגרי הניווט במדבר העצום, נוספו למפות הדרכים הפשוטות גם אמצעי ניווט מעולם השיט. כל טעות בניווט עלולה היתה לגרום להרס המכוניות ולהשארת הצוות ללא אספקה בלב המדבר.

למרות האתגר שנראה כמעט בלתי אפשרי, הצליחה השיירה לצלוח את הסהרה במסע שנמשך 21 יום בדצמבר 1922 ולהגיע לטימבוקטו. מעודדים מההצלחה, ולמרות שהתוכנית המקורית היתה לסיים בטימבוקטו ולהותיר את הרכבים שם, מחליטים הרדט ודוברול בשיתוף כל הצוות לחזור בחזרה על אותו תוואי לאלג'יריה.

לאחר חידוש האספקה יוצאת השיירה שוב לדרך ומשלימה מסע של 6,400 ק"מ במדבר סהרה. סיטרואן התייחס שנה לאחר מכן להרפתקנים ששלח לאפריקה בספר שנכתב על המסע ואמר שהצלחת המסע שלהם תוסיף להניב פירות עוד שנים רבות. "עבורם", צוטט הגאון הצרפתי, "זה הדבר החיוני ביותר – הארכיטקט מת אבל המקדש שבנה נותר לנצח". ⊙

Едем в отпуск...

נוסעים לחופשה

מאת מיכאל בלכמן

זה קרה בשנת 1963. אנחנו, משפחה מאושרת בעלת רכב פרטי מסוג מוסקביץ' (Moskvich) 401, מתכננים לצאת לחופשת קיץ!

זו היתה מוסקביץ' 401, שנת ייצור 1955, שיוצרה בברה"מ (חיקוי לאופל קדט גרמני, במקור דגם 1937 עם מנוע 1.1 ליטר ו-24 כ"ס). הרכב היה בבעלותי משנת 1961 ועשה 55,000 ק"מ. עד שנת 1970 בברה"מ לא היו תחנות שירות לרכב פרטי, בחנויות לא היו חלקי חילוף ובעלי רכבים פרטיים כונו "חובבי רכב". במדינה שבה יצור של כל פריט היה מתוכנן שנה מראש, לא היה מי שידאג לאנשים האלו.

כחודש לפני היציאה שלנו לחופשה המנוע של המוסקביץ' שלי התחיל להעלות הרבה עשן שחור. חלקי חילוף לשיפוץ המנוע הצלחתי למצוא בבסיס צבאי ליד מוסקבה תמורת כמה בקבוקי וודקה. לצערי, שיפוץ המנוע לא הצליח ולחץ השמן ירד לאפס. בנוסף, הרצת המנוע לא הייתה מספקת והוא התחמם יתר על המידה. לפי ההיגיון הגברי שלי הרכב לא תקין ואסור לנו לצאת לנסיעה ארוכה, אבל ההיגיון הנשי של אשתי טען כי קנינו את הרכב כדי ליהנות ממנו ואנחנו צריכים לנסוע. מי צודק? – ברור שאשתי.

חובבי רכבים היו משלמים מתחת לשולחן לעובדי מוסכים שהיו שייכים למדינה וכך תמיד היו באוטו משאבות מים ודלק, מחלק זרם, סטרטר, דינאמו וכו'. לצערי לא הצלחתי למצוא חלקים כאלה כך שנשארנו ללא חלקי חילוף רזרביים לנסיעה.

אנחנו מוכנים לנסיעה והאוטו עמוס עד השמים. לפי המלצת מכונאי, אני לוקח מיכל של 20 ליטר שמן מנוע, מיכל דלק נוסף של 20 ליטר, פנימית לצמיג, כלי עבודה, דלי מים ושני צמיגים נוספים במטרה לחדש אותם במפעל באזור לנינגרד (הנקראת כיום סנט פטרבורג). בנוסף לכל זה, אנו נוסעים עם חמישה צמיגים רגילים של האוטו, אוהל עבור ארבעה אנשים, שקי שינה, בגדים ואוכל לימים הקרובים.

ברכב מסוג זה אין תא מטען והגלגל הרזרבי מורכב על הדופן האחורית של הרכב. אז איך אחסנו את הכל? מעל הגלגל הרזרבי היה משטח אחסון ועל הגג היינו מרכיבים מתקן מברזל עגול. מאחורי המושב האחורי אוחסנו כלים ומיכלים נוספים של שמן ודלק. כאמור, באוטו ישבנו ארבעה אנשים: אני, אשתי, מכרה של אשתי ובעלה. הגברים ישבו מקדימה והנשים מאחור עם כל האוכל והבגדים.

יוצאים לדרך. הזמן הוא סוף חודש יולי בשעות הצהרים. אחרי כמה מאות מטרים של נסיעה, החום של המנוע עולה ואנחנו עוצרים. החבר שישב על ידי, בחור רזה וגבוה, זורק את רגליו מחוץ לאוטו, מתקפל ויוצא החוצה. הוא לוקח דלי מים (שהיה מונח על רצפת הרכב בין רגליו) ומוסיף מים לרדיאטור. עם היציאה מחוץ לעיר, תדירות הוספת המים פוחתת.

מסלול הטיול: כביש מוסקבה-לנינגרד, העיר נרווה שעל הגבול עם אסטוניה, על חוף ים הבלטי, הערים סלנצי, פיארנו, טאלין, ריגה, ווילנה, בוריסוב, ומשם

מיכאל והמוסקביץ

מוסקבה בשנות ה-1960

על כביש מינסק-מוסקבה, הביתה.
בסוף היום הראשון של הטיול, אנחנו מגיעים עד למאגר מים בשם יסטרה שנמצא מצפון-מערב למוסקבה במרחק של כ-100 ק"מ מהבית. אנחנו מקימים את האוהל והולכים לישון.
בבוקר אנחנו ממשיכים בדרך. נוסעים על כביש ארצי בנוי עם מסלול אחד לכל כיוון. תיקוני הכביש מתבצעים בצורה מוזרה, ללא עצירת תנועת הרכבים שעל הכביש. הפועלים שופכים מזוט ומפזרים אבנים בגודל 50-60 מ"מ. אני נוסע במהירות של 45 קמ"ש וכאשר רכבים יוצאים לעקוף אותי, הם יורים על רכבי מטח אבנים ומזוט שעפים מהדרך הנמצאת בבנייה. פחדתי מפגיעה בשימשה הקדמית ובפנסים. מיד אני מוריד מהירות כדי להתרחק מהם. תיקון הכביש נמשך עשרות קילומטרים, ולאורך כל הדרך אנחנו לא פוגשים אף עובד או כלים מכניים שצריכים לבצע את העבודה...
למזלנו, אנחנו יוצאים מזה ללא כל פגע. השמש מתחילה לרדת ואני מרגיש עייף ויורד מהכביש למנוחה ולשינה. המקום אליו הגענו נקרא גבעות וואלדאי. זהו הלילה השני שאנו על קטע מוסקבה - לנינגרד.
ביום השלישי של הטיול אנחנו עוקפים את לנינגרד ונוסעים אל העיר נרווה, אסטוניה, שעל חוף הים הבלטי.

הקטע יחסית ארוך, אבל אנחנו בכל זאת רוצים להגיע למקום עוד היום. השמש כבר שקעה ואני מדליק אורות ובחושך מוחלט אני עוצר בין העצים שמפרידים את הכביש מחוף הים הבלטי. אנחנו שומעים את רעש הגלים ונושמים את אוויר הים. אני עייף ולא משתתף בהרכבת האוהל שמורכב לאורם של פנסי הרכב.
בבוקר, התברר לנו שהאוהל עמד על קן נמלים, אך זה לא שינה לנו את אווירת החופש: שמש, חול זהוב של החוף והים הבלטי שקורא להיכנס. אומנם טמפרטורת המים היא רק 13 מעלות אך אנחנו צעירים ושמחים וזה לא מה שיעצור אותנו.
סיימנו את השלב הראשון של הטיול, מרחק 830 ק"מ. זמן הנסיעה הוא יומיים וחצי במהירות של 45 קמ"ש. לפי התכנון, אני יוצא לעיר סלנצי של מחוז לנינגרד כדי לחדש את הצמיגים של הרכב. השותפים שלנו לחופשה נשארים בחוף, ואני עם אשתי יוצאים למפעל, בו מוכנים לחדש את הצמיגים אבל פירוקם עלי.
אני מרים את האוטו, פותח את האומים שבגלגלים ומפרק את הגלגל הראשון. מוריד את הרכב על אבנים, מוציא מתקן הרמה ועובר לגלגל הבא. השלב השני - פירוק צמיגים והוצאת הפנימית בעזרת שתי כפות לום לפירוק ידני. אנחנו עובדים תחת השמש בחום של 25 מעלות בצל ואחוזי לחות גבוהים מאוד. מוסרים למפעל שבעה צמיגים, משלמים והולכים לנוח בצל.
לקראת סיום המשמרת אנחנו מקבלים את הצמיגים המחודשים חזרה ומתחילים בתהליך הפוך - שמים חישוק בתוך הצמיג, לוחצים את הפנימית בתוך החריץ שבין הצמיג והחישוק ובעזרת שתי כפות לום

היפה ו"החיה"

מרכיבים את הצמיג בתוך תעלת החישוק. בפעולה זו חשוב לא לפגוע בפנימית. ממלאים אוויר עם משאבה ידנית, כמו זו עימה ממלאים כדורגל. יש לחזור על הפעולות עוד ארבעה פעמים. אחרי הרכבת חמשת הצמיגים - אנחנו מתים מעייפות אבל, זה לא סוף העבודה.. מתחילים את הרכבת 4 הגלגלים של האוטו והגלגל הרזרבי במקומם.

לבסוף, אנחנו חוזרים עייפים וכועסים על השותפים שלנו לטיול שלא באו לעזור, רבים איתם ונפרדים. אשתי ואני ממשיכים את הטיול לבד. אנחנו נוסעים על הכביש שלאורך חוף הים הבלטי. העיר הקרובה היא פיארנו. הנסיעה שקטה ואני מרגיש שהרכב לא עמוס. בנוסף, המנוע הפסיק להתחמם וגם לא צריך להוסיף שמן. אנחנו יורדים מהכביש לחוף. בחניה יש כמה מכוניות של מטיילים. בעלי הרכבים שם קוראים לנו ואנחנו ניגשים אליהם. אלו היו זמנים של חופים ריקים ואנשים נחמדים. אנחנו נחים כמה ימים, הולכים לים, אשתי עושה כביסה. מאחר שהאוהל נישאר אצל שותפינו לטיול, אנחנו מקפלים את המושב הקדמי וישנים באוטו.

המדינות הבלטיות היו עבורנו "אירופה" מבחינת עיצוב הבתים וצבעם, האנשים השקטים והמסודרים, הסדר והניקיון והטעם המיוחד של מוצרי החלב. הביקור בחנויות ובשווקים היה חוויה בלתי נשכחת.

הטיול היה עממי. לא נכנסנו לבתי מלון, לא אכלנו במסעדות ואפילו לא תדלקנו בתחנות דלק. שיטת התדלוק הייתה כדלקמן: אני נכנס לתחנת דלק, מכין מיכל ריק ל-10 ליטר ומחכה למשאית שתכנס לתדלוק. האוטו שלי צרך בנזין 76 אוקטן, אותו בנזין שהשתמשו בו המשאיות. אני קונה דלק מהנהג בחצי מחיר - ב-5 אגורות (קופייקי) במקום מחיר רשמי של 10 אגורות. עבור שני ג'ריקנים אני משלם רובל אחד. לנהג משאית זה היה רווח נקי, הוא היה מקבל תלושי דלק מהמדינה ומדווח על ביצועים לפי צריכת הדלק. ממשיכים בנסיעה ומתחילה סדרת תקרים בצמיגים. אחרי תקר בצמיג השני ואחרי שכבר הרכבתי גלגל רזרבי, התחלתי להחליף פנימיות. לפי דעתי פגעתי בפנימיות כשהרכבתי את הצמיגים במפעל. לנוכח מצב החירום אנחנו לא נכנסים לעיר טאלין, עיר הבירה של אסטוניה וממשיכים ישר לריגה, בירת לטביה. בכניסה לריגה, שוב תקר בצמיג נוסף. נגמרו הפנימיות ואין למה להחליף. על שלושה גלגלים תקינים וחישוק מתכת אחד על אבני רחוב, אני מגיע עד לבית של דוד שלי בריגה.

ביום הבא אני פונה למתקן צמיגים מקצועי שמתקן את כל הגלגלים והפנימיות כולל הרזרבי. אנחנו אומרים תודה ושלום לדוד ופונים לעיר ווילנה, בירת ליטא. הקטע הוא פחות מ-300 ק"מ ואנחנו עוברים אותו ללא תקלות והולכים לבקר חברה של אמה של אשתי.

בזמן מלחמת העולם השנייה הן נפגשו בעיר בשקירית בקרבת הרי אורל. החברה עבדה במאפיית לחם ולפעמים הייתה גונבת כיכר לחם עבור הילדים הרעבים שלה. היא לקחה סיכון לא קטן כי בזמן המלחמה, על פי החוק, על גניבה היו יכולים לקבל 3 שנות עבודה במחנה בסיביר.

בבוקר אנחנו ממשיכים לבלרוס לבקר קרובי משפחה בעיר בוריסוב צפונית מזרחית למינסק. מזג האויר נוח ואנחנו מתקדמים ללא הפרעות. אנחנו עוברים את גבול ליטא-בלרוס שסומן עלי ידי עמוד ושלט בלבד. לקראת הערב אנחנו

ריגה בשנות ה-1960

מתקרבים לבוריסוב. חושך יורד ואני מדליק אורות, הפנסים בקושי מראים את דרך. לפי דעתי הדינמו לא ייצר חשמל. כיביתי את הפנסים ובחושך מוחלט אני מוצא את הרחוב והבית של קרובי המשפחה שלנו. בבוקר אני מפרק את הדינמו ועם המארח שלנו אנחנו מוסרים אותו לתיקון במוסך שמפעיל צי של משאיות ממשלתיות. בסוף היום אני מקבל אותו בחזרה ללא שתוקן מפני שאין חלקי חילוף. השעה 4 אחרי הצהריים ועדיין יש עוד כמה שעות אור. אני מחליט לצאת לדרך. האוטו מתניע מעולה.

אחרי כמה שעות נסיעה אנחנו נכנסים לכביש מינסק - מוסקבה. אנו נוסעים במסלול הימני ולא רואים את הצד השני של הכביש. בזמן מלחמת העולם השנייה הגרמנים שכבשו את מינסק הרחיבו והאריכו את הכביש לכדי מידות שיאפשרו נחיתה והמראת מטוסים.

במהירות של 45 קמ"ש אני מתכונן לעקיפה של משאית כבדה עם עגלה ארוכה שנוסעת במהירות של 25-30 קמ"ש. לפתע המנוע שלי מוריד סיבובים ועומד לעצור. אני מסיים את העקיפה, עוצר בצד הדרך ויוצא לבדוק. בעזרת ידית שהייתה על משאבת הדלק אני מצליח, בצורה ידנית ומבלי לעצור את המנוע, למלא את הקרבורטור.

בהמשך היום עד החשיכה זה נראה כמו משחק - אני עוקף את המשאית ועוצר למלא דלק ואז הוא עוקף אותי וכן הלאה. השמש יורדת ואנחנו רואים מבנה נטוש על יד הכביש וערימת קש. אנחנו יורדים מהכביש והולכים לישון שם. המשאית לאט לאט עוברת אותנו באור פנסים וממשיכה לכיוון מוסקבה. המחשבות מתחילות לצוף. מה יהיה מחר? אנחנו כבר מספר ימים ללא טעינת מצבר, ואני בטוח שזהו סוף הטיול שלנו. למחרת אנחנו קמים בבוקר, אוכלים ארוחת בוקר מאולתרת ואני מתקרב לאוטו. מנסה להניע עם מנואלה ונגד כל היגיון... קורה נס! המנוע עובד.

אנחנו נוסעים עד מוסקבה כ-250 ק"מ. עם עצירות והפעלה ידנית של משאבת הדלק אנחנו מגיעים עד הבית במוסקבה. אני מגיע לבית מותש והולך לישון. בבוקר הרכב כבר לא מניע, אבל זה לא מדאיג אותי. אני בבית, ויש זמן לפרק ולתקן את משאבת הדלק והדינמו. במנוע אני לא נוגע וממשיך לנסוע עוד כמה שנים עם לחץ שמן 0 עד למכירתו.

אז אילו הגבלות ותקלות היו לנו? לחץ שמן 0, מנוע שהתחמם ומהירות נסיעה של 45 קמ"ש, סכנת שבירה של השמשה הקדמית, פנימיות שהתפוצצו, דינמו שמפסיק לעבוד וכתוצאה מכך אין סטרטר ופנסים ולקינוח, תקלה חלקית במשאבת הדלק.

ובכל זאת - עברנו מרחק של כ-2500 ק"מ !!!

בשנת 1963 נסענו בתוך מדינה אחת בשם ברה"מ. היום אלו חמש מדינות: רוסיה, אסטוניה, ליטא, לטביה ובלרוס (עם מעברי גבול, בדיקות, אישורי כניסה וכו'). היו זמנים. ⊙

באילת באילת, שער העולם דרומה

מאת רון אקרמן

אחרי שנתיים של קורונה, מגיפה עולמית ובידודים, ירד מועדון החמש לאילת בחודש דצמבר 2021.

המסע הפעם היה גדול יותר, מהיר יותר ומהנה ביותר.

כמעט 140 כלי רכב ומאות חברי המועדון, בני משפחותיהם וחבריהם, השתתפו במסע הססגוני שהוזנק ממתחם קרסו-טרייד שבמעוין שורק בראשל"צ.

היום החל בארוחת בוקר קלה, טקס הזנקה מכובד עם נציגי הנהלת חברת קרסו ו...גשם שהחל לרדת ואיים לחסל את ההנאה מהמסע.

אבל לא. חברי מועדון החמש לא ייכנעו לכמה טיפות גשם. בחסות ובסיוע מתנ"א - משטרת התנועה, שאיפשרה זרימה חלקה של השיירה העצומה עד כביש 431, יצאנו כולנו לנסיעה דרומה דרך כביש 6.

אי-שם ליד קריית גת פסק הגשם, העננים התפזרו ושמש נעימה ליוותה את השיירה עד לאגם ירוחם, שם אירחה אותנו ראש העיר בטקס מכובד עם יו"ר מועדון החמש. נהנינו מארוחת בראנצ' שאירגן ועד המועדון, יחד עם כמות מכובדת של ספינג', מתנת נשות ירוחם. בסיום יצאנו לתהלוכת הצדעה לתושבי ירוחם ומשם בנסיעה רצופה לבסיס צה"ל - בית הספר להנדסה צבאית בצוקי עובדה.

הבסיס אירח אותנו במגרש המסדרים עם תצוגה מרשימה מאד של כלי צמ"ה צבאיים והצגת בכורה של הנמר החדש (נושא גייסות סופר-משוכלל, משוריין וממוגן, על בסיס המרכבה). גם הכיבוד שהגיש לנו הצבא היה מדהים ונוסטלגי וכלל בין-השאר קרמבו, במבה ושתייה קלה וחמה.

משם ירדנו לאילת דרך המשך כביש 12 והתמקמנו במלון דן פנורמה. את המכוניות השארנו בחניון מאובטח שהוכן מבעוד מועד ע"י הנהלת המלון ובסיוע עיריית אילת.

בשישי בבוקר קיימנו את האירוע המרכזי, שהוא תצוגת מכוניות להנאת תושבי ומבקרי אילת בחניון שמול הקלאב הוטל. להקה מצויינת הנעימה במיטב שירי שנות ה-60' וה-70' והתקיים טקס מרשים במעמד ראש העיר אילת.

בשישי בערב התקיים האירוע החברתי המרכזי של חברי המועדון - ערב ריקודים ושירה עם מיטב להיטי שנות ה-70' וה-80', עם להקת המשפחה המצויינת והופעת אורח של הזמר סמי וילה. לסיום הערב הופתעתי

ראש עירית אילת, אלי לנקרי מקבל תעודה מיו"ר המועדון, נחום קדמיאל

בקריאה לעלות לבמה כדי לבצע את השיר My Way של פרנק סינטרה, להנאת חברי המועדון.

המסע הסתיים ללא תקלות קריטיות בכלי הרכב. רק מכונית אחת שבקה והוחזרה למרכז ע"י הגרר. השניה שלקחה "טרמפ" על הגרר, היתה המכונית של חברנו מתניה הלוי, ששבר את רגלו ביום שישי ולא יכול היה לנהוג חזרה.

תודה ענקית למארגני המסע המאד מוצלח ומהנה ובראשם שי גלעד, דוד כרמל, בני צ'צ'יק וכמובן יו"ר המועדון נחום קדמיאל. ⊙

רון אקרמן בפעולה

CLUB HOTEL EILAT
TAXI
CHECKER

סודות של בנים

יהודה אליאס

זה היה בשנת 2003. בסוד שלי שיתפתי רק את בני הקטן, דוראל בן ה-7. זה היה לפני טיול בת המצווה לביתי עירית. סיפרתי לבני שאני מחפש אחות לפיז'ו 404, שלא תהיה בודדה.

שמתי את עיני על פיז'ו 504 קבריולט. לאחר חיפוש מצאתי מספר מכוניות בצרפת. רשמתי מספרי טלפון וכתובות וגם שוחחתי עם חלק מבעלי הרכב.

בהגיענו למלון בפריז החדרים טרם היו מוכנים והתבקשנו לחכות כשעה. שאלתי את פקיד הקבלה לגבי כתובת מסוימת וזו הייתה הפעם הראשונה שאשתי גילתה שאני מתכוון בזמן הטיול לקנות רכב... להפתעתי הפקיד אמר שהכתובת קרובה, מרחק הליכה של כ-15 דקות מהמלון. יצאנו לדרך, צלצלתי לבעל הרכב שהגיע וירדנו לחניון לראות את המכונית. אשתי הצטרפה בשמחה למיום וביקשה ממנו שיוציא את הרכב לכביש כדי לראות את הרכב באור יום.

הרכב היה בצבע לבן. לא השתוינו על המחיר והאמת, גם הצבע לא כל כך מצא חן בעיני... אמרתי לעצמי שלא נורא, יש עוד 504 שקבעתי לראות במקום שנקרא פיונה ליד לימוז' שבמרכז צרפת. התקשרתי לבעל הרכב שאמר לי כי ב-20 לחודש הוא חוזר מאנגליה ושאתקשר אליו. זה היה יום לפני החזרה שלנו לארץ.

את הדרך למרסיי עשינו ברכבת ובמרסיי שכרנו מכונית. כשיצאנו ממרסי לכיוון לימוז' ב-20 לחודש התקשרתי לבעל הרכב. אמר שמחר ילך למשרד התחבורה לפני שיסגרו כדי להביא לי "כארט גרי", רישיון הרכב הצרפתי, כדי לאשר שהרכב רשום על שמו ואינו משועבד.

השעה היתה כבר 14:00 בצהרים ולאחר נסיעה של כמה שעות בכביש המהיר פספסתי את היציאה לכיוון לימוז', כי באותה תקופה לא היו תוכנות ניווט אלא רק מפות. הטעות הביאה אותי לנסיעה של 200 ק"מ נוספים. לאחר ששאלנו אנשים רבים איפה נמצאת העיירה פיונה, הצלחנו להגיע בשעה 22:00 לעיירה בת 300 התושבים.

בעל הרכב הוציא אותו מהאסם. למרות החושך ולאחר נסיעה של כ-5 דקות החלטתי שאני קונה את המכונית. לאחר מיקוח קל על המחיר הגענו להסכמה. טוב, עכשיו צריך לשלם. בעל הרכב לקח אותי לעיירה אחרת בה היה כספומט והפעלתי את כל כרטיסי האשראי שברשותי כדי להוציא מזומן עבור התשלום. לצערי, הכרטיסים מוגבלים לסכום מסוים וחסרו לי 300 אירו למחיר שסיכמנו. ביקשתי סליחה, ואמרתי שאני נאלץ לוותר על הקניה. להפתעתי הבעלים הסכים לוותר על הסכום החסר ואיחל לי "תהנה מהרכב". השעה הייתה 23:00. ביקשתי מאשתי שתיסע אחרי, הילדים כבר נרדמו ברכב ויצאנו לדרך ללימוז'. התוכנית הייתה לשלוח את הרכב ברכבת למרסיי. ברמזור בכניסה ללימוז' הרכב התחמם וכיבה את עצמו. לחוץ ברמות, חיכיתי כ-10 דקות והרכב נדלק. המשכנו לכיוון המרכז, לתחנת הרכבת.

ליד התחנה איתרתי מלון עבור המשפחה חזרתי לתחנה כדי לגלות שהמודיעין יפתח בשעה שש בבוקר. למחרת בבוקר גיליתי שהרכבת הבאה למרסיי שמובילה מכוניות תהייה רק בעוד חודש... מה עושים? מחר אנו חוזרים הביתה. חזרתי למלון ומסרתי לאשתי שאני נוסע למרסי עם המכונית כדי להביא אותה לנמל.

לדרך הארוכה בת 800 הקמ' יצאתי רק עם מצלמת וידיאו של JVC, טלפון נוקיה ומפה של צרפת.

בשעה 14:00 הייתי עדיין במרחק של כ-100 ק"מ ממרסי. ברדיו הודיעו על פקק של עשרות ק"מ. ה-504 העלתה חום וכמובן שעלו אדים ממכסה המנוע. כמה מבעלי רכב צעקו לי "מיסייה מיסייה" וכמובן כדרכם הצרפתים לא אוהבים לעזור. עצרתי את המכונית בשול הכביש חסר אונים. מה עושים? לא נותר לי אלא להתפלל ואכן תפילותי נענו. ראיתי

לצד ימין של הכביש נחל זורם. מיד רוקנתי את שארית המיץ מבקבוק שקניתי והלכתי להביא מים ל-504 הצמאה. בנחל מצאתי עוד בקבוק. מסתבר שגם הצרפתים לא כל כך שומרים על ניקיון הסביבה... מילאתי את הבקבוקים במים ועשתי את דרכי למכונית. הרדיאטור שתה אותם בשמחה והחלטתי שאני בודק את הפיוזים שהיו תקינים. במכונית זו המאוורר עובד על מצמד אלקטרומגנטי. כאשר הרכב מתחמם המאוורר מתחיל להסתובב ולצערי גיליתי שכנראה יש תקלה במצמד של המאוורר. בינתיים הפקק השתחרר ויצאתי לדרך עם 2 בקבוקי מים מלאים ועם חיוך. לאחר כ-20 ק"מ ראיתי תחנת דלק, עצרתי בתחנה לתדלק ושוב הרכב כבה. קניתי נוזל קירור ירוק והמוכר סיפר לי שיש בעוד כ-12 ק"מ עיירה עם מוסך של פיז'ו וכדאי שאגיע לשם.

המכונית לא נדלקה וכדי להזיז אותה מהמשאבה דחפתי אותה לחניה. מאיפה הכוחות? לא יודע... צריך למצוא פתרון. על הרצפה היו זרוקים עשרות מקלות ארטיק. לקחתי מקלות ארטיק, שפשתי אותם בשפת המדרכה כדי שיהיו דקים וכך אוכל להכניס אותם למרווח מצמד המאוורר כדי ש"ייתפס" ויעבוד. לאחר שהכנסתי כ-10 מקלות ארטיק למצמד המאוורר תוך כדי שאני נעזר במתנע כי להזיז את המיקום של המקלות, הרכב הניע. שמח ומאושר על התושייה יצאתי לדרך עם המון מקלות ואכן לאחר כ-10 ק"מ היה שלט המכוון למוסך פיז'ו. הייתי לחוץ בזמן - עלי להגיע לנמל מרסי עד השעה 16:00 וזהו יום שישי.

נכנסתי למוסך ושאלתי אם יש לו מראה ימנית, כי ל-504 לא הייתה כזו. בזמן שניגש להביא מהמחסן ניגשתי לרכב לבדוק האם חסר עוד משהו וכשחזרתי הוא היה עסוק עם לקוח אחר. ביקשתי את סליחתו והסברתי שאני ממהר. המוכר הגיב בכעס ואמר "אין פרנס נו הארי", בצרפת לא ממהרים, קרע את ההזמנה של המראה וזרק אותה לפח... יצאתי עצוב וחפוי ראש.

המשכתי לנמל מרסי שהנקרא נמל פוס, נמל ענק עם עשרות שערים. לקח לי כחצי שעה למצוא את שער 36 בו "אלאלוף ספנות" הינחו אותי לי להשאיר את הרכב. השעה היתה כבר 17:00. מסרתי את הניירות למשרד והפקיד אמר שבשעה 17:45 אחכה כדי שתבוא משאית לקחת אותי למרסי לאחר שאסיים. בינתיים הוא הורה לי לנסוע עם הרכב לתוך הנמל כ-3 ק"מ ולהביא אותו למשרד ששולח את המכונית לישראל, ואמר "אתה תראה המון פיז'ו 206 שמחכים למשלוח לישראל"... הגעתי, מסרתי את הניירת ושוב הליכה של כ-3 ק"מ למשרד הראשי. לצערי המשאית שהיתה אמורה לקחת אותי למרסי לא הגיעה. מהנמל אין אוטובוסים למרסי וחזרתי למשרד עצוב. אחד הפקידים יצא איתי ועצר נהג משאית אחר שגר במרסי וביקש שייקח אותי. יצאנו לדרך. לאחר כשעה הגענו למרסי. הנהג אמר "מסייה מוסק טקסי". הבנתי שאסור לו להיכנס למרכז העיר ואני צריך לקחת מונית מהתחנה ליד המסגד. לתחנת הרכבת הגעתי בסביבות השעה 19:30. חיכיתי בתור לכרטיסים, הרכבת של 19:30 יצאה והרכבת הבאה בשעה חצות ומחצה. קניתי כרטיס ושמחתי שאני יכול לחזור למשפחה. המשימה בוצעה.

הייתי מאוד רעב. חיפשתי מסעדה מחוץ לתחנה ומיד ראיתי שכולם מסתכלים עלי. הייתי הזר היחיד בסביבה ועוד עם מצלמת וידיאו ביד, פחד גדול... חזרתי מיד לתחנה, הפיצה הייתה פתוחה והספקתי לאכול.

מה עושים? צריך לחכות כ-4 שעות. הסתכלתי מסביב וראיתי שהאנשים שמחכים הולכים לישון. איך ???

לוקחים אריזות קרטון של שתיה, קורעים אותן, פורסים על הרצפה והולכים לישון, ולכן זה מה שעשיתי. כיוונתי שעון מעורר, לחצתי יד אחת על המצלמה ויד שניה בכיס על הארנק והטלפון.

בשעה טובה הרכבת הגיעה. עליתי על רכבת, קיבלתי בקבוק מים ושמיכה. הלכתי לקרון שלי בקומה השניה וישנתי. לאחר כשעה מגיע הקונדוקטור "מיסייה, מיסייה, אתה לא ישן במקום שלך"... תן לישון, עניתי לו בעברית... הוא לקח אותי לקרון אחר והגעתי סוף סוף אל המנוחה והנחלה. לאחר כמה שעות שוב "מיסייה מיסייה". מה עכשיו שאלתי בתמיהה. הקונדקטור אמר שצריך להחליף רכבת. יצאנו החוצה וקפאתי מקור. בלילות קר בקיץ בצרפת. לאחר כמה שעות הגעתי ללימוז', רצתי למשפחה שדאגה מאוד אבל ברוך השם הגעתי בשלום.

בני בן ה-7 אמר שלא הלכנו לעמק הלואר, ואכן לקחתי אותו לעמק הלואר ומשם שמנו את פעמינו לפריז. הטיסה לארץ ב-23:30 בערב.

כמובן שכאשר הגענו לפריז הלכנו לאולם התצוגה של פיז'ו בשאנז אליזה, ותנחשו מה היה שם - "שבוע פיניפארינה", כולל 504 קבריולט, 403 קבריולט ועוד. הילדים מאוד שמחו והצטלמו עם הרכב שבתצוגה.

ה-504 הגיעה לארץ וכעת היא אחת המכוניות המדהימות באוסף שלי. ⊙

העתיד הגיע? חישמול מכוניות אספנות

מאת חיים לויט

נתחיל דווקא עם הסיפור המוזר על מיס בלוודר (גליון 66). מיס בלוודר היא כמובן מכונית ובעצם מכונית פלימות' בלוודר משנת 1957 מיצור סדרתי.

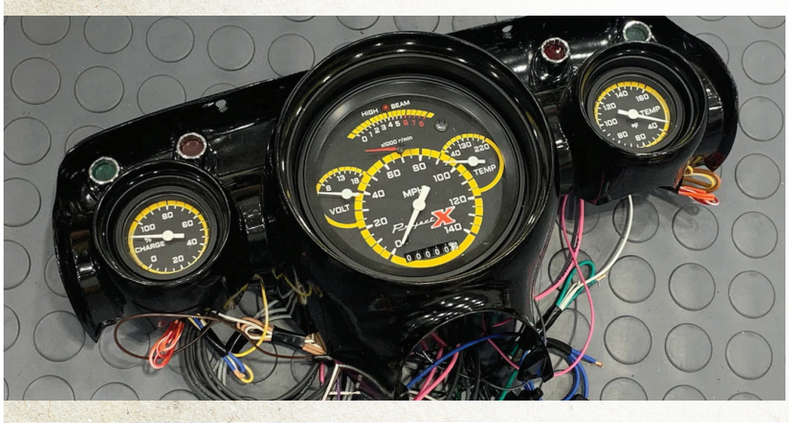
בתאריך 15 ביוני 1957, על בסיס מחשבה פרועה ועתידנית, הוכנסה המכונית החדשה והיפה לתוך "קפסולת זמן". נארזה, נאטמה במיכל דמוי כספת והוטמנה מתחת לאדמה בעיר טולסה, אוקלהומה, לתקופה של 50 שנה. לאחר 50 שנה בדיוק, בתאריך 14 ביוני 2007, הוצאה מיס בלוודר מן הכספת הקבורה והנה הפתעה: מן המיכל הוצא גוש מתכת חלוד ורקוב שהיה פעם רכב, כאשר החלק השמיש היחיד היה ג'ריקן מלא בבנזין שהונח בתא המטען. וזאת למה? משום שחשבו שתוך חמישים שנה המכוניות כבר לא יסעו על דלק אלא על אטום או משהו עתידני דומה (על "מיס בלוודר" כתבנו ב"האבטומוביל" מספר 66).

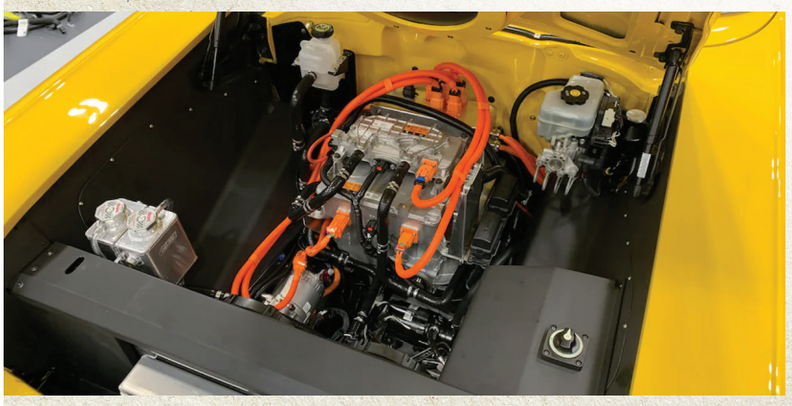
ומדוע צץ הסיפור הנ"ל? משום שהמאמר מנסה להתבונן בעתיד ומעלה את האפשרות שמכוניות האספנות שלנו יונעו בעזרת מנועים חשמליים !! וסוללות !! בסגנון טסלה ודומיה.

אם לצטט מדברי גדולים, הרי לפניכם קטע קצר ממאמר שכתב חברנו קובי מילוא לפני מספר שנים: "יש כבר כמה מדינות שקבעו תאריכי יעד להפעלת איסור על מכירת רכבים המונעים במנועי שריפה פנימית. אולי הן לא תעמודנה בתאריך היעד המקורי, אבל הכיוון ברור. בעתיד המכוניות יונעו באנרגיה חלופית, כנראה חשמלית מלאה.".

בואו נראה מה קורה בארה"ב - רוב המכוניות הקלאסיות האמריקאיות היו בעלות מנועי 6 טוריים או V8, בעלי תפוקה נמוכה. יש לא מעט מכוניות קלאסיות שהותקנו בהן בשנים האחרונות מנועים חדשים ומודרניים, למשל מנועי LS, וכך הרכב הקלאסי זוכה להרבה יותר כח, אבל כזה שמגיע בצורה יעילה ונקיה יחסית בזכות מערכות הזרקה וניהול מנוע מודרניות. אם כך, מדוע שיהיה הבדל עקרוני בין פתרון כזה ובין פתרון שהולך צעד אחד הלאה, ע"י התקנת מנוע חשמלי שיחליף לחלוטין את מנוע הבנזין ? במחיר הפגיעה במקוריות הרכב תהיה לדור הצעיר דרך לשמור על "האוטו של סבא" על ידי הפיכתו למחושמל ואולי זו הדרך לשמור על תרבות המכוניות הקלאסיות בחיים עבור הדורות החדשים של אנשי הרכב.

בארה"ב הסתיים לא מכבר פרויקט בשם Project X מטעם כתב-העת Hot Rodding, במסגרתו נבחרה מכונית מדגם שברולט בל-אייר 1957 והושתל בה מנוע חשמלי, סוללה מתאימה וכמובן כל שאר המכלולים הרלוונטיים. ה"נדוניה" של שברולט למיזם היתה מנוע חשמלי בהספק של 255 קילוואט (340 כ"ס) ומומנט של 330 קג"מ, המונע ע"י סוללת ליתיום-יון במתח של 400





וולט. בניגוד לציפיות, תהליך ההטמעה עבר די בשלום. הטכנולוגיה של הדמיות תלת מימד ויצור חלקים ע" מכונות CNC ממוחשבות עשו את עבודת התכנון והישום פשוטות מבעבר. הוצאת המנוע הקלאסי, על כל הרצועות, הצינורות ומערכת הקירור שלו פינתה המון מקום והמנוע החשמלי נראה קטון בהשוואה לקודמו. "בעיה" שדרשה פתרון: כבר אין צורך במים לקירור למנוע ולכן היה צורך בפתרון אחר לחימום תא הנוסעים בימי החורף. לכן תוכננה מערכת חשמלית קטנה וייעודית לחימום מים לטובת רווחת הנהג והנוסעים. הרכב צויד בדיפרנציאל המאפשר להתאים את יחס ההנעה הסופי על פי אופן השימוש במכונית. המתלים עודכנו ולרכב יש כעת קפיצים קדמיים רכים יותר וקפיצים אחוריים קשיחים יותר, מכיוון שעתה יש פחות משקל מתחת למכסה המנוע ויותר משקל על הסרן האחורי (בגלל מיקום הסוללה) בהשוואה למבנה הקודם. בנוסף, מאחר וכבר לא היה צורך במערכת הפליטה העתיקה, ניתן היה להנמיך את המרכב בכ-50 מ"מ.

- האם זהו הפתרון להמשך שימוש עתידי במכוניות האספנות שלנו?
- האם גם במכונית כזו, באם תוטמן באדמה ל-50 שנה נגלה כי הסוללה שלה שרדה את הזמן?
- האם נכון לשדרג מכונית אספנות קלאסית ו"לחשמל" אותה?

התשובות בשלב זה הן כל מה שנכון לדעתו של השואל... ימים יגידו. ⊙

מסע סיטרואן מדן ועד אילת

מאת רני הרניק

מ ה עושה חבורת משוגעים לסיטרואן ואחיותיה כאשר נבצר מהם לעשות את "הטיול השנתי" בחו"ל? מגלים את הארץ... וכך נסעו בעלי דה שבו, עמי 6, עמי 8, מהרי, DS ואפילו רובר אחת (מהצד השני של הברקזיט), בסך הכל 14 מכונית ממטולה ועד אילת.

רגע לפני סיפור הדרך, מעט היסטוריה: האגדה מספרת שהשם 2CV הוא בגלל שני הצילינדרים של הדה שבו או בגלל דירוג המס הצרפתי של הרכב, אך האמת היא שהשם 2CV הוא של סידרת הייצור השנייה של מפעל המכוניות סיטרואן: 2=סידרה, CV=Citroen Voiture...

ועכשיו לסיפור הדרך:

היום הראשון למסע:

לאחר ארוחת בוקר משותפת ומאורגנת במוזיאון הרכב בקיבוץ אייל, ביצענו טיפול לפני תנועה ותדריך לנהגים. בדיוק בשעה 9.00

יצאנו לנסיעה ארוכה עד לחרמון. בדרך עצרנו למנוחה בצורת טיול רגלי למפל הבניאס והגשר התלוי ומשם נסענו בעליה תלולה לכפר הדרוזי מסעדה, וכמובן הפקנו תמונה קבוצתית בברכת רם למרגלות החרמון. אחה"צ, כאשר שבשבות הרוח לשמאלנו, חצינו את דרום הגולן. לפנות ערב לאחר תדריך שלי "איך יורדים ירידה תלולה בצורה נכונה ללא שימוש בבלמים" ירדנו את הירידות התלולות של דרום הגולן (כביש 98) לכיוון חמת גדר. הנהגים כולם נשמעו להוראות והרכבים הגיעו למטה בלי שום בעיה ובלי התחממות של הבלמים.

בדרך ללינת הלילה באוהלו אשר בדרום הכינרת עצרנו לתדלוק בצמח. תוך כדי תדלוק הרכבים, פנתה אלי המנכ"לית של המתחם ובקשה שנציג לזמן קצר את המכוניות שלנו בחנית המתחם תמורת שתייה ונשנושים, וכך חווינו חוויה נוספת נחמדה וטעימה.

היום השני למסע:

מוקדם בבוקר פגשנו את עופר אוגש, המדריך שליווה אותנו במשך יומיים ואת רונן טופלברג, צלם רכב מקצוען ועתיר ניסיון. פתחנו בתמונה קבוצתית בסככה חקלאית במעוז חיים עם הרבה מאד חברי הקיבוץ שהגיעו להסתכל ולהתפעל מהמכוניות המדהימות. משם נסיעה בדרכי עפר

במועצה האזורית עמק המעיינות. המשכנו על כביש 90 עד מעלה שי אותו טיפסנו תוך נסיעה בדרך שבורה מלאת בורות ואתגרים עד לשמורת אום זוקא.

לאורך כביש אלון טיפסנו וירדנו (בעיקר טיפסנו...) וחצינו את ואדי קלט עד לכפר אדומים. נסיעה קצרה לנקודה הבאה שהיא "נבי מוסא", שם טיפסנו (ועוד איזה טיפסנו...) על גבעות החוואר, כאשר הבדואים תושבי האזור משפשפים עיניים לא מאמינים למראה עיניהם.

לפנות ערב נסענו למצדה ומצומת זוהר עלינו לערד ללינת הלילה של היום השני. כך הסתיים לו יום ארוך, אבל נפלא.

היום השלישי למסע:

נסיעה רגילה לא באה בחשבון... ירדנו לצומת חתרורים משם לצומת צפית, צומת הערבה וצומת עיר אובות. את מעלה עקרבים, עם כל 18 הפיתולים עד לאנדרטה, טיפסנו בקלות ומשם למכתש הקטן ומישור ימין. חצינו את המכתש הגדול לכיוון ירוחם ורעבים מאד הגענו לארוחת צהרים אצל המבשלות - התארחנו בבית הפרטי של שולה כנפו שהאכילה אותנו באוכל הנפלא שהכינה בעצמה וגם סיפרה לנו את סיפור חייה המורכב והמרתק.

שבעים ומאושרים יצאנו לאגם ירוחם ומשם לפגישה שקבענו מראש עם ה" זקן", הלא הוא ראש הממשלה הראשון של מדינת ישראל – דוד בן גוריון, בקבר בן גוריון. עייפים אך מרוצים הגענו למצפה רמון ללינת לילה במלון המפנק פונדק רמון.

היום הרביעי למסע:

חצינו את מכתש רמון ולאחר עצירה קצרה להליכה וביקור במנסרה, המשכנו עד צומת ציחור. ימינה לצומת סיירים ומשם נסיעה דרך כביש 12 עד לאילת. אי אפשר ללא איזה אתגר בדרך, ולכן עצרנו וביקרנו ב"קניון האדום". לא, זהו לא קניון של מותגים אלא קניון טבעי עם קירות תלולים, כאשר הדרך היחידה לחצות אותו היא ע"י ירידה ביתדות הקבועות בסלע. ירדנו, עלינו, וחזרנו לרכבים. בשעה 15:30 הגענו לעיר אילת לחניית הקלאב הוטל והמסע הסתיים. שיחת סיכום מרגשת במיוחד, ראיון קצר לערוץ 12 ומיד אחר כך 4 משוגעים (ואני ביניהם) חזרנו כבר באותו היום למרכז, כל אחד לביתו, כאשר נסענו כ-600 ק"מ ביום אחד. היתר נשארו לנפוש יום נוסף באילת וחזרו למחרת למרכז.

תם מסע מדהים, נסיעה אל הלא-נודע במדינת ישראל הקטנה והמיוחדת. היו אלו 4 ימים של חיבור יוצא מגדר הרגיל של אנשים מיוחדים, אתגרים מיוחדים, נופים עוצרי נשימה ומכוניות סופר-סופר מיוחדות. אין מילים לתאר את ההרגשה בסיום המסע והסיכום של החברים מדבר בעד עצמו: "היינו במקומות של הכרנו ובחיים לא הינו מגיעים אליהם לבד. נסענו במכוניות המדהימות שלנו שעד היום לא היה לנו מושג למה הן מסוגלות ובילנו עם חבורה מופלאה".

אני הייתי החולם והיוזם של המסע, אך ללא שיתוף הפעולה של כל אחת ואחד מהחברים שהשתתפו בו, המסע לא היה יוצא לפועל ועל כך מגיע תודה רבה לכל אחת ואחד מהמשתתפים: תודה לדורון וצביה עמיר, אילן ורבקה קנר, דן ותמר שילה, אורי סהר וצביקה תל אור, שמוליק הורביץ, אסף הלחמי, מיכל ברנע, איילה בר, אודי ורחל פסטרנק, אורי ועפרה שחר, אהרון ופנינה כהן, יוסי ויקיר לפיד, רמי ומאיר דור, טלי וגיא פלד, לעופר אוגש המדריך המקצוען ולרונן טופלברג הצלם היחיד והמיוחד. ⊙

אילת שלי

מאת בלה רבוי, מזכירת המועדון

הפעם הראשונה בה שמעתי את צמד המילים "רכב אספנות" הייתה בצבא. עד אותו רגע הייתי בטוחה שכל הרכבים עם כיתוב העברית על לוחיות הרישוי שאני רואה על הכביש, שייכים לאוכלוסייה אחת מאוד ספציפית - אלו שקנו לוחיות רישוי פיראטיות. היום אני כבר יודעת שמדובר בתחביב... אבל אחד כזה שדורש הרבה סבלנות, עניין ותשוקה. בעיקר תשוקה. הרי מה עושים אספני מכוניות אם לא להזמין חלקים מהאינטרנט, לחכות שיגיעו, לבדוק אם מתאים, להתייעץ עם המוסכניק, להבין שלא מתאים, להזמין חדשים וחוזר חלילה...

כשהגעתי לראיון העבודה, נחום תיאר בפני את אופי ודרישות התפקיד, אבל רק דבר אחד תפס לי את האוזן: העובדה שאני כל היום במשרד לבד (למעט פגישות עם נחום ו/או חברי הוועד). יש סיכוי שאנשים חברותיים ממני היו מרימים גבה, אבל אני לא אחת מהם. אחרי עשר שנים בהן חייתי במרכז תל אביב, הבנתי שאני מאוד אוהבת שקט - ותפקיד שבו שאני מבלה את רוב ימיי אך ורק עם עצמי - נשמע כמו חלום. והיום, אחרי שמונה חודשים בתפקיד, אני יכולה להגיד שהתבדיתי. הלבד שלי הוא לא הדבר האהוב עליי בעבודה. להפך, מסתבר שהדבר שאני הכי אוהבת בעבודה שלי במועדון החמש הוא....

החברים עצמם. וגם הקשר הזה, כמו כל קשר אחר, נבנה לאט ובזהירות - עם כל שיחת טלפון, מפגש ואירוע.

השיא, לפחות בעבורי, היה באירוע של אילת. כשחזרתי הביתה בשבת בערב, עם מיגרנה נוראית, אך מרוצה שהכל עבר בשלום - הבנתי שאני חייבת לכתוב על זה משהו. וכאן המקום להגיד תודה לבני הספל שאישר לי לכתוב באבטומוביל, ולקובי מילוא שעשה לטקסט הזה הגהה, ולאחד והיחיד (האיש שבזכותו אני כאן) נחום קדמיאל.

זה לא סוד שאילת עבורי הייתה עבודה. היה לי ברור שאני מגיעה כדי להיות עזר לאנשים שעבדו קשה ממני, והם שי גלעד, דוד כרמל, רון אקרמן, רמי בן-דוד ונחום קדמיאל, שניצחו על כל התזמורת הזו בהצלחה יתרה. למעשה, הפעמים היחידות בהן הצלחתי לנוח הייתה בזמן ארוחות או בהופעה של שישי בערב (אז לכל מי ששאל אותי למה לא רקדתי יחד אתכם... חבר'ה, הלכתי לישון).

אך יחד עם זאת, אילת בעבורי הייתה גם הרבה מעבר לעבודה. זו הייתה אבן דרך מאוד חשובה בציון מערכת היחסים שלי עם המועדון. ואחרי הסופ"ש הזה אני אוהבת אתכם יותר. בעיקר על האכפתיות וראיית האחר.

אני מודה לבני צ'צ'יק שראה אותי יושבת ברישום של קרסו, מוקפת חברי מועדון - הביא לי קפה, שאל אותי האם אכלתי, ודאג לארגן לי את כל הארגזים, חלילה כדי שלא אסחוב משהו.
אני מודה לעמית זק"ש, שבארוחת הצהריים באגם ירוחם שם לב שהאוכל אוזל ואני לא מספיקה לאכול, ודאג לשמור לי סלט.
אני מודה לרון אקרמן שפגש אותי בשבת בצהריים מחוץ למלון ושיבח אותי על העבודה בסופ"ש.
לזמי לוין שבירך אותי לשלום, הודה לי על היחס החם והכיר אותי לבלה נוספת ומופלאה.
ולכל אחד מחברי הוועד, בעלי התפקידים וחברי המועדון שאי פעם חייכו אליי (גם בטלפון אפשר לשמוע חיוכים), אמרו מילה טובה או עשו כל דבר שגרם לי להרגיש אהובה ושייכת. אתם יודעים בדיוק מי אתם.

פייר – זכיתי. ⊙

סיפור המסע של יוני כהן והתרנגול

מאת רוני עובדיה

ב שבת גשומה וקסומה של נובמבר ובהמלצתו של חברנו היקר זמי לוין, הגעתי עם ביתי טל למושב אורה שבהרי ירושלים להכיר ולשמוע את סיפורו של חבר המועדון הוותיק יוני כהן, המכונה בפי כל "יוני-אופנועים". כך גם נקרא המוסך ואולם המכירות שבבעלותו.

יוני הוא בעל מקצוע מיומן המכיר את עולם הרכב הדו-גלגלי ושולט בדגמים השונים של האופנועים הקלאסיים והחדשים כאחד, פשוט "אנציקלופדיה-מהלכת", אשר שם לו למטרה לאסוף כל כלי שהוזנח ונשכח ברחבי הארץ.

עמדתי נפעם מול אוסף הכלים הנדיר, הגדול והמגוון, אשר אין דומה לו בארץ. אוסף הכולל דגמים נדירים המספרים את סיפור ההיסטוריה וההתפתחות של העולם הדו-גלגלי בארץ ובחו"ל, כאשר גם מקומם של רכבים בעלי ארבעה גלגלים לא נפקד.

יוני, יליד 1956 וירושלמי גאה, אשר מגיל צעיר החל לעסוק בכל הקשור בנושאים טכניים כמו בניית עגלות מארגזי תפוזים להן הוסיף "לאגרים" (מיסבים) כגלגלים, בנה קורקינטים ושיפץ אופניים.

מכאן קצרה הייתה הדרך לכלים דו-גלגליים ממונעים, קטנועים ואופנועים מכל הבא ליד.

וכך בשנת 1974 רכש יוני בן ה-17 אופנוע מסוג BSA B40 המכונה "תרנגול" משנת יצור 1963. דגם זה, שיוצר בין השנים 1961-1970, שימש את צה"ל כאופנוע מן המניין וכשהוצאו הכלים משימוש הם נמכרו בשוק האזרחי כדוגמת אופנוע זה. מוסך האופנועים המיתולוגי "אחים-פוניס" במתחם סלמה ביפו רכש מספר לא קטן של אופנועים אלו, שם שיפצו אותם ומכרו ללקוחותיהם. כמו כן, מעט אופנועים מדגם זה יובאו ארצה ונמכרו יפה בשוק האזרחי עקב מחירם הנמוך יחסית לטריומף ולאופנועים היפנים שהחלו להגיע ארצה.

הדגם היה ייחודי, משום שבניגוד לדגמים הקודמים שסיפקו כ-21 כ"ס סיפק הכלי 24 כ"ס, וזאת בזכות יחס דחיסה גבוה ומפלג (דיסטריביוטור) חיצוני שלא היה נהוג עד אז בדגמים אלו ולמעשה היה תחליף אמין וטוב יותר ל"מגנטו" עם הפלטינות, שלדוגמה היה נהוג בדגמי M20 ו-B31.

הכינוי "תרנגול" דבק בדגם זה בעל כורחו, כשלמעשה הכינוי ניתן במקור לדגם שונה וישן יותר, ה-BSA-Bantam שצויד במנוע 2 פעימות. אופנוע זה היה פופולרי מאוד והלוגו שבחרו בחברה להצמיד לו היה תרנגול.

מספר יוני: "האופנוע היה במצב קשה וממש זועק לשיפוץ ושיקום כבד, ללא טסט, עם מערכת החשמל לא תקינה ומנוע שדרש ריענון רציני, אולם החלטתי הייתה נחושה לשפץ אותו ולצאת אתו לטיול הגדול שלפני הגיוס. מיכל הדלק המחורר כמסננת הוחלף במיכל של Honda CB350, דבר שגרם לסקרנות רבה בכל מקום אליו הגעתי וזאת בניסיון לזהות את הדגם... 2 ג'ריקנים צבאיים נוסרו לחצי ובצרוף מכסה ומנעול הפכו לתיקי צד לאכסון, התקנתי משענת גב נוחה ושמיכה צבאית כריפוד הכיסא השלימה את המלאכה".

כשסיים יוני את מלאכת השיפוץ יצא עם בת זוגו דאז ל"נסיעת-חימום" לכנרת והיא התלוננה על נסיעה מאוד לא נוחה ועל ריח השמן השרוף עקב הנזילות הרבות שהיו מנת חלקו של אופנוע באותן שנים... יוני הפיק לקחים והבין שלטיול גדול הוא חייב לשפר נוחות ונזילות וכמובן לצאת לבדו למסע.

בקיץ 1974 יצא יוני כשהכיוון הכללי דרומה, לבאר-שבע, אולם עד מהרה החליט לאתגר את עצמו ושם פעמיו לאילת. התחנה הראשונה הייתה במצפה-רמון, שם התארח אצל דודו דוד

יקותיאל ממקימי הישוב. לאחר יומיים בישוב המנומנם עשה דרכו לאילת, שם לן באכסניית נוער, ואז כשהוא מעודד מאמינות האופנוע גמלה בליבו ההחלטה לרדת דרומה לסיני.

התחנה הראשונה בסיני הייתה נואיבה שם התארח אצל מכר ירושלמי, משם המשיך דרכו לדהב וישן ב"חושות" אצל הבדואים עוד בטרם היה הדבר נפוץ.

מספר יוני: "המדבר הקסום, המים הצלולים של הים האדום, האלמוגים, הדגים הצבעוניים - כל אלו הכניסו אותי לחוויה רוחנית ולשלווה שאין דומה לה ולכן המשכתי דרומה לשארם א-שייך ולנקודה הדרומית ביותר, ראס-מוחמד, לצלילות עם כרישים, דבר שהיה מפחיד ועוצמתי ביותר במיוחד שבתקופה זו יצא לאקרנים הסרט "מלתעות"... בכל מקום ארוחות הדגים במסעדות היו זולות ועלו בסביבות 10 לירות".

כשהרגיש יוני מיצוי של החוויה והאופנוע דרש לצאת חזרה לדרכים החל לעשות דרכו צפונה, אולם במהלך הנסיעה וזאת ככל הנראה עקב איכות נמוכה של הדלק בסיני (אוקטן-72), החל המנוע לאבד קומפרסיה ויוני נאלץ לבצע עצירות מרובות. כאשר הגיע לתחנת הדלק בחצבה שבק המנוע חיים ושסתום הפליטה קרס סופית. יוני לא הרים ידיים, פירק את ראש המנוע ושם בתרמילו, הסתיר את האופנוע ויצא בטרמפים הביתה לירושלים. הוא מסר את ראש המנוע לפוגל, המומחה לשיפוץ, וירד לאחים פוניס ביפו לרכוש סט אטמים וברגים חדשים למנוע. עם הראש המשופץ בתרמילו יוני חזר שמח וטוב לב כעבור יומיים לחצבה, התקין את ראש המנוע, הניע, שחרר קלאץ' ויצא ב"ווילי" על גלגל אחד צפונה. הפעם עשה דרכו בנתיב ים המלח, חמי עין-גדי, עין-פשחה והעיר יריחו, שקיבלה אז בסבר פנים יפות אורחים ישראלים.

ממשיך יוני ומספר: "חזרתי לירושלים לאחר מסע של כחודש, בו הכרתי את דרום הארץ, פגשתי אנשים מקסימים ומעניינים, חידדתי את יכולותיי והבנותיי על העולם והמציאות הישראלית באותם זמנים. חוויה זו חקוקה בליבי לנצח ותרמה רבות לעיצוב אישיותי".

כל אחד מאתנו חולם או חלם לצאת ל"טיול-הגדול" ואף פעם זה לא מאוחר.

קחו מקל ותרמיל וצאו לדרך. דברים טובים ומפתיעים יצפו לכם ויוני-אופנועים הוא רק דוגמה והשראה לכולנו. ⊙

דגם
C4 Shine, 1.2 ל', טורבו בנזין, אוטו'
C4 Shine Hdi, 1.5 ל', טורבו דיזל, אוטו'
e-C4 Shine, Electric, אוטו'

רמת האבזור הבטיחותי:

רמת בטיחות גבוהה											רמת בטיחות נמוכה
8	7	6	5	4	3	2	1	0			

נתוני צריכת דלק וחשמל*			
דגם	צריכת חשמל (וואט שעה/ק"מ)	טווח נסיעה חשמלית (ק"מ)	דרגת זיהום אוויר
e-C4 Shine, Electric, אוטו'	155	349	1

נתוני צריכת דלק*		
דגם	צריכת דלק משולבת (ליטר/100 ק"מ)	דרגת זיהום האוויר
C4 Shine, 1.2 ל', טורבו בנזין, אוטו'	6	10
C4 Shine Hdi, 1.5 ל', טורבו דיזל, אוטו'	4.7	7

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מרבי															זיהום מועדף
15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	

*נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, תקן 2017/1347*EC/715/2007. עם זאת, צריכת הדלק מושפעת מאופן הנסיעה.**הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.