

# הAXB סטטוסקייל

בסאו"ן "מודען החמש" - מועדון הרכב הקלאמי והאוסףנות בישראל | נילין מס' 99 | דצמבר 2020



איצ'יק קובל מאוהב באמריקאית בת 100



זמי לין מאוהב בפטוצ'יני איטלקי חריף



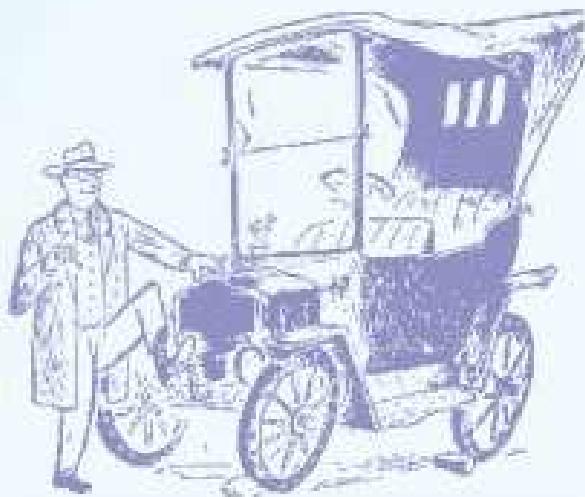
קובי מלוא מאוהב בפייש אנד צ'יפס



אקרמן מאוהב בשוודיות

# מנואלה

בנין 5096



החברה שמנוהת לפנינו היא האחרונה בשנה פיוחדת במינה, בה התמודד המודען עם קשיים לא צפויים המשליכים גם על הקשר עם החברים וביניהם.

האוטובוסים הmalloc לחברים הינו כל' חיווי' בשמרית הקשר הזה. לכן, אנחנו משתדלים להגבר את הקצב ואני מקווה שבשנה הקרובה בגע אליכם בתדירות גבוהה יותר. חשוב שתידעו כי בנוסף לאמצעי התקשרות האחרים, הפיסבוק, הוואטסאפ ודומיהם, יש לנו למתכונם: טל: 03-10873 וטלפון 54247122 ספקון: 03-731881881 ו�יל: 058-4731881 fiveclub@bezeqint.net טלפונים: 03-7319059 ו- 03-7319058.

בני הטעמָה

"האוטובוסים" בטאון מוגדן החמש

אורן: בני הטעמָה  
ההוואות: קובי מליא  
עויאב וצרכיה גרשטיין אוראל אנטמן, רועי אמר בר הדפסה: דטס פאנל/בץ בערים

כעטן: אוניברסיטת חיפה כט' הירקון  
(23/7/2021)

מוגדן החמש - מוגדן הרכב הקללאן  
והאספנות בישראל  
(טלפון וושומה 00-080333085)



**חברי כבוד:** גדי אלדר, רפי בן חור, דקה ברמשטיין זיל, יוחנן לוי זיל, אסמן ענבר, גב' קחש, ישראל קוור דיל, צבי רוכמן.

**עיר קודמיים:** צבי רוכמן יוסי ברاء, שי אמר, אבי כהראגל, זול לוי, נחום קדריאל, אבּי טבּ, נחום קדריאל דוד בריל.

**משרד החינוך:** רון אקרמן, קוון בן ניסן אל' גדור, שי גלעד, עוזה זקס, הווי' חוש איל השבת, דוד כרמל נחום קדריאל.

**ישוב ראש המועצה:** נחום קדריאל  
מכיר העוטה: ממי לון  
אב בית דין חברינו: שלמה בן גדרון

**משרד התרבות:**

פז'ריה: מוגדן, אגספסיה מילטי'  
חותמת משרד החינוך: הו ארכ'זורה 27 רמת גן  
טלפון: 03-10873 וטלפון 54247122  
טלפון: 03-731881881 וטלפון 058-4731881  
דואיל: fiveclub@bezeqint.net  
טלפון: 03-7319059 וטלפון: 03-7319058



צילום: מילטי'

© כל הזכויות שמורות

# 222 היום



קובל, "דווג'" ברד"ר משנת 1921. אנו מתכוננים חגיגת מילודה שתותן לרכב ולבעליו את הכבוד הראו, זו תהיה הפעם הראשונה שהמועדון חוגב ימולדת 100 לרכב שנמצא ונוסף בכבישי ישראל. לבבוד תג החגיגת אמי מבקר אתכם בברכתם בח' אורים שמח - מייתן והנרות הדולקים בחג יחמו את לבבות כל החברים.

תודה מילודה לכל חברי הוועד, לבעלי החזקדים השונים, לחברים נוספים נספחים שעושים ומשקיעים שעות רכבות בהתנדבות וללא ליאוט לסייעת המועדון, בפרט בתקופה מأتגרת זו.

תודה,

עמיר



חברים יקרים, גשמי הרכבה החלו לרדת במחוזותינו, ואנו עדים גם להצפות ולכביים חסומים. על מנת לעורר את החורף בכניסה אני מבקש מכם לנוהג בזהירות, לשמר על עצמכם ועל בני המשפחה, ומומן גם על ה"צעוצים" היקרים למأد.

אני בסתום שעם קרני המשמש שיבליך מבעד לעננים, נצא כולם לסיל במרחבי ישראל, תחת מיגבלות הקורונה. הקורונה סמאנת להיעלם ומגבילה את פעילות המועדון בכל קשרו למינגים השכוניים, החודשיים, ההשקות וכו'. אט פואלים ככל האפשר תחת המוגבלות המחייבת, ומשתדלים לקיים לפחות את מינגשי יום שישי בקפיאות. את המפגשים מנהלים רכזי קפסולות באורה מכובדת ומסודרת, תוך הקפה על הכללים. תודה להם מעוקם הללו.

עוד המועדון שוקד בימים אלה על הכנת תוכנית ותקציב לשנת 2021 העומדת בפתח.

בכונתינו לקים מיגון רחוב של אירוסים בכל הארץ ובכלל זה את הטווילום שוכטל, כמו גם אידועים והשקות. במידה והמצב הכספי יאפשר או שייחם, ולא תהיה אפשרות לחתולות מעבר ל-20 איש, נמשיך לפועל באופן יצירתי על מנת לאפשר את המפגשים החברתיים בין חברי המועדון. אנו ממשיכים בפעילות של הסיטה ושידור מbattle החברים וזאת לסייע לכל חברי המועדון.

מי שמעוניין להשתתף בכלה מתחבק לפנות בהקדם למשרד המועדון. בנוסף, ישן לא מעס "יצירות אמנויות" של החברים ששופצו ושוחזרו בעמל רב בתקופת הקורונה וממתינים בסכנתה להשקה, חשיפה וחגינה במקומות המפגש. אני סקווה שנוכל לעשות את המוצפה מאיתנו בהקדם האפשרי.

השנה נחוג ימולדת 100 שנה לרכבו של חברנו יצחק

# ערוץ היוטיוב של מועדון החמש TV-FIVE

מתוך רן אקרמן

## ערוץ מועדון החמש TV-FIVE סרטונים, מפגשים, מבחנים וראיונות למקומות, היכון, צא!!!

ההשקה שבערוץ היוטיוב יש המונע הפתעות ודברים שלא היו בשידור חחי וזה מה שמייחד את הערוץ שלנו. כדי להפוך את השידורים החיים לאיכותיים יותר ועם סאונד אינטובי של שידור טלוויזיה (בכך גם שיפור ניכר בסאונד של הסרטון ביוטיוב). רכש עוד המועדון ערוכה מיוחדת של מיקרופון אלחוטי עם מגנבה, המחבר ישירות למכשיר וידאו באיכות שידור 4K. השידור הראשון שנערך בעזרת הצד החדש היה שידור מבחני פיב"א למוכניות של חברי מועדון החמש. השידור נערך בתחלת אוגוסט והסרטון המלא כבר נמצא בערוץ היוטיוב של המועדון.

כבר בקרוב נשדר כמגעט בכל יום שיש שידור תי מארז/מפגש/השקה שיתקיים. כן, למרות משבר הקורונה והחובה לשמר על ריחוק חברתי, נצלת לשמר על טכניות מלאה ברשות החברתיות. חלק משידורי הערוץ, אני מזמין כל אחד מכם שיש לו קליפ שקשור לאספנות, לרכב, שלם, כתהיליך שיפוא, לביקור בתרוכתה, כנום, מפגש שתועד ביזיאו, לשולח או אלי את הקליפ ל: [wmwg@gmail.com](mailto:wmwg@gmail.com), או להעביר אליו דיסק-און קי עם הסרטון /או לשלוח אלי קישור לסרטון שהעליתם ליוטיוב שלכם. אני מבטיח להפוך אותו לסרטון של המועדון ולהעלות בערוץ הטלוויזיה הפרטי שלכם.

אתם נמצאים בשיאו של תהליך שיפוץ ושיחזור רכבם אספנות? אתם מזומנים גם ליצור קשר, להזמין אותי לשדר בשידור תי לכל חברי המועדון ולצלם וידאו קליפ היישר מהטפסון/סדרנה שלכם.

כל שנוטר לכם לעשות, חוותהיכנס לערוץ היוטיוב של מועדון החמש ולשתף מושם סרטונים בוואכוף שלכם, בפייסבוק שלכם ובכל דרך שתשפיע על הרוחב את החשיפה למועדון ופעלו.

רונ אקרמן  
חבר ועוד וlobber מועדון החמש

העולם מתקדם ומואד חשוב שם מועדון בן 35, למרות היותו מועדון אספנות. מתקדם אף הוא. עד מועדון החמש חושב כל העת על חידושים והתפתח חוויתו וכן נסדו להם הדף והקבוצה הרשנית של מועדון החמש בפייסבוק, הנויזלטר הדיגיטלי שמנג' אליכם פעמיים-שלאש בחודש ואחרונה גם דף אינסטרי גראם פעיל מאד, אותו הוכלו למצוא תחת השם [the.five.club](http://the.five.club).

אחד מהחדשניים הדיגיטליים אותם הכנס הועד הוא ערוץ יוטיוב, שהוא סוג של "סליואה של מועדון החמש". אפשר למצוא את ערוץ היוטיוב של המועדון בקישור המזכיר הבא: <https://bit.ly/2NUNqEz>. כמו כן יש קישור באתר המועדון (עמוד הבית, למטה ממשמאלי).

את ערוץ היוטיוב הקמנו במטרה שישמש כמעין ערוץ סליואה של מועדון החמש, אליו ניתן יהיה להיכנס ולצפות בסרטונים וклиיפים מהעברה. ערוץ יוטיוב אמר למשם בחלונו הרואה של מ' שפתח את הערץ. כל מה שנצלם ונשדר בערוץ יהיה ממוגן בסמל מועדון החמש, אבל הקליפים יהיו פתוחים לשדר לכולם. פתיחות זו מאד תעוזר לנו במיתוג שם המועדון והרחבת החשיפה שלו. לכהלים חדשים, בעקבות משבר הקורונה, חשבנו כיצד לתגבר את שידורי הערוץ ובחרכנו לפיצוחם בשידורים חיצים, המבוצעים עימם בקבוצת מועדון החמש בפייסבוק. וועלם בהמשך ערוץ היוטיוב.

שידור הרכורה היה של מועדון החמש התבצע בסוף חודש יולי בהשקה של סיטרואן DS משנת 1973, השקה שזכה לצפיות רבות מואד בשידור תי. מ"ד לאחר השידור התי לקחתי את הסרטון, ערכתי אותו, הוסףתי לו כמה פניות והוא עלה לערוץ היוטיוב של המועדון סרטון ערוך הכלל הפתעות ומוסיקה. בסרט

# כשאיציק קובל מאה בברת 100...

מאת מירב קובל



1921, עמדת כ-70 שנים במחסן סטודיו. וכך נשמרה במקבב ייחוסית טובה.

שם המשיכו איציק וחבריו למועדון להסתוכבב ביריד, אבל משחחו כבר התחליל להיות ברוח. "חזרנו למילון, אבל אחריהם ארוחת ערב, דיברנו עליה, ולא ישנתי כל הלילה מתחשבות... יום למחורת חזרנו לתערוכה", המשיכו להסתוכבב, חיפשנו את הדודג', והוא לא היה במקומם שללה. המשיכו לחפש בין השורות ואז היא הופיעה שוב: שחורה, עתיקה אך שומרה והכי חשוב - אוטנטית". אחרי משא ומתן קצר יחסית ובעדורתם של החברים שהמועדון יוציאו לאור, נרכשה המכונית. "אני מודה שהסתה רמשטי, לא תכננתי, כבר היי בעלוותי טני רכבי אספנות (ולם אמדון שנת 99 וג'יפ לנדרובר שנת 51 מהסדרה הראשונה). הבשתי לאשתו ולמשפחה שאנו לא קונה מכונית נוספת אבל... כשמתה אהבים, אז מתאהבים".

ספה מתחליל מסע העליה של הדודג' לישראל. באמצעות משליח ישראלי המכונית הועברה במטוסים של אספני רכב". מסתבר שהמכונית, משנת

לא הרבה פעמים בחים קורה לנו שאנו מטה האבים מטבוס ראשון, כשהזה קורה אנחנו לא תמיד יודעים להסביר איך ולמה וממה לבדוק גורם לנו להתאהב, אבל אנחנו כן יודעים שהוא מטהו אחר, שהוא שותף אותנו בಗות, מרגש יותר, מסקרן, מיוחד.

וז בדיק האהבה שנכנסה לתיו של איציק קובל בשנת 2007.

בשנה זו ביקר איציק לראשונה ביריד האספנות הגדול בקרל"ל שבארה"ב. אומנם זה קרה כמה שנים אחריו שחייבים האספנות נכנס בו אבל זה לא גרע מההתרגשות ומהציפייה. "הסתובבתי שם בין שורות רבות של מבנים מכל הסוגים ופתאום ראייתי אותה, דודג' שחורה, ישנה, קצת חבסה, אבל העיניים פשוט נחתו עליה" מספר איציק. "פגשתי את הבעלים, איש מבוגר ונחמד לבן 70, ג'וז קירסטנסון קראeo לו. ביקשתי שנייה אותה ואכן ההתגעה הייתה מהירה וחילקה אז שמעתי את הצליל שלה, ציל' תקין, ממש "מוסיקה לאוזניות של אספני רכב". מסתבר שהמכונית, משנת



VOL. 24 NO. 2 OFFICIAL PUBLICATION OF THE DODGE BROTHERS CLUB FEBRUARY 2012

## Dodge Brothers Club News



Photo: Robert's 1921 Dodge Brothers Model 30 coupe. "I am 82 years old from Israel. I bought this car from my father 40 years ago in Pennsylvania where it was kept in general condition for about 10 years. I'm a past member of your club."

In this issue:  
1922 DK-8 coupe; Screenside tunings;  
Nuts and bolts for 1918;  
Brake bleeding valves.



### הדוֹדְגָ'ן מִכְכַּבָּת בְּשֻׁעָר הַמִּגְדָּן שֶׁל מַזְעֵדָן דָּודְגָ'ן-אֲרוֹהָן

ספנסיאלכניה לניא-יג'רזי, שם המתינה חודשיים באחסנה פתוחה, "שלחתו את הבן הגדל שלו באמצעות ביקור שלו בניו-יורק לאחיו מהטן. רק כדי שישלם למישחו שכיסה אותה בנילון" מספר איציק. בינואר 2008 נחatta הדודג' בישראל, מולכלה עם גג חבוט וחולודה. שחרור קצר מהמכס והיא הגיעה ליעדה. ועכשו התחליל איציק במלאת השיפוא.

"אני זכר את הפעם הראשונה שהסתכלתי עליה אחריו שהגעה לחנייה עצלי, הסותובתי סביבה והתפעלתי. התחלתי טיפה לנוקות כדי שאוכל להתחילה לעבוד ותוך כדי בר מצאי קופסת מתכת ובתוכה היי כדור נפללי ותיק כלים מקורי של הרכב. תיק כלים משנת 1921 ! זו הייתה חוויה אחרת. בנקודה זו הבנתי שעומדת מול פיסת היסטוריה ושאני חייב לשמר על המקורות שלה".

עדמתה השיפוץ החלה בחידושם במילוי, החלפת שמנום, טיפול בתקלות במערכת חשמל ובמערכת החצתה. "תקלה מסווגת יותר היהתה עם כבל הספידומטר - הוא היה חסר. "צורתה" כבל חדש והרכבתו אותו, אבל מז סדק באחד הциרים המרכזיים. עם הרבה סבלנות ומחשבה הצלחתו לתקן ואו בנסיונו גיליתי שהוא באמת עובד, אבל הפוך. כדי להימנע טפירות הגיר, החלסתו לייצר הופר ציון. לקחת משאבת מטבח לוישרים ושני גלגלי שניינים של משאבה מפליז וצורתו מתאימים למד מהירות. וזהו, התקלה נפתרה וזה עבד מושלם עד היום". מתריך איציק.

"גם עם מערכת החצתה נאלצתי להיות יצירתי: בניסיעה מעל חצי שעה הדודג' התחללה לאמוגם. בדקתי הכל, פירקתי מה שאפשר ולא עליית עלייה, עד שהגעתי



נעדרתי במומחים או באבשי מקצוען, את הרוב המותלים שיפצתי, לנכד זו תחושת סיפוק פאוד גולדה" משחר איציק. הדודג', שנגה באופן די' קיזוין מהרוכבים שאחטם מכירם היו: זו מכונית שעשויה מס- 100% פח (יש אפילו תווית מקורית שמודבקת מתחת למושבים הקדמיים שמכילה עשויה סמכתה). ללא בולם, צעוזים, גלגלים ללא יכולת לכצע איזון (פושס כי הסכונולוגיה לא אפשרה), ללא ווינקרים, ללא אור ברקם או אור גבוח, ללא חנורות בסירות (בשנת 1921 עדין לא היו חוקי תעבורה), בלבדים אחרים בלבד. החלפת הילוך מצריכה דאבל- קלאי, אבל מכיוון שהציג תקין בלבך, החלפת הילוך עבר חלק. מעניין גלגולות שהסידור של דוחשות הנתקן הברקס והקלאי, זהה לסידור הדוחשות כוון, מה שמראה שכבר בתחילת. חמאת הקודמת פיתחו פשחה שרלוונטי ונכון גם בימינו.



Roni Brauner

צלום: רוני בראונר

לכל, הוציאתי אותו, חיברתי למקור מפה חיצוני וראיתי שהארה תazi' שעזה התחלין ניצנות פנסיים בתוכו. מיד התקשרתי למועדון דודג' האמריקאי, Dodge Brothers, והזמנתי את אותו החלק מקורי, והחלפתו נפתרה".

היצירתית והחשיבה המקורית של איציק בסיפור בדודג' פרסמו אותו גם בມועדון האמריקאי היוקרתי, חלק מהשיפוץ היה צריך להציג את הצמיג מרגננס. מכיוון ומזהיר בציגו פאוד מיזח, התהילר אונט פושס כמו שכולנו מכירום. "כדי להצליח להחלץ את הצמיג פיתחתי חולץ מיוחד. את הרגעון והפתורון שלחתי למועדון Dodge Brothers, הם התלהרכו ופרסמו על זה כתבה די' גודלה בעיתון של המועדון עם

תמונת שער של הדודג', של, אובי היישראלי הייחידי אשר חבר באופן רשמי בມועדון זהה". מספר איציק בכאוה,

מאז חלפו להן 12 שנים של סיפות, אהבה, שמירה על מקורית, פרסומים והופעות בתצוגות שונות. "הש��תי בה שעות רכבות של עבודה וחשיבה, בפרטן תקלות וביעילות. חיים והוא ואני נסעעים יחד חלק, טפס פעם בשנה זהה הכלל... אני גאה מאד בעבודה שלכל אורך הדרכ' לא

מואר"ב לנס ציונה



במהלך המאה הקדמת פיתחו משהו "ברלוונט" וככון גם בימי.

"חותת הנסעה והנהיגה בדודג' פאוד דומה לנסעה בכרכרה, רק שאות הסוסים מחליף מנוף בעל נפה של 3440 סמ"ק ויחסוק של 42 כוחות סוס המאפשרים מהירות מקסימלית של 60 קמ"ש. כל גביה נסעה נוספת בגד גורמת לרעידה של ההגה. בהוכס הבטיחותי כפי שהוא מכירם אותו ביום, המכנית הזו לא פאוד בטיחותית לבן אני משתמש לנחוג בה בשעות פעילות עמוסות, בעיקר באור יום, לאם עם הרבה ריכוז. אני מת עליה, כל נסעה אינה היא חוויה "חוודית" והוא מושכת המן תשומת לב, כי היא פשוט פישט היסטוריה בת 100 שנים שנסעה על הכביש. אני נהגה ממנה פאוד וגם המשפחה".

אנו מחלים לאיציק ולדודג' עוד שנים רכובות של נסעה משופצת, מרגשת ונוטלת תקלות. אהבה בת 100 כבר אמרנו?



דודג' היא חברת אפריקנית לייצור כלי רכב שהתקיימה בארץ עצמאית בין 1914-1927 תחת השם האחים דודג' אוטומוביל. משנה 1928 שייכת חברת דודג' לكونצרן קרייזלר שרכש אותה. נוסדה בשנת 1900, המייסדים: ג'ון פרנסיס דודג', והוראס אלכין דודג'.





# הה' קב' צ'ל' א'ר'

כשהוקם המועדון, חלק מהחברים של היום עדין לא נולדו.  
לכן, נרענן את הזיכרון לותיקים ונלמד היסטוריה את הצעירים  
בטור חדש - "ספר הזיכרונות".  
מי מכם המעניינים לחלק עמנו את האוצרות ההיסטוריים שלהם,  
אנא צעט אחד קדימה - אנחנו מוכנים לתמונות....

**בתמונה: מקום המפגש הראשון של המועדון בכיכר מילאנו שבצפון תל אביב, 1989**





אַמְּרִיקָעֵן

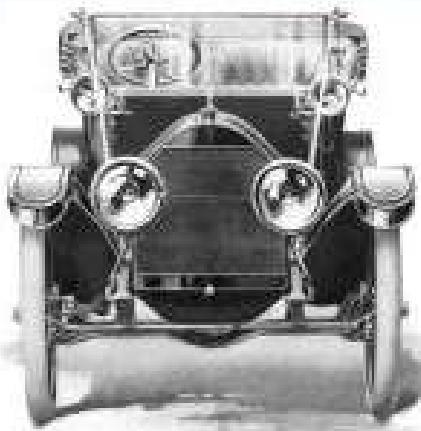
# פּוֹרֶצֶת דָּרֶר

מאת חיים לוי

חדשנות היא כמעט מילה נרדפת כמשמעותם "מכוניות" במאות ה-20 וה-21. מה יותר חדשני ממכונית חשמלית נסעה? איזהו, שמכונית חשמלית נסעה ניתן היה לרכוש כבר בשנת 1907, אבל מסיבות ורבות הדבר "לא תפס" והulosים חיכה כמעט 100 שנים עד שהחול ביצור בהיקפים תעשייתיים רחבים. כאן מתמקד בכמה מהמכוניות שלא היו רק "ראשונות בדורן", אלא גם שיזרו בcommerce תעשייתית והשפיעו על כיוון צורני המוכנויות ולעתים אף על העולם כולו. כאן יצרנו המכוניות הראשונות האירופאים הקדימים...).

## קדילק 1912

מכונית הראשונה ביצור המוני בעלת מנוע חשמלי ותאורה חשמלית. עכשו כבר לא צריך יותר את ה"סנאללה" אשר דרצה כוח פיזי רב וגרמת לפציעות. מעתה יכול גם נשים (או גברים חסרי כח פיזי הרבה...) לרחטעו בקלות את הרכב ולנהוג ללא צורך בעזרת מישוק וחזק לשם התבעתן. חייש זהה ותאורה חשמלית לפנים הקדמים, האחוריים, ולמח... וונם הפכה מיד לסטנדארט מהיבר שככל התעשייה התוישרה על פה.



The Caddie car creates a place for itself  
in other car has ever occupied.  
**CORD FRONT DRIVE**

DETROIT, MICHIGAN - CHICAGO, ILLINOIS - NEW YORK, NEW YORK - BOSTON, MASSACHUSETTS - PHILADELPHIA, PENNSYLVANIA

האמריקאות הראשונה עם הנעה קדמית. אפנום עם ציר קשיח ולא עם ציריות, אבל בכל זאת... לא כל כל היל להם והעסק בווע בסוף שנות השלושים. אורה"ב עברה להנעה קדמית רק בשנות השבעים- שמונים.



**CHRYSLER**

## קריזלר איירפלואו 1934

המכונית בעלת הצורה העתידנית-לזמנה היא גם הראשמה שהציגה מבנה אחד שבו השילדה והמכרב הם למקרה בודך אחד, דבר שסביר שאלוי היום בכל מכונית (גם אוטובוס). האירפלואו לא הצליחה מבחינה שיווקית גזואה אחרי כשלוש שנים.

## Now! HYDRA-MATIC DRIVE



### אולדסמוביל 1940

כבר בשנה מוקדמת זו, השלים פהנדסיו GM פיתוח של תיבת הילוכים אוטומטית בעלת 4 מהירות. ה"היידרא-טטייק" הייתה לראשונה לכונן מכונית אולדסמוביל בשנת 1940 וההמשך ידוע.

### ג'יפ 1941

הרכב המינימלי הזה נבנה בנסיבות גדלות ממד על ידי וויליס ופורד עבור הצבא האמריקאי. יכולות העברות המצוינות ושרידותו הפכו אותו ל"חביב העם" גם לאחר תום מלחמת העולם השנייה, כאשר התילים שהזרו מן המלחמה רצוי אחד צלם בחזרה. ה"טרנד" הילך וapse תאוצה וביצועים היג'פים, היג'פונים וכל נגזרותיהם פיצעים מאחוריו כל עץ ועל כל מדרכה.



### טאקר 1948

סקוניה זו לא יוצרה ביצור המוני כלל וכלל, אבל عشرות יחידות הבודדות שירדו פפס היצור השפיעו בענק על התעשייה ואת בಡות:  
 - שימוש במנוע אחורי אשר סיקומו הנטול מ踔ורי המושב סייע בחוזרת טרוכו הוכב של הרכב, תרם לייציבות ואחיזת כביש גבשות וגם להקנת פלישת חום לתא הנסעעים.  
 - בסיסות פסיביות: לטאקר היו כבר בשנת 1948 "אזרוי קרייסה" בחדות הרכב, שמשה קדמית אשר יצאה החוצה ממוקפה בעת תאונה ואףין לחות שעוניים מרופד.  
 - תארה קדמית מתכוונת על פי סיבוב התגהה לימון או לשמאן.

### קייזר טראווילר 1948

האמת של ה-AVS של ימינו. המכונית שיכלה לשמש כרכב נסעים ורכב ל-6-5 אנשים, אבל גם מין סנדור סגור עם משטח הסענה פוך ומיימת כפוף גדול מתחו. מכונית זו הקדימה את זמנה בכ-50 שנים. אגב, כמה מכוניות כאלה מהדור השני של הקייזר (1951 ואילך) הרכבו בישראל.

## קריזלר קראון-אימפריאל 1951

צעד ענק - לכיוון הנגב - הנה כות. קרייזלר היו הראשונים בתעשייה להוסיף את מערכת ה-Hydra-Guide Power Steering לדגם הקראון אימפריאל. רק חישבו שהיום דקוקים לכוכליות פיזיות של נהג חולכים כדי לבחנות את היונדאי או הטווסה שלכם ללא פיתוח הגה הכוות... עוזר חידשתי זה אומץ מיד על ידי המתחרים ותוך שנה הציעה כל התעשייה בארה"ב אפשרות להנעה כוח במכונית.



## קורבט 1953

הו כנור מספ' יצירני מכוניות ספורט ומושך שכילו את יתרונות הפ"ברוגלאם כחומר חזק וקל לבניית גוף סכוכית, אבל רק לאחר הופעת הקורבט בשנת 1953 החלו חברות האלקטרוניקס הגדולות האחירות לייצר דגמי סכורות מתחרים מחומר זה. גם היום, כ-70 שנה אחרי הקורבט הראשונה, ממשיכה שברולט לבנות קורבטים טפ"ברוגלאם.

## שברולט קורבאייר 1960

עם תחילת "օוכנת" המכוניות הקומפקטיות החליטו מנהלי שברולט שלא לילכת בדורר הקללה של "צמצום". מכונית גדרה ק"ט, אבל הנהו את מהנדסי שברולט לתכנן מכונית חדשה לחילוץ הדגם החדש. הקורבאייר, התבסס על מרכב אחוד וחדייש לוזמן ועל מגע אחר. מקור אויר בעל 6 בוכנות ושני קרברטוריים - הראשון בסגנון בייזר המוני אמריקאי. בהמשך הוצע גם מגע מוקדר אויר מוגדל וחיק'וther. שנים רבות לפני שפורשה פיתחו את מטע הע-6 בוכנות המוגדל שליהם.



## אמריקן מוטורס איגל 1980

מכונית סטיישן מפוארת עם חנעה קדמית ואחורית. לא ויליאם סטיישן, שהיה הսבה של רכב מסחרי, אלא רכב לכל המשפחה. קרוואובר אמריקאי אמיתי (ראשוון) זוכהנו, לפניו

# וילבו 245 שנת 1980 מול וילבו S60 פלאג-אין שנת 2020

כתב וצילם רון אקרמן



היו לזכותם את הילדים לוחמים השונים אחר הצהרים. תמיד הייתה זו וילבו סטישן משפחתי ומأد פרטטי. גלו נאות - אני מזכיר למוגנות סטישן!! אני חשב שהסטישן הוא המיצוי האמיתי להכלית של מכונית. בעיני סטישן הוא רכב מודרינ', שיטומי ו"נכון". OK - יש סטישנים מכוונים. נכון, אבל זה בעיקר קרה/קורה כשייצור רכב עוזה גרסת סטישן כי "צריך" ולא כי זה בא מהאהבה. בואלבו, הסטישן צורב ב-DNA של החברה.

וכך יום בהיר אחד בשנת 2014, כשאני נוסע במעלה דרור פרוייד בחיפה, אני רואה לפטע וילבו סטישן צחוכה עם לוחיות רישי "רכב אספנות" עמדת בחניה עם מודעת "למכירה" על החלון. עזרתי מידי, עצלתי' לבעל הרכב ואකצה את הסיפורה, כעבור שעה וחצי היינו הבעלים המאושר של וילבו סטישן צחוכה מודול 1980.

אני קורא לה בחיבה "המאהבת השכנית, הבלונדינית בת ה-40 שלי".

הדגם הזה הפך לחביבם של הדתיים בעלי משפחות ברוחות ילדים, כי הוא מוציא בפסוף המתפרק אל תוך תא המטען ונפתח הפוך לכיוון הנטייה ובו ניתן להושיב עוד 2 ילדים וכן הסטישן הזה הופר ל"�能יל משפחות" של 7 נפשות. את הטריק הזה של שורת מושבים שלישית במוגנות סטישן העצמאן עד אז, כמדומה נ, רק וילבו שהחלה זאת עם ה-144 סטישן וכיף!) עם ה-404 סטישן (שהיתה מוגנת פופולארית בדגם הזה, בארץ בשנות ה-70).

כשנחתה בתיכת הדוא"ל שלי הודעה לעיתונות של חברת "פאיר" שמתחל הי"בוא של גרסת ה-S60 לדגם הוילבו S60, התרגשתי מאד. רגע, הסבר קצר. בשנות ה-90 עברה וילבו מסימן הדגמים במספרים לסימן הדגמים באוטוות + 2 ספרות. אני אסביר: בשנות ה-0, 70, 70 ואכלה ה-80 ותחלת שנות ה-90 הדגמים השונים של וילבו נשאו 3 ספרות. דגם 144 היה וילבו מסדרה 1, מנוע 4 בוכנות ו-4 דלתות. הדגם שנוצר בעיקר לשוק האפריקאי וכלל מנוע של 6 בוכנות נקרא 164 על שם היותו סדרה 1. מנוע 6 בוכנות ו-4 דלתות. דגם 245 היה סדרה 2, מנוע 4 בוכנות ו-5 דלתות, שהוא למעשה דגם הסטישן. כך ראיינו את דגם 940 (סדא) או 945 (סטישן), 740 (מנוע 4 בוכנות) או 760 (מנוע 6 בוכנות) וכו'.

באמצע שנות ה-90 שינה וילבו את השיטה והסדרות קיבלו צמד מספרים לצוין הקטגוריה ואות לפני המספר לצוין הדגם: S40 היה רכב קומפקט, Csha-5 מסמלת את היותו סדא וה-V40 הייתה גרסת הסטישן ה-S60 הדגם הזה כsha-7 מסמלת את היותו סטישן ה-S70 הייתה ה-570 ה-850 וה-880 הייתה סוכנית למשאית וילבו. הדגל של וילבו.

וילבו הייתה מחלוצות יצירניות ורכבי הסטישן והו שנים בהונחשה וילבו אורה"ב למוגנות ה-soccer-mom - "אמא כדורייל" האולטימטיבית, המוגנת עמה האמהות.



שבכלל לא נגע למכב תאונה. זהה, במשפט אחד, ההבדל המהותי בין תפיסת הבטיחות הפאסיבית של וולבו בשנות ה-70 וה-80, לתפיסת הבטיחות האקטיבית של וולבו כיום.

בסקירת ה"בפנים" אתייחס לשני אלמנטים – לוח השעונים ותא הנסען. אם ב-245 של תקנות ה-70 – לוח השעונים הקלסי של וולבו משנות ה-70 – שחור, אפרורי ופרקטי מאד, עשוי פלסטיק קשיח וקשור, הרוי שה"קוקפיט" של ה-90VA הוא כל-כלו שירות הכל לעיצוב הנורדי המודרני, העיצוב הדו-אגוני. שילוב פאנלים מעץ סבוך שלא עבר עיבוד והוחלק עד תומו והפמן עור ועיטור מתכת/אלומיניום, הופכים את סכיבת הנגה ב-90VA למhana לעין ולתחושה הבלילית. הסטיל והאלגנטיות ניכרים מכל זיה. ב-245 הקשייש מדבר בפרקסיות טהורה.

אם לוח השעונים של הבלונדה בת ה-40 עטם ככforthori לחיצה והפעלה, לוח השעונים של הצעריה נאת החומקיים הוא נקי מאד, בשמראביה "ל汗ני" הפעלה מצויה בכל מערכת המוטלי – מדיה ומרחצאים במסך המכע המרכזית שנראה כמו אסבולט או טלפון סלולרי עם מסך ענק. במשפט אחד – המון חשמל וככforthors משנות ה-70' מול המון מיחשוב וכיყון יעוצבי של שנת 2020.

באך' תא המטען ההבדל הבא לידי ביטוי בין

פאמס פורורד לשנת 2020. איך שראיתי את ההודעה על תחילת השיווק בישראל של דגם הסטיישן של ה-90VA, הrai הש-90VA, מיהרתי לתאם נסיעת מכחן וכמוכן מיד ידעת שאני פשוט חיב ל' ולכם לעשות מבחן דורות מתבקש ואני נדרש.

麥吹 את פער הדורות העיצובי ניתן לראות פ"ז. בעוד ה-245 הצעובה נראית כמו קופסת נעלים רבועה שהצמיחה לה תא מטען ו-4 גלגלים, הrai הש-90VA מראה עבותות עיצוב מושלמת הכוורת גג ארוך הנמשך לאחר עט שיפוע קטן ומأد אוירודינמי כלפי ספה לכיוון סוף הרכב. קי המתנים של חלונות הרכב מהצד עשוה עם מראה ספורטיבי, כאשר החלונות התחרתו עליה כלפי מעלה ככל שהוא נמשך לאחר לכיוון סוף הרכב כר. כשהקנו החלונות עליה, מתקבל אפקט עיצובי ברור של אלגנטיות וספורטיביות. אומרו פ"ז "אלגנטיות" ו"ספורטיביות" אלה צמד מילים שלא תמצאו בשבדית הבלונדינית בת ה-40 של. כמשמעותם על השבדית שובלדה בשנת 1980, אפשר להשתמש בעיבושים "תכליתיות" ו"פרקטיות".

הוכחה נוספת לעובdot העיצוב המבריקה שנעשהה ב-90VA, היא העובדה ששתי המכוניות פגננות את אותו האורך מפגש לפגש (קח או תן סנסיסטר או שניים). רק שה-90VA החדישה נראת קצרה/קטנה יותר בזוכות העיצוב המבריק. בעיני זה מצוין, כי זה



הבדות הוא בעיקר בתכולת תא המטען ולא במכסה הטעינה. בשתי המכוניות יש נפח טעינה גדול מאד. זהה ה"פורטה" של מכוניות סטישן בכל וולבו בפרם. אבל وبعد שבתא רמסען של ה-245 הובגרה מסתתר ספסל שליש'י וגלגלי רוזבי, בשבדית הצעריה "ססתתר" מצביר ענק של ההנעה החשמלית ורק מערכת לתיקו תקרים וכיוף אויר, ללא גלגל רוזבי. ולבו יתרו על ספסל מושבים שליש'י בסטיישן. פ"ז שירצה 7 מושבים, יצטרך לחפשאותם בדגמיה-UPS המגו דלים.

פחות מוצאים עניים בכביש, הרבה יותר אוירודינמי ומוסך שקלים בכיס. הרבה יותר אוירודינמי ההבדל השני הבהיר לעזין בין שתיהן הוא הפגושים (או "חסרונים" ב-90VA). בעוד ה-245 מציג את בצד פגושים שמיועדים לפrox חומות ושער בראל של מזודות אבירים, הrai שאות מרכזה המכונק והבטיחות הפאסיבית האנרגטיבית החליפה ולבו במערכת בטיחות אקטיבית רבות ומתוחכמות שאין דרישות יותר פטישים במראה של אייל נימוח רומאי.

אם הולבו 245 "דאגה" שבעת תאונה, הצד השני הוא שיוציא מחרוסק ושרבר, הrai הש-90VA דואמת לכרכ



אפשר תזוזה מוגבלת מאד לפנים ולאחור, בצעירותו, הכל חשמלי, עם המון אפשרויות כיוון, עד להגעת לתנחתה ישבת אופטימלית ואידיאלית לנגן. יש גם "זיכרון" ברשותנו נהגים שונים יכולים להציג את המושב לתנוחה המתאימה להם ע"פ הכוונתו הספציפית (בזכרון אחד התבדלים הגודלים בין השתים ודווקא ("דעת" השבדית העזירה, הוא קוסר הסיבוב. יתרון שזה בזכות היות הקשישה בעלת הנעה אחרית בלבד, אבל כאשר מסובבים את מלאו החנה נראה שהגבורת הזקונה מסתובכת "על המקום", ובפניהם פרסה זה ממש מגוחך. המכוניות ממש מתחובות סביב א-הנחה מבל' לתרחק פנו - מודחים. לעומת זאת, לצערונות יש קוור סיבוב "שגדתי" לפחות ב-11 מ'.  
בנוסף עצמה הולבו הרגורה מפגינה קופצנות דבה ומונת' דנדת לכל כיוון (בכלמי הזרועיים הוחלפו לחדים לפני 5 שנים). בעוד שהצעירה מפגינה יציבות מרשים מאד וסיגעת מהותיות שקטה ומוסלתמת.

אם בולבו הפטודרנית הנהג כמעט מנתק מפה שקרה מהוז לרכב, הרי שבצעירות-הגובה הנהגה ושמירת יציבות הרכב דורשות ריצוף טיקו, כשל סדק בכביש מוגרש וכל סיבוב מוציא ממנה זווית גלגול של מתן שעשוים בלונה פארק. בעוד ה-060 החדישה נשארת יציבה זהה כמו מכונית פורמולה 1.

הבדלים ביןין באים לידי ביטוי גם במרקורי הגთון-245 יש מרוח גחון עצום. כמעט כמו של נ'יפ או רכב כבישות, בעוד ה-060 יש מרוח גחון מינימלי, כמעט כמו של מכונית ספורט.

זה עוד לא הכל.

ה-060 היא מכונית חשמלית היכרידית עם סעינה חיצונית - פלאג-אן. שני הגלגלים האחוריים מונעים בעדרת שני

הגהה וההנאה (?)

המנוע המקורי של הולבו 245 מודל 1980 שלו היה בנפח 2100 סמ"ק, נרפים וחולשים. המנוע הזה "יצר" בימי הטובים ביותר עם המון רוח גבוהה, הספק שעמך על כ- 100 כ"ס ע"פifs מאד ביחס למשקל של הרכב. הבעלים הקודם של הרכב, עשה חסד עם עצמו ועם הרכב והחליף אותו המנוע המקורי הולבו 2300 סמ"ק קצת פחות ע"פ"ל הולבו 940, עם הספק "מוזהיר" של כ- 130 כ"ס. אומר מיד כי את ה"זיטוק" מופיע כמה קמ"ש מודדים בדגם הזה, באמצעות לוח שנה, לא באמצעות שעון עצם.

כדי לבעז תואצת ביניים בולבו הקשישה: הדורשת התכונות של מועצת המנהלים של המונע שעורכת הצבעה ארוכה ומתיישת כדי לקבל החלטה האם, בכלל, להודיע הילוך, להעלות סורים ולהגידו את המהירות בעוד- 2-3 קמ"ש. כן, זו הולבו של פעם. והוים ??? איי, קרמבה !!! ה-060 מוציאת במונע 2000 סמ"ק המוציא במנגש-על ומגדש כורכו יחד, המ"ערם הספק מדרים של 303 כ"ס. מחשבו על זה - מונע אחד של 2000 סמ"ק בשנת 2020 מ"צර הספק של 3 מוני 2100 סמ"ק משנת 1980.

באו נדבר קצת על "חוויות המשמש" של בשבידת הבלונדיות מול הצערה הלבנה. רוחק הסרנים של הקשישה בת-ה-40 עומד על 2.64 מ' בעוד שרocket הסרנים של הצערונות עומד על 2.87 מ'. 23 ס"מ שלמים מפרידים בין שתיהן. אוקיינוס במושגים של מרוחות פנים זהה מושך מיד בכניסה למושב הנהג. הכניסה ל-245, עם ההגנה הגדול-שללה, בראיות יותר כמו השתחלות ואקרכוטי' קה, עבר אורם בגובה 1.86 מ' כmoon. הכייא

40 שנים חבדל בין שני הדגמים, אבל עולם מלא, כמעט נצח, של פער טכנולוגי בין שתיהן. יש מסקנה אחת מהבחן הזה. אני רוצה לצרף את ה-760 זהו לוחניה אצלי בבית. לא יהיה גאה ממי שlid השבדה הבלונדיית בת ה-40 של, תחנה שבדית צוירה, יפות חטוקים העונה לשם 760.



מנועים חשמליים המיצרים הספק של 87 כ"ס וכך יצא שהסתען ה"חמה" הוא מיצרת הספק משולב עצמוני של 390 כ"ס ומומנטו משולב עוקרי הרם של מעל 65 קג"מ. זו לא ולבו, זו לא מוכנית. זה מסום איירבוס 380. סוב, נו, הגזומתי, אבל הוולבו הזה ברחלים נכננת לנגרש של מזרחי, גרסאות השרים AMG של מרצדס, וסדרת ה-RS של אודি, אגב, כאן התואזה מאפס לכ-100 קמ"ש עומדת על פחות מ-5 שניות.

דיברתי קודם על חיסכון בדלק - בקשייה בת ה-40, צריכת הדלק הממוצעת עומדת על כ-8.5 ק"מ לליטר, שתיינית דלק לא כסנה. ב-760 ק"מ לליטר, בזכות טכנולוגיה מתקדמת והיותה החשמלית היברידית, עומדת צריכת הדלק הממוצעת על כ-40 ק"מ לליטר (הנתון הרשמי של היצרן מדבר בכלל על כ-60 ק"מ לליטר) וזה כבר סיפור אחר למחר.

# יריד פדובה איטליה, אוקטובר 2019

תאת זמי לין



החליטנו שמתוחילם כל בוקר ועד ה策רים באחד מbijuni החלפים. שם בדקנו בפיינטה כל דבר מעניין, ולאחר הפקת אוכל קלה ב策רים עוכרים לאולמות הרכבים והאופניים. כאמור, כ-17 אולמות רכבים בארבעה ימים זה מתייש אףלו צערום כמוונו...

לגביה הרכבים אין ספק שראינו דגמים מיוחדים שלא תארט לעצמינו שקיימים. אני מניה שהסיבה היא שיבואני הרכב בארץ הביאו דגמים בסיסיים, זולים ופושים במיוחד בשנות השישים והשבעים בכלל המצב הכלכלי בארץ שלא התיר הרבה ברירות. למשל פיאט 1100 - מזאתן קרוב ל-10 דגמים שונים ומשונים שלא היו דומים לפיאט 1100 שלו, וכטבון דגמים אחרים של פיאט, לנץיה או אלפא. גם צרפת, גרמניה ובדיה היו מיצגות בתערוכה, אולם ממש מפזרים קטנים אלו הושיבו צבע וענין לאספינים. אגב, הרכבים אמריקאים היו פחות מעשר יחידות.

יש גם צוג לדו-גלגלי מקומי כמו דזקוטי, טוטו-גוצי, מרלי, הווספה והלמברשת, כולל כל האביזרים הייחודיים והתוקפות וכטבון גם חלפים. ליד כל אלה תעשייה שלמה של מוצרים איטלקים כמו בעלים, בנדיים, תיקים, מזוודות מעילים ועתיקות שונות, הספקן לצפות במכוורת פומביות של סכוונות, כל אחת יפה יותר ומעניינת מהשניה וגם פגשנו חבריו מועדון ישראלי נספחים שחלקם כבר ביקרו בתערוכה מספר פעמים בעבר.

כדי לתאר כל אחת מהמכוניות צריך לכתוב ספר ובחратי לספר על אחת שיש לי אליה פינה חמה ומוחדת, הלא-היא פיאט 8V בונפה 2000 סמ"ק. בין השנים 1952-1954 החליטה בפיאט לייצר כניסה 200

בשנים האחרונות שמעט שפעם לפעם, במיוחד מ"האלפיסטים" ואולי גם מכמה "פיאטיסטים", שאחת לשנה יש תערוכת רכב וחלפים בpedova וצדאי אשפה לבקה. מכיוון שבעתה הנסים האחוריים תמיד הייתה לי לפחות פיאט אחד, הסתקרנתי והחלטתי שהגע הזמן. היה בערך באיטליה לפחות 6-5 פעמים וזה ארץ יפהפייה, עם אוכל טוב, אנשים אדיבים וכטבון מכוניות איטלקיות ונשים יפות...

בשניה האחורה הצעתני לאריך אשפי, שיש לו פיאט טורפדו ואלפא ספיידר, להציג והוא נעה בשמה לשחתת הרבבה.

הגע היום, אנחנו על המפטום בבורק ולآخر מסטר שעوت נוחטים בונזיה. שוכרים רכב ומשם שירות לתערוכה (במסווה של בני-משפחת מציגים). הנמצאת בשלבי הקמה סופים ומתחילה רשמית למחרת, אבל היה כיף לראות את שלבי הארגון מחד - וגם עשיט מודיעין לימים הבאים מайдר, ואילו הצלחנו לקבוע משחו לפמי שגרשו אונטו... התערוכה (המתיקית כאמור אחת לשנה) משתרעת על שטח עצום המחולק למיטב זכרוני ל-21 בתינים גדולים ומקרים ורזבם גם מוזגים. רוכם (17-16) לרכבים והיתר לחלפים, כשרוב סוגרי החלפים ממוקמים כל אחד במקומו המוכר והקבוע כבר שנים רבות. בנוסף, מקום אוכל ענק למכירות פומביות של רכבים. אחד שהיה מסטר פעמים בהרשי וקרילי שבאלה"ב, שם המרחקים עצומים והכל תחת כיפת השמיים עם שימוש יוקדת או גשם שמבריחים את קחל. מאד הערכתי את הגישה של האיטלקים לאולמות מוקרים וממוזגים שככל פינה בביון יש מתהム לאוכל, שירותים ואפילו כסאות למנוחה קלה.



מודיאנו "ニッコリス" בורוגה, שמתפרש על כפה קומת בוכני ומכיל בין היתר מכוניות מלחמות, אופניים (כולל אופניים לכיבוי אש...), אופנועים, שעונים, מכונות נכינה, פנסי יונטל ומה לא-חרירים - לא לפספס ! אפילו קבוצה חולצת לסייע. הגענו לערב האחרון, מתחילה לשחק ואחרוז וכਮובן אנחנו באובר-ויס... חגנו בפייצה איטלקית משובחת והלכנו לישון. את המחזית הראשונה של יומם הטיסה חזורה בילינו בזוציה הגדומה, בקרט במודיאנו, הסתוובנו בחניות, שטנו בסירה ואיפלו הספקט להסתובב בכירסאן מרקו הכה מיוחדת. אב, סופר יומם לאחר שחזרנו וניציה ספנה שספנות וראינו בסלוליה חילק מהאטרים שראים מוצפים, פושם CAB LAB... לסייע, או ספק שהווינו בתערוכה המון דברים מיוחדים ואני סמליך לכל אספן לבקר שם בעתיד.

ומיויחד, הילא-היא פיאט 8V בנבוף 2000 סמ.ק. בין השנים 1954-1952-1953 החלימו בפיאט לייצור כבנין 200 מכוניות ספורט לשוק האיטלקי אמריקאי עם מנוע 8V, רחנן בתצורת קופת. בפועל יצאו בשלושת השנים רק 114 יחידות בייצור ידני, כשהכל מכובית לא תמיד דמתה לאחיזותה. אך אני מביע אחד תבינות ומה הסיכוי שמאצען 3 יחידות, אחת לכל שנה עומדת ייחד ? לדעתו זהו המקום היחיד בעולם. הסתוובתי שם כמסופט, מצם הרבה ורווה נחת. אגב לפני כשנה נמכרה קופת כזו משנת 54 ב-1,770,000 יורו.

בן לבון לקחתי לנו חצי יום הפסקה ונסענו לביקור בשני מקומות שעינינו אותו. הראשון הוא מוזיאון פרארי במודנה הנמצא לא רחוק מהמרכז והשנוי



פתחה וסורה, פיאט 8A גנואר.

# III אוטסאפ ואספנות - קבוצת "בעלי MG בישראל"

מאת קוויי מילוא



פעיל גם במושבונו החמוש וגם במדיה (קארספוזום, ואח"כ פ"סבוק). ובר הפקתי לאט-לאט ל"זה שמתקשרים אליו" בשינויים MG, כי הוא מכיר אותו יודע מאיפה להציג חליפים... עם התשנים בניווי רשותה רוכבים שטונגו כיוון כ-140 מכוניות, וגם ניסיתו לבנות רשותה דירות במיל'MG כדי לשתף אותם בסידע מעוניין. הדירור במיל' לא העילה להתרומות ממש שאינם ממש אינטראקטיבי, ולכן לא הייתה חיבור בין החברים.

כל זה השתנה כשהקשו שמי דברים – ראיית, אפליקציית ואוטסאפ פרצה לח'ינו, ושנית – ייד' הטוב נהום קדמאלי (כו. זה שהוא גם י"ר המועדון...) יבא MGA מקסימעה ובשנת 2016 ערכנו לה לקבלת פנים כדת-אקדמי במפגש הימי"ץ של מושבונו החמוש בהיכל נוקיה. לפניה האירוא קצר "ישבי" על הטלפון בהתאם לרשותה של', ואנו הגיעו כ-26 מכוניות MG מדגמים שונים כד"ד לכבד את העולה החדש. באמצעות האירוא תפס אותו נחום, הסתכל על שורה ה-MG המרשימה, ואמר שטומךחים לעשה עם זה משחו יש את האפליקציה זו, ואוטסאפ... לחרות היום, בשבת ה-6.2.2016, הקמתי את קבוצת הוואוטסאפ "בעלי MG בישראל" עם 60 חברים. מאו צמהה הקבוצה וכיום היא מונה 103 חברים, כולם בעלי MG. אחוד לא רע מ כלל הרשותים אצלן, הקבוצה

סאזר שעדתני על דעתו המוסורית אבוי "חוליה" על מותג מכוניות ספורס בריסיות קטנות, צנעות ונוחה בתשMG. אני באמת לא יודע מה היה ה"טריגר", אבל תמיד ידעתי שהתרה לי אחת. כשבנכשתו לצבא-קבוע בכל 21, בשנת 1982, רכשתי את ה-1966 MGB הראשונה של' שהיתה אז "סתם" מכונית ספורס ישנה בת 16. אני אכן זוכר דינומים עמוקים עם צביקה רכני, הי"ר הראשון של מועדון החמוש, האם רכב שהוא רק "קלאס" אבל עוד לא ממש ישן יכול להיות במועדון... ה-MGB הראשונה נמכרה לאחר כמה שנים כיוון שכס' טודנט תפוץ לא יכולתי לממן שיפוץ בדי' שהיה נזקקה לו נזקשות, אבל כמה שנים לאחר מכן החליפה אותה MGB 1969 שהחזקיי במשך 16 שנים מהנות. אותה כבר החליפה ה-GC MG הנטכנית, והיא כבראה תימכר רק ע"י אלמנת-לעתיד...

את סכילת האש הראשונה של' בארגון חברים בעלי MG עברתי עוד בשנת 1986. רוני אהרוןוביץ, עורר המג'zin "טורבו" אז ובימים-לשעבר של MG, הסכים לפרסם בחינוך מודעה במגזין על הקבוצה לארגן מפגש וכך אספנו 25 מסקרים טלפוני של בעלי MG. יחד עם בעלה MG נוספת אירגנתי מפגש MG בחצר המרווה של ביתה ברמת השרון, הגיעו כ-15 מכוניות, וזה הישג די ניכבב בהחלט בכמות המכוניות שהיתה אז בארץ סרם-הייבוא, ובתקופה בה לא היה אינטראנס. לא טלפוי נים בידיים ולא מדיה חברתית... בשנים שחלפו הימי

בעלים, הותclf' פידע שימושי, גם העברו "סדראות בהילכה" סכוב המכוניות כדי להכיר אותו טוב יותר וללמוד על ההיסטוריה, התוכנות, ההבדלים בין הדגמים וכו'.

אתה השאלות המתבקשות היא מה הקשר של מועדן החמש לקבוצה - האם היא "קבוצה של המועדון"? התשובה היא לא, אבל גם... אני מקבל בשמה כל בעל MG לקבוצה והחברות במועדון החמש אינה תנאי לכבר. יחד עם זאת, אני מעביר לקבוצה פרטם על אירופי המועז דוגם לאמנס מפעם לפעם להעלות בקבוצה פוסטים של "עתוליה חווית" על חשיבות החברות במועדון החמש. אני מאמין שם שנכנים לקבוצה רואה את העבודה הברוכה שהמועדון עושה ואני מעדיף שהחזרות למועדון תבוא אח"כ מרצון לא מהכרח או בתנאי הניסיון מראה שירותים פאלו שהצרכו לקבוצה כבעלי MG ללא קשר מוקדם עם מועדון החמש, נרשמו

אח"כ חברים במועדון וזאת כמובן לשם הרכתה.

לסיום, כמה עוצות לאלו שרצו להשתמש בוואססאף ככל תקשורת בין חברים בעלי עניין משותף - זהו כי נaddir שיכל לשמש לבכוש "תת-קבוצות" במועדון החמש, למשל של מותגים ספציפיים, אבל ציריך מובל, יציריך שהוא לא יהיה נחמד... קבוצות וואססאף רבות נכשלו משום שהפכו ל"זירת שוק" מעיקה שבה עפות בדיחות לא קשורות, התהכנותות שלא לצורך או יעדכו פידע חשובים כשלעצמם, אבל אכן שאננו קשורים לנושא הקבוצה. מכיוון שמנוהל קבוצת וואססאף לא יכול למחוק פוסטים (אלא רק להרחק חברים...), עלינו להשתמש במנהיגותו כדי שהחברים ישמרו על הכללים, וכך גם לשים לב ל"תקיפות מתות" בקבוצה ולהעלות תוכן רלוונטי כדי ליצר עניין. התמורה על כל אלו היא סיכון גדול - והרבה חברים טובים.

משמשת להעברת מידע טכני, מידע על זמינות חלפים, אורגן מפגשים וסילום משותפים, הווי בין החברים וגם קצת בדיחות - אבל בתנאי שהכל קשור ל-MG בלבד. קבוצת וואססאף יכולה להיות כלי בהדר למטרות האלו וזכור האפליקציהאפשרה גם העברת תמונות, שרפרר טים, קליפים וכו'. ה"mphor" הוא שליעתים תעבורת ההוד-עות אינטנסיבית ויכול להציג לחלק מהחברים, וכןן היו כאלה שפרשו בעבר מסיבת זו - זכורות. גם בי כל 103 החברים הנוכחים לא כולם פעילים באותה רמה - יש כאלה שmagics ויש שמדויפים לקרוא מהצד ולברור את הדברות שנות שמעניות אותן, וגם זה מתקבל בהצלחה.

אחד הדברים שמחממים את לבו הוא העזרה ההדרית והפירגוון בין חברי הקבוצה. לעיתים קרובות תבר מעלה שאלה לגבי זמינות חלק שהוא זוקן לו בדחיפות מכיוון שרוכבו הושכת, ומיד עללה התשובה "יש לי" - בוא תיקת, תזמין אח"כ mphor ותחזר בזמןן החופשי", או גם "למסירה ללא תלות חלפים ספייר שנשארו לי". אחד מחברי הקבוצה נס הפיק על-חשבונו כובעים ומחדיקי מפתחות עם הכיתוב "MG Israel" והם חולקו ללא תשלום לחברי הקבוצה. סטբר-Sh-MG היה תמיד ידוע בתור "פעל ומוטג ידידומי ותברות", ובנראה שזה מקרי על האופי של בעלי המכוניות... כאשר מבקש בעליים חדש של MG להצטרף לקבוצה, אני פותח פוסט הכתוב בו הוא מזג אישית ומועלות תמונות של הרכב. פושט כף לקרוא את הפירגן וברכות ה"ברור הבא" של הוותיקים.

בשנים האחרונות השתמשנו בקבוצה כדי לארגן בוחחותיפה של MG באירועים שונים של מועדון החמש ואנו תמיד משתדלים לעמוד בולנו יחד בשורה ארוכה וגאה, אבל גם אירגנו כמה מפגשים שהו קודש רק למוכנויות המותג, ויעדו להכרות הדדיות ולכיף. בשנים מלחמפסים היודיעה ולטעמ'夷 השיג יפה, וגם במפגשים האחוריים נכחו מעל 20 מכוניות. במפגשים אלו נוצרה הכרות אישית בין





# צנחת לה קורבט

מאת בני הסכל



המכוניות שצנחו היו:

- קורבט מוגנת 1962 (שוכמת).
- קורבט 1984 שהיתה Pace-Car בתחרות אינדי 500.
- קורבט "המיליאן" מוגנת 1992 (שוכמת).
- קורבט "40 שנים ל'犹"ר" מוגנת 1993.
- קורבט ZR1 Spyder מוגנת 1994, ייחידה במינה, אב טיפוס שהיה בהשאלה מ-GM.
- עד קורבט ייחידה במינה מוגנת 2001.
- קורבט "מליאן וחצי" מוגנת 2009.
- קורבט ZR1 מוגנת 2009, מכונית תצוגה לכבוד חידוש הייצור של סידרת ZR (ניוקה קלוט ווונקה). בסופו של דבר הצלחו לשיקם שלוש מכוניות ואילו יתר החמש הוחזרו לתצוגה במצטח הטוכחי, כפי שחולצו מהבור. כולם המודיאון מקים את תצוגת הבור ובמסגרתה מוצגות חמש המכוניות הפותחות וניתן גם להציג במקום שאלו הן צנחו.

- המכוניות ששוכמו הן: קורבט מוגנת 1962 שהיתה בהשאלה. המכונית ניוקה פאר אבל במשר כחמש שנים עבדו עליה בתער המודיאון כך שהקהל יכול היה לחזות

את המכוניות העליונות של מודיאון היא שມירת המוץ

גיים והחפצים המוצאים באוסףיו. כך יוכל הקהל להנתר מהכלים או היצירות ולצדיהם החוקרים יוכלו להסיק מסקנות על האופן שבו נוצרה והשתמשו בכלים מהעבר.

מושיאון קורבט שבארצות הברית הוא כזה. באוסףו נמצאות כמה וכמה מכוניות שהן אבני דרך בתולדות המכוניות המיחודת הזאת. המודיאון שוכן במבנה "יעוד" המכיל את כל הנדרש, ונראה היה שהכל טוב ופה וכל קורבט שודכה לחסות תחת גג, תישמר לצמי תות.

ואז... בפברואר 2014 קרה אסון. רצפת אולם התצוגה קרסה אל תוך בור בווב שלא כל-כך ידעו על קיומו והוא סחפה עימה שמונה קורבטים. ביןין הייתה קורבט המיליאן שעלה נספר בהמשך. המכונית צנחה לעומק של כ-10 מטר.

מצב המכוניות היה בין נורא למזעע וברור שהחלבן לא היו ברות שיקום. יחד עם זאת, חברת GM נחלצה לעזרה ואנפ' מיוחד שמתמחה בבנייה אבות טיפוס התבקש לבדוק מה ביתן לעשوت.

הפתעה הייתה כשהתגלו בחלקים פנימיים ובLERİ נגשים חתימות של פועלים שייצרו את הרכב. הוא כמה עשרות כללה. על מנת לשחזר את החתימות הוזמנו אלה שנוצרו בתים'ם שאפשר היה לזיהותם והם שיחזרו את חתימתם תייהם. יתר החתימות ניסרקו ועל פי התמונות שהופקו ניתן היה להעתיק את החתימות אחד לאחר. כמה חלקים, בעיקר בחלקן האחורי של הרכב, כמו האגוז היי אמררים להיות מוחלפים אבל הם שוקמו בגלל אותן חתימות.

לאחר כשנתים של עבודה חוזרה הקורבט הנדרה למוציאון מוזיאון קנטקי בכתובת הבאה:

Corvette Drive 600  
Bowling Green, Kentucky 42101  
אתר המוזיאון וко פרטס על שעوت הפתעה  
וכו:  
[/https://www.corvettemuseum.org](https://www.corvettemuseum.org)

בתהילך השיקום.  
• קורבט ZR1 משנת 2009 שניזוקה קלות ובצד הפגנתה נסעה בכוחות עצמה מהמקומן.  
לאחר שהורמה מהכו.  
• המכונית האחרונה ששוקמה הייתה קורבט "המיליאן" משנת 1992, חברת ג'נגל מוטורס לקחה על עצמה את פרויקט השיקום. רכב זה שערכו נאמד ב-500,000-750,000 דולר נזק בצדקה קשה למדדי לרבות שగוף הפיברגלאס החזק מעמד, כך שהרכב היה בר שיקום. גם המנוע והגיר לא נזקק. הסדנה של ג'נגל מוטורס שפה להחזיר את הרכב הנדרה זהה למוקוריתו תוך שימוש בחלקים שנלקחו ממוגנית תורמת מאותה סידרה ובאותו צבע. החלק הגדל ביותר שנאלצו להחלץ היה מסה המנוע ובנוסף לו כמה חלקים חזית. השימוש הקדמית נזקקה וימה "הלכתה" הרכבתית "0,000,000,1" שעיסרה אותה מיום הראשון. אך הצלחו לשחזר אותה.לוח השעונים נשרט ושוקם והמו שבים שהיו מעוררים בכתובית המיליאן ניצלו ושוקם. אפילו הצמיגים המיוחדים שהו על הרכב שוקם. הרכב צבוע לבן עם ריפוד פנימי אדום. ממש כמו האבניפוס הראשון של הקורבט משנת 1953.



1992



2014



# אלטרנטיביה שפוי למאכ' שפוי פחות

## פגש השפה בימי הקורונה

מאת קובי בן ניסן

ציילמה אורלי ישגב

של דרישת שלום, של פרויקטים שהם מבצעים והדבר הכל מרושים שקרה היה הצגת האספיפות הפרסומות של החברים. הרוחוק החברתי פתח את דילמות חברי ולקבוצה הוזרמו מאות תമונות שהועלו על ידי החברים מאספיפיהם. שניים רבות של היסטוריה סקומית וועלמית, שנים של איסוף, קניתה, שיפור וצגונה עללו למפגש הוירטואלי, חושפים את האוצרות היפהים שספק אם אי פעם הוציאו בפניהם קהל רחוב כל כר. האפקט היה מרשים ולא פחות מרשים הייתה התייה החתיגיות של החברים למפגע, מה שהקל במידה מסוימת על המחוור הפיזי במפגשים. עוד יותר מזה, הרוחות היכרות בalthי אמצעית בין החברים. קרוביים או רחוקים.

ההקלות בסוגר הביאו לחזרה למפגשים מודדים. מכבלות ההתקהלוות מכתיבות עתה את מספר הרכבים שחווים על הרחבה ונכוון לדגעו זה 20 הוא מספר המפתח בכל שבוע נרשמי מחדש חברים למען רשות צדק, המאפשרת לגשו ולקיים מפגשים פיזיים עם מספרים שלא יריצו את פקחי העירייה שבאים מדי פעע לבזוק כיצד אנחנו עומדים בכללים.

למען הביאנו בהתאם להליך הרוחות הושפנו מספר פעמים אפשרות לכל המעניינים לצאת למפגש אלטרנטיבי, לאחר שרשימת 20 המציגים נסגרה נוספת רשותה של חברות שיצרו קפסולת התוכנות נוספת, אך הפעם הוחלים שעתקאים בצרות נסעה לאחוריה למפגש מנוחה.

כד, בפעם הראשונה יצאנו בשירה קצרה לכיוון עמק הלה גשם הרים, שאגה של נסעה שהתחילה לרביבים כמו כפה, אטגרה אותן ושימחה את הנרגים. לאחוריה עזמנו

כמו כל פעילות תברית אחרת ובודאי של מועדון החמש, סובל גם מפגש שפה מהירות העדים ומצוות האירוסים. ספציש שביטים כתיקונים סוחף בכל יום שיש عشرות חברים על רכביים לחגגה צבעונית ומשוחררת, הפרק בזוק העיתים למוצר נדר, ממש אספן.

אר לא הכל השחור - הזמן הפנוי והסגרים בימי הקורו'נה דזוקה הביאו לא מעס חברים לטפל ברכבייהם, להשלים עבדות, להתקדם בשיפורים ותיקונים, לקדם פרוייקטים תקועים, לשפר ולשדרג ולהגע סופסוף למשימות שאף פעם לא נמצא הזמן הנכון עבורם. רכבים משופצים ממתינים עתה ליום השקם וחילם אף עשה כבר את נסיעות הבכורה למפגש ללא סקם קבלת פנים רשם, פשוט הופעת בכורה.

על מנת לקיים את המסדרת החברתית נאלצנו להיות יצירתיים ולחפש עוד נקודות עניין כדי להשאיר את החיבור החשוב הזה שבין החברים והתחביב - פועם.

כד, בסוגר הראשון קבוצת הווסטסאפ של השפה שפה לפורה במיוחד. מרגע המשתפים גדל מכך שזה היה אחד מאמצעי הקשר היישורים הבודדים לחבריהם. הקבוצה שביטים כתיקונים שוקסת ומשמשת רק לפרסום אירועים של המועדון הפקה עתה לפרקתו, הగבולות הורחמו והחברים הזומט להראות את פניהם ברובם, לשלווח סדרוניות





להפסקת קפה מול ציפוי הר ירושלים. הקפיטולה הבאה הביאה שיירה ארוכה יותר לנסיעה מגוננת דרומה. נר חלפנו דרך מצודת ייאב לגבעת הכלכליות אל מול חזות השיקומים, קיבלנו הסברים היסטוריים וקינחט בקפה בקביעז רוחמתה, נסעה ארוכה ומקסימה שהוותה ריענון לרכבים והנגנים, שובר שיגורת קורונה.

ימי הקורונה עדין איתנו, סכנת ההידבקות עדין לא חלה וכל התנהלות המפגש סבה על בסיס הזרירות. הכללים והדרך להשאיר את החבורה הנהדרת הזה של המפגש – יחד.

החשיבות של השמירה על הקים, גיבוש החברים, מתן מענה לעשייה והמתנה הדרכה הזה לצאת שוב למופשי עם אירועים – כל אלו מחייבים את חברי המפגש מעוניינים ודרושים ומחייבים לבאות, ורשות המתנה הזה רק הולכת וטופחת כשרק וירום אחד יוכל מחזיק אותה McLprao.

# נפגשנו לך...

הكورونا, אילצה את החברים להתפצל.  
המפגש המרכזי חולק לשלווה תתי-פגשים ובכל אחד מהם, קיימת הקפדה על  
כללי הריחוק החברתי הנדרש.  
היתרון הוא בכך שగבורה האינטימיות הנוצרת כשרק 20 איש נפגשים.  
אחד מה"מיini מפגשים" מתקיים בקריית החינוך שבצפון תל אביב בהנהלתו של  
חברנו **שי גלעד**.  
התמונות משקפות את האווירה במקום.





# אביזרי מונדרון החמש



₪50



₪15



₪60



₪20



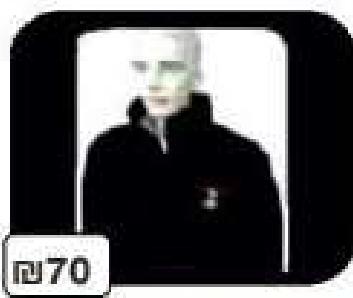
₪10



₪30



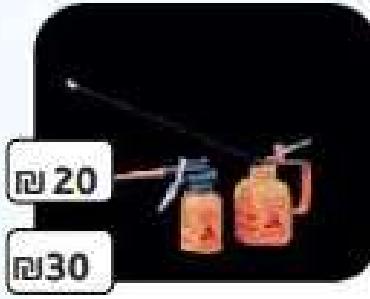
₪50



₪70



₪30



₪20

₪30



₪30



₪30



₪10



₪25



₪20

מנוי שירותי גירירה "שגריר" לחברי מועדון בלבד בעלות של 120 ש"ח  
ועל כל רכב נוסף בבעלותו של אותו חבר מועדון 60 ש"ח. רישום במשרד המועדון.



CENTRAL  
PARK

# מחפש מקום אחסנה בטוח לרכב שלך?

אתה יכול להיות רגוע, החיפוש הסתיים



centralparktlv



[www.centralpark.co.il](http://www.centralpark.co.il)



054-5557999