

# האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל גיליאן | מס' 102 | ספטמבר 2022



12

חטיבת  
דו-גלגליים  
למועדון

שי לדימוי

5

חמש  
ספרות  
חוודשות  
בני הספל

16

סיטרואן  
מול  
סיטרואן  
רון הקרמן

# מנואלה

נכל דבר במועדון. חבריםנו הדו-גנגליסים זכו לחטיבה משליהם. ותיקינו זוכרים את הגילגולים הקודמים, כולל דף מידע שנקרא מוטוציא'יקל, אבל כמו בכמה דברים טובים הנושא דעך בגין חוסר התמדה. עת לzech על עצמו שי לזמן את המשימה וירית הפתיחה הייתה במחצית השנה עם השקעה רבת משתתפים שגוררה אחריה השקעה נוספת ובת משותפים. קשה להמעיט בחשיבות האירוע ולכן הוא בא לידי ביטוי בשער הנילון. האופנונים מזוהים בעיקר עם בריטניה, ארה"ב ואיטליה וכן איזנו קצת עם ניחוח צרפתי, שבמרכזו המבחן שערך רון אקרמן בין האלילה, ה-DS המהוללת וירושתה המכונה, אין לא? DS. האם הקסם שורד את החדשנות?

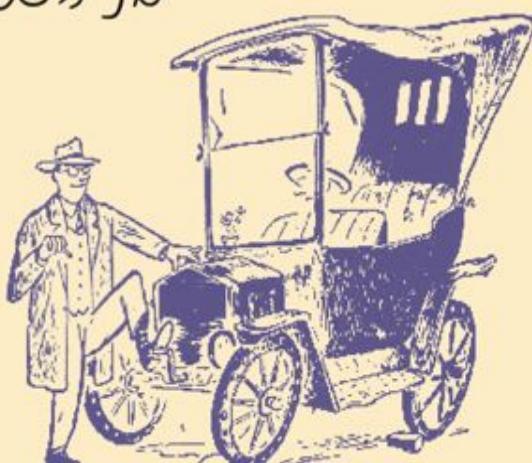
עוד חדשנות לזמן, הפעם בניחוח בריטי, מעניק לנו עוד פירסט עם הניסיון של טריומף לייצר מכונית עם הנעה קידמית.

בעקבות מאמר בಗליון הקודם על הסבת מכוניות עתיקות להנעה בחשמל, נשלח למשרד המועדון מכתב מהתחרינו הותיק יוחנן מיינרט. עיקר המכתב נוגע למדיניות "האבטומוביל" בפרסום מאמרים. המכתב והתשובה מופיעים בಗליון והחברים מוזמנים להווות את דעתם.

עם סגירת הנילון התבשכנו על מותו של איש מיוחד. אמן ענבר, חבר כבוד של המועדון שהעלה אותו על הפסים בתחילת הדרכו. יהי זכרו ברוך.

затא וועוד, בגליון ה-102.  
קראייה נעימה

כל 60₪



## מושדון החפס - מושדון הרכב הקלאסי והאוסףנות בישראל (מספרה רשותה מס' 0580335990)

י"ר המושדון: רחוב קדריאל  
ס"מ י"ר המושדון: שי אלעד  
סבוק הרשותה: צבי לוי  
אב בית דין חברים: שי' לדמהן דן גדרון

asad המושדון: רון אקרמן, שי לדיסון, שי אלעד, איל חשביה, בני צצ'יק, אספסבו סכום, כספי שפטון, ישראל לטסוב, רחוב קדריאל

חברי כבוד: עדן אלדר, רפי בן חוץ, חיקה ברנשטיין ד"ל, יוחאים לוי ד"ל, אספן שנבר ד"ל, אבי קדוש, ישראל קיסר ד"ל, צבי רכני

י"ר קודמיים: צבי רכני, יוסי בראל, שי אסיף, אבי כתריאל, מוטי לוי, רחוב קדריאל, איל ענת, דודו בריל סדרית המושדון: בללה רבבי כתובות משרד המושדון: דח' ארלוודרוב 27 רותם מ-

סיכון: 5248145  
מספר לסתובים: ת.ד. 3310873  
טלפון: 03-7318818 פקס: 03-058-4731881  
דוא"ל: fiveclubisrael@gmail.com

"האבטומוביל" בטאון מושדון החפס  
© כל הזכויות שמורות

שור: בני הספל  
הארחות: קוּבִי סילוא  
עיצוב ועריכה ארכיטקט: רוש אבן בה, שענבל חיון  
הדפסה: דפוס פאנלובי בע"ס



אנו נשאיר את הדו-שייח' והפניות עם הנטרים המשפיקים במשרד התאחדות, על מנת לקדם נושאים חשובים נוספים הקשורים בתחביב שלנו.

החל מיליאון זה אלייך, אנו נקייש פרק לזכרם של חברי היקרים שנפטרו במהלך התקופה الأخيرة והיו חלק בלתי נפרד מהמועדון.

לאחרונה, ביוזמתה של בללה רובי, מזכירת המועדון, אנו שולחים לחברים מסרון קצר "הידעת?". בכך נושאיר את הידע בתחום האספנות ונוסיף צבעונית להודעות בקבוצות הוואצאפ של החברים.

החלנו להציג את מלאי החולצות והאביזרים של המועדון ועוצבה חולצה חדשה בצעב לבן עם עדכון של הלוגו. אנו נ欽 גם כובעים עם הלוגו החדש.

בחודש אוקטובר נקיים את אירוע סיום הקייז והמסוריי בפרק הלאומי ברמת-גן. הוחלט שהARIOU יתקיים ביום שישי של חול המועד סוכות, מתחם כוננה לחברים רבים, גם שומר מסורת, יוכל להשתתף.

נא רשמו לפניכם את ה-14 באוקטובר 2022, ורוצי להזכיר על הרשמה מוקדמת של המכניות המשתתפות בתצוגה עצל מדירת המועדון.

מחמם את הלב להיות חבר במועדון שלנו, אשר הצליח לאורן שנים רבות בעדרת חברים שאיכפת להם, לייצרו ארגון מסודר, עם מוסדות המסתפקים ייעב. והחשוב ביותר - שערכ החברות והעשרה ההגדית הוכח יהיה מעריך היסוד שלו.

לסימן, אני מאמין לכם כי נעים, חוכשיות מהנות, מציע לשמר היעב על המכניות במדג' האוויר החם והלה, ולהתראות באירועים המתוכנים.

*אפקם, רומי*

**חברים יקרים,** הקץ הגיע למוחזותינו וכמו מורידים "את הרמל מהנד" על מנת להתאים את עצמנו ואת העצויות שלנו להתאחדות הגלובלית ולמדג' האויר הקיצוני אצלנו בישראל.

למרות זאת, אנו משופעים בהשקות, קבלות פנים במפגש גליל טול, במפגש הצפון, במפגש המרכז ובמפגש שלמה, הכרזה על הקמת החטיבה הדו-גלובלית, ארוע שיפוץ אופניים מרנש לדיכרו של ניר עוזדור והרבה מאוד אירועי התנדבות לטובת הקהילה, לרבות אירועים בבית-ספר (זהות מיוחדת לעופר סגל שלקח על עצמו להוביל את המשימה).

בנוסף, אנו ממשיכים בפעולותיות שונות בקבוצות ובמפעלים האזריים.

בנובמבר הקרוב, 2022, ועוד המועדון מארון סופ"ש מיוחד וחברתי בים-המלח. הנושא תהיה חוחת מתנרגת מאירוע ראל קודמים, ובאייזור שלא טילנו בו מזה זמן רב.

המטרה העיקרית שלנו היא החברותא וקצת מעחה באיזור טבע יצא דוף.

באפריל 2023 נערך את הראל המשוריינתי לאיזור הכנרת. חברי שיגעד מכין הפתעה ופעילות מתוגרת.

לאחרונה השנינו שני הישנים משמעותיים בשיתוף עם משרד התאחדות: ואשיית, מעבר ללוחית רישי בחתם ספהות לרכיבים שיבואו לישראל כרכבי אספנות, אך שנתי צורם לפני 1960, כך שהספרות תואמות את שנותון הרכב. הישג שני הוא האכשיות ליבא לישראל רכב אספנות בעל הנה ימי, שמווד יצוח לפני שנת 1960.

העבודה המאמצת והעקשנית ביחס עם שיתוף פעולה של גורמי משרד התאחדות הביאה דיבידודים יוצאי דופן. זה המקום להודות לחברנו עמר אלמנור על עדרתו החשובה והמשמעותית. עוד אצין לטובה את מר אבנור פלו, והגב' קני מורי והגב' סיגל זלנפרוינד משרד התאחדות על שיתוף הפעלה והבנה לצרכינו.

# 5 ספרות על לוחיות הרישוי - חזרה בזמן

מאת נחום קדמיאל

הגורל והאנשים הנכונים היו בתפקידים המתאימים במסדר כדי לקבל החלטות אמיצות מוחז לפופסה.

הקרדייט מגיע לבירת קט' מורלי, מנהלת תחום תיאום, נHALIM ורישיון, ולברית סיגל זלנפוריידן. מנהלת חטיבת יישומי רכב במסדר התchapורה. שתי הנשים המינוחדות האלה היו בעלות הבשורה. ואיפשרו את מימוש החלום תוך התניות מסוימות. סוכם כי רכבים שיוצרים עד דצמבר 1959 ייו באו 5 לישראל כרכבי אספנות, יקבלו לחזית בעלת 5 ספרות. המספרים יחולקו אקראית, ללא אפשרות בחירה, ולא ניתן יהיה לחזור למספרים (בנ' 6 או 7 כמו כן - לא יהיה כתוב "רכב היסטורי", לא יהיה צבע שונה, ונישאר עם הכתוב הקיים "רכב אספנות").

אדוניש כי למרות שזויה פשרה, אלו רואים בכך היישג מאד ממשותי לכלו וشنעשה כאן "צדק ההיסטורי". יש מספר מעט של חברים שהבינו את מורת רוחם, הואיל ויש ברשותם רכב עם 5 ספרות "ישראל מוקרי" (шибא לארץ עד שנת 1961). לא הייתה לנו כל אפשרות לעשות בידול נוסף עבורם, למעט קידמת המספרים השונה. הרוב המוחלט של חברי המועדון שמחים מאוד על מה שהושג ומקווים להישגים נוספים בעתיד. במהלך המיום שעברנו השנה, הוחלו עד כה מספריהם של 123 כלי רכב אספנות למספרים בני 5 ספרות. כמה זו התווספה לכ-500 רכבים בעלי 5 ספרות שכבר היו רשומים במסדר התchapורה קודם לכן.

לסיכום, תודה מיוחדת لكمי ולסיגל, לכל מי שסייע בקידום המהלך. אנו בתחששה שהשינוי הזהפתח שיח ממשמעוני וחידש עם צוות הנהול המקצועני במסדר התchapורה.

שםו של מועדון החמש גזר מלוחית הרישוי המיתולוגית בת 5 הספרות, שה י י ת ה נהוגה עד שנת 1961 (כולל).

מאז ועד היום, השתנו לוחיות כלי הרכב בישראל והיו גם מספרים בני 6, 7 ו-8 ספרות.



שנפתחה היבוא לרכב אספנות בשנת 1994, קיבלו מכניות עתיקות מיבאות את המספרים שהיו נאים למועד היבוא ולא לפני מועד הייצור בחו"ל. בתחילת חלוקה מספרים בני 6 ספרות ואח"כ, כאשר בשלב מסוים ובעקבות פעילות של מועדון החמש נקבעה הסימטת "55" למספרים בני 7 הספרות.

במשך שנים רבות ניסינו והשתדרנו מול משרד התchapורה לשנות את הנהלים כדי לחת לכל רכבי האספנות בידול. בהקשר זה, העלנו את האפשרות לוחית בצבע שונה עם כתוב "רכב היסטורי", וכך לבדל את הלין הבדיקה במכוון הרישוי מרכבים מודרניים, בעזרה צבע הלוחית השונה. הדיונים בנושא התמשכו מאוד, לאורך מספר שנים, תוך כדי התחלפות בעלי התפקידים במסדר.

לאורך השנים גם ידענו שיש למשרד התchapורה עדין מלא מספיק של מספרים בני 5 ספרות, שכולם היו מיועדים לכלי רכב מסחריים. לשםchnerנו, רצה בתקופה الأخيرة, ריצה



**במאמרו, רומץ נחום קדמיאל על חילוקי דעתות שעיקורם הפסיקת הייחוד של מכוניות חמש ספרות "של עצם".**



**חמש... חמיש...  
ו מה שביעיהם  
בנין הספל**

ננסה בכל זאת לעשות קצת סדר ולבدل את שתי קבוצות הרכבים בני חמיש ספרות, אלו ה"ישראלים המקוריים" ואלו שיובאו כרכבי אספנות. הלוחיות החדשניות נלקחו ממANGER שלא נצל ושיעוד לכלי רכב מסחריים ומשאיות.

מספרים אלו התחילו בספרה 1, בערך 15-10, ומשרד התחבורה הסכים להקצות למכוניתו שלנו מספרים בני 5 ספרות ממANGER לא-מנצל זה - ראו דוגמא.

מכונית החמש ספרות המקורית הנו בדרך כלל פרטיות ולא מסחריות, כך שכל מכונית שמתחליה בספרות 8-2 היא כזו שהיתה כאן מאז (ואני מקווה שלתמייד). ראו דוגמא של מספר 5 ספרות מקורי.

בין הנסיבות נפלו כמה כלי רכב מסחריים "מקוריים" כדוגמת הוויליס המצלום וכן כמה פרטיות她们 שרדדו עם הקידומת XXX-18. כאן פשוט נדרשת אינטואיציה.

## קובי סילוא – תגובה לתגובה של יוחנן סינרט

קראתמי בעיון את מכתבו למערכת של יוחנן מיינרט, מותיקי המודען. מכיוון שגם אני טוען לתואר "וותיק במודען" ומכיון שגם שגמ' עצמי במאמר אליו התייחס יוחנן, אני מרשה לעצמי להגיב ולהציג דזיות מעט שונה. אדכן – גם אני מאמין שאותה שאל לשמר על המקוריות של מערכת הנעה של מכוניות האספנות שלל ככל שאוכל.

כיוון הקברוטורים ב-MG וריח הדלק הם חלק בלתי נפרד מחווית האספנות שלי. אלא, שיש להיות גם ריאליים ולנסות לצפות פנוי-עתיד. בעוד מספר שנים, 20, או לרי 30, נראה שלא יהיו יותר רכבי בנזין על הכבישים. גם מי שייתעקש, נראה שייתקל בקשי רב להציג בנזין, ואולי הרגולציה פשוט תאפשר על נסיעת רכבים מזמינים. אפשרות אחת תהיה להפוך את המכוניות לפסלים במוזיאון שלא ZZים, לזכרים ימים עברו.

אפשרות שנייה תהיה להרים את המקוריות ולשתול ברכב מערכת הנעה נקייה, שתאפשר לפחות מהמשיך לנוהג ולהנות מהרכב, מעיצובו, ומהיופי שהוא תורם לכבישים. בגין המתקדם אני מאמין שלא אצטרך לעמוד בדיימה זו, אבל לנכדי זו השנתיים לא תהיה ברירה – כדי לנוהג בעוד 40-30 שנה על MG של סבא, הוא נראה יצטרך להסביר אותה לחשמל...

וכוון שהוא לא יוכל לשחק עם כוון קברוטורים, הרכב יהיה שקט ולא יהיה ריח דלק, אבל הוא יוכל עדין לנוהג-B-MG פתוחה וקלאסית. נראה לי עדין על כך שהוא תעמוד באיזה מוזיאון כמו פסל...

### шиб'i 57' חשמלית



## יוחנן סינרט / תהייה

תגובה למאמר על חשמול רכבי אספנות שהופיע בגלון 101. הא'ב של מועדון כמו שלנו הוא לשמר את המקוריות של כל הרכב. על כן, על להודות כי קצת התעצבעתי (בלשון המעטה) על כתורת המאמר בעניין "חשמול רכבי אספנות", זו באמת... האם הצעד הבא יהיה לשמר את מכוניות האספנות של', ווקסהול 1947, עם BODY מפלטטי, כי לא מייצרים יותר פלדה של פעם? או שאול נשמור על רעיון מקוריות המכוניות בשבע עיניים, ראוי למועדון כשלנו?

יוחנן מיינרט  
ניר בנים

## תגובה העורך

במכתבו, יוחנן מיינרט מתפלל כיצד ניתן המועדון, באמצעות הביטאון שלו, ביטוי למגמה שנוגדת את מקוריות הרכב, כמו שהוא במקרה הוא פרטם דבר שהוא בינו-ל- DNA של התchapיב, שمرة על רוח התקופה וכummings שمرة על מקוריות הרכבים. כאן המקום להעיר שהאבטומוביל לא מש夸 מדיניות אלא מביא את מה שיש. אי אפשר להעתלם מההתפעעה ומהבעיה שניתקל בה בעתיד כשנרצה לשמר על רכביינו. הסבת רכבי אספנות לחשמל היא אירוע ממשוני ביתר ולכך מחובטנו כעורכים להנגיש את המידע לחברים זהה ללא שום קשר לדעה האישית של ראש המועדון ושל עורך "האבטומוביל".

بني הסכל - עורך "האבטומוביל"

בשפטember 1965 הוצגה בפני  
העיתונות והקהל בבריטניה  
מכונית הטריומף 1300 החדש.

זו הייתה הבת הראשונה  
מסדרת המכוניות שיוצרו  
במסגרת פרויקט "אג'אקס"  
(Ajax), מכונית הסלון  
הקומפקטיבית, שעוצבה הופקד  
בידי מיקלוי האיטלקי, נראהה  
כהקומה פרופורציונאלית ונאה  
של אהותה, הטריומף 2000,  
אשר הוצגה שלוש שנים קודם  
יוטר. המכונית הרשימה מדד  
את הלקוחות ואת העיתונות  
המקצועית, בהיותה מפוארת  
ומأدוזרת לתקופתה וביחס  
למטריה.



# טריומף והרפהה הנעה הדמית

מאז  
עודד  
פירסט



את ייעילות העברת הכוח.

גלי ההינע המניעים את הגלגלים הקדמיים עוברים דרך מחברי הגומי הזרים לרעה. אלה חסכו לטריומף את המחברים האוניברסליים הפנים, מעט משקל וועלויות ייצור (אך לא עלויות תחזקה ללקות...). המתלים האחוריים הנפרדים, מטייפוס "זרוע נגררת למיצה", תורמים ליציבות ולאיכות הנסיעה.

בראשית דרכה זכתה המכונית להערכת הלוקחות בזכות נוחותה, האיזור הנדייב ואיכות הנסיעה. אך במהרה, עקב התיכון החדשני וה'מתוחכם' - החלו לצוץ בעיות תחזקה, ורמת האמיןנות התבררה נוחותה מהצפי. יתרון כי "קפיצת הראש" הראותנית של טריומף הייתה

לתוכה בריכה המלאה רך בחלקה...

מכונית זאת מכרת היטב לקהל הישראלי (לפחות לבוגרים...). בשנת 1968 חתום יצחק שובינסקי, הבעלים של אוטוקרם, על הסכם בדברי הרכבתה של הטריומף 1300 במקעליו. מכונית "יוקרה" זאת אמורה הייתה להיות משוויקת לצד הסוציא ווהרמל העממיות, העשויה פיברגלס.

שלא כאחותה הבכירה, ולראשונה בתולדות חברת סטנדרט-טריאומף, הייתה זו מכונית בעל הנעה קדמית. באותו ימים נחשבה הנעה הקדמית ל"AMILIA האחרונה" בתעשייה, חברת הרכב. טריומף התקנה ביריבתה מבית, חברת BMC, אשר מכרה בהצלחה רבה את דגמי המוריס/אוסטין 500. מכונית זו תוכנה בידי לורד איסיגנום, על בסיס הקונספטווציה המוצלחת (והמקובלת עד היום...) של ה"מינין" – מנוע רוחבי והנעה קדמית.

טריומף ניסתה, כנראה, "لتפס את החבל משני קצוותיו" – לנוף בחדשנותה, תוך כדי שימוש בטכנולוגיות מסורתיות, שלא לומר מיושנות... המנוע היה ה- 1300 סמ"ק הוותיק של הראלד וספיקיר, שהוא המשך לסדרת המנועים של "סטנדרט" משנות ה-40 וה-50. המנוע, בעל גל צדים תחתון, ניצב לאורך התא (זה מה שהמכו...), כאשר הוא מותקן מעל תיבת הילוקים. אגן שמן המנוע "חפור" בתוך היציקה של בית תיבת הילוקים, אך נשמרת הפרדה בין שמן המנוע, שמן תיבת הילוקים וזה של ההינע הסופי.

כדי לגשר על הפרש הגבהים בין יציאת גל הארכובה וצר תיבת הילוקים, "יורדת" התנוועה הסיבובית דרך "מפל גלגלי" – 4 גלגלי שניים, ביניהם גלגל טרק אשר ללא ספק מקטין

המכונית הייתה מבוססת על ה-1300 הקימט, אך עם עיצוב מעודכן לחזית (פנסים כפולים) והארכת הירכתיים, עדין עם הנעה קדמית. יחידת הנעה הייתה זו שנוסתה על גבו של הקהל הישראלי, ובזכותנו ננראה, שופרה מעט ביחס לאבטיפוס "שלנו". מאחר נרשמה נסינה ביחס למתרלים הנפרדים הוחלפו ב"סרן-מת" – המתרלים בין הגלגליים, תוך פגיעה מסוימת מהחבר בין המתרלים. יתכן כי היה זה רמז ראשון לבאות.

מסתבר כי הייתה זו המכונית האחורונה מסדרת "אנ'אקס" בעלת הנעה קדמית. בין השנים 1981-1971 התרחבה הסדרה למכווןויות נוספות – הטולדו (2 ו-4 דלתות), ה-TC 1500 והדולומייט. באופן מפתיע משחו, הונעו כולם באמצעות סרן אחורי קשיח. הן ציינו במגוון שונים – החל ממנוע מישן בן 1300 סמ"ק ועד מנוע 2 ליטר עם 16 שסתומים, מתקדם מאד לתקופתו, בו זכתה הדולומייט ספיננט – "ספינת הדגל" של הסדרה.

כל המכוניות מסדרת "אנ'אקס", החל משנת 1965 ועד 1981, שמרו על אופי אחד – צדדיות כמעט זהה, שימוש בדלתות ובشمשות זהות לכל הדגמים ובבסיס גלגליים דומה. פרט למפרט הטכני (מנועים, שיטת הנעה) נבדלו הדגמים בעיצוב החזית, הזנב ופנים הרכב, באיבזור וכמוון בקוסמטיקה – גלגליים, צביעה ופסי קישוט.

בגלל אילוצים הנראים כיום לא רלוונטיים – הרכבה של הקונטסה 1300 ע"א. אילו תעשיות – נאלץ שוביינסקי להסכים לשוק את המכונית בשנים הראשונות, עם ייחידת כוח שונה (מנוע + תיבת הילוכים) בנפח 1500 סמ"ק. זאת, כאשר הייחידה הייתה עדין בשלב פיתוח בריטניה. המנוע ה"לא בשל" נמכר ללקוחות ישראלים, שנאלצו לשמש כשפני ניסוי עבור הייצור הבריטי....

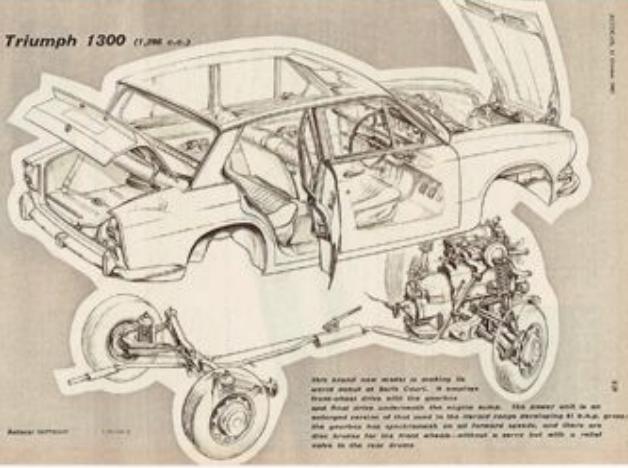
הרכבה הישראלית נמשכה עד שנת 1973. החל מ- 1970 הורשתה אוטוקרס לשוק גם את מנוע ה-1300 המקורי וגרסתה זאת נחשבה מעט יותר אמינה.

גילוי נאות, במאמר מוסגר: בשנת 1969 רכשABI המכונית מכונית טריומף 1500 חדשה. מכונית זאת עדין ברשותי, חייה ונושמת. כאשר כחיל סדר ביצעת (בשמחה הרבה...) את ההרצאה למכונית החדשה, לא יכולתי להעלות בדיוני כי מכונית זאת תשמש לי כ"ריפוי בעיסוק" כאשר אהיה בفرنسا....

לאחר הפסקת הרכבה באוטוקרס בשנת 1973 לא נמכרו יותר מכוניות טריומף בישראל, אך צאצאייה ונגדורתייה של המכונית הזאת, כולם בונתייה של סדרת "אנ'אקס" וmbוססות על אותו מרכב בעליונו של מיקלוטי, המשיכו להיות מיוצרות ומשווקות בבריטניה עד שנת 1981.

בשנת 1970 הופיעה בבריטניה מכונית חדשה, שנקרה לראשונה (מחוץ לישראל...) טריומף 1500.





אחריו ניצב הטריומף 1500 העתידי, בעל הנעה הקדמית. רכב זה יועד להיות דגם מחליף ל-1300, אך אמרור היה להיות עצמאי, מותחנים ומכונן לפחות שוק גבוה יותר. תיבת ההילוכים אמורה להיות להיות גירסה משופרת של זאת הקיימת ב-1300, תיבה אשר פותחה ויוצרה "בבית". תצורת התיבה נחשבה כבר אז יוצאת דופן עקב שילובה עם מנוע אורך ולא עם מנוע רוחבי כמו זה שהותקן במכוניות מוריס-אוסטן.\_CIDOU, הקונפיגורציה הרוחבית היא זו אשר עמדה להיות כמעט אוניברסלית בקרב יצרני הרכב.

בראש הפירמידה ניצב הדולומיט. דגם זה ציד בחבילת הנעה קדמית, דומה לזו המשמשת ב-1300 וב-1500. בשונה מהדגמים הקודמים, משודכת התיבה למנוע מתכנון חדש – מנוע 4 צילינדרים נתוי, בעל גל זיזים עלי, בנפח של כ-1700 סמ"ק. גור המכניקת היה זה של ה-1500, אך מאובזר ומציד הרבה יותר – כולל מד סיבובי מנוע (!). מנוע ה-1709 סמ"ק, אשר יועד לדולומיט, היה כבר בשלבי ייצור במפעל טריומף עבור הסאאב 99.

**לסיכום – קו המוצרים של טריומף אמרור היה לכלול את הטולדו העתנית, את ה-1500 כדוגמת ביניים ואת הדולומיט עם הנעה קדמית המהודרת בעלת מנוע 1700 סמ"ק. CIDOU לכולנו, תכנית זאת לא הגיעה לידי תימוש.**

כמזכיר לנו שא מזה כ-50 שנה, תהיתי מה הייתה הסיבה לכך כי טריומף שחתה נגד הזרם. כאשר רוב תעשיית הרכב העולמית עברה מהנעה אחוריית לקדמית, התקדמה טריומף (או נסוגה?) בכוון ההפוך. תשובה מעניינת מצאת בנילוון דצמבר 2020 של המגזין "Dolly Mixture" – דז-ירוחן המועדן הבריטי של המכוניות משפחחה זו. בנילוון זה התרפרס טקסט של ניגיל קרוס, אשר עבר במחילת הפיתוח של טריומף בסוף שנות ה-60 ותחילה ה-70. דבריו מספקים ריכילות פנימית ומבט מעוניין לתוך תהליכי הפיתוח ההנדסי של אותה תקופה ואלו לא בהכרח תיאורים ממשיים... מתוך דבריו אני מביא את החלקים הנוגעים להתייחס:

"בסוף שנות הששים עמדה טריומף לפתח סידרה חדשה של מכוניות, כאשר המטרה הייתה להחליף הן את הראלד המזדקנת, והן את ה-1300 החדשנית, בעלת הנעה הקדמית. המטרה הייתה לפתח משפחה של מכוניות על בסיס פלטפורמות ומתלים משותפים, עם שינויים מינוריים בין הדגמים ואופציונות למגוון מנועים.

הדגם הבסיסי היה הטולדו, אשר יועד להיות מחליפו של הראלד ותוכנן כבעל הנעה אחורי – גירסאות של 2 ו-4 דלתות ומנועי 1300 ו-1500, המבוססים על מנועים קיימים בעלי גל זיזים תחת."

בנובמבר 1969, שישה חודשים לפני ההשקה המיועדת של שלושת הדגמים, יצאה הנהלה הבכירה של טריומף למסע של שבוע בהרי הפירנאים (ספרד). למסע נלקחו הדגמים העתידיים - טולדו 1300 2 דלתות, וטולדו 1500 4 דלתות בעלות הנעה האחוריית, טריומף 1500 וдолומיט 1700, שתיהן בעלות הנעה קדמית. אליהם הצטרף דגם מה"יצור השוטף" - טריומף 1300 בעל הנעה קדמית 1-2 מאיידים.

במסע זה נחשפה בבהירות אי-היעילות של הנעה הקדמית. אני בטוח שהמהנדסים ציפו למסקנה זאת, אך חשש להודות בכך. ביצועי ה-1500 עם הנעה הקדמית לא התעלן מעל ה-1500 עם הנעה אחוריית (הנעה אחוריית), אך צריכת הדלק הטולדו 1300 (הנעה אחוריית) הייתה גבוהה משל הדולומייט 1700 בעל הנעה קדמית לא הרבה כל יתרון על הטולדו 1500 הבסיסי, בעל המסע, תיבת הנעה המכנית הייתה דומה הדולומייט 1700 הפקה רועשת מאד, ללא סינכרונים פעילים...

התוצאה, לאחר חזרתם מהמסע, הייתה "המצאה חדשה" של הדולומייט כרכב בעל הנעה אחוריית.

אנחנו (המתכננים) קראנו (פשטו כמשמעותו) את שרטוטי הנעה הקדמית של הדולומייט. זו הייתה הדגמה מוחשית של תהליכי התכנון באותה ימים, אשר בוצעו על סמן "תחושים בطن" (במקור: "Seat-of-the-pants"). הערכות והחלטות לתכנון המוצרים התקבלו כלא-ח-יד ע"י אנשים שעסוקו במקצועם כל ימי חייהם... אני בטוח כי אין הדברים מתנהלים כך בימינו אלה...

במקביל, הוטל על המחלקה הטכנית לבצע שינויים לצורך הערכה של אורך החיים הצפוי של מיסבי תיבת הנעה הקדמית. חשבו העומסים השונים על כל אחד מהמשטים במצבי עומס ומהירות מישתניים. בל נשכח – המחשבים והמחשבונים היו אז בשלבי הינקות שלהם. כל החישובים בוצעו ידנית, חישוב של כל סט נתונים הצריך אדם לפחות שבועות אחדים.



התוצאה הסופית של החישובים הראות כי עקב המומנט הגבוה של מנוע ה-1709 סמ"ק ומשקלת של ה-1100 מ"ט המאוזרת לעיפה - כאשר אלה מושווים לנוטוניו הבסיס של ה-1300 - אורך חי המיסבים יפחית במעטה מ-50%. לא ניתן היה לקבוע ערכים מוחלטים - הסתפקנו באלה ההשוואתיים. ניסיון השטח והיסטורית השירות של הטריומף 1300

מראה כי למרות הביצועים הצנוניים הנדרשים ממכונית זו, תיבת ההילוכים שלה "מספקת בקושי". וכן, הדולומייט הנעה האחוריות נולדתו" עד כאן דבריו של ניגאל קרוס.



**סוף דבר: למרות הכל, לאחר סיום הייצור של המכוניות מסדרת Ajax בשנת 1981, "שרה החבורה קו ועבורה למכור מכונית בעלת הנעה קדמית. אלא, שלא הייתה זאת "טריומף" אמיתית: הטריומף אקלים (Acclaim) איננה אלא הונדה באלאד בתחרופות (הקרובה לשוויך), אשר עבורה "הנדסת טמלים" (Badge Engineering). Badge Engineering" המכונית יוצרה בשם זה עד 1984, והייתה את "שירות הברבור" של חברת טריומף ההיסטורית.**



# החטיפה. המדו-גללית מועדון החטוף

מאת שי לוי



במשך שנים ארוכות התהוו הדו-גלגלי במועדון החמש לא זכה להתייחסות ממשמעותית. לפני כשנתים קיימת מסגרת פגישות עם י"ר מועדון החמש ונציגים נוספים במטהו לקודם את התהוו ואף העטי להקים חטיבת דו-גלגלא. הנושא עבר לידיון בישיבת ועד של מועדון החמש ולבסוף אושר המני של כמונת על חטיבת הדו-גלגלא במועדון.

אני מאמין שהיכולת להשפיע מ"בפנים" יותר חזקה ואפקטיבית, ולכן החלטתי שם כבר - עד כה ואני אתמודד גם על תפקיד חבר ועד מן המני במועדון החמש. לשמחתי גם מהלך זה צלח - נבחרתי להיות חבר בוועד והציגתי את חזוני באסיפה הכללית الأخيرة.

מה שהוביל אותו למלכים הללו זו האהבה לאופניים משחר ילדותו וההתקשרות הבלתי פסקת עם אופניים כבר מגיל 15 ועד עצם היום הזה, כולל הקמת מועדון פנטיק מוטור ישראל. בתאריך 06/05/2022 הושקה החטיבה הדו-גלאזית של מועדון החמש בסימן של 4 השוקות אופניים. היה זה אירוע מיוחד אליו הגיעו כ-250 אופנאים אספןות מכל הסוגים וממועדונים שונים, ואפילו הייתה נציגות מודיאון האופניים.

לאחר האירוע המכונן הזה היו עוד שני אירועים דומים ואט-אט החלו מתגבש תחביב הדו-גלאזית במועדון החמש. איתרנו בעלי אופנאי אספןות עימים לא היה לנו קשר בעבר וכיום מונה החטיבה כ-50 חברים, מטוטוסים ועד לאופנאים קבועים, כאשר היישן ביניהם הוא מרג'ן BSA, שנת 1942.





### • מהו החזון לעתיד ?

ג'וס חברים חדשים והעצמה החטיבה  
במגוון כלים ואנשים איקוטיים.  
ארגון אירועים (כולל סיוע לקהילה),  
幡נשימים, השקות וטיולים נסטלגיים.  
ריכוז ידע מקצועי וסיוע לחברים בתהליכי  
שייפוץ.

קידום הקמת מחירון לאופנאי אספנות.  
הקמת מוקד פניות חברים המכוון לרכס  
את כלל נשאי האופנאים הקלאסים  
במועדון תחת קורת גג אחת.  
ובנוסף, שיתוף פעולה ותאום מלא עם  
הנהלת המודען לקידום הנושאים  
הboveרים לכלל האספנאים, ובכללם גם  
אספני הדו גלני!

**קידום נושאים מול משרד תחבורה:**  
רישוי, תקינה, ביטול אגרות, שינוי מידות  
צמיגים, יבוא חלפים, תקינה, שינוי כלים  
חוח"ל וכו' ...

קידום שינויים מול מפקח על הביתוח:  
למשל, פוליטה אחת למספר כלים וכו' ...





סיטרואן הוא מותג רכב וותיק עם המון היסטוריה של חדשנות, שליטיות אפיילו הקדימה את זמנה. הכל החל כמשפחה יהודית בשם ציטרונ החיליטה להגר מאנגליה להולנד. מאוחר יותר היגרה משפחת ציטרונ מהולנד לצרפת ובגיל הניב והמבטיח הצרפתי, התגלגול שמה מציטרונ לסייטרואן.

בשנת 1878 נולדה האנדרה, שלמד הנדרסה והסתובב באירופה במסגרת לימודיו. באחד הסיורים שלו לפולין הבחן בחקלאי פולני שעבוד נם מכונה חקלאית המונעת ע"י גלגלי שניים בתצורת עצמות דג. האנדרה הבחן שפערת הגלגלים המושלבים בתקרה הדו שភטה בהרבה מפעלת גלגלי שניים "רגילים". האנדרה רכש מהחקלאי את הפטנט בסכום נמוך מאד, הביא אותו לצרפת והחל ליישם את השיטה. בשנת 1919 הוא ייסד חברה לייצור מכוניות ששמה "סייטרואן" והפטל המחררי שלו הוא 2 שיינים בתצורת עצמות דג, מתוך פטנט גלגל השניים שהוא רכש ושיכלל.

מְבָחָן  
דוֹרוֹת -  
סִיטְרּוֹאוֹן  
D S 2 1  
מְשֻׁנְתָּל  
1973 מַול  
DS7 מְשֻׁנְתָּה :2022

אֶמְמֵן // לִיאָן

המפעל של אונדרה סיטרואן הוקם לאחר מלחמת העולם הראשונה כשהחzon שלו היה הקמת פס ייצור בסגנון מפעל פורד בארה"ב ולא כמו שאר המפעלים האירופים שעסקו בהרכבה ידנית פרטונית של כל מכונית.

סיטרואן עסוק בכל העת בחשיבה יצירתיות ובפיתוח דגמים עם טכנולוגיות חדשות. בזמן שהחברות רכב אחידות עדין ייצרו מכוניות עם שלדות שעשוות עץ, טכנולוגיה שנלקחה משולמים עגולות הסוסים, אונדרה סיטרואן וצוותו כבר פיתחו שלדה שכולה ברזל. בשנות 1934 החל בפיתוח רכב חדשני שככל שילדה אחת והונעה קדמית. זה היה הבסיס לטרקסיון אוואנט. החברה שקרה בחובות כבדים עקב עלויות הפיתוח ומצד שני המכירות דשדשו. חברת הרכב שלו נמכרה לעסקית הצמיגים "מיישלן". שנה לאחר מכן, בשנות 1935, נפטר סיטרואן מסיבוכים שונים ולא זכה לראות את התהילה הגדולה לה ובכתה חברת המכוניות אותה ייסד. בשנים האלה, של תרים מלחמת העולם השנייה, זכתה הטרקסיון אוואנט להצלחה גדולה מאד, הצלחה שומשכה עד לשנת 1957.



ה-DS יוצרה עד לשנת 1974, תקופה זמן אדירה של כמעט 20 שנים ייצור לדגס בודד. ונשא "פאסט-פوروוד" לשנות ה-2010 ומעלה. חברת סיטרואן היא חלק מקבוצת PSA שכוללת גם את פיזיו ולאחר מכן גם את אופל. הקבוצה החליטה לייצר מותג יוקרה, זהה שייהי מעל פיזיו וסיטרואן. בדיק במו לקסוס עבור טויוטה, אינפיניטי עבור ניסאן וג'נסיס עבור יונדאי. בהתחלהלקח את הסיטרואן 30 ושיידרגו אותה לדגס מעתיק יוקרתי יותר בשם 30. לאחר מכן לcko את המשפחתיה 50 ושיידרגו אותה לדגס יוקרתי עםום באיבזר יוקרה בשם 50. שני הדגמים האלו נמכרו תחת המותג סיטרואן והוא סוג של "ינסוי כלים" של החברה למותג סט עתידי.

לפוי שנים האחרונות הקבוצה PSA לחצota את הרוביון והודיענה על הקמת מותג יוקרה חדש בשם DS שם שימוש מועל סיטרואן ופיזיו. דגם ה-70 הוא מהדגמים הראשונים שפותחו במיוחד עבור מותג היוקרה החדש וairo מבוסס על דגם קיימ מקו הייצור של סיטרואן. את ה-70 בגרסת מנוע הדיזל כבר בחרתי לפני תקופה (את המבחן תובלו למצווא בבלוג שלי [WWW.RONGOLIFE.CO.CO](http://www.RONGOLIFE.CO.CO)) וכבר אז קבעתי כי מדובר ברכב שיש לו את כל האלמנטים הנכונים והדרושים המזוכפים מרכב יוקרה.

למבחן הדורות, במיוחד נבור מגזין "האבטומוביל" של מועדון החמש, קיבלי תי מהברית "לוביינסקי" יבואהית פיזיו-סיטרואן-סם-אופל ו-SM לישראל, את הדגם החדש והמתקדם ביותר של ה-DS, הלא הוא הדגם החדש הבהיר/חשמלי הנוטען. את הדור הקודם, או ה"سبטה" של ה-DS לקחו מחבר מועדון החמש אייל ברוך ששיבע 21 סם מודל 1973 לרמה של רכב נשייאוטי שאפילו בצרפת היו מתמודדים ממנו 7סם - שנות 2022: מדובר ברכב מסונת הקורוסאובר, דהינו ג'יפון מוגבה.

הרכב המצויד במנוע בנזין 1.6 ליטר טורבו המספק 200 כ"ס ולוקוח מהפידיו 2008 ובתוספת שני מנועי חשמל (אחד לגילרים הקדמיים ואחד לאחוריים), היוצרים יחד הספק של 110 כ"ס חשמליים. ההספק המשולב עומד על 310 כ"ס והביצועים מרשימים עם דינוק של 6.6 שניות מאפס ל-100 קמ"ש. הסוללה מצוג ליתום-איון בהספק של 13.5 קילו-וואט יודעת לחת נסעה חשמלית רצופה של כ-60 ק"מ. היתרון העצום שניליתי ב-DS הוא, שלמרות היותו רכב היברידי נטען, ושלא כמו מכוניות אחרות בדנור זהה שאינו נטענות תוך כדי נסעה, אלא רק בעת הבלתי, ה-DS נטענות באיטיות גם תוך כדי נסעה, אך שתמיד נשאר מטען חשמלי סביר בסוללה שיידע לחת את היתרונות שלו בפקקים ובנסעה עירונית איטית להחריד. במערכת המולטימדיה המצוינת של הרכב ניתן לבחור במה חשמל תרצו להשאיר בסוללה למקרה הצורך או, אם תרצו, למצוות את מלאו 60 הק"מ מהחשמל ואז להתחליל לנסוע על מנוף הבנזין. יש אפשרות של "נסעה חכמה", בה הרכב הוא זה שיבחר את סוג הנסיעה, על-פי אופי הנסיעה והנחה. חכם מאד. העיצוב החיצוני מרשימים מאד והגראיל הקדמי גדול משדר יוקרה ועוצמה. פנים תא הנוסעים עשויים גבוהים מאד ובדגם שקיבנתי היו ריפורדי עור ונאה איבכותיים ביותר. המושבים הקדמיים מצוידים באיזורור/קירור וחימום. אופציית האיזורור היא חיונית מאד במדינתנו החוצה והלהקה, אבל התוספת התהנהה ביותר למושבים הקדמיים היא





### אופציית העיסוי/חסוך בה המס מצוידים.

צריך רק להיזהר שלא להירדם באמצעות הנהיגה מתחר המונג הצורף. ה-7סם לא רק נושא בגין את שם האלילה, אלא גם "מתכתב" אותה בהחלה בשולשה פרמטרים ברורים:

1. **שלדה/פלטפורמה** – בדיק בפי שבטרקסיו אונאנט וב-7סם מחליפתה היה מדובר בשולדה חדשנית לזמןה, אך גם ב-7סם מדובר בפלטפורמה/שלדה ייעודית שפותחה במיוחד לדגם זהה ולא נלקחה מדגמים הקיימים בארטול הקבועה. המשמעות היא בתכנוגות כביש מופתית, שקט ברמה לא גינויית ותחושת בטיחות ויציבות בלתי דגילה.
2. **מערכת מתלים ובולמי Zusousims** – בדיק בפי שה-7סם המקורי הצינה מערכת בולמי Zusousims חדשנית שהיתה מבוססת על גז והידרואומטיקה חדשנית שנונה נסיעה חלקה ונעימה, ברמה שלא הייתה מוכרת עד אז ברכבי נוסעים, אך גם ה-7סם מצינה מערכת מתלים ובולמי Zusousims מطورפת. תקשיבו, אין לי מספיק סופרלטיבים כדי לתאר לכם את חווית הנסעה ברכב הזה. "מגהצת את הכביש"? זה יהיה וכון. "כמה לנסוט על ענוי"? זה יהיה מדויק. "דריחור מעל הכביש"? לא יהיה תיאור קולע יותר מזה. בקיצור, אני מתחייב לחוויה שלא חשות עד היום בשום רכב... להוציא סיטראן.

3. **מערכת תאורה** – אחד הגימיקים הייחודיים של ה-7סם המקורי, היה סיבור הפונסים הקדמיים עם כיוון סיבור ההגנה. זה לא היה רק גימיק שיווקי, אלא אביזר בטיחותי חשוב מאוד במוחו – כוישה לפניה, אפשרה לנוגה לראות את הביוון אליו הוא נוסט והרכב נדרין לא פונה אליו במילואו. ב-7סם לא התקינו פנסים מסתובבים. כאן הלכו הרבה יותר קדימה. באנו יש מערכת תאורת לד סופר-חדשנית ומתקדמת המנוחת ע"י מחשב. בזכות כל החישונים, המצלמות והמחשבים שיש ברכב, מערכת התאורה החדשנית יודעת למנוע סינור של הרכב המגיע ממול ועדין להאיר בטוצמה גבואה את צידי הדרך החשוכה, או למנוע סינור במראה מרכב שנופט לפני ה-7סם ושדיין להאיר בעוצמה רבה את שאר הדרך. במובן שבעת ההפוית ההגנה לפניה, יודעת המערכת להדליק את הלדים הנගנים המAIRים לתוך ההפניה, עד לזרית של 90 מעלות מהרכב. הטכנולוגיה בשיאה. בחלוקת ממחצון הדורות נתתי לאיל בדור, הבטלים הנהגה של ה-21סם, לנוגה ב景德 היפוי, מודול אייל לא הפסיק להתפעל: "תדראה את השעון של פנס" אמר בשוחין בשעון בעל יצוב הרטרו שנמצא בראשلوح המחוונים הראשי. ברגע שאיל לחץ על דושת התאוצה נפלטה לו עצקה "אייזו טוצמה". כי בשלוחצים "גוז" ברכב שיודע להאיץ ל-100 קמ"ש תוך 6.6 שניות, ואחרי שנוהגים ברכב שזה בערך הזמן שלוקח לו להגיע ל-30 קמ"ש, זה המשפט שייפלט לך מהפה...

אחד המשפטים שאמר איל תור כדי נסיטה,ตาม במדוייק את מה שכתבתי כבר בעבר על ה-750 – "הכל מעצוב כמו תבשיט, הסלון ממש יצירת אומנות". זהה, נראה, המשפט שמסכם הכי טוב את מהות המותג בילדתו מחדש.

21-750 – שנה 1973:

את כל מה שאפשר לבחוב ולומר על האיקון המוטורי הזה כבר כתבתי ואמרת. מה שלא סיפרתי הוא שכאשר היה לי, בערך בגיל 50, אי שם בשנת 1972, לשכנים שלנו הייתה שם שחורה. שני דברים עצרו אז את נשיחתי – העיצוב הצפראדי והגהה עם החישור הבודד. אני ממש לא הצלחתי לתפום את הפיזיקה

בצד הנה מסתובב עם חישור בודד שכזה.

50 שנה אחרי אותה חוות ילדות התאפשר לי לומר ב-21-750 של איל ברור. תקשיבו, זה לא פחות מעוצר ונשימה. נסעו מהירות לא הגיונית על במפיים שנעמדו במקור להאטת מהירות, אבל ה-21-750 פושט "לא שמה" על הבמפים האלה. הנסיעה חלקה וישראל באופנו לא נתפס. מדובר ברכב בעל 5 הילוקים ידניים קדימה, כשותח החלפת הילוקים נמצא מאחור הגהה. המושבים, הם האחוריים והן הקדמיים, הם לפחות מכוורת ונעה. החלפת הילוקים קלילה ונעימה והדבר המדמים מכל הוא השקט. המכוניות הזאת שקתה באופנו לא הגיוני. לאחר נהיגה של מספר קילומטרים הבנתי מהיבין "ירש" ה-750 את הנסיעה החלקה והחרחתה שלו. אני נשבט לכם שה-750 הזקונה הזה טשוויה מקטיפה, מרחפת על ענן ו" מגצת" את הכביש כמו שושים רכב אחר עוזה... אם הוא לא סייטרוואן 750. לסיום הפוזה הנושאותית של ה-21-750 של איל, הוא התקין מאחור טלוויזיה של פעם, בר משקאות קטן ומכוונות בתיבה זעירה, לשימושו של מזcidir נשייא המדינה שיושב לצד השני של הספה/כורסא. כן, כן, מכונות הכתיבה הדערות האלה היו הלפ-טופ של שנות ה-60 וה-70 והאישיות הביבירה שישבה מאחורי הכתיבה מזcidir את המכתבים/נאומים בדרך זו. יש לעזין כי לנשיא זלמן שדר הייתה מבונית נשיאותית מסוג שם. המכוניות שומרה עד היום בידי אספן.



לסיכום – ה-750 בחלטת מכבדת את המורשת והיא ממשיכת דרכה הישרה והאوتנטית ביותר של ה-750 האגדית של פעם.

# ההשקות ואירועי המועדון 2022

קיבלה פנים לשיטוראן טלייהול טאנג'רה מושנה 1988 שיובאה על ידי חבר המועדון עופר פולד  
ולשיטוראן GSA מושנה 1980 שיובאה על ידי חבר המועדון יעקב שנייה.





**קיבלה פנים למאזדה F 323 משנת 1992 של חבר המועדון איל וויל**



**השקה מרובעת של חבר המועדון  
ראובן בנקלו בפגש המרכז**



**השקה טנביים 1934 של אילן יוחנן**



**האב, הבן והויליס.  
השקה טנדר וויליס של מיכאל ואיתי רסין**



**אירוע אופנאים על שם של ניר עוזדור.  
מוקדש לשיפוץ ושיקום כלי רכב דו-גלגליים**



קבלת פנים ללנצ'יה  
פולביה משנת 1972 של  
חבר המועדון צביקה אודורו



השקת פיאט 850  
משנת 1967 של פרדי פרוואו



השקה כפולה ומרגשת של שני טילוני MCM מהשנים 1964 ו-1961  
שהיו בעבר חלק מהאוסף של אורן שדה ז"ל וכיוונים מוחזקים על-ידי ניל  
מירן וקובי קלין. בהשקה נשאה דבריהם אלמנתו של אורן, שוש שדה.



כרמיאל - מועדון החמש שמח להשתתף בחגיגת המוטוריית בכרמיאל בחג השבעות!

הרכב שעד 14 שנים, אך בסופה היה בקצב שפוך פאוד. ניכר היה על הרכב שבdomino שפהו עלי וטיפלו בו בנסיבות רבות. לפיכך, התכונן הסקוורי היה לשפש את הרכב במינימום זמן ובנסיבות הנדרש כדי להביא אותו לנצח נסישה בטיחותי ותקין ולהעבידיו את סבחן הרישוי השנתי בלבד, כדי שנוכל להעבידיו לנחום בסהירות האפשרית (שייפוץ/ידיעון מכני בלבד).

בתחליה הכל הילך חלק מאד. סהה מאד הרכב העז והמנוע עבד די טוב, שערכת הבלמים טופלה כ א' ועד ת', וכך אם שערכת הדלק, כולל הורדת סיכל הדלק, עקיי יסוד והחולפת כל צנרת הדלק מהיכיל ועד לזרבורתו.

נחום, איש מבוגר שלא פדקן חארט 08, הוא בעל לב ענק. בכל פעם שפם שמייתו שהחברים ביקש שעודה בחיפוש אחר חלקים נחום היה הראשון לעוזר ולתת חלקים חינם אין סוף.

ההיכרות ביעי לנחום החלה לפני הרבה שנים. בסוף שנות ה-80, בהיותי סטודנט באוניברסיטת בן אוריון שבבאר שבע, ראייתי לראשונה את הרכב של נחום נושא ברחובות העיר שהכתבו "אוללה" מתנוססת על הרכב.

זה היה סיטראן דיאן מ-1979. את הרכב ראייתי, אך לא ידעת כי הבעלים עד שכמה שנים לאחר מכן, בתחלת שנות ה-2000, סצלצל הפעמון בדלת ביתו ופתח שופד נחום, שחדיך שריפה ענקית

## הדיין של נחום

סאת רען הרען



שערכת החשכל טופלה, הצתה אלקט clueת הותקנה ובוצשו שוד הרבה שבודות פכאיות קסניות. סהה מאד, חודש כיום שהרכב הגיש אליו, הרכב עבר טסט בהצלחה והיה בנצח נסישה. רצון ותכונן לחוד וכיציאות לחוד - התאהבו ברכב. הקווים שלו היו ישרים מאד, סטס פאוד ריקבון חולודה, והתשorder בי הרצון שהרכב לא יהיה רק תקין

של ספירים טכניים על הרכב וכבר בפתח הבית אוכדר לי "קוח - זה בשבילך". וכך לא התרעינו (דיברנו בטלפון כדי פעם), עד שלפען כמה שום החל נחום להאיין למפגשים החודשיים שלנו, של בעלי הסידוראים שהתקיימו ב"ס-קפה" בלטרון. במשך 14 שנים (הפעם האחרונה שהרכב היה עם טסט היתה בשנת 2007) תכנן ולחם נחום איך הוא משפש את הרכב שלו, אך סחלה והרגשה כאד לא טובה הצעשו אותו ולא עלה בידו להגיש את החלום. בסוף שנת 2020 החלטנו אורי סהה ואנו שדהו, ד'. אם אנחנו לא נשחה זאת ולא נזoor לנחום לשפש את הרכב, זה בchein לא יקרה. הסאר השני שכב אותנו בסעט ובחודש נובמבר של אותה שנה נסענו עם עלה רותכה לטייפ האספנות של לי להעמס את הרכב, להביא אותו אלינו לסדרה שבקבוץ אייל ולשפץ אותו נבור נחום.



שוב סדר והחדרת הרכב נדחתה לסיום. פתרונו קבוצת וויטסאפ ללא נחום, קבענו שיריה של דיאים ודה-شبאים שיצאו ביום שישי, 26/02/2021, סלטרון לשופה, סקום סאורי של נחום. תכנית בקרה סדייקת את העדודה של הרכבים בעה לפע ביתו של נחום וכל נהג קיבל שרטוט עם הסקום בו עלי' לשופוד ולהשאי' סקום לדרב של נחום שייכנס אחרון חביב. הדרך לשבור עברת בהצלחה. בדרך לשם בוחליך קריית את אוסףנו את איא פלד עם הדה-شبוי שזה עתה סימ' לשופז ובלי' לניצור השירה המשיכה לב'ש, שם אוסףנו את זה קרייך עם הדיאן שזה עתה סימ' לשופז. תשען שכונות רשו יעד והאשוו לשופר. הוודשת' שאנו סתקראבים לכירוב, ביתו של נחום, ששיתפה פשור להעט אויר ואיתי לאורד כל הדור. כל בני הפשפה, נחום, אשתו, הבנות, הרכדים ואורחים נוספים, כבר חיכו לנו וודרכנו בשכונה רבתי פדה פאד את הרכב לנחום.

נחום קיבל את הרכב בהתרוגשות ובשיקר בהדרישה טוביה, לא לפע שעתם על התהניבות שהוכנה סראש ע"י הרופא סופר אחד והפטומה לפתרון כל בשיה רפואית (הר' הוא עיי), ובזה הוא התהיב בחתיכתו לנוסע עם הרכב כל יום לפחות שעה אחת שלאפה !



היום, בעקבות התהבות שקיבלו סרחים ומשפחתו, עיי יודע שארטנו לו אושד רב, הגיטנו לו חלום ואלי גם תרנס לאידיות חיים.

עeyJ סאות לנחום בדיאות טוביה ושוד שנים רבות של הנאה אדולה סהרכב !

## רבי הרכך

סבחיינה סכאית אלא שייראה אם סבריק ויפה. בסיכון עם שפחתו של נחום, הרכב הושבר לפוחות וצבע ויצא סבריק פאד ויפה. בנסיונה לפוחות (שהיתה הנסיונה האורוכה הראונה של הרכב אחד) כל השעים שטמדו, אורי שנחג ברכב התלונן שהרכב לא סוחב. לקראת היציאה מהפוחות כוונה החצתה שעת וחודמתה. הפעם עיי נחאת' והרכב סחוב אבל לא כתו שדיין צריכה לסוחב. הרכב חדר לקיבוץ אייל, כל הפרטים החסרים הושלמו וננה הרכב סוכן לטסירה חזקה לנחום, כביכול... ביצענו רס'עת שבוחן אוחדרנה לפע שפחים און טיפת שטן בוגנע. חדר ספנה כאשר אין טיפת שטן בוגנע. דיהיתי שהנדילה היא סראש סנשע עד. הראש פסול ודוחש החלפה. הוחלפו שני ראשי המגע, המגע נבדק ונידאה סביר (לא חדש אבל סביר), נפתחו נזילות שטן שהיו והגענו היה סוכן שוב להונגה. הנגע ספער דבר פטומים, אבל ככל שציר הדמן סתקדם וכחות ההונגה אדלה המגע הינו יותר יותר קשה ולא עבד יפה. הבנתי שאין מה לששות, מגע שטנד 14 שנים ולא הונע לא סחדיין שטנד. בתחליה הפיע שהצבר אטם את הרווח בין הרינגים לצילינדר, אך ככל שהגענו עבד יותר טוב הפיע נשרף ורעלם וקופפרסיה עבדה לאאן השטן. המגע פורק שוב והתגלו רינגים שבורים וՓהסקים. כשת חותם בוגנע סט חדש של צילינדרים ובוכנות ברגע אדויל יותר סהמוקן, 65 ס.ק. ברגע רוגר והוחדר חזקה לרכב, עשיינו ווקס אוחדרן, השלטנו את כל העקלים והקישוטים כולל סען בו'ס והרכב סוכן לטסירה.



**כששואלים חברים מי זה אמןון ענבר  
כמעט כולם לא יודעים מי היה האיש  
ואיזו תרומה אדירה הייתה לו למועדון  
החמש.**

הוא נכנס לעולמו באמצעות שנות השמונים  
עת שהיה מנכ"ל פורד בישראל (אך  
החברה הישראלית לאוטומובילים).  
בתקופה שבה הפעולות הסתכמה בכמה  
טיולים ובמפגש בכיכר מלון, הוא לימד  
אותנו לחשوب בגודל. היא כתה את מתחם  
החברה בידי אליה לتزוגת ענק מאורגנת  
ומתותקתקת, כולל שליטות, שמייה, כיבור  
לחברי המועדון ליד המלון, יחס' ציבור  
וכМОבו מימון. במשך יום שלם ראו אלפי  
אנשים לראשונה בחיהם את החביב  
והמכוניות. כך לימדו ללבכת בגודל ולהיות  
מועדון אמיתי עם הפנים לציבור. לימדו  
לנהל תציגות ענק ללא תקלות עם שימת  
לב לפרטים הקטנים. כולנו היינו בניו של  
האיש המיעוד הזה. למשוב זכרוני היו  
שלוש תציגות כאלה ומשם המשכנו הלאה  
לאורו.

**אמנון ענבר, חבר כבוד שלנו**



נפטר באוגוסט 2022



# אמנון ענבר איננו.

**'הי זכרו ברוך וחוקק לב כלנו.'**

# חברי מועדון שעזבו אותנו, נשארו בלבינו לנצח



↪ **חריט איציק**  
היה חבר מועדון במשך 6 שנים  
הצטרף בשנת 2016

↪ **AMILR YONA**  
היה חבר מועדון במשך 5 שנים  
הצטרף בשנת 2017

↪ **שמע יוסף**  
היה חבר מועדון במשך 21 שנים  
הצטרף בשנת 2001

↪ **שי יואל**  
היה חבר מועדון במשך 7 שנים  
הצטרף בשנת 2012

↪ **שטטנדר אברהם**  
היה חבר מועדון במשך 24 שנים  
הצטרף בשנת 1996

↪ **בראון יורם**  
היה חבר מועדון במשך 15 שנים  
הצטרף בשנת 2007

↪ **גרינשטיין משה**  
היה חבר מועדון במשך 26 שנים  
הצטרף בשנת 1993

↪ **ירושלמי ישראל**  
היה חבר מועדון במשך 27 שנים  
הצטרף בשנת 1995

↪ **מרגלית מרודי**  
היה חבר מועדון במשך 9 שנים  
הצטרף בשנת 2013

↪ **זהבי אביגוועם**  
היה חבר מועדון במשך 14 שנים  
הצטרף בשנת 2008

↪ **אמוץ דור**  
היה חבר מועדון במשך 20 שנים  
הצטרף בשנת 2001

↪ **בכר יעקב**  
היה חבר מועדון במשך 34 שנים  
הצטרף בשנת 1986

↪ **כהנא דני**  
היה חבר מועדון במשך 27 שנים  
הצטרף בשנת 1995

↪ **הלי ענקליה**  
היה חבר מועדון במשך 28 שנים  
הצטרף בשנת 1994

↪ **gil umir**  
היה חבר מועדון במשך 5 שנים  
הצטרף בשנת 2017

יה זכרם ברוך.

# לחכוניות VIP יצאת דופן מגיעת טפט ושירות VIP



טפט בלי לצתת מהרכב בשיטת דרייב אין



5 מסלולי טפט מהירים



בדיקות רכב ממוחשבת לפני כניסה



פתחות 12 שעות ביום 7:00-19:00



הבטחה שלנו לטפט הכי מהיר ולחוויה



נעימה וטובה



**טלפון VIP רק לחבריו מועדון החמש: 050-3308311**

על בדיקות לפני כניסה ואביזרים - לחבריו מועדון החמש

**20%** הנחה

החופר 17 חולון

**איזווט**

המסלול הפשט לטפט מהיר