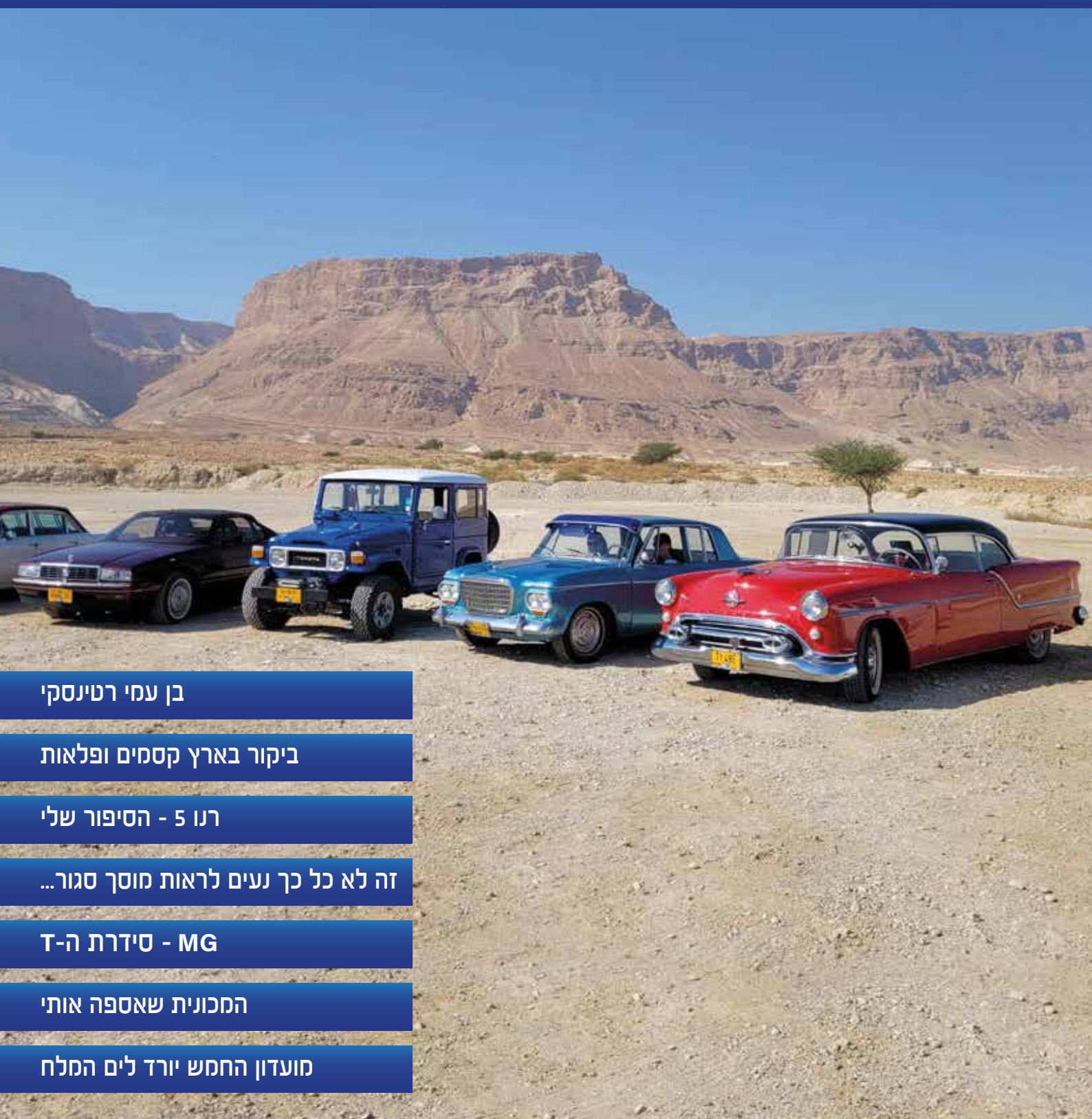


האבטומוביל

בטאון " מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גיליון מס' 103 | אוקטובר 2023



בן עמי רטינסקי

ביקור בארץ קסמים ופלאות

רנו 5 - הסיפור שלי

זה לא כל כך נעים לראות מוסך סגור...

MG - סידרת ה-T

המכונית שאספה אותי

מועדון החמש יורד לים המלח

מנואלה

האבטומוביל משנה פניו ועובר למדיה האלקטרונית. לחשוב שמאז 1985 עברנו את כל גילגולי הכתיבה, ממכונת כתיבה, דפוס עופרת ואופסט ועד להקלדה. מעיצוב במספריים ועד לתוכנות עיצוב מודרניות.

ניסינו לעשות זאת ככל האפשר קרוב יותר למציאות ה"ניירית" עם אפשרות דיפדוף. היתרון הגדול הוא שניתן להגדיל את החוברת משום שמרכיבי הנייר והמשקל ירדו, וניתן גם לשלב סרטים.

גם העריכה משנה פניה. סובבתי את ה"מנואלה" לראשונה בשנת 1985 ועברתי את גילגולי העריכה לאורך השנים (עם כמה הפסקות קצרות יחסית). אני חש שהגיע הזמן לתת את ההגה לדמות אחרת. בלה רבוי הסכימה להצטרף לעשייה ואני בטוח שהיא תעלה את החוברת לשיאים חדשים ומותאמים לעולם הדיגיטלי.

אחרי קרוב ל-40 שנה אני משתחרר מכל תפקיד במועדון והופך ל"חסידי פשוט בעיירה".

תודה לכל אלה שעזרו לי לשאת בעול -
ותודה לקוראים.

קריאה נעימה

בני פסל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

יו"ר המועדון: נחום קדימאל

מ"מ יו"ר המועדון: שי גלעד

מבקר העמותה: זמי לוין

אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון

ועד המועדון: רון אקרמן, שי לזימי, שי גלעד, איל חשביה, בני צ'צ'יק, גוסטבו מטוס, מוטי שטרן, ישראל לסטר, נחום קדימאל

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

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

מזכירות 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: 058-473188

דוא"ל: fiveclubisrael@gmail.com

"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

C כל הזכויות שמורות

עורך: בני הספל

הגהות: קובי מילוא

עיצוב ועריכה גרפית: אסתר אלקיים

הדפסה: דפוס מנדלוביץ בע"מ

דבר היו"ר

אין זה הזמן לפרט ולהתגאות, אלא לחשוב קדימה, מתי ואיך להחזיר את המועדון ואת הפעילויות שלו לשגרה מבורכת. אציין רק את אירוע סוף הקיץ המרהיב בחוה"מ סוכות שאורגן ע"י חברי הוועד שי גלעד, בני צ'צ'יק ועוד חברי מועדון רבים, שסייעו וטרחו על אירוע מאתגר במיקום חדש. האירוע היה מוצלח ביותר, אך לצערנו למחרת היום קמנו למציאות אחרת לגמרי.

וועד המועדון ישקול כל אירוע מתוכנן לגופו, תוך דגש מירבי על ביטחון החברים. נמשיך להפיץ את המידע השוטף אודות הפעילויות העתידיות בקבוצות הוואטסאפ של המועדון כמו גם באתר המועדון, בניוזלטר ובדף וקבוצת המועדון בפייסבוק.

אני מקווה שתמצאו עניין ומעט נחמה בגיליון המצורף, עם מעט אסקפיזם וניקוי ראש.

אנו מחבקים את חברינו האבלים, מחזקים את ידי המגוייסים, ובטוחים בעוצמתה של מדינת ישראל - נתגבר וננצח!

**שלכם,
נחום**

חברים יקרים, גיליון זה של האבטומוביל נשלח אליכם לאחר שמדינת ישראל חוותה ועדיין חווה את אחד המשברים והאסונות הגדולים בתולדותיה. אנחנו נלחמים על עתיד המדינה, קוברים את מתינו, וגם מועדון החמש מחבק את חבריו שעוברים אבל ושכול. אני מאמין גדול ברוחו של העם הזה ובכוחו לעמוד באתגר הכביר שעומד בפניו, להגן, לנצח, ולבנות מחדש. בבוא היום ננסה גם אנחנו במועדון החמש לחזור לשגרה, להכניס מימד של שפיות לחיינו, ונתנחם גם בתחביב המיוחד שלנו.

ובמעבר חד, אני מקווה שגיליון זה של האבטומוביל יסייע ולו במשהו ב"ניקוי ראש" ובמתן נושא למחשבות חיוביות יותר. האבטומוביל המונח לפניכם (או למעשה על מצג המחשב או הסמארטפון שלכם) מוגש לכם לראשונה בגירסה דיגיטלית, וזהו חידוש מרענן לכולנו. אנו אמנם אוהבים לאסוף מכוניות עתיקות אך הקידמה זוכה גם היא להתייחסות הולמת מצידנו ואנו חייבים גם וגם. אני פונה לכל אחת ואחד מכם להעיר, להציע רעיונות, מדורים חדשים וכיו"ב. באמצעות המעבר לאבטומוביל דיגיטלי אנו חוסכים בעלויות ומאפשרים לעבות את המגזין בכתבות ובצילומים. למתקשים שבינינו, מומלץ לפנות ולשתף את הנכדים, ובכל מקרה - גם משרד המועדון עומד לרשותכם.

ארצה להמשיך בתודה גדולה לבני הספל היקר לכולנו ולי בפרט. בני היה לצידי מהיום שבו התמניתי לתפקיד, וערך את האבטומוביל שכולנו מכירים ואוהבים במקצועיות ואכפתיות אין קץ. העבודה מולו תמיד הייתה בנועם וסבלנות. אני בטוח שאני מדבר בשם כל חברי המועדון כשאני מודה לו על מה שיצר וכמובן שאנחנו נמצא זמן להיפרד ממנו בצורה מכובדת וראויה, כיאה לעבודה הנהדרת של בני לאורך השנים.

בחודשים האחרונים חגגנו באירועים רבים שנראים היום כזיכרון רחוק לתקופה שפויה יותר.

בן עמי "הציל" את הדלוקס מבעליה המקוריים. הפורד עם מנוע 8V וגיר רגיל, שימשה כרכב הובלות בחברה לעבודות בטון ששכנה ברמת גן, ועברה התעללות עד שהגיעה לידי בן עמי שהבין שצריך לשפץ את הרכב מהתחלה. בשנות ה-50 וה-60 לא היתה דרך לייבא חלקים מחו"ל כדי לשפץ ברמה שנדרשה והשיטה הייתה "לקצור איברים" מרכב דומה שסיים את דרכו על כבישי ישראל. יום אחד, בעודו עובר לתומו ליד אתר האשפה של העיר רמת גן, מול קניון איילון של ימינו, הבחין בן עמי בפורד תאומה שלמה שהושלכה לשם. בדרך לא דרך הצליח לפרק חלקים רבים לטובת שיקום הפורד שלו. בהזדמנות אחרת מצא רכב מתאים נוסף לתרומת חלקים שנזנח בדרום תל אביב. נטול כל ציוד מתאים, פירק בן עמי בידיו החשופות את החלקים הנצרכים לשיפוץ.

בן עמי רטינסקי מספר שהאהבה שלו למכוניות נולדה כבר בגיל 3. "קיבלתי ציור של מכונית משנות ה-20 ופשוט לא הסכמתי להיפרד ממנו", הוא נזכר. האהבה לרכב שלחה אותו ללמוד מכונאות עוד בטרם התגייס

את בן עמי רטינסקי פגשתי לראשונה במאי 1985 במלון השרון בהרצליה, באירוע שלימים יירשם בדברי ימי מועדון החמש כזה שנתן את הדחיפה להקמתו. בן עמי הגיע למפגש ההוא עם פורד דלוקס שחורה ומדהימה משנת 1948. מאז אותו מפגש אנחנו חברים, לבן עמי יש עדיין את הפורד ואני החלטתי שהגיעה העת לשמוע ממנו את הסיפור האמיתי מאחורי הרכב הזה שנמצא ברשותו כבר 64 שנה וללמוד בכלל על אהבתו לעולם הרכב ועל הרכבים המיוחדים שהחזיק בעבר ומחזיק כיום.

"זמן קצר לאחר שהשתחררתי מהצבא בשנת 1957, פותח בן עמי, "קניתי את הרכב הראשון שלי, סקודה 1100". דגמי סקודה 1101, בעלת שתי הדלתות, וה-1102 בעלת ארבע הדלתות, נמכרו בישראל לאחר מלחמת העולם השנייה ועד 1950. לאחר שפסק הייבוא מצ'כוסלובקיה, נוצר קושי להשיג חלקי חילוף ובן עמי חיפש רכב אחר. כמה חודשים לאחר שמכר את הסקודה, קנה ג'יפ 1942 עליו נסע תקופה קצרה עד שנתקל במקרה בדלוקס שלו, אהבת חייו ממבט ראשון. כדי לממן את הרכישה, מכר את הג'יפ.



היתה זו השברולט קורבט שכובשת את בן עמי אשר גומר אומר בליבו לרכוש אחת כשתצוץ ההזדמנות. חולפות להן שלוש שנים מאז הנסיעה לארה"ב ובשנת 2000 הוא שומע על מפגש של חובבי קורבט בארה"ב, לשם הוא מגיע בליווי רעייתו. הקורבט שלוכדת את מבטו היא מסוג "סטינגריי" שנת 1970, מנוע 5.7 ליטר ו-300 כ"ס שעבר שיפורים וחזזקים, גג T וחלון אחורי נשלף לתצורת הטרקה.

הרכב נבדק לשביעות רצונו של בן עמי אבל אז מתגלה בעיה - רק בעוד חצי שנה ימלאו לסטינגריי 30 שנים מלאות כדי שיוגדר כרכב אספנות לפי החוק הישראלי. בן עמי מנצל את הזמן כדי לטייל עם הרכב ולבסוף מאחסן אותו עד שיוכל לרשום אותו כרכב אספנות ולהביאו ארצה. לסיום אומר בן עמי, תור המכוניות של אחרי מלחמת העולם השנייה נגמר. האספנים כיום מחפשים מכוניות משנות השבעים והשמונים שהן מתקדמות יותר, מהירות יותר, בולמות טוב יותר ונוחות לתיקון עם מבוחר חלפים זמין יותר. היתה זו פגישה מרתקת עם חבר שנמנה עם "דור המייסדים" של התחביב שלנו.

לצבא, וצה"ל ידע לנצל זאת היטב - בן עמי שירת כמש"ק רכב כבד ותחת אחריותו היו כ-20 כלים. כמי שאהב כלי רכב גדולים, לא חשב מעולם שיתאהב גם במכוניות קטנות. היה זה בעת טיול לאיטליה בשנות ה-70 שאותו עשה בנהיגה בפיאט פנדה שכורה. "כשחזרתי לארץ חיפשתי ומצאתי אוטוביאנקי A112 רגילה ששירתה אותי לשביעות רצוני כרכב משפחתי יומיומי". עם הזמן, המשפחה והחברים לחצו להחליף לרכב גדול יותר ולאחר שמכר הצטער מאוד. עד היום הוא נזכר באוטוביאנקי בערגה. לימים מצא את האחות הגדולה של האוטוביאנקי, לנצ'יה דלתא משנת 1982 שאותה כבר לא ניתן היה לשכנע אותו למכור. הלנצ'יה שמורה ומטופחת ואיתה נוסע בן עמי כמעט מדי יום. בן עמי הצטרף למועדון החמש בשנת 1990. באותה שנה הוסיף עוד לנצ'יה לאוסף. "יום אחד אני נתקל במודעה של חברת טלקאר, אז יבואנית לנצ'יה, וכיום קיה. הם מכרו את הזיכיון ליבואני פיאט ורצו להיפטר מהמכוניות שבמלאי". במודעה הזכירו שלוש מכוניות ובן עמי מיהר לרחוב המסגר בתל אביב כדי למצוא לנצ'יה אחת אחרונה, אותה מיהר לרכוש. גם הדלתא ההיא נותרה ברשותו עד היום, כמובן במצב חדש. נסיעה נוספת לחו"ל, הפעם לארה"ב, חושפת אותו לאהבה חדשה.



ביקור בארץ קסמים ופלאות - CLASSIC REMISE* BERLIN

מאת חיים לויט

בבניין הענק מתקיימת תצוגה מתמדת של מאות מכוניות אספנות, מרביתן במצב נפלא. בין השאר מתבסס המקום על השכרת שטחים לאוהבי מכוניות אספנות, לסוחרים וגם לאנשים פרטיים אשר מציגים את רכבם בתוך "ארגזי" זכוכית. אלו משמשים גם כמקום איסון מוגן וגם לתצוגה. בחלק מאגפי המרכז נמצאים מוסכים וסדנאות המתמחים בפירמות כמו פרארי, יגואר, אלפא ועוד. ישנן סדנאות לתיקונים מכניים ולהשבחה, יש לפחחות, לצביעה ועוד. גם מקומם של אופנועים עתיקים נשמר במערך הגדול הזה. באגפים אחרים מרוכזות חנויות לאביזרים ולחלקי חילוף ועוד מגוון עסקים המשרתים את אספני הרכב, כולל חשמל ואפילו שמאות רכב וביטוח. הגורם המנהל מחזיק מרכז דומה גם בעיר דיסלדורף, לשם לא הגעתי, אבל בהחלט שווה להגיע לברלין או לדיסלדורף ולו רק כדי להתבשם מהמראות הנפלאים.

בעת ביקור קצר בברלין ועם ציפיות בגובה דשא בנושא המוטורי, הגעתי למבנה תעשייתי ישן באיזור לא ממש אטרקטיבי בעיר. פתאום נפקחו לי העיניים / נדלקו הזרקורים / עפו הזיקוקים (מחקו את המיותר), והבנתי שהגעתי לארץ פלאות. לאן שלא מסתכלים, יגואר פה, אסטון-מרטין שם, הנה מרצדסים מופלאים, כאן אלפא ושם אלביס, ופתאום אפילו סימקה ארונד קופצת מול העיניים ועוד ועוד.

המרכז למכוניות קלאסיות - **Classic Remise Berlin**, נפתח בשנת 2003 במבנה אשר שימש כמקור כמסך "טראמים" (חשמליות) היסטורי וזאת עוד משנת 1899. עד שנות השישים שימש המקום לאחסנת קרונות של חשמליות ואז נזנח.

בשנת 2002 נקנה המבנה על ידי הבעלים הנוכחי, אשר החלו לשפצו ולהתאימו למטרתו כמרכז תצוגה ושירות לרכבים קלאסיים. לאחר שנה של הכנות, בשנת 2003 נפתח ה- **Classic Remise Berlin** לציבור.





צלומים: חיים לויט + REMISE

רנו 5 - הסיפור שלי

מאת גל לוי

עברו כמעט שש שנים מהרגע שבו יצאתי לדרך. אם הייתי יכול לחזות הכל מראש, לא הייתי מגיע בחיים לתוצאה המדהימה שאליה הגעתי היום ויותר מזה - אפילו לא קרוב!

בתחילת המסע ואחרי לא מעט שנים של חיפושים, אכזבות, פשרות וכדומה, הגעתי אל הרכב הזה. רנו חמש משנת 89, אוטומטית בצבע לבן. באותו הזמן היה ברשותי כבר רכב דומה אחר בצבע אדום שהמתין לתחילת שיפוץ. ברכב הלבן נתקלתי במקרה במודעה בווטסאפ.

בהתחלה חשבתי שמפרסם המודעה התבלבל או צוחק כאשר רשם שברכב יש הגה כוח. זה היה הדבר היחידי שמשך אותי באמת לבוא ולראות את הרכב וזה היה גם הדבר היחיד שעבד ברכב כמו שצריך...

כשראיתי שאכן זו לא בדיחה הבחנתי בכך שלוחית הרישוי ברכב מתחילה בספרות 11 ולא 44 כנהוג ברכבים מסוג זה באותם ימים. זאת ועוד גילויים נוספים ששמתי לב אליהם בהמשך, הצביעו על כך שיש סיפור מאחורי הרכב, אם כי אז הוא לא היה ממש ברור ולקח לנו חמש שנים לדעת מהו בדיוק אותו הסיפור.

משא מתן קצר, כסף מחליף ידיים ופח האשפה הזה עושה דרכו מחולון לעבר המושב פתחיה שבו גרתי באותה תקופה. אומנם הרכב עשה רק 120,000 ק"מ, אבל שלוש פעמים נתקעתי עם הרכב בדרך הקצרה הזו!

ככל שחלפו הימים הראשונים לא הפסקתי להתאכזב מהרכב יותר ויותר... המנוע דפק והתחמם, הרדיאטור נזל בלי סוף והכל היה קרוע ומרופט. במשך שלושה חודשים הרכב עמד מבלי שנגעתי בו כלל. יום אחד, בעוד שגוברת בי המחשבה על הטעות שעשיתי ברכישת הרכב הזה, קבלתי טלפון מחבר שהציע לי לבוא למגרש פרוקים ענק בבאר שבע כדי לראות האם יש שם משהו מעניין שיכול לתרום לי לשיפוץ. גילוי נאות - הסכמתי ללכת לא ברצון רב ועשינו זאת רק לאחר מספר שכנועים מצידו ולאחר שקיבלתי כמה תמונות של רכבים שונים שיכולים לעניין אותי שצולמו שם על הערימות. בכמה שעות האלו בבאר שבע הצלחתי לשים את ידי על לא מעט חלקים ששפכו אור חדש ומחשבה מחודשת על שיפוץ הרכב הלבן. בין החלקים היו שטיח ריצפה, דשבורד ואפילו פלסטיק

נדיר אחד שחיפשתי מזה 12 שנה! מלאכת השיפוץ והשחזור החלה בעצלתיים, כל יום חמישי מהשעה שש בערב ועד חצות, לפעמיים עד השעות הקטנות של הלילה ובשישי בשעות הבוקר. כך חלפו להן כמעט שנתיים שבסופן נגרר הרכב למוסך באשדוד, שם שהה כחצי שנה כאשר הבעלים (חבר ילדות ואח יקר!) ואנוכי היינו נפגשים בכל ערב ועובדים על המנוע עד עשר בלילה. הרכב האדום שרכשנו הפך מרכב לשיפוץ לרכב תורם איברים. חלקים מיוחדים ונדירים לא פחות עשו דרכם מכל קצוות תבל, למעט אולי איראן. סוף-סוף בינואר 2018, אחרי שעות ארוכות במשרד הרישוי, אמרה לי הפקידה שטעיתי ועלי לשוב בינואר 2019 בכדי להפוך את הרכב לאספנות. לא מאוכזב אבל גם לא מאד שמח ויותר מהכל אולי מבואס שאצטרך לחכות שנה נוספת בכדי לעשות לרכב הרצה. ניצלתי את השנה הנוספת והמשכתי לשחזר ולשפר את הפלסטיקה ברכב. בינואר 2019 קבלתי סוף סוף את הרישיון המיוחל. הרצה, אגוז חדש, גיר אוטומטי שכשל והוחלף לידי (וטוב שכך!!!), חישובי אלומי-יום מקוריים מהיצרן, השקה לתפארת במפגש שפלה באוגוסט 2019, ולקינוח נסיעה פראית לאילת וחזרה לצורך שיחזור המושבים ושדרוגם. מאז ועד היום הרכב משרת אותי נאמנה כמעט בכל יום בשבוע.

כמשפחה, החלטנו להוציא לרכב תעודת פיב"א ולנסות את מזלנו בתערוכות, תחרויות ומסעות בחו"ל. מי שהוציא תעודת פיב"א וודאי זוכר את כמות השאלות שעליהן יש לענות, לא פחות מ-70.

אחת השאלות הייתה לגבי ההיסטוריה של הרכב ואז כאילו חזרתי ליום הראשון: 11 בתחילת לוחית הרישוי, זוכרים? מכיוון שאני היד השישית והיד החמישית מסרבת לענות, פניתי למכרים בחברת קרסו, שבדיקתם העלתה כי הרכב מעולם לא הגיע ארצה דרכם ואין להם שום פרט על הרכב, בעליו והיסטורית הטיפוליים בו. משרד הרישוי כמובן סרבו לעזור מטעמי שמירה על צנעת הפרט.

צמא למידע, פניתי לרשתות החברתיות בבקשה למידע כלשהו, תמונה, או הכרות עם הבעלים. הופתעתי מכמות התגובות וההצעות שקיבלתי מאנשים טובים ברשת. אחד מהם הפנה אותי לבחור מקסים

עובדת זרה שלצערי בישרה לי שהוא נפטר בשיבה טובה לפני למעלה מעשור ואשתו שתיבדל לחיים ארוכים כבר לא בקו הבריאות ולכן נתנה לי את הטלפון של בנם. לאחר מספר דקות של הצגה עצמית ותמונות השתכנע הבן שאני אכן דובר אמת ומחזיק ברכב. מופתע ונרגש הוא הודה לי על מלאכת השחזור ועל הזיכרונות שהעלתי לו על הרכב. ואז, סוף סוף, סיפר לי את מה שכל-כך רציתי לדעת. הוא לא הכיר את כל הפרטים אבל זכר שאביו נסע לבלגיה, רכש את הרכב שם והעלה אותו ארצה באונית מכולות. מצא חן בעניו בזמנו שיש לרכב שלטי נוחות מקוריים, חלונות חשמל, מזגן וכמובן הגה כוח. בקיצור, קטן בגודלו אך מפואר לא פחות מהגדולים יותר, וכמובן בהרבה יותר ממה שהיה נהוג בארץ באותם ימים.

את המזגן הוא הרכיב בארץ וגם הפעם דאג שרוב המזגן יהיה מחלקים מקוריים ולא איזה טלאי או תוספת לא אוטנטית. הבעלים הראשון השקיע מאמץ וזמן בקניית הרכב הזה, מכיוון שידע שככל הנראה יהיה זה הרכב האחרון שיקנה בחייו. הוא אכן החזיק ברכב עד סוף שנת 1997, כשאז כבר לא יכול לנהוג עוד.

מבחינתי המסע עדין לא תם - החוויה היתה עוצרת נשימה ומדהימה בכל אחד מהשלבים שלה. אני מחכה לצבור עוד חוויות ייחודיות עם הרכב הזה, ובחיים בכלל!

שמאחר יותר הסתבר לי שהוא "אנציקלופדיה מהלכת" בכל הקשור להיסטורית הרכב בארץ ומומחה בהשגת מידע מארכיון היצרן. הוא שמח מאד לעזור לי וביקש את מספר הרישוי, תצלום של הדסקית המוטבעת על הרכב ומספר השילדה. לאחר מספר ימי הסתנה לא האמנתי ולא יכולתי אפילו לחלום על מה שהוא גילה! בנוסף לנתונים הטכניים של תחילת היצור וסיומו ועוד, חיכתה לי הפתעה גדולה בהרבה - הרכב שלנו הוא 1 מתוך 9 שיוצרו אי פעם, וככל הנראה היחיד מבין התשעה שהגיע ארצה! הרכב שלנו (רכב מספר 3 מתוך 9 לפי מספרי השילדה) היה חלק מהזמנה מיוחדת וספציפית של סוכן בבלגיה, דגם שנקרא B40301, שהוא תת-דגם של GTX עם תוספות מיוחדות כמו: הגה כוח, מושבים מחוממים, פנסי ערפל, שלטי נוחות מקוריים, ארבע מושבים בלבד ועוד ועוד. זהו לא "סתם" רנו 5 TL או GTL שהיו נהוגים באותה התקופה. הרכב שלנו יחד עם 7 נוספים עשה דרכו לבלגיה, כאשר אחד נשאר בצרפת. מבלגיה הגיע הרכב לישראל ביבוא אישי. שמח על מזלנו הטוב וסקרן יותר לגבי זהות הבעלים הראשונים פניתי שוב לרשתות החברתיות.

מפאת הרגישות לא אחשוף כיצד קיבלתי את שמו וכתו בתו של היד הראשונה, רק אציין שהכתובת שקיבלתי היתה כתובתו בשנת 1988 ושאותו אדם היה דמות ממשפחה חשובה שתרמה רבות להקמת העיר פתח תקווה. שמח ונלהב התקשרתי לאדון. לטלפון ענתה



זה לא כל כך נעים לראות מוסך סגור...

מאת בני הספל

נהנה מהיעילות והענייניות של הפקידה, כבר לא נציץ מתחת לרכבים, כבר לא תיעצר נשימתנו למראה עוד קלאסית שצצה לה פתאום בארץ ובמוסך, כבר לא נגלגל שיחה ורכילות "מקצועית" עם מתניה, אמיר וגם עם לייזר ושמשון הפחח שצץ לו ממקומו שמאחורי המוסך (אל דאגה, הוא מתכוון להישאר).

פעם גרז'ניק תמיד גרז'ניק. הם לא הולכים לגמרי. "בוא תראה" סוחב אותי אמיר אל פינה מאחורי המשרד. "סידרנו לנו כאן ליפט כדי שנשחק עם ה"צעצועים" שלנו. למעלה יש משרד שבו יש מחשב ונהיה כאן".

אז יש עוד מוסכים עם נשמה שיודעים (עדיין) לטפל במכוניות שלנו. מתניה ואמיר נשארים בהווה שלנו, אבל בכל זאת משהו יחסר. קשה לבטא זאת במילים... "אתה הבנת, משה?"...

לא סתם מוסך. המוסך שהיה כל כך מובן מאליו, כזה שתמיד היה שם, שחשבנו שתמיד יהיה שם. בשבילנו, קהילת חובבי רכבי אספנות. תמיד כשבאנו ל"מוסך אקספרס" של מתניה ואמיר הלוי בלטו שני דברים: הראשון הוא קול הבס הרועם של מתניה "מה נשמע משה" ושל אמיר "אהלן בני"... ומאחוריהם תמיד על הליפט רכב אספנות אחד או שניים. ובחצר המבולגנת עוד כמה מכוניות, ספק קיימות, רובן במצב סופני, שלשני הבריונים עם לב של זהב לבית הלוי לא היה לב לזרוק. אז אחרי 75 שנים, המוסך הנצחי הזה סוגר את שערי. למוסך שאבא/סבא יצחק הקים עם שותפים, המשיך לבד, העלה את הדור השני "משה" ו"אהלן" על הליפט והמשיך קצת עם הדור השלישי, הגיעה שריקת הסיום. ארץ ישראל הישנה של המוסכים הולכת וסוגרת את שעריה. כבר לא ננסה להיכנס לחצר הצפופה, כבר לא





MG - סידרת ה-T

מאת קובי מילוא

לנהוג את הרכב בצורה ספורטיבית ואגרסיבית. הדגמים האלו למעשה הגדירו את העיצוב הקלאסי של MG ושל מכונית ספורט - מכסה מנוע ארוך, גריל "עומד", פנסים נפרדים, דלתות נמוכות ו"חתוכות" (שיהיה מקום למרפ"קים...), מיכל דלק אחורי חשוף עם גלגל ספייר שמורכב עליו, וכמובן גלגלי שפיצים גדולים ודקיקים.

בשנת 1935 מכר וויליאם מוריס את MG לתאגיד מוריס, והם קצת הרגיעו את קימבר ואת החברה. במקום המנוע עים הקטנים, ה"צרחנים" ותאבי הסל"ד שכבר לא הותקנו באף רכב אחר של התאגיד, קיבלה MG הנחיה להשתמש במנוע רגוע יותר שהיה בשימוש בדגמים אחרים של מוריס, בנפח 1300 סמ"ק. הם לקחו את הבודי של סידרת ה-P, הרחיבו קצת והאריכו קצת, התקינו לראשונה ב-MG בלמים הידראולים (עד אז הם היו מכאנים, מופעלים ע"י כבלים), והתוצאה הושקה בשנת 1936 ונקראה MG T-Type. זו היתה מכונית מרווחת יותר מקודמותיה, יפה והרמונית, והעיקר - בזכות המנוע הרגוע יותר היא הפכה להרבה יותר נעימה ופחות מעייפת לנהיגה. כמיטב המסורת של MG היא היתה מצוידת בקפיצי עלים קדימה ואחורה, ציר קשיח קדמי, וכמובן גלגלי שפיצים דקיקים בקוטר של 19 אינץ'. הדגם הראשון יוצר עד תחילת 1939 ב-3,000 עותקים, כמות מכובדת מאד עבור החברה הקטנה מאבינגדון. בשנת 1939 הגיע הזמן לטפל קצת במנוע ה-1300 הרגוע מידי, שקצת לא אהב לעלות בסל"ד בגלל מהלך בוכנה ארוך מאד.

בדיוק אז תאגיד מוריס השיק מנוע כמעט זהה, אבל עם מהלך בוכנה קצר יותר שגרם לנפח לרדת ל-1250, אבל הפך את המנוע להרבה יותר "עליז", חובב סל"ד, ובעל הספק גבוה יותר מקודמו. המנוע הזה, שנקרא XPAG, זכה לככב בעוד הרבה דגמי MG בעתיד וגם בדגמים נוספים של תאגיד מוריס. החברים מ-MG לקחו את הבודי המקורי של ה-T-Type (שעכשיו כבר נקראה TA), הכניסו לו את המנוע החדש, והשיקו את ה-TB שפשוט נסעה יותר טוב. למרבה הצער, בסוף שנת 1939 פרצה מלחמת העולם השנייה, מפעל MG עבר לייצור נשק עבור המאמץ המלחמתי, ורק 379 מכונית מהדגם הזה יוצרו, מה שהופך אותן לנדירות ביותר בסידרת ה-T.

ההשקה האחרונה של ה-TD יפהפיה של חברנו יעקב (קוקו) אלעזר גרמה לעורך הנכבד של האבטומוביל לבדוק עם עבדכם הנאמן האם לא שווה לכתוב משהו על הדגם החמוד הזה של MG. מכיוון שאני רק מחפש תירוצים לברבר על המותג האהוב עלי, עשיתי קצת פוזות של "אני נורא עסוק" אבל מיד התיישבתי ליד המחשב והתחלתי להקליד במרץ...

אז היסטוריה מלאה של MG לא תהיה כאן, אבל נזכיר בכל זאת שחברת MG נוסדה באנגליה בשנת 1925 על בסיס של סוכנות מכירות ומוסך של חברת Morris באוקספורד, אנגליה. הסוכנות הייתה רכוש הפרטי של ויליאם מוריס, הלא הוא מייסד חברת המכוניות המפורסות. השם של הסוכנות היה Morris Garages, או "מוסכי מוריס", וראשי התיבות הלא הם MG... את הסוכנות ניהל איש מוכשר בשם ססיל קימבר, שהבין במהרה שיש שוק לשיפור ה-Morris Cowley שהייתה הרכב הפופולרי ביותר באנגליה באותה תקופה, ויש לקוחות מתוחכמים ואיני טעם שיהיו מוכנים לשלם 50% יותר עבור 10% תוספת של ביצועים, עיצוב ובעיקר - תדמית ספורטיבית. אז קימבר ביקש מהחברה'ה במוסך להנמיך את ה-Morris ע"י החלפת קפיצי העלים לשטוחים יותר, לשחק קצת עם הכיוון של המנוע ובעיקר - לשפר קצת את העיצוב החיצוני. התוצאה נקראה MG Super Sport ועדיין נשאה את הסמל של Morris על הרדיאטור, אבל כך נולד אחד המותגים האהובים בתולדות המכונית.

את המוניטין העיקרי שלה רכשה MG ע"י ייצור מכוניות ספורט דו-מושביות קטנות וחמודות והמסורת התחילה בסוף שנות ה-20 עם ה-MG M-Type Midget שהייתה למעשה הבסיס לרוב דגמי MG הקטנים בעתיד. העיקרון היה פשוט - מכונית קטנה וזולה יחסית, מבוססת על מכלולים מכנים פופולאריים וזמינים, אבל מעוצבת באופן ספורטיבי, מושך ומהנה לנהיגה. ההצלחה המסחרית הייתה מיידית, וגם נוספה לה הצלחה יפה במרוצים ע"י דגמים משופרים. ה-M-Type הוחלפה על-ידי סידרת ה-J וסידרת ה-P, שהתאפיינו באותו עיצוב מקסים ומימי'ים זעירים, אבל גם במנוע מתוחכם ולא שיגרתית לתקופה עם גל זיזים עליון. אלו היו מנועים שאהבו מאד סל"ד גבוה, אבל חסרו מומנט בסל"ד נמוך ו"הכריחו"



מודעת פרסומת מקורית ל-MG TD

להיות עיקר הפרנסה, והוא ראוי לדגם שיענה לצרכיו. הם לקחו את המתלה הקדמי הנפרד של מכונית הסלון הקטנה שלהם, ה-YA, התאימו אותו לשילדה מחוזקת מאד של TC, ובזכות הגה המסרק המודרני יכלו להציע לראשונה בתולדות MG אופציה להגה שמאלי. במקביל לשינוי במתלים ובהגה, המכונית גדלה ברוחב, הפכה למרווחת יותר, וגם איבדה את גלגלי השפיצים הדקיקים לטובת גלגלי דיסק בקוטר 15 אינץ', למגינת ליבם של כל הפוריסטים... התוצאה נקראה TD והיתה מכונית הרבה יותר טובה ומהנה לנהיגה מה-TC, תוך שהיא שומרת על אותו עיצוב קלאסי (וקצת אנכרוניסטי...). השוק האמריקאי הגיב בהתאם - ה-TD הפכה ללהיט היסטורי עם יצור של 30,000 יחידות, כאשר לא פחות מ-23,500 מתוכן נמכרו בצפון אמריקה. בשנת 1953 העיצוב של ה-TD כבר הפך למיושן יחסית למכוניות אירודינמיות כמו הטריומף TR2, אבל MG לא קיבלה תקציבים להשיק דגם חדש והסתפקה בשנת 1954 ב"הרמת פנים". דגם ה-TF שהחליף את ה-TD היה למעשה שינוי עיצובי בלבד שבמסגרתו שולבו הפנסים בכנפיים הקדמיות והגריל ומיכל הדלק מאחור קיבלו קצת שיפוע. היום, ה-TF נחשבת ליפה ומבוקשת, אבל אז היא התקבלה באכזבה, כמין שידרוג מיושן לדגם מיושן...

לאחר מלחמת העולם השנייה חזרה MG לעבודה ונרתמה למאמץ השיקום של כלכלת בריטניה ע"י ייצוא מסיבי, בעיקר לארה"ב. MG מצאה לה קהל מעריצים חדש - היו אלו כל אותם חיילים אמריקאים ששרתו באירופה במלחמה וגילו את הכיף שבנהיגה ספורטיבית במכונית קטנה וזריזה - אנטי-תזה ל"אוניות" הכביש האמריקאיות הגדולות. הדגם הראשון שיוצר היה ה-TC, שבעצם היה המשך ישיר של ה-TB מלפני המלחמה, עם אותו מנוע Morris-XPAG צנוע בנפח 1250 סמ"ק, גלגלי שפיצים דקיקים והעיצוב הקלאסי של MG, למעט העובדה שהבויד הורחב קצת לטובת המרווח הפנימי, אבל ללא שינוי ברוחב הכולל של הרכב - הם פשוט הצרו את ה"מדרכות" הצדדיות ולכן יש עליהן רק 2 פסי קישוט ולא 3, כמו בדגמי ה-TA/TB... ה-TC זכתה להצלחה מסחררת (במושגי התקופה) - יוצרו מעל 10,000 מכוניות וכשליש מהן הגיע לצפון אמריקה, למרות שהמכונית יוצרה רק עם הגה ימני. האמריקאים התאהבו ב-TC והיא פתחה מסורת ארוכה של הצלחה עבור מכוניות ספורט בריטיות ביבשת החדשה, הצלחה שנהנו ממנה גם טריומף, יגואר, אוסטיין-הילי ועוד.

בשנת 1950 הבינה MG סופית שהשוק האמריקאי הופך

המתקדמים יחסית, וקלה מאד לתחזוקה. את ההיגיון הזה הבין גם ידידנו קוקו אלעזר שבחר ב-TD בתור פרויקט שיפוף, ובזכותו זכינו בחודש יולי האחרון לחגיגת MG במפגש המרכזי ביכין-סנטר בפ"ת - שמחה אמיתית לחובבי המותג וכמובן לבעלים המאושר. מברוק גדול לקוקו אלעזר!

רק בשנת 1956 קיבלה MG אור ירוק לדגם חדש לחלוטין עם עיצוב אירודינמי ומודרני, הלא היא ה-MGA. זו כבר יוצרה ב-100,000 עותקים, והוחלפה ע"י ה-MGB וגם ע"י המידג'ט הקטנה יותר, שתיהן יוצרו עד 1980 אז נסגר מפעל MG ע"י תאגיד לילנד, לצערם של כל חובבי המותג. כיום ה-TD זוכה לפופולאריות רבה בקרב חבבי MG בעולם וגם בישראל, יותר מכל דגם אחר של סידרת ה-T. היא יוצרה בכמות הגדולה ביותר ולכן ההיצע בשוק גדול יותר גם היום. כמובן שלא נשכח שעדיין אין אפשרות לייבא לישראל רכב אספנות עם הגה ימני, לכן ה-TC לא באה בחשבון ולעומת זאת ה-TD היא הראשונה שיוצרה כמין שידרוג מיושן לדגם מיושן... עם הגה שמאלי. לחובבי המותג בישראל ה-TD היא אופציה מצוינת, הרבה יותר זמינה וזולה מה-TF שיוצרה בשליש מהכמות ומחיריה גבוהים הרבה יותר. לכן גם לא נתפלא שיש בישראל כיום מעל 20 TD's, אבל רק 2 TF's. אם נוסיף לכך את העובדה שחלקי החילוף עבור ה-TD זמינים בקלות באנגליה ובארה"ב, נקבל מכונית שנראית קלאסית בעיצוב שנות ה-30, נוסעת מצוין בזכות המתלים וההיגוי



MG TC 1946



MG TF 1954



MG TD 1950



MG TD 1950

מועדון חמש יורד לים המלח - נובמבר 2022

מאת רון אקרמן

חומר ובעיקר ארוחת בוקר מצויינת שחיכתה לנו על אגמון הים והפארק הצמודים לקפית. לאחר ששבענו מארוחת הבוקר העשירה, יצאנו למסע הצדעה לתושבי וילדי מעלה אדומים, ברחובות מעלה אדומים, כשאנו מובלים ע"י רכבי הביטחון של עיריית מעלה אדומים. במסגרת הנסיעה עברנו ליד בתי הספר בעיר כשהתלמידים וילדי הגנים, שידעו מראש על המסע לכבודם, עמדו לאורך המדרכות במסלול המסע והריעו לעשרות רכבי האספנות שמצידם צפצפו בקול ונפנו לשלום לילדים. זה היה מרגש מאד. תודה לחבר המועדון דני הורטא על האירגון המופתי.

שנת 2022 היתה שנה מצויינת למועדון החמש. חגגנו שלל השקות במפגשים השונים, יצאנו לראלי האביב שהפך למסורת, קיימנו את אירוע סוף הקיץ בפארק הלאומי בר"ג שהיה הגדול בהיסטוריה של המועדון... חנכנו נסיעת סתיו/חורף חדשה לים המלח.

ועד המועדון שבוחן כל העת רעיונות חדשים כדי ליצור ריגושים בקרב חברי המועדון, הגה ותכנן מסע מצויין לים המלח. הרעיון היה שהיעד לא יהיה רחוק מידי (כמו אילת), אך ייתן לחברים סוג של "בריחה" וחופשה מהיום-יום העמוס והמעייף.

המלון שנבחר היה "דייד ים המלח" על הספא המטורף שנמצא בו. בבוקרו של יום חמישי נפגשנו, כ-100 רכבי אספנות, במגרש החניה של בית הקפה "קפית" שליד מעלה אדומים למפגש חברים ראשוני, הרשמה, קבלת

זמן חדשות <

90 רכבי אספנות יגיעו לסיבוב בעיר



החברים משתייכים למועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל, ייסעו ברחבי העיר באירוע מרהיב שיחזיקם ביוזמת אנף הספורט

שמחה רז



להגיע, להתרשם מהרכבים ולהצטלם. בשעה 12:00 תצא השיירה לכיוון כיכר העירייה עד לכיכר הגדולה של נוסו הסלע דרך הקניון, טרם השיירה תמשיך לבית הספר אלסוז ולטורני קרסו, ותסיים בסחנה ישי. הרכבים יעברו גם דרך בתי הספר ויתנו לתלמידים הזדמנות להגות מהאירוע המרשים. דני הורטא, מנהל האירוע, אמר כי

עלות הרכבים מגיעה לסכומים של סגל 300,000 שקלים, והרכבים מטופלים במסכים שמכירים את הטכנולוגיה הישנה והשמרים במקומות סגורים. נחלק מסמך של המועדון לים המלח,

עד אירוע מרהיב יהיה ביוזמת אנף הספורט. ביום חמישי, 16/11/22, יהיו 90 רכבי אספנות יגיעו לעיר מטעם מועדון החמש, מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל. המועדון הוקם בשנת 1985 ותחשכ למועדון הרכב המוביל והגדול בישראל, שסמו של המועדון נגזר מהעובדה שבסגן הקמתו מונחית ישנות, בנות 25 ומעלה, נשאו מספר ישרו בן 3 ספרות. במועדון חברים כיום כ-100 חברים בעלי אלפי רכבי אספנות: מכוניות, אוטובוסים ומשאיות, והוא חבר בסיבא - ארגון הרכב הקלאסי הבינלאומי. במועדון יש רכבים החל משנת 1910, וקיימים בו רכבים שיובאו מהעולם בעיקר מארה"ב ואירופה.

(מנופים) פתח את באסטת הפול הידועה שלו באחורי
טנדר השברולט שלו וחילק פול חם, טרי וטעים לכל
דורש. אין כמו חיוך ענק של יובל וצלחת פול כדי
להתחיל בהצלחה גדולה יומיים וחצי של נופש.

ממעלה אדומים יצאה השיירה לביקור בבית-ספר שדה
עין גדי, שם קיבלו חברי המועדון הסבר על תחילת
ההתיישבות בעין גדי ובאיזור ים המלח ומשם יצאו
לביקור במפעל "אהבה" המפורסם בכל העולם בזכות
מוצרי המבוססים על מינרלים מים המלח.
חבר המועדון, האיש והנשמה הגדולה יובל מושקונה



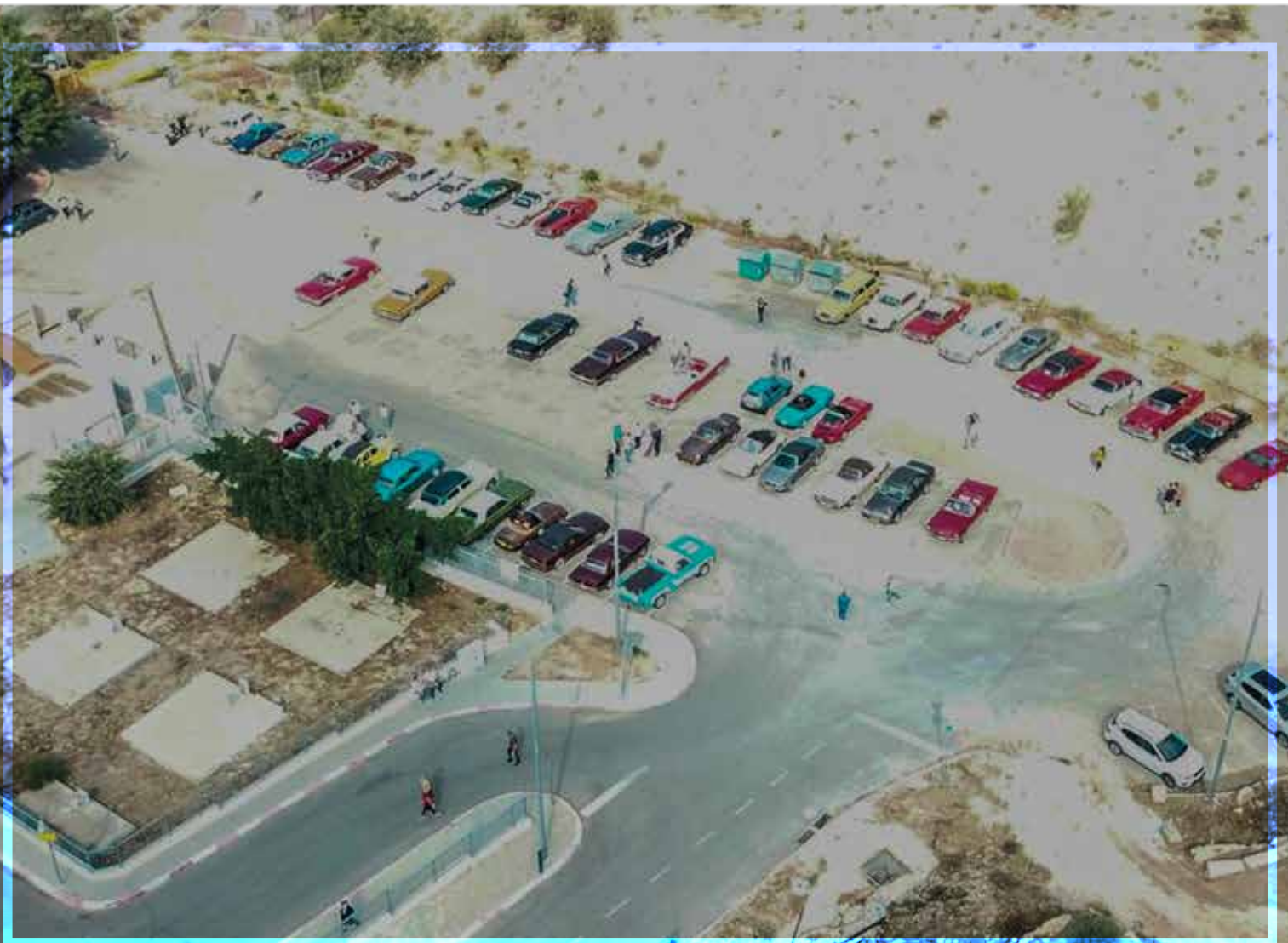
בשבת בבוקר נהננו מהליכה של 2 דקות לחוף הים, טבילה וציפה בים המלח ורביצה נעימה בשמש. בצהריים (שומרי השבת יצאו עם צאת השבת) התחלנו את דרכנו חזרה, איש איש לביתו. זה המקום להודות לצוות המארגן של המסע - שי גלעד, בני צ'צ'יק ונחום קדמיאל. זה היה אחד הטיולים, אם לא ה....

להתראות במסעות הבאים!

בסיום המשכנו לכיוון מלון "דיוידים המלח ספא וריזורט" וקיבלנו את החדרים המפנקים עם מרפסת כייפית לנוף הקדומים של ים המלח. חברים שהזמינו מראש טיפולי ספא ירדו לקבל את הטיפולים ומי שרצה, נכנס לבריכת מי ים המלח המפנקת שהיא חלק מהספא המצויין של המלון. את ארוחת הערב העשירה אכלנו בחדר אוכל שנשמר אך ורק לחברי המועדון.

ביום שישי, יצאו מרבית חברי המועדון בשיירה צבעונית וארוכה לטיול באתרים ייחודיים בים המלח וכולם התכנסו לצילום פנורמי אדיר של כל מכוניות המועדון מתחת למצדה.

את ערב שבת ציינו עם קידוש וארוחת שישי כדת וכדין ולאחריה שמחנו, שרנו ורקדנו בערב חברתי מצויין, לחברי המועדון בלבד, שכלל די-ג'יי, זמרת ברזילאית והמון מצב רוח טוב, פיצוחים על השולחנות, חטיפים, שתיה קלה, בירה ועוד.





המכונית שאספה אותי

מאת גיורא ורן ברעם

"יש מכוניות יפות ויש מכוערות, מה שהופך אותן ליפות אלה הזכרונות שהן משאירות בנו"

(מבוסס על אמירתו של אנצו פרארי)

מדי פעם אני נתקל בדיון סוער בסוגייה מי ראויה להיקרא 'מכונית קלאסית', מה הופך דגם כזה או אחר למיוחד, לקלאסי, ומי היא בת המזל הראויה לאסוף ולהפוך למכונית אספנות. אני אוהב להיקלע לדיון כזה. לא שאני חס וחלילה מצטרף לדיון באופן פעיל או מגיב באופן כלשהו, אבל עצם הדיון הזה משעשע אותי, אפילו משמח אותי, כי הוא גורם לי, פעם אחר פעם, להיזכר ולהבין מהו רכב קלאסי, אספנות, בשבילי.

אני מבין כל פעם מחדש שלא אני בחרתי או אספתי את המכונית, הלא זו היא שאספה אותי. המכונית הזאת, הקפסולה, אוספת אותי ואת החבר הכי טוב שלי, שבמקרה או שלא במקרה הוא גם אבא שלי.

בכל פעם מחדש היא בוחרת בנו ואוספת אותנו, ומושיבה אותנו כתף אל כתף במרחק נגיעה - נוגע לא נוגע, עד שלעיתים נדמה שזו הייתה ההנחייה למתכנן: רוחבה של המכונית ייקבע לפי רוחבם של אבא ובן היושבים זה לצד זה. וככה היא לוקחת אותנו, כמו נכנסנו אל תוך קפסולת זמן, אל עבר נופי הארץ היפה מחרמון ועד אילת. והרקע למסעות מיוחד, בתוך נופי הארץ מקיפים אותנו עוד מלא נוסעים בזמן, אנשים טובים ורחבי לב שנאספו, נכנסו כל אחד למכונת הזמן הייחודית והמיוחדת שלו, ונוסעים איתנו וסביבנו כמו תפאורה מושלמת למסע.

במכונית שלנו, בפנים, שם זו הקלאסיקה האמיתית, שם קוראת האספנות האמיתית, אספנות של רגעים שלא יחזרו, רגעי קסם. שם, בקפסולת הזמן שלנו מעולם לא הפעלנו את רדיו הקלאריון המקורי שאבי כל כך גאה בו (שלושה לחצני FM ושניים AM) ואפילו את המזגן (כן, יש כזה) לא טרחנו להפעיל, גם לא בנסיעות בבקעה החמה או בערבה הלוחטת. כך, בחלונות פתוחים לרווחה שמט שטשים את הגבול בין בפנים לבין בחוץ, מובילה אותנו המכונית, שבחרה אותנו ואספה אותנו, בתוך חוויה כל כך בסיסית, לא מחר, לא אתמול, רק הרגע הזה. מכונת זמן שעוצרת את הזמן מלכת ומייצרת רגעי קסם. שני חברים שנוסעים בלי ממש לרצות להגיע לשום מקום. קלאסיקה.

אז אני באמת לא יודע מה תבחר האלטו הישנה לעשות בשנים הבאות, אולי היא תמשיך לאסוף אותנו, אולי תחליט לאסוף אחרים ואולי היא עצמה תאסף אל אבותיה (כי עם כל הפואטיקה, לך תמצא חלפים לרכב יפני...), אבל עכשיו תגידו, באמת, עם יד על הלב, היא לא קלאסית?

האלטו (Alto), הכרויה על שם הקול הנמוך מבין הקולות הנשיים במוסיקה, מגיעה מבית סוזוקי (Suzuki), מוסד יפני שראשיתו ב-1909, אותה השנה בה נוסדה אצלנו העיר העברית הראשונה תל אביב.

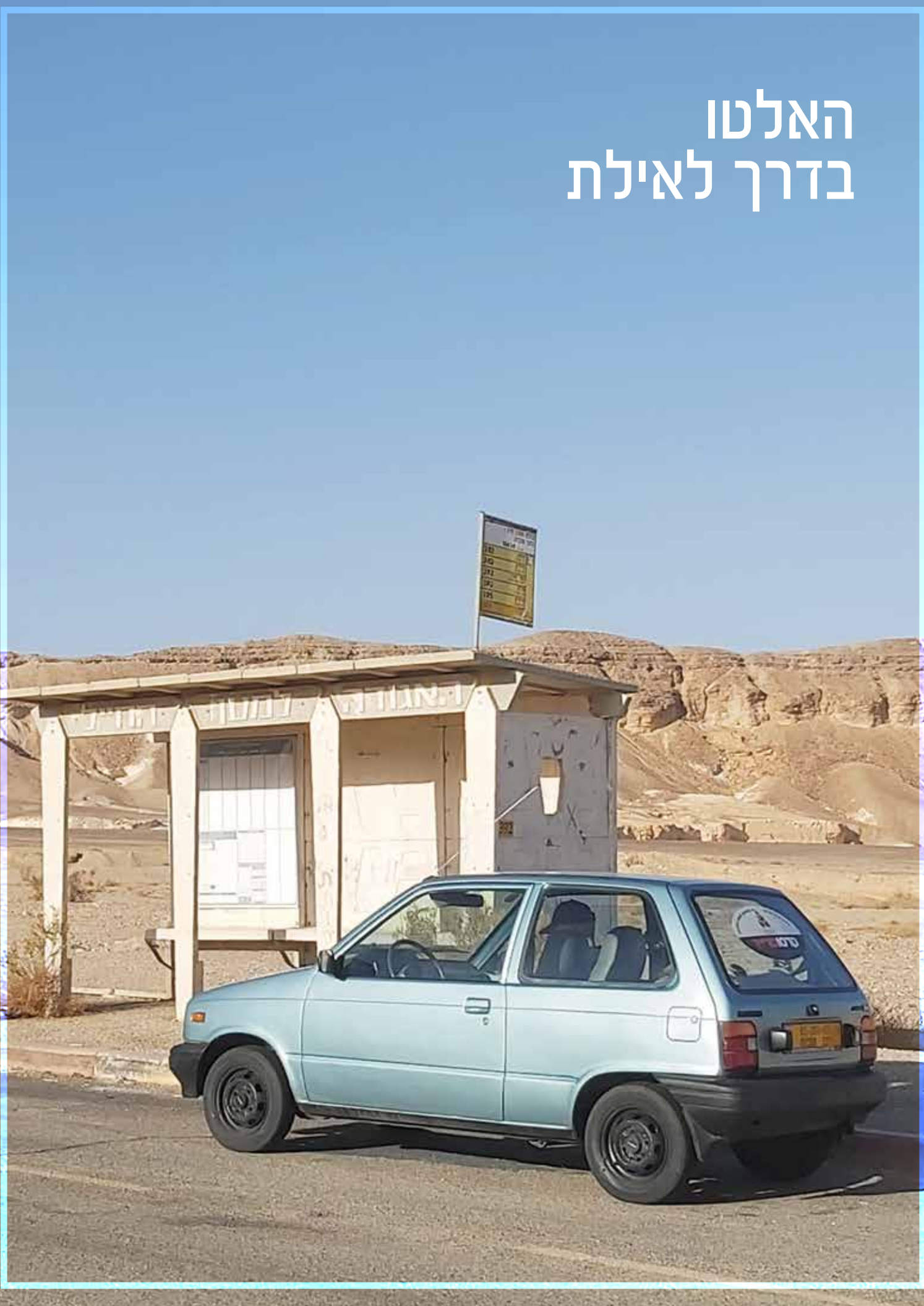
האלטו שלנו היא דור שני לדגם שראשיתו בשנת 1979, דגם שהחליף את ה'פרונטה' קודמתה. האלטו היא חלק ממשפחת מכוניות מיקרו יפניות, קבוצה הנקראת ביפנית קייג'דושה ('רכב קל') ובאנגלית זכו לכינוי KeiCar. הטבות כלכליות שונות בתקנות הרישוי ובחנייה שניתנו (ועדיין ניתנות במקומות רבים) למכוניות הקטנות עודדו את חברת סוזוקי להתמחות בקטגוריה ולייצר את האלטו בהתאמה למיגבלות הקטגוריה ביפן עם מנוע של חצי ליטר, לשווקים שמחוץ ליפן חרגה החברה ממגבלת נפח המנוע של קבוצת הקטנות היפנית ושתלה את מנוע ה-796 סמ"ק שיש אצלנו ומפיק ביום טוב 41 כ"ס. מנוע שלושת הצילינדרים (שעובד באופן מאוד מאוזן ביחס למספר האי זוגי שלו) מחובר לגיר 4 הילוכים ידני (בדיוק זה שהלך לנו ממש שבוע לפני הנסיעה לאילת ב-2021 וממש כמו זה ששמנו במקומו). צריכת הדלק של החבילה הזאת עומדת על כ-20 ק"מ לליטר במסעות המועדון והיא מתגלגלת על גלגלים ברדיוס "12" זהה לקטנועי 125... בנסיעות הראלי (והשתתפנו בשלושה עד עתה) אנו משתדלים לנסוע מאחורי אחת מהמכוניות האמריקאיות הגדולות (ועדיף שהנהג הוא מתניה) ולקלוט את האדים היוצאים מהמפלט שלה... זה נותן לנו עוד כמה קילומטרים. האלטו הייתה מחלוצות המכוניות היפניות שהגיעו לישראל בשלהי החרם הערבי, החרם הערבי הישיר והעקיף שמנע מחברות לסחור עם ישראל הוכרז עוד ב-1946 טרם הקמת המדינה וגרם לנו לראות טויוטות רק בערוצי הטלוויזיה ירדן 3 ו-6 עד להחלשותו

האלטו הספציפית שלנו הגיע אלינו לפני יותר מ 15 שנים. אחרי חיפוש אחר מכונית תל אביבית קטנה שתדע להוביל 2-4 אנשים ועדיין להצליח להשתחל לכל חנייה וכל זה ברמת אמינות סופר גבוהה, מצאה אותנו המועמדת המתאימה. משא ומתן קטן על מחיר קטן למכונית קטנה, העיסקה נסגרה והסיפור החל.



לאחר הסכם השלום עם מצרים והתפוררותו המוחל־ת לאחר השלום עם הירדנים. האלטו הראשונות הגיעו לישראל בשנת 1984 וביחד עם דיהטסו (וכמובן סובארו) היו יצרניות מספיק קטנות שהמכירות שלהן בישראל לא פגעו ולא סיכנו נתחי שוק משמעותיים כמו של היצרניות היפניות הגדולות. האלטו הייתה למיטב ידיעתי מכונית המיקרו הראשונה שזכתה לארבע דלתות (ועוד אחת אחורית) וגיר אוטומטי ובשעתו הייתה האוטומטית הזולה בארץ (\$ 8,690 לדור הראשון בשנת '84), אך זו שלנו היא בעלת מרכב 3 דלתות וגיר ידני (שפעם קראו לו 'רגיל'), מכונית שנבנתה לעבודה עירונית. קטנה מבחוץ וגדולה מבפנים. טוב, לא ממש גדולה מבפנים אבל בקיפול הספסל האחורי ועם הדלת האחורית הגדולה מדובר במכונית יעילה מאוד להעברת סחורה בעיר (או לטיולי מועדון החמש). כמה היא קטנה? אורכה 330 ס"מ (20 ס"מ פחות מהאלטו שנת 2023) ורוחבה 142 ס"מ (צרה יותר בכ-15 ס"מ מהסמארט ובכ-20 ס"מ מהאלטו העדכ־נית). וזה עוד טיפה טיפה יותר גדול מהאלטו דור 1... גם לאחר הפסקת ייצורה ביפן נמשך סיפורה של שושלת האלטו, חברת הבת **MARUTI SUZUKI** המשיכה בייצור הדגם המצליח של האלטו דור 2 תחת השם **MARUTI 800** עד שנת 2014, דגם שהפך לאחת המכוניות הפופולאריות ביותר בהודו ובפקיס־טאן. הביקוש היה כל כך גבוה שגם לאחר סיום הייצור על ידי חברת הבת ההודית המשיכה חברת בת פקיסטנית (**Suzuki Mehran**) בייצור הדגם הזה עד שנת 2019 ורק אז הוא הוחלף על ידי הדור העדכני של האלטו. מיליארד הודים ועוד המון פקיס־טאנים לא טועים. החל משנת 2021 מיוצרת האלטו בגרסת הדור התשיעי שלה, זוהי האלטו הראשונה המיוצרת ללא אופציה לגיר ידני 'רגיל'. הדור התשיעי מיוצר גם עבור חברת מזדה ובשווקים מסוימים משווק תחת השם מזדה קרול (**Mazda Carol**).

האלטו בדרך לאילת



A light blue hatchback car is parked on a paved area in front of a small, weathered wooden building. The building has a signpost on its roof displaying a menu with prices. The background features a desert landscape with rocky hills under a clear blue sky.



אירוע סוף הקיץ - סוכות 2023









אתכם לאורך
כל הדרך...

תכנון אסטרטגיה פיננסית

לחברי מועדון כחמל

לחברה ניסיון מצטבר של עשרות שנים, ידע מעמיק בשוק הפיננסי והפנסיוני וההשקעות האלטרנטיביות.

לקוחותינו הם מרכז העשייה ומעטפת האמצעים שלרשותנו נועדה להשיג את האופטימיזציה המתאימה ביותר לכל לקוח ברמה האישית.

משרתנו היא משרת אמון!

אפיון צרכים פיננסי ופנסיוני

מגוון רחב של פתרונות השקעה

השקעות עם יתרונות והטבות מס

העברה בין דורית, יפוי כח מתמשך וצוואה

עלויות מופחתות

דאבל אינפיניטי פמילי אופיס בע"מ

מלווים משפחות, יחידים ותאגידים באתגר הכל כך מורכב - הגשמת מטרותיהם הפיננסיות!



DOUBLE
INFINITY
Family Office

לקביעת סגילת אישית אצלנו

עדי בנעים - 054-637-0272 | adi@double-infinity.co.il

רחוב ז'בוטינסקי 9, בני-ברק | www.double-infinity.co.il

למכונית VIP יוצאת דופן מגיע טסט ושירות VIP



- ✓ טסט בלי לצאת מהרכב בשיטת דרייב אין
- ✓ 5 מסלולי טסט מהירים
- ✓ בדיקת רכב ממוחשבת לפני קניה
- ✓ פתוח 12 שעות ביום 7:00-19:00
- ✓ הבטחה שלנו לטסט הכי מהיר ולחוויה נעימה וטובה



טלפון VIP רק לחברי מועדון החמש: 050-3308311

על בדיקות לפני קניה ואביזרים - לחברי מועדון החמש **20%** הנחה

החופר 17 חולון

איזיסטסט

המסלול הפשוט לטסט מהיר