

# תפתח חדלון



בלי מזגן וללא הגה כוח, לא רק מכוניות יוקרה הופכות לרכבי אספנות נחשקים, גם המכוניות הכי עממיות משנות השבעים זוכות לעדנה. סובארו פשע אורגיןל, רום כרמל מחסמב"ה, רנו 4 מהמילואים, ואפילו טרנספורטר עם מיטה זוגית וארונית. רק אל תקראו להן טרנטה ← רון פז



מ

ורכבת היא נפש האספן. בעוד את הנמשכים לעיצוב וליוקרה של פעם, מהקרילק דרך הקורבט ועד לפורשה, אפשר להבין בקלות - איך אפשר להסביר תופעת טבע ייחודית כמו אנשים שמתאהבים עד כלות בסוסי העבודה נטולי הפינוקים של שנות השבעים: סובארו, רנו, פיג'ו ואפילו - תחזיקו חזק כי הבלמים לא משהו - רום כרמל?

שישה אספנים שמאזהבים עד כלות במכוניות שלהם מסבירים למה שווה להם להוציא אלפי שקלים, ולעתים עשרות אלפי שקלים, על טרנטות מלפני ארבעים שנה, שכבר אז לא היו הדבר הכי מרתק בסביבה לנהוג עליו. רמו: הן קוצרות מבטים מעריצים ברחוב ומציפות אותנו בנוסטלגיה חמימה ובגעגועים לימים ההם, שבהם ישבנו מאחור בלי חגורות ובלי

מזגן, ונהנינו מהחיים. והתוצאה היא תופעה: מכוניות שנסחרו בגרושיוחצי כשהתקרבו לגיל עשרים, מחליפות כיום ידיים תמורת עשרות אלפי שקלים, משופצות וממורקות בידיים אוהבות, מעשה ידי אומן, וחוזרות גאות לכביש. זמנן סוף-סוף הגיע.

ברשימה שלנו נמצאות פורד אסקורט של השוטרים, סובארו פשע של הגנבים, פיג'ו 404 של האמידים, פולקסוואגן טרנספורטר של בעלי המלאכה ושל החקלאים, רנו 4 של אנשי הצבא ורום כרמל של מי שלא הייתה לו ברירה. עשויות היו להשתלב בטבעיות ברשימה גם סיטרואן דה-שבו, פורד קורטינה, פיאת 127, אופל קדט, טריומף וקונטסה, וכמובן החיפושית, שהיא כל-כך נצחית, עד שהיא כבר מובנת מאליה. יוצאים לדרך.



## דאבל קומבינה / ניר גרצמן

**אישי:** 28, סטודנט למינהל עסקים ומדריך בבית הספר לשייטים, מתגורר בתל אביב  
**מכונית:** פולקסוואגן טרנספורטר (1978)  
**מחיר:** "לפני שיפוץ עולה כ־30 אלף שקלים, ומשופץ זה עסק של 50 אלף"

• וודסטוק לא היה בישראל, וגם בטרנספורטרים, שהפכו בעולם לסימן ההיכר של היפים שוחרי שלום ואהבה חופשית, השתמשו בארץ בעיקר שיפונצניקים. סוסי עבודה עם "דאבל קבינה" וחלק פתוח מאחור להובלת הציד. באופן מעניין ובאיחור לא מאוד אופנתי, אופנת וודסטוק מרבית כיום אל צעירים רבים, שנרלקו על הסגנון ועל המראה, ורמיינו בעיני רוחם כיצר הם משפצים את האוטו והופכים אותו למכונית טיולים ואהבה נטולת מעצורים, אבל עם ברקסים.

"עברו לי בראש וודסטוק, סרטים, דמינתי איך אהפוך את הטרנספורטר לקמפר, אסע לטייל עם המשפחה שאקים ואסע לגלוש בים", אומר ניר גרצמן. "קניתי אותו ב־2003 כ־8,000 שקלים עם טסט כרכב ראשון שלי, מבלי שהיה לי מושג על הרכב או איך לבדוק אותו. החלטתי שאשקיע אלף שקל בחודש בשיפוץ, התחלתי לצבור ידע וקניבלתי הרבה עזרה מחברים. מה שעמד לנגד עיניי הוא שבסוף השירות אקח אותו לטיול באירופה, ובינתיים אטייל איתו בארץ".

מה שיפצת?

"הוצאתי את שורת המושבים והכנסתי פנימה מיטה זוגית וארון, נגר בנה לי את החלקים, אימא תפרה את הווילונות, אני בנתיי מחדש את הרצפה, וכך כבר שבע שנים אני משפץ אותו לאט־לאט".

מועדוני טרנספורטר קמו ברחבי אירופה, עם מפגשים ססגוניים ותחושה של שחזור תקופה בתרבות, וגם בארץ הפכו העשרות הבודדות של הפריטים שנותרו למבוקשים על ידי אספנים. מדי פעם מושלם שיפוץ של אחד כזה, שנחגג בפומבי עם הרבה אהבה. המבוקשים והנדרים ביותר הם מדגם הנוסעים הסגור כולו, ומתוכם דור הטרנספורטרים המכונה T1, עד 1967, עם ה־V הענק בשני צבעים מלפנים, נחשב ליצירת המופת. יותר ריאלי להסתפק ב־T2, עד 1979, בצורתו הזכורה לטוב. ה־T3, משנת 1980, כבר איבדו לחלוטין את המשיכה. גרצמן היה חובל בחיל הים עם חלום "על משהו קטן, ישן וקלאסי שאהנה להתעסק איתו". יום אחד נסע בהרצליה וראה את הטרנספורטר, כתום וחלוד. משך המש שנים הפולקסוואגן של גרצמן היה חונה ברציף בבסיס חיל הים בחיפה, והפך כבר לחלק מההווי המקומי. "חיילים היו עוצרים לידו ומדברים, עזרו בדברים כמו חיתוכים בדיסק וריתוכים, עזרו בשיופים. כקצין מכוונה בסטי"ל, צ"ח, יש בי איזה ניצוץ והערכה מיוחדת למערכות מכניות".

בסך הכל השקיע גרצמן בשיפוץ מעבר ל־30 אלף שקלים, כולל רכישת תורם איברים מכני, טרנספורטר משנת 1981. "החברה אומרת שהתחביב גוזל ממני יותר מדי זמן", הוא אומר, "אבל גם היא נהנית להתגאות בכך וזג מהסוג הישן. אבא שלי בהתחלה אמר 'מה אתה מביא לי גרוטאה', ואחר כך השוויץ לחבריו שהבן משפץ אוטו".

## תערובת אסקורט | אבי בן־גירה

**אישי:** 25, מנהל חברת הסעות ונהג אוטובוס, מתגורר בבאר שבע  
**מכונית:** פורד אסקורט (1971)  
**מחיר:** השקיע ברכב כ־100 אלף שקלים

• הצד השני של משוואת ה"סוכארו פשע" היתה בשנות השבעים הפורד אסקורט, ששימשה את המשטרה. האסקורט הבריטית הורכבה בארץ ונהנתה מהטבות מס, ואין פלא שהייתה נפוצה בקרב בישראל. כיום המודעות העולמית לפורד אסקורט גבוהה למדי, במיוחד באירופה שבה קמו עשרות מועדונים. בישראל שופצו בשנים האחרונות שישה אסקורטים מן הדור הראשון (1968-1974, MK1), רובם על־ידי צעירים בגילאי 25-35, שעבורם לא מדובר בנוסטלגיה, אלא באהבה חדשה. אחד מהם הוא אבי בן־גירה, שקנה לפני שנה "פח רקוב על גלגלים", לדבריו, תמורת 14 אלף שקלים.

הניצוץ במקרה של בן־גירה התחיל כשהיה בכיתה א', ואמו נהגה לקחת אותו לבית הספר באסקורט המשפחתית. ב־1996 בא חייל וקנה מהוריו את האוטו תמורת 200 שקלים. "חלפו השנים, וכשגרלתי הבחנתי בתופעה של רכבי אספנות פשוטים ועממיים ששופצו וחזרו לתהילתם, והיה לי עצוב שמכרנו את האסקורט שלנו", אומר בן־גירה. "מאוד רציתי לשחזר את הזיכרונות הנעימים שהיו לי מהאסקורט, והיפשתי לי אחת כזו. למדתי עליה הכול ופשוט התאהבתי במינימליזם, בפרשנות ובקווים היפהפיים שמזכירים תקופה אחרת".

בן־גירה חיפש באינטרנט אסקורט למכירה ונעזר

בחברים, עד שמצא את הרכב החלוד מדגם דה־לוקס 1971, ללא טסט. אמנם לא היה לו רקע בשיפוץ מכוניות, אך הוא נעזר רבות באביו, בעל ידע רב במכוונאות. הרכב "הופשט" לחלוטין לצורך ביצוע פחחות מקיפה. השלדה, שהייתה במצב מושלם, נשארה עירומה. נבנתה רצפה חדשה, המנוע עבר שיפוץ כולל, גם הגיר שופץ, ריפודים ודיפוני דלתות הוחלפו, בולמי זעזועים מיוחדים ייבאו מאנגליה, מערכת החשמל נבנתה מחדש וכמובן צבע חדש ונוצץ. סך ההשקעה ברכב הגיע ל־100 אלף שקלים, סכום שקשה מאוד לקבל עבור רכב משופץ, ואין זה מפתיע: שיפוץ רכב אספנות לעולם אינו כלכלי, אלא בא מהלב.

"הנסיעה טובה מאוד, אם כי לא ספורטיבית", אומר בן־גירה. "אבל מה שחשוב לי הוא שבנגיעה הראשונה בהגה או ברושת הגז - מיד עולה לי חיוך לפנים, וזה קורה פעמיים־שלוש בשבוע. התגובות מבחוץ הן פרגון שקשה לתאר, והסיפוק אדיר כי שיפצתי אותו בעצמי. זה נותן תחושה אחרת. גם סבא שלי, שהיה קצין משטרה ונהג באסקורט, מאוד התרגש מהשיפוץ וסיפר לי איך־סוף סיפורים על מעללי האוטו. אפילו החברה שלי מפרגנת, וגם השתתפה במימון השיפוץ".

**"גם סבא שלי, שהיה קצין משטרה ונהג באסקורט, מאוד התרגש מהשיפוץ וסיפר לי איך־סוף סיפורים על מעללי האוטו. אפילו החברה שלי מפרגנת, וגם השתתפה במימון השיפוץ"**





## מאהב צרפתי / עידית בן הרוש

**אישי:** 43, אמנית, מתגוררת בקריית טבעון  
**מכונית:** פיג'ו 404 (1969)  
**מחיר:** 30-40 אלף שקלים

לרגל התרחבות המשפחה. "בהתחלה לא רציתי אותו, אבל לאט-לאט התאהבתי בו, רכב עם פיגורה ועם נשמה", היא מספרת. "בעלי רצה למכור אותו ולקנות רכב חדש ובטיחותי, אבל אני לא הסכמתי להיפרד. התווכחנו ואני התעקשתי, וגם שילמתי בשקט את המחיר כשהאוטו היה תקוע חצי שנה במוסך, מחכה להחלפת סרן אחורי. נלחמתי להישאר איתו, ועד לפני שמונה חודשים הוא היה הרכב היחיד שלי".

**מה סוד הקסם?**

"הוא מיוחד, כל-כך בריא ויציב, שרד חמש תאונות. אמנם כשירד גשם בנסיעה, והייתי לוחצת על הקלאץ', מפל של מים היה שוטף את תא הנוסעים, כי המרזבים היו נסתמים מהר, אבל נשארתי מאוד קשורה אליו".

לפני כעשור עברה הפיג'ו שיפוץ ראשון ונצבעה בכחול. לפני שנה הוחלפו גם הריפודים ובוצעו עבודות צבע ופחחות ב-12 אלף שקלים. המנוע נשאר מקורי וצמא: 6 ק"מ לליטר, אך מעולם לא נתקע בדרך.

**איך זה להיות אישה עם רכב אספנות?**

"הכי גאה שיש. בתיק שלי אין שפתון, יש מברגים. אולי זה קצת יותר קשה, כי לגברים מחכה ארוחה מוכנה בחזרה מן המפגש ביום שישי ואני צריכה לבשל מראש".

**הבעל לא מפרגן?**

"מפרגן מאוד, למרות שהוא לא נוסע איתי ומעדיף להצטרף לאירועים עם האוטו הממוזג שלו. גם בני החייל לוקח את הפיג'ו כדי להרשים בחורות. בכל אירוע משפחתי עושים בוק עם הפיג'ו שלי. פשוט כיף".

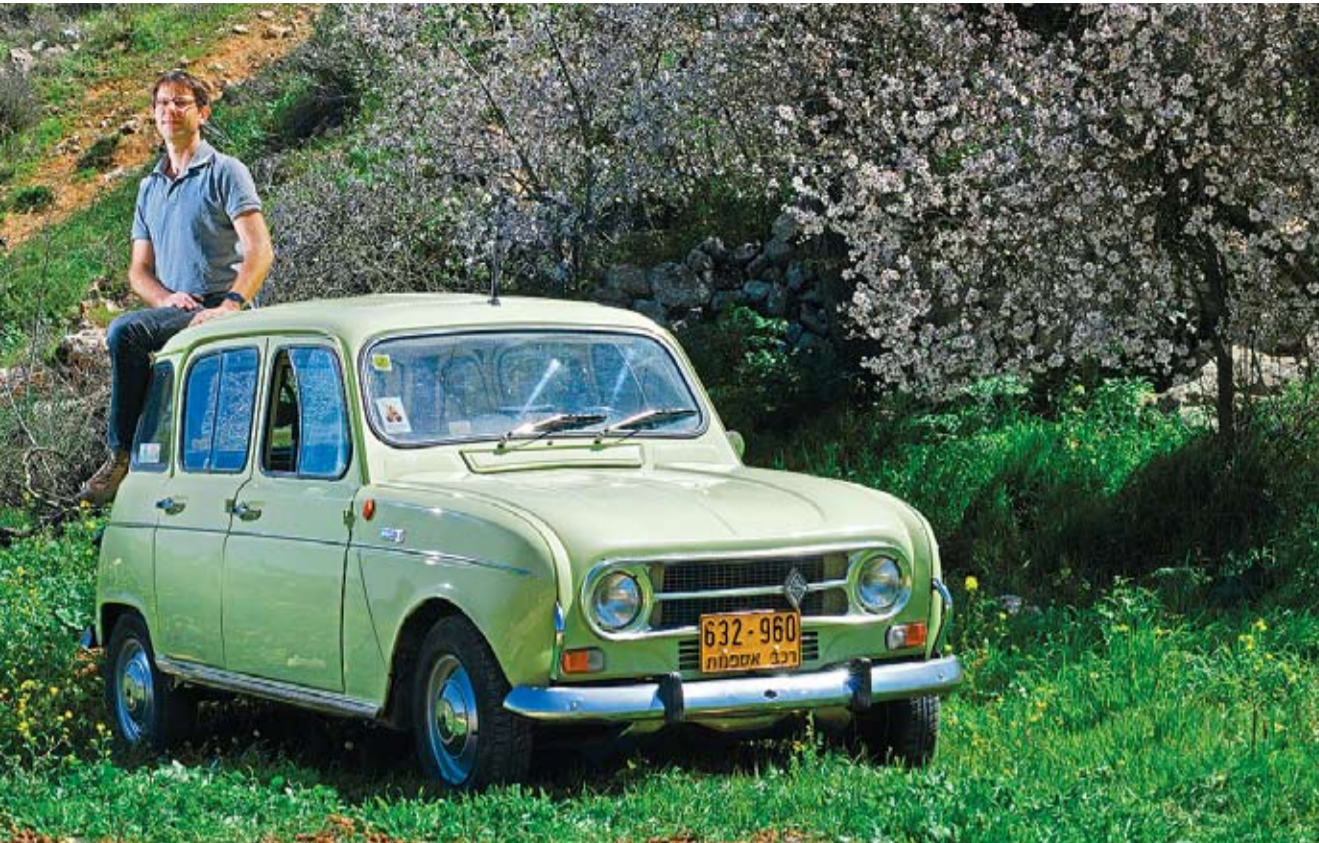
● פיג'ו 404 לא הייתה סתם עוד כלי רכב על כבישי ישראל. מכונית משפחתית אמיתית, גדולה, נוחה, אמינה ומרווחת, הייתה בחירה טבעית של משפחה ישראלית ממעמד הביניים שבהן יוצרה, 1975-1960. עם זאת, למרות הפופולריות שלה זכתה, עשרות בודדות מסוגה שרדו ומחיריהן האמירו, החל מ-20 אלף שקלים לרכב מקורי לא משופץ ועד 50 אלף שקלים ויותר לשיפוץ איכותי. מי היה מאמין לפני עשרים שנה, כשהמכונית הייתה כל-כך מזוהה עם הפלסטינים, שיבוא יום וסנפיריה האחוריים יקצרו מבטים של מעריצים ברחוב, ושהשיק הצרפתי יתעצם במבחן הזמן.

כשצלצל הטלפון בביתה של עידית בן הרוש לצורך הריאיון, ענתה בתה ענבר בת ה-6. לענבר נמסר רק השם הפרטי של המתקשר, עם בקשה לדבר עם אימא. בלי היסוס קראה הילדה: "אימא, מישהו ממועדון החמש רוצה אותך!".

שאלתי את בן הרוש איך זה יכול להיות, והיא השיבה בטבעיות ש"אם זה גבר, וזה לא אבא שלה או דוד, אז מי זה יכול להיות?". ואכן, מאז שיפצה עידית את הפיג'ו 404 שלה לפני כשנה והצטרפה בגאון ל"מועדון החמש", המאגד חובבי רכבי אספנות, היא לא מפסידה אף מפגש ואף טיול של המועדון, ובולטת בשטח הגברי.

הרומן של בן הרוש עם הפיג'ו החל לפני כעשרים שנה. אז שדרגו היא ובעלה את החיפושית הקטנה,

**"אמנם כשירד גשם בנסיעה, והייתי לוחצת על הקלאץ', מפל של מים היה שוטף את תא הנוסעים, כי המרזבים היו נסתמים מהר, אבל נשארתי מאוד קשורה אליו"**



## 4 על 4 | רם מילון



**אישי:** 46, שותף בחברה לשרות מחשוב, מתגורר בירושלים  
**מכוניות:** רנו 4 (1969-1974)  
**מחיר:** "רכב כזה שווה היום בין 20 אלף שקלים ל-40 אלף שקלים"

● כפורום הרכב הגדול בישראל, "קארס פורום", בתת-פורום "רכבי אספנות" - הזירה המקוונת העיקרית של אספני הרכב בארץ - מתגלגל לו זה חמש שנים שרשור שכותרתו "רנו 4 כדאי?". מספר התגובות בשרשור עומד היום על 3,634, ומספר הצפיות הוא 229,096.

קשה להאמין, אבל הרכב הפופולרי של רנו, שנמכר בארץ משנות ה-60 ועד שנות ה-80 בעשרות אלפי יחידות כרכב פשוט וזול ושימש בעיקר את כוחות הביטחון, רושם קמבק מרשים והופך מבוקש וקשה להשגה בקרב אספנים. רק כמה עשרות ממנו במצב נסיעה. מועדוני מעריצים כמו מסביב לעולם, וגם בישראל נוסד לפני כשנה מועדון רנו 4 הישראלי שבו בינתיים 12 חברים.

עבור רם מילון, ממייסדי המועדון ובעלים גאה של שני רנו 4 - לימונית (1969) ושלגית (1974), העניין מובן מאליה. "פשוט נולדתי עם האוטו", הוא אומר. "אבא שלי קנה אותו חדש ב-1969, כשהייתי בן ארבע. משך 18 שנים הוא היה הרכב היחיד במשפחה, נסענו וטיילנו המון - מהר חרמון ועד שארם אישיה, כ-300 אלף ק"מ, ומאוד מאוהב אהבנו אותו. ב-1987 אבא קנה רכב חדש, 'לימונית' עברה אליי - הרכב הראשון שלי. נסעתי בו הרבה והוא היה אמין מאוד, חוץ מפעם אחת שנוזלת דלק בעלייה מים המלח גרמה לשריפה בתא המנוע. כיביתי מהר את האש עם מטף שבמזל קניתי שבועיים קודם לכן, סידרתי מה שצריך והמשכתי בנסיעה.

"גם אשתי נהגה הרבה ברכב, ואת ילדינו הבאנו מבית החולים ברנו 4. ב-1997 עשיתי לו שיפוץ יסודי, למרות שהיה במצב טוב יחסית. אני עושה את רוב הרכבים בעצמי. על צבע ופחחות הוצאתי 5,000 שקלים, וגם הרצפה והריפודים הוחלפו. מאז האוטו משמש לתצוגות, למפגשי מועדון ולטיולי סוף שבוע, כאלף ק"מ בשנה".

במקור יוצרה רנו 4 עבור הכפריים הצרפתיים - התשובה של רנו לסיטרואן דה שבו. המטרה הייתה לבנות רכב מאוד זול ופשוט לייצור ולתפעול, עם עבירות גבוהה בשדות. הוא היה רכב ההנעה הקדמית הראשון של רנו, ב-1961. כעבור ארבע שנים יוצרה היחידה המיליון. ההצלחה הייתה אדירה, הרנו יוצר במפעלים רבים באירופה ודרום אמריקה (שם יוצר עד 1992), ועד היום הוא פופולרי במדינות עולם שלישי.

לדברי מילון, "פונים אליי במייל ממקומות כמו מדגסקר, דרום אמריקה ומזרח אירופה, אבל התגובות ברחוב הישראלי הכי מדהימות. איפה שאני הולך קופצים עליי, מספרים סיפורים נוסטלגיים ושואלים כמובן אם אני מוכר וכמה האוטו שווה. אני מעריך שרכב כזה שווה היום בין 20 אלף שקלים ל-40 אלף שקלים, בהתאם לרמת השיפוץ והמקוריות. אני משפץ עכשיו רנו 4 נוספת, וקניתי עבורה כבר חמישה 'תורמי איברים' בשביל החלפים, שהפכו לקשים להשגה. אין לי מקום מסודר, אני משפץ את האוטו על המדרכה ברחוב, וכבר השקעתי בשיפוץ 15 אלף שקלים. הילדים בהתחלה התביישו לנסוע בו, עכשיו הם מתאהבים בו מחדש".

## הפשע משתלם / דודי חורש

**אישי:** 43, עוסק בתחום הרכב, מתגורר באזור חיפה  
**מכוניות:** סובארו (1969, 1979, 1984)  
**מחיר:** על הקאסטום המיוחד שלו חורש כבר דחה הצעה של 100 אלף שקלים

"מגיל 12 אני חולה סובארו", אומר דודי חורש, בעלים גאה של שלוש סובארו יפהפיות: "פשע" נוסטלגית מדגם קאסטום שנת 1979 (עמה הוא גם מצולם), סובארו נדירה מסוג FF1 משנת 1969 וסובארו נוספת מ-1984. "גדלתי על המכוניות האלה. הוצאתי רשיון נהיגה על סובארו 1973, היו לי במהלך חיי כ-15 סובארואים מכל הדגמים, תמיד החלפתי סובארו בסובארו. האמינות הייתה מעולה בכל הדגמים, מכונית פשוטה שהוכיחה את עצמה. זה היה האוטו בשנים האלה, מבחינת השוק".

את הסובארו "פשע" שלו רכש במקור דודו של חורש, ב-1979, בסכום עתק לאותם הימים, 270 אלף לירות ("כמעט כמו דירה", כך הודו). הודו השקיע גם השקיע במכוניות את התוספות האפשריות והצית את דמיונו של האחין הצעיר חורש, שהצליח לחלץ מדודו הבטחה שביים שבו ימכור את הרכב, זה יהיה רק לו. ב-2003 הבטחה מומשה, ודודי התחמש בסובארו "פשע" משלו, עם 43 אלף ק"מ בלבד, מקורית לחלוטין כולל הצבע, שהשתמר בצורה נדירה ביחס למותג שהיה ידוע בפח דק ומחליד.

**מה עושים עם חלפים?**

"קניתי מלאי גדול מסוחר סובארו שחיסל מלאים - משאבות, אגוזים, גומיות, ידידות, ציריות, סוויצ'ים ומה לא. אני מחזיק הכול בבית בשקיות ואקום, אך עד היום לא השתמשתי בכלום, עד כדי כך הרכבים האלה אמינים. לא הייתה לי ברירה, כי להשיג חלפים בשוק קשה מאוד. זה אולי נשמע מפתיע, אבל מי שרוצה לשפץ רכב ברמה גבוהה, לא יכול לקחת חלקים משומשים מפירוק. מה גם שמה שרפוק ברכב שלך יהיה כנראה רפוק גם בתורם האיברים".

**מה עם חו"ל?**

"גם בחו"ל אין חלקים, ואני מחפש ב-eBay כל הזמן. זו הבעיה העיקרית עם סובארו".

בעיה נוספת, הפעם לוקאלית יותר, צצה לחורש בין כותלי ביתו. אשתו לא מאוד חיבבה בתחילה, אם להשתמש בלשון המעטה, את התחביב המוטורי. עם זאת, הוא מרגיע, "לאט-לאט היא מתרגלת, ואנחנו נוסעים יחד עם הסובארו בכל הארץ, גם לאילת הגענו איתו. אף פעם לא נתקענו בדרך".

● שנות השבעים היו השנים שבהם סובארו התכוננה לפריצה הגדולה שלה בישראל. אמינות, אמינות ועוד הפעם אמינות היה שם המשחק שהגדיר מחדש את תופעת העדר על כבישי ישראל. על עיצוב מתוחכם לא היה מה לדבר, גם לא על גינוני יוקרה ועל פינוקי עור מלטפים, ואפילו הביצועים היו סבירים ולא הרבה מעבר לכך. אמנם הסובארו הייתה קלת משקל וזריזה מהפורדים המגושמים של משטרת ישראל, ומכאן הכינוי שדבק בהן "סובארו פשע", אבל שם זה פחות או יותר הסתיים.

בחלוף הזמן והחרם הערבי יחד עם פתיחת השוק הישראלי לשלל אפשרויות מוטוריות, ניתן היה לשער שהסובארו השמרניות, נטולות המזגן, הגה הכוח והגיר האוטומטי, יפנו את הבמה בקול ענות חלושה. למרבה ההפתעה, הן כאן, ואם תשאלו את חברי מועדון המכורים ה-"סובארוהוליקים", הרי שהן כאן כדי להישאר.





## ישראל בעלייה | אבי גרוסברג

**אישי:** 44, טכנאי שעוני נוכחות, מתגורר בתל אביב  
**מכוניות:** רום כרמל (1978) וסוסיתא (1965)  
**מחיר:** "רום כרמל משופצת עולה בין 15 אלף שקלים ל-20 אלף שקלים"

### מאזדה 3 לאספנות

תוכנית הגריטה של משרד התחבורה עשויה להפיר את האיזון. האם הפוקוסים נועדו לכליה?

כל דור ודור היו מי שחשבו שהמכוניות העכשוויות הן כבר המוניות, חסרות ייחוד, דומות אחת לשנייה - יעילות אך חסרות נשמה. "מה שהיה פעם, כבר לא יהיה", אומרת הקלישיאה. "המכוניות של אז היו קלסיות, יפהפיות, אין פלא שהן מבוקשות. אבל הזבל של היום כבר לא יעניין אף אחד בעתיד, מי ישקיע בהן?".

עד כה התיאוריה הזו הופרכה עשור אחר עשור. הטראקסיונים של שנות ה-50, הסוסיתות של שנות ה-60 והסובארואים של שנות השבעים כבר עשו זאת - הפכו לקלסיקות בניגוד לכל ההערכות. האם ההיסטוריה תחזור על עצמה גם להבא? האם הפיאסטה של שנות ה-80, המיצובישי של שנות ה-90 והמאזדה של שנות האלפיים יהיו כאן, לספר את סיפור התקופה לנכדינו? ימים יגידו.

בינתיים, פקטור משמעותי נכנס אשתדק ארצה, ומאיים לשנות את המשוואה. תוכנית הגריטה של משרד התחבורה, המציעה לכל בעל רכב בן עשרים שנה ומעלה עם רישוי בתוקף סך של 3,000 שקלים תמורת גריטת רכבו. על יתרוגות התוכנית אין צורך להרחיב: הצערת צי הרכב, שיפור הבטיחות בכבישים והקטנת זיהום הסביבה - מטרות נעלות שמעבר לכל ויכוח, מה גם שהתוכנית מכניסה כסף למדינה.

עד כה נגרטו כ-15 אלף כלי רכב, מאז החלה התוכנית בתחילת 2010. כארבעים כלי רכב מדי יום מסיימים את שירותם ונמעכים תוך שניות מול עיני בעליהם; סובארוא מובילה בגדול כמות הנגרט ביותר. משרד התחבורה שוקל להרחיב את התוכנית לכלי רכב בני 15 ומעלה, כמקובל באירופה, צעד שיש לו הצדקה רבה.

אפשר לשער שהרכבים הנחשבים והיוקרתיים ישרדו את מסלול הגריטה, אך מעניין לגלות שב-2035 המאזדה 3, הרכב הפופולרי ביותר בארץ כיום, עשוי להפוך לרכב אספנות נחשק, שיזכיר לכל מנהל את ימיו כמתכנת צעיר עם אוטו מהליסינג.

בו 14 אלף שקלים, ואחרי שבעה חודשים הרכב כבר נסע. אשתי, מרינה ז"ל, נסעה בו הרבה עד שחלתה, והוא נסע אצלנו כ-30 אלף ק"מ בלי שום בעיות".

התגובות ברחוב נלהבות. אחרי הכול, זהו רכב ששירת כרכב צמוד של רבי סרנים בצה"ל, וגם שירת במשטרה, ומוכר היטב לאנשי כוחות הביטחון, שעוצרים את גרוסברג ברחוב, מסתכלים, לא מאמינים שהרכב עוד קיים וממלאים את בעליו בגאווה. לאחרונה אפילו נטלה את חלקה הרום כרמל של גרוסברג בסדרת הטלוויזיה "חסמב"ה דור 3".

#### איך הנסיעה?

"דווקא טובה - כמו לנסוע בפורד אסקורט, שממנו נלקח המנוע במקור. בקיץ אמנם לא נעים, אבל איזה כיף לנהוג ברכב עם כיתוב בעברית על הכפתורים ועל גוף הרכב. זה מיוחד, לא יהיו עוד כאלה".

גם לסוסיתא "קובייה" שלו, מודל 1965, יש סיפור מעניין. כחדשה היא שירתה את אביו בעבודתו. לימים נמכרה והחליפה איך ספור ידדים, עד שהוצעה למכירה ב-2003. "זיהיתי שזו המכונית של אבא, והייתי חייב לקנות אותה. גררתי אותה אליי, ובבית חשכו עיני. היא הצריכה שיפוץ טוטלי, אך הסיפוק בסוף היה אדיר. בחורף תענוג לנהוג בה, כי חום המנוע נכנס פנימה, אבל בקיץ זהו מרחץ זיעה".

#### ואיך הנסיעה עליה?

"הסוסיתא נוסעת טוב, אבל בהניה זו קטסטרופה - ההגה מסתובב רק כ-180 מעלות ולא 360, וצריך המון כוח כדי לתמרן עם הקובייה הזו".

● הרכב בדיחות מהולות בזולל נקשרו עם השנים ברכבים תוצרת הארץ, ובראשם הסוסיתא והכרמל. מה לא אמרו עליה? שהן עלובות, מכוערות, גרועות, מתפרקות, אוטו לעניים. גוף הפיברגלס הבילתי חליד שלהן גם הוא היה נושא לבדיחות, וכל מי שירד עם הרכב לנגב הוזהר עלידי שכניו מהגמלים, שלא "יאכלו לו את האוטו".

"לפני חמש שנים ברכתתי את העניין הזה של הגמלים", צוחק אבי גרוסברג, אספן של רכבים תוצרת הארץ שבבעלותו סוסיתא קובייה, סוסיתא טנדר ורום כרמל. "השתתפתי באירוע אספנות בבית גוברין, ורצה הגורל והיה שם גמל. עשיתי ניסוי - הובלתי אותו ליד הרום כרמל. הוא עמד, הסתכל, רחרח, ולא נגע באוטו. אפילו לא בים אחר. הסיפור הזה נראה לי אגדה". אופציה נוספת היא שהגמל היה פשוט שבע.

"אבא שלי היה עובד בוק, והוא קיבל מהעבודה רכבים שונים מתוצרת הארץ, כמעט כל הסוגים הקיימים עברו תחת ידי", מסביר גרוסברג את מקור ההתמכרות. "כילד הייתי נהנה מהם מאוד, ובדרך הטבע גם הרכב הראשון שנהגתי בו היה רום כרמל. התאהבתי בפשטות של הרכבים האלה, וחיפשתי לרכוש לעצמי סוסיתא. בסוף מצאתי רום כרמל מודל 1978 עם מנוע 1300. קניתי אותו ב-2001 תמורת 250 שקלים, עד כדי כך הרכבים האלה היו חסרי ערך. היו חסרים בו הרבה חלקים, והשלמתי את האוטו במזבלה של פתח תקוה. הייתי מסתובב שם שעות - מכרמל אחד לקחתי כיסאות, מאחר דלתות ומאחר טמבון. עשיתי ריפור חדש ורצפה חדשה, ואת כל מערכת ההשמל בניתי בעצמי - כולל נעילה מרכזית ואזעקה. השקעתי

**"את הרום כרמל קניתי ב-2001 תמורת 250 שקלים, עד כדי כך הרכבים האלה היו חסרי ערך. היו חסרים בו הרבה חלקים, והשלמתי את האוטו במזבלה של פתח תקוה"**