



האבטומוביל

• בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 73 • ינואר 2010



הגביע הנודד ע"ש שאול גלאי היה סיום מרשים לשנת הפעילות 2009 שהייתה עשירה בפעילויות, ארועים ותצוגות. היגואר של אילן יוחנן קטפה את המקום הראשון. סיפורה וסיפורן של שאר הזוכות, בעמודים 8-11

המסע הנוסטלגי לאילת, תמונות ורשמים מהעיר הדרומית (עמ' 7-6)



בשעה טובה, יש גם מוזיאון משאיות. חב' "תעבורה" הרימה את הכפפה ובני הספל יצא לראות, לצלם ולהתאהב (עמ' 19-18)



מי היו שיאי המכירות בשנות השישים בארה"ב? על שיווק אגרסיבי ומכירות. (עמ' 25-24)



מעל ל-200 רכבי אספנות ואלפי מבקרים פקדו השונה את אקורד הסיום של 2009 - "ארוע סוף הקיץ" של "מועדון ה-5". הארוע שהיה הגדול מאז ומתמיד, קיבץ משפחות ואורחים מרחבי הארץ. לצד הרונודו המסורתי, הגיעו מכונות נוצצות, משופצות וחתיקות אשר צבעו את הפארק בשלל צבעי הקשת. יובל מאיר סיקר את הארוע (עמ' 16-12)



להנאה יש פנים חדשות והן

THE ALL-NEW BMW X1

תכירו את ה-SAV הקומפקטי היוקרתי הראשון.

אתם חיים בכדי ליהנות. אתם רוצים להספיק הכל, לא אוהבים להתפשר ולא אוהבים שמציבים לכם גבולות. אתם אקטיביים, דינאמיים וספונטאניים. בדיוק בשבילכם יצרנו את ה-BMW X1 החדש. ספורטיבי ומעוצב, תמיד עוצמתי ומפנק ומבטיח לכם הנאה צרופה. עם מנוע 2.0 ליטר, המספק עוצמה של 177 כ"ס, מומנט של 35.7 קג"מ ותאוצה של 0-100 קמ"ש ב-8.4 שניות. זאת תוך כדי שמירה על תצרוכת דלק חסכונית להפליא הודות לטכנולוגיית ה-Efficient Dynamics הייחודית ל-BMW. אם הנאה היא חלק מהמהות שלכם, ה-BMW X1 החדש הוא הרכב בשבילכם. הנכם מוזמנים לאולם התצוגה המרכזי כדי להתרשם ממנו מקרוב.

JOY IS THE ALL-NEW BMW X1.

BMW EfficientDynamics
פחות זיהום. יותר חוויית נהיגה.



לפרטים חייג מהנייד **B M W** * (269) | ת"א אולם תצוגה מרכזי רח' המסגר 16, 03-6899000 צפון אולם תצוגה נשר רח' בר יהודה 69, 04-8202024

התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

BMW
The all-new X1



קמיון רכב
www.bmw.co.il

חווית הנהיגה המושלמת



צעירות מתמיד.

צריכת דלק ממוצעת בליטרים ל-100 ק"מ			
5.6	בינעירוני	7.7	עירוני

נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EEC/1268/80 עדכון 2003/4

דרגת זיהום אוויר לרכב מנועי*

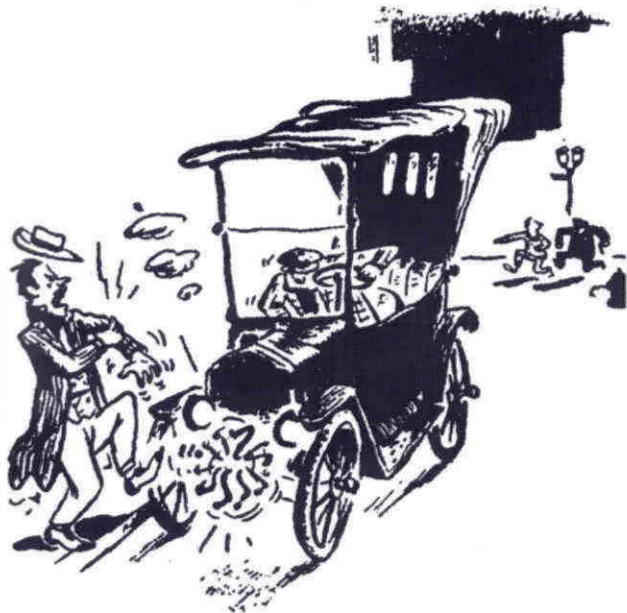
זיהום מזערי



זיהום מירבי

* הדרגה מחושבת לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

מנואלה | בני הספל



חברים יקרים,

שנה חדשה ועשור חדש שמבשר עשור "ישן" והיסטורי. העשור של היפניות. שוק הרכב השתנה בשנות השמונים. שר האוצר, יורם ארידור הוריד את המיסים על מכוניות חדשות ובנוסף היפנים הבינו שאין טעם בחרם. זה התחיל עם סובארו 1300 ודייהטسو שרמאנט. השמות הגדולים: מיצ'ובישי, ניסן, טויוטה ומזדה יאלצו לחכות עוד כמה שנים.

גם שוק האופנועים התחיל לעבור יפניזציה. אז יש לנו עבור מה לחכות.

הגליון הראשון של העשור (שלנו..החדש..) מסכם מספר אירועים גדולים שערך המועדון ברבעון האחרון. אירוע סוף הקיץ שהיה הגדול מכולם, הגביע הנודד על שם שאול גלאי ז"ל, אירוע ברמת הדסה שממחיש את מחויבותנו לקהילה, למען ילדי אלו"ט ועוד ועוד.

עוד דבר שצץ לאחרונה בהווה שלנו הוא יוזמתה של חברת "תעבורה" לפתוח מוזיאון למשאיות. ובכך יש לנו ארבעה מוזיאונים לתחבורה המשלימים זה את זה: האוטובוסים של אגד בחולון, הרק"מ של צה"ל בלטרון, המכוניות של כולנו בתפן וכעת המשאיות של "תעבורה". כן ירבו.

על כל אלה ועוד תקראו בגליון הזה

קריאה נעימה

גידי אשכנזי ובני הספל



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: דרור בריל, עדי גולדנברג, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוי, משה מצא, נחום קדמיאל.
חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוי ז"ל
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נוי

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל
מ"מ יו"ר וגזבר - זמי לוי
דובר המועדון ואחראי קשרי קהילה - בני הספל
משנה לגזבר - מנחם ניר
אחראי אירועים ותרומות וחסינות - דרור בריל
אחראי השקות ומפגש ארצי בת"א - מתניה הלוי
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - משה מצא
אחראי אופנועים - משה מצא
אחראי צפון - עדי גולדנברג
אחראי שרון - גידי אשכנזי
אחראי שפלה - קובי בן-ניסן
אחראים ירושלים - יורם עוזרי ואילן גורן
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג
אתר המועדון - צביקה תמרי
עורך "האנטומוביל" - בני הספל

וועדת כספים:

זמי לוי (יו"ר), מנחם ניר, גידי אשכנזי וסמדר רחמים
מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו
וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון
בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת
אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור
מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059
דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פתיחת המשרד:

ימים א'-ה'
מענה טלפוני: ב', ג', ד', ה' - בין השעות 10:00-13:00;
א' - מענה טלפוני בין השעות 16:00-19:00
ובערבי חג בין השעות 09:00-11:00.

מועדון החמש באינטרנט

אתר האינטרנט: www.5club.org.il
אחראי האתר: צביקה תמרי
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל וחן פרחי

"האנטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל
עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה
צילומים: בני הספל, שלי קליין, ערן יצחקי, לי נזירי,
נחום קדמיאל, גיא גרבר, דרון סגל
כל הזכויות שמורות 0793-7679 issn

חברות ובני משפחה יקרים,

החורף הגיע, בעצם לא ממש זכינו לעוד ימים יפים מבחינת מזג האוויר. יכולנו להמשיך לנסוע, לטייל, ולהנות יחדיו במפגשי יום שישי בסניפים השונים. אמנם אירוע גלאי נדחה פעמיים, אך כשהתקיים סוף סוף, זכינו לאירוע מצוין, מאורגן לעילא ולעילא. האירוע היה הגדול מסוגו אי פעם במועדון, עם שופטים מקצועיים שהשקיעו רבות מזמנם. בנוסף, קיימנו אירועים למען הקהילה, עם אורט ידן, רמת הדסה, ילדי אלון, טיול אופנועים, השקות ומפגשים חברתיים בשבת בבוקר.

פעילויות אלה תורמות רבות לגיבוש ולהווי המיוחד שגרם בין חברי המועדון ובכלל זה, נשות החברים. לקראת האביב אנו מתכננים אירוע בפארק הלאומי באשקלון, השקות עם חברת קמור וכמובן; האירוע לכבוד 25 שנים ל"מועדון החמש".

גולת הכותרת של עמלנו לאורך מספר שנים הינה ההחלטה על ביצוע טסט פעם בשנה, במקום פעמיים בשנה. אני מבקש לציין כי ההישג הזה הוא פרי של פעילות רבת שנים, ויבורכו כל מי שעזר בנושא.

במהלך חודש מרץ נקיים בחירות לוועד המועדון ולמוסדותיו. אני רואה חשיבות רבה בהצגת מועמדים ראויים, בהשתתפות ערה בבחירות עצמן ובאסיפה הכללית. חשוב שבוועד המועדון יהיו חברים שמוכנים לתרום מזמנם ולהשקיע בקידום מטרות המועדון. אני פונה לכל האנשים לבוא ולקחת חלק בעשייה ובהתנדבות.

על פעילות הועד, אשר ישיבותיו מתקיימות אחת לחודש, ניתן לעקוב דרך תמצית סיכומי הישיבות המפורסמת באתר המועדון, בפורום הסגור. הנושאים העיקריים שנמצאים עתה על סדר היום הם: התקציב לשנת 2010, יישום חלקים מדוח ועדת ההיגוי, בחינת שינויים בתקנון. אנו מתכננים להציג את הנושאים הללו באסיפה הכללית הקרובה.

נושא הנפקת תעודות פי"א לרכבים הראויים לכך, עדיין לא הגיע לידי מיצוי וטיפול. אני פונה שוב לחברים ומבקש שייציגו את רכבם לבחינה על-מנת לקבל את תעודת פי"א. מי שיזכה ויקבל את התעודה יכול לראות בכך הערכה משמעותית וכניסה למועדון הבינלאומי של מכוניות אספנות עם מאפיינים ייחודיים.

ולסיום, היה לנו טיול נפלא לאילת. כולנו התרגשנו, נהנינו, ובילינו היטב עם המשפחות, במזג אוויר מצוין. תושבי אילת אירחו אותנו והצדיעו לכלי הרכב שלנו, ראש העיר כיבד אותנו וביקש שנהפוך את זה למסורת. בית המלון אירח אותנו בצורה טובה מאוד, דאג לנו למזון משובח ולמקומות חנייה שמורים. נשארנו עם טעם של עוד...

אני מבקש בהזדמנות זו להודות לכל הצלמים שדואגים לפרסם את התמונות לאחר כל אירוע ומפגש, ולהעביר על-ידי כך את החוויה הנפלאה לאותם אלה שלא הגיעו לאירועים.

עוד אני מבקש להודות למזכירת המועדון, לחברי ועד המועדון ולאחראים על המפגשים שאינם נחים ואינם קופאים על שמריהם, ממשיכים לפעול במרץ לטובת כולנו.

שלכם,

נחום קדמיאל





26-28.11.09

היי דרומה לאילת

”מועדון החמש” במסע נוסטלגיה ברכבי אספנות לאילת

750 ק"מ של הרים וירידות, מדבר, אבק ובסוף רוח-ים, זה מה שעברו 45 חברי מועדון ה-5 במסע מטרה לכבוד 60 שנות העיר אילת.

מזג האוויר המתאים, סייע למכוניות לעבור את הדרך בשלום, למעט אחת שנאלצה להיעזר בגרר.

המכוניות ייצגו את כל כלי הרכב שנסעו פעם לאילת החל מג'יפים שהיו הרכבים הכמעט יחידים שנסעו בדרך לאחר הקמת המדינה, דודג' קורונט 1949 שימיה כימי אילת ושהיתה הכי עתיקה במסע, דרך עשרות אמריקאיות נוצצות משנות החמישים, מוסטנגים משנות השישים, יגואר ורולס רויס יקרות ואפילו סיטרואן דה שווייץ שעשתה את הדרך בגבורה. גם מכוניות שהיו נדירות כאן כמו סימקה ארונד משנות החמישים עברו את המסע בקלילות רבה.

המסלול עבר דרך מצפה רמון וירד דרך מעלה העצמאות. מי שמכיר את המעלה, או המורד במקרה שלנו, יכול רק להעריר את רמת התחזוקה של בלמי התוף המיושנים של הענתיקות. באילת נערכה תצוגה שמסכה אליה אלפים מתושבי העיר. ראש העיר, מאיר יצחק הלוי, כיבד את האירוע כשהוא לבוש בחולצת המועדון.





השיירה בדרך לאילת. החדישות משתרכות מאחור.



התצוגה של המועדון במתחם הקניון באילת

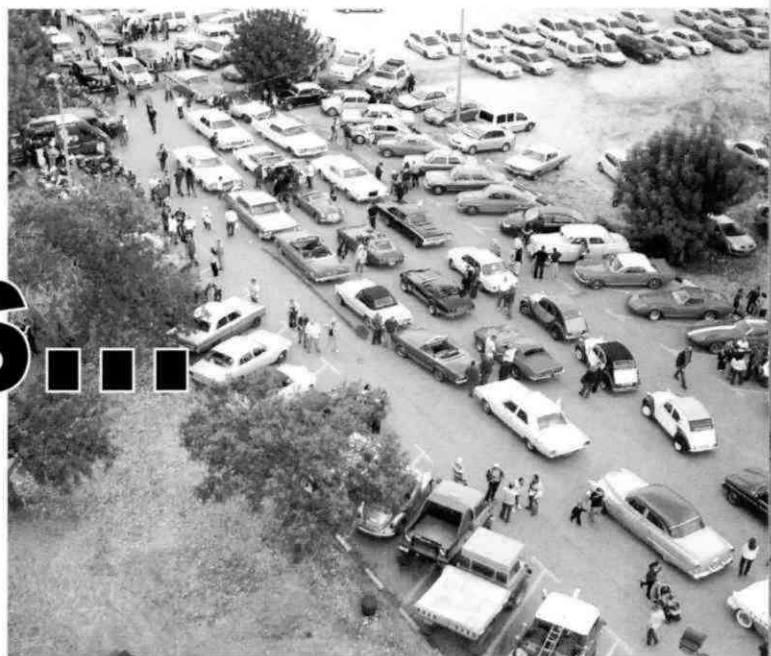
במוצאי שבת התארגנה השיירה והפליגה למרכז ללא תקלות. המסע הוכיח את הקשר של המועדון עם הפריפריה. כמו כן הוכיחו החברים את רמת התחזוקה הגבוהה של כלי הרכב ואת הקפדתם על הבטיחות במכוניות הקלאסיות.



"דוהרים" במדרון לאילת...

And the winner is...

בשבת נעימה, לאחר שמזג האויר הביא ללא פחות משתי דחיות, התכנסנו חברי "מועדון החמש" באנדרטת משמר הגבול שבצומת עירון על מנת לציין את זכרו של עיתונאי הרכב וחובב הקלאסיות, שאול גלאי ז"ל. לתחרות "הגביע הנווד" ניגשו הפעם חמש מכוניות מתוכן זכו שלוש במקומות הראשונים. אילן יוחנן זכה במקום הראשון עם יגואר XK140 מודל 1955, במקום השני זכה דרור וסרשטיין עם מוריס 10 שנת 1939 ובמקום השלישי זכה גידי גולץ עם מוסטנג "מאך 1" 1971. (פרטים על כל רכב ראו בעמודים הבאים). את הגביע העניקה הגב' רחל גלאי, אימו של "אולי" וכן נציג "אוסטו". קרוב למאה מכוניות קלאסיות הגיעו לאירוע ויצרו מחזה צבעוני ומגוון. החורשה המסודרת ליד האנדרטה אפשרה לקיים מנגלים ופיקניקים משותפים.



רחל גלאי, אימו של "אולי", אילן יוחנן הזוכה, נחום קדמיאל - יו"ר "מועדון החמש" ונציג "אוסטו".



מקום ראשון, יגואר 1955 של אילן יוחנן



מקום שני, מוריס 10 של דרור וסרשטיין



מקום שלישי, פורד מוסטנג של גידי גולץ



היו"ר וצוות השופטים; קרפול, פרחי, מילוא ומצא



יגואר XK140 OTS



במשך שנה חיפשתי ב-Ebay יגואר דגם XK140 OTS רודסטאר עם מנוע חזק וחלל קבינה רחב ולבסוף נמצא הרכב בקוטיקט. החלטתי להביא את הרכב כמו שהוא ולשפץ אותו בארץ.

לאחר שהיגואר נחתה בארץ פירקתי אותה לגורמים והכל צולם ואוחסן בקופסאות. נבנתה עגלה וקונסטרוקציה לחיזוק הגוף שלא יקרוס בזמן השליפה שלו מהשילדה. הגוף נשלח לאנטולי הפחח. בינתיים עבדתי על השילדה ועל המנוע ששופץ במוסך החברה שלי על ידי מכונאים בעלי גישה לסוג מנועים שכזה. במהלך שיפוץ המנוע נבדקה משאבת השמן ועקב החופשים הגדולים נדרשתי לייבא משאבת שמן לא מקורית עם ספיקה גדולה יותר והיה קשה להתאימה למנוע. היו צריכים להתבצע שינויים ולשנות את צנרת השמן הקשיחה ולמרכז אותה עם שעונים, מה שדרש עבודה רבה.

במהלך עבודת הפחחות התגלה כי הדלת הימנית הייתה פגועה קשה. היא בנויה מסוג של אלומיניום, היו בה נפיחויות וסדקים ולא הצלחנו לתקן אותה, והיה צורך לייצר כיסוי חדש לדלת. אחרי זמן מה מצאתי חברה באנגליה שהסכימה לייצר לי דלת זהה. נסעתי לאנגליה לקחת אותה, והחזרה לארץ לא הייתה פשוטה תוך שמירה אינטנסיבית שהציפוי לא יינזק. לגוף הוחלפו ספים חדשים משני הצדדים שהגיעו מארה"ב ונבנו

במיוחד לדגם זה.

* כל תא המטען שוחזר עקב קריעות שהיו בו.

* כנף שמאלית אחורית שוחזרה.

* היו המון רקבונות בתחתית הרכב.

* כיסוי הדלת של תא המטען בנוי מאלומיניום, פורק בגלל רקבונות ונבנה מחדש.

* גריל הרכב היה במצב רע, נאלצתי לרכוש גריל משוחזר שעבר ציפוי כרום, הגריל היה שמור אצלי עד לרגע בו הפחח ביקש להרכיבו לפני סיום הרכב על מנת לעשות בדיקה שהכול תקין. הייתי משוכנע שאין צורך אך הוא עמד על כך שחשוב להרכיבו. חשכו עיני כשגיליתי שהגריל בחלקו העליון, המתחבר לניקל מעל הסמל, מזדקר כ-7 מ"מ כלפי מעלה. כולם הפחידו אותי כי מדובר בחומר שאין יכולת ליישרו ועדיף לרכוש גריל חדש מאשר לנסות ולגרום לסדקים. אין אפשרות לעשות בארץ ציפוי ניקל מושלם ברמה גבוהה. התעקשתי והחלטתי לעשות ניסיונות על חומר דק יותר. השחזתי את הגריל וגרמתי לו להיות דק יותר ואז בעזרת פנ מקצועי ומכשירים מיוחדים הצלחתי לכופף את הגריל המקורי הישן של האוטו ובך הוכחתי שהדבר אפשרי. לאחר מכן כופפתי את הגריל החדש בהצלחה וללא הסרת הניקל.

הפנסים המקוריים של "לוקאס" הושגו בקושי רב- קשה למצוא פנסים המקוריים.

הפגושים קיבלו ציפוי כרום עם ציפוי נחושת. לאחר שהורכבו ולא נראו לשביעות רצוני, פירקתי אותם ושלחתי אותם לציפוי מחדש. מכיוון שקיבלתי את הרכב ללא חוטי חשמל, היה קשה לדעת ולפענח היכן הם עוברים (מדובר בחוטים מצופים בד). אנשים נחמדים ב-JAG LOVERS שלחו לי תמונות איך החיווט עובר. שעון לחץ שמן וחום מנוע נשלח לארה"ב לשיפוץ מכיוון שברח הגז.

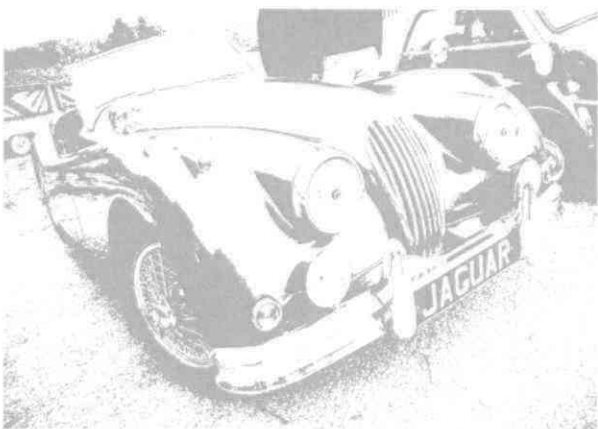
ספפות המנוע אמורות להיות מצופות אמייל, בארץ לא נמצא גורם שיכול לבצע ציפוי זה. שכן מהמושב שלי שמצפה תנורים באמייל הציע לי לשלוח לתורכיה. כשהגיעו לתורכיה ביקשו התורכים הון עתק כדי לשחררם מהמכס ונאלצתי להחזירם לארץ. לאחר מכן הם נשלחו לארה"ב לציפוי אמייל מושלם.

הכנת הצבע ארכה 3 חודשים והצביעה עצמה כ-6 שעות. הריפודים יובאו מארה"ב והורכבו ביחד עם איגור הרפד. החלק המסונך בריפודים היה ציפוי בעור מסביב לאוטו. היה קשה למתוח את העור וחפשוני שיטות לעשות זאת. בפעם השנייה נקרע העור ולמזלי השגתי עור זהה עם אותה טקסטורה, ובפעם השלישית מתחת העור הצליחה.

בתחילה המנוע הונע על מתקן, עבד תוך כדי שהוא מקרטע אך ללא בעיות קומפרסיה. הוחלפו מיסבים, בראש הושתלו תושבות שסתומי פליטה כדי לעבור לדלק נטול עופרת. היה קשה למצוא מי שיבצע השתלת התושבות מסובכת זו. מעברי המים במנוע היו סתומים ביותר. צירי הקרבוראטורים היו חופשיים מאוד, נבנו תותבים לכיטול החופשים.

תיבת ההילוכים ותיבת ההגה שופצו לחלוטין כולל ייצור צנרת ברקס וייצוא צנרת דלק.

כל תקלה שארעה החסירה מליבי פעימות, הדירה שינה מעיני עד שנפתרה.





מוריס 10 סידרה M

דגמי המכוניות העתיקות של שנות השלושים והארבעים תפסו את עיני כבר מגיל 16. שנים חלמתי על רכב כזה שיהיה לי. אז עדיין לא חשבתי על שיפוץ או מועדון בגיל כה צעיר. אולם רכב כזה כבר אז מצא חן בעיני מאוד. את המוריס 10 שלי מצאתי בפינת מוסך במצב שהיה מחסן לחלקים שונים ושאר אביזרים ישנים. היה זה מזמן, שנים רבות חלפו מאז הבאתי את הרכב אלי ועד הרגע בו החל השיפוץ. הסיבה שלא התחלתי מיד את התהליך היתה מחוסר מקום מתאים וחוסר תקציב.

חששתי מכך שאתחיל לפרק לא יהיה תקציב להמשיך ואז הרכב יחכה לשלבים הבאים מפורק זמן ארוך. זה לא מצב בריא, חלקים עלולים להעלם ועוד צרות עלולות להתרחש. כשהגעתי למסכנה שעכשיו זה הזמן הנכון, קיבלתי מחסן סמוך למגורי והתחלתי את מלאכת הפרוק. נוכחתי לדעת כי המלאכה לא קצרה, התקציב גדול משחשבתי והנה הגעתי למצב ממנו חששתי, המתנה כשהרכב מפורק ואני מחכה לשלבים הבאים.

כמו כן "עם האוכל בא התיאבון" ועם העבודה בא החשק ליסודיות והקפדה לפרטי פרטים. כל מכלול של הרכב פורק ושופץ. לא היה חלק שלא טופל והעבודה הלכה והתארכה עם כל שלב, תוך כדי הקפדה על איכות וגימור מושלמים!

חלקים היו חסרים וזה גרם לעיכובים ולהחלטה לנסוע עם חבר למועדון שלנו לעיירה ביולי שבדרום אנגליה בה מתקיים מדי שנה יריד ענק למכוניות וחלפים. בתערוכה ושוק החלפים הגדול באנגליה מאבדים את הצפון מרוב דוכנים וחלקים.

אמנם חזרתי עם גריל חדש ועוד כמה חלקים נוספים אבל נוכחתי לדעת עד כמה הרכב שלי מוריס 10 סדרה M נדיר ואפילו באנגליה היו הרבה חלקים שלא מצאתי.

כאן אולי המקום לתאר את ייחודיות הרכב משנת 1939. הרכב בעל מנוע בנפח 1140 סמ"ק עם שסתומים עליים (בראש) לשם השוואה במנועים בתקופה הזו השסתומים היו עדיין בבלוק המנוע. למנוע היתה משאבת מים, דבר נדיר במכוניות קטנות ובינוניות מאותה תקופה.

יש לרכב כלים הדראוליים, כן, משאבות שמן ולא סטנגות - מוטות. מתח המצבר כבר היה אז 12V, משאבת דלק חשמלית מקורית. מוט מייצב בפרונט, לשם השוואה יש מכוניות אמריקאיות משנות החמישים שעדיין אין להן מוט מייצב.

וגיר בעל 4 הילוכים, כאשר להרכבה מכוניות היה גיר בעל 3 הילוכים. ייתכן שחלק מהשיפורים הללו היו בחלק מכלי הרכב אולם כל השיפורים האלו יחד ברכב אחד - זה מצב נדיר אז, לסוף שנות השלושים.

בהמשך השיפוץ הורכבו החלקים שהובאו מאנגליה ונמשך חיפוש החלקים באינטרנט באתר ה- eBay לאט לאט הרכב קיבל צורה, הורכבו בו המכלולים השונים, כל למערכת החשמל נבנתה על ידי כמו כל שלבי השיפוץ האחרים. לעיתים נראה כי אין סוף לסיפור. העבודה מתמשכת, כל דבר מבוצע על ידי ולא בידי בעלי מקצוע מה שאורך זמן רב יותר אולם הסיפוק האדיר אחרי ששלב מסוים מסתיים שווה את כל הזמן הארוך.

לקראת סוף השיפוץ המשפחה עזרה גם כן והעבודה הפכה להיות חלק מאיתנו, המשפחה כולה.

כמעט כל ערב היינו בגינה ממשיכים לעבוד על המוריס ורואים

התקדמות. כבר מריחים את הסוף. אלו רגעים מרגשים. אני כבר מדמיין את עצמי נוהג ברכב, ההרגשה מעולה. והינה, ממש בלי לשים לב, עוד כמה שלבים קטנטנים והכל מוכן לנסיעה ראשונה.

ההרגשה מדהימה, ההתרגשות עצומה, אחרי שנים, מעט יותר מ 7 שנים הרכב יוצא בכוחות עצמו בנסיעה מהגינה לסיבוב בכורה. באותו היום כבר נגשתי עם הרכב לטסט וכמובן שעבר בטסט ראשון. עוד כמה שיפוצים קוסמטיים והרכב מוכן להשקה. עוד רגע שיא של התרגשות, התלהבות וחלוקת השמחה עם חברי המועדון.

נוכחות חברי המועדון הרבים שהגיעו להשקה היתה מרגשת ביותר וכאן הזדמנות נוספת להודות לכל מי שחלק איתי את השמחה. מאז המוריס גמע יותר מ- 1200 ק"מ בכבישי הארץ והשתתף בכמה אירועי המועדון בניהם ארוע הגדול של סוכות ברמת גן בו השתתף גם ברונדו המסורתי.

גאוה גדולה לא פחות היה הרגע בו המוריס ועבודת השיפוץ היסודית זכו להוקרה וזכיה במקום השני בתחרות השיפוץ "הגביע הנווד ע"ש שאול גלאי ז"ל".

זאת מבחינתי הערכה למצב אליו היגיע הרכב בסיום השיפוץ ולעבודה הרבה שהושקעה בו.

שלכם

וסרשטיין דרור.

מוסטנג "מאך 1" 1971



מאז ומתמיד חלמתי על פורד מוסטנג מאך 1 ובאחד ממפגשי יום השישי של המועדון באוגוסט 2006, בקופי טו גו סיפר לי חבר שיש ברשותו פורד מוסטנג מאך 1 שנת 1971 והוא מעוניין למכור. לאחר שנקב בסכום המבוקש אמרתי לו שקניתי. אולם הוא לא סיפר כדיוק מה מצב המכונית ביום ראשון כאשר ראיתי אותה היא היתה כמוסך הדקלים ביפו, מפורקת לחלוטין, חלודה לגמרי, קשורה על גג של פונטיאק, ללא דלתות וגלגלים, ללא מכסה מנוע ובגד, ללא מנוע וגיר, רק השלדה בלבד. נמסר לי שהחלקים נמצאים בארגזים, אולם כאשר ראיתי את הארגזים מסתבר שרוב החלקים חסרים, הם אוחסנו זמן רב במחסן שחלקו עלה באש. חלק מהחלקים הקיימים היו אכן מפוייחים. החלטתי שאני משפץ את הרכב הזה ככל מחיר, תרתי משמע.

שלב ראשון היה לשוות לדבר הזה צורה של רכב והוחלט, בעצתו של חברי הטוב שהיה איתי לכל אורך הדרך, יוסי ביבי, לקחת את הרכב לפחחות ראשונית. הגרריסט הראשון שהגיע, סרב לגרור את האוטו בטענה שאני משוגע והגרריסט השני כבר הסכים לגרור את הרכב למוסך פחחות שהסכים לעבוד עליו על פי הצילומים שהצגתי בפניו.

עבודת הפחחות החלה בסוף 2006 והסתיימה באפריל 2007, כאשר כל שבת יוסי ואני נוסעים למוסך לראות את התקדמות עבודת הפחחות שהתבצעה באיטיות אך ביסודיות, לשביעות רצוננו, כולל החלפת חלקי פח והתאמתם. רצפה חדשה הובאה מארה"ב (הרצפה הישנה היתה רקובה לחלוטין). הרכב שהובא למוסך, נמסר לפחח יחד עם "גרייל" מסתובב שעליו הורכבה השלדה לאפשרות נוחה לעבודה וכן הובאו מארה"ב דלת וכנף, שהיו חסרות. מכסה המנוע שופץ ומכסה הבגד היה רקוב מדי ולכן הוחלף בחדש. במקביל התחלתי להביא חלקים חסרים מארה"ב. גם כאן נתקלתי בבעיה - למעשה בתחילת השיפוץ לא ידעתי כלל מה אי ביי ואז בעזרת חברים שהראו לי עד כמה קל הדבר, נרשמתי לאי ביי ולפיי פאל והתחלתי לשוטט לילות שלמים באינטרנט בחיפוש אחר



חלקים חסרים. תוך כדי כך התחלתי לשפץ את החלקים שהיו בארגזים. המנוע היה תקין, לאחר שיפוץ. הגיר עבר שיפוץ יסודי וחלקי הפח שהיו תקינים אך חלודים, נוקו בצורה יסודית בניקוי חול או בשיטה חדשה-ישנה מאד - שהציע לי אחד מחברי שסיפר לי שברוסיה מנקים חלודה עם לחם. לא האמנתי אך החלטתי לנסות - לוקחים חלק חלוד, מניחים אותו בדלי עם מים מהברז ושמים לחם בדלי. לאחר כשלושה ימים או יותר, תלוי במידת החלודה על החלק, מוציאים אותו מהדלי, ושוטפים. החלק נהיה כמו חדש. השיטה מעולה אולם מסריחה - הריח שעולה מהדלי לאחר כמה ימים פשוט מצחין.

בסיום הפחחות החלה עבודת ההרכבה הראשונית. מערכת הגלגלים, מעצורי תופים כדי שנוכל לגרור את הרכב ולא להעמיס אותו על משאית עם מנוף. הורכבה מערכת הגה חדשה, ציר אחורי, פרונט חדש והכל בניצוחו של יוסי כשאני משמש כעוזר מכונאי ולומד את כל העבודה.

ואכן לאחר שהסתיימה הרכבת מערכות הגלגלים, התחלתי במקביל להכין את כל מערכת החשמל, צמת החיווט של הרכב שהיתה בארגזים, שופצה והוחלפו חוטים שהיו שרופים וחסרים עקב שינויים שעבר הרכב במהלך השנים. נמצא שתתיבת הפיזזים הינה מזכוכית ואין להשיג גדלים כאלה והיא נמצאת במקום לא נוח מתחת להגה, ולכן החלטתי להחליפה בתיבת פיזזים חדשה שמוקמה בתא המנוע. כן הובאו ארצה כל הפנסים, הפגושים, הגה, ריפודים, שני לוחות שעונים ועוד חלקים רבים שהיו חסרים.

השלב הבא היה פחחות נוספת אצל פחח מומחה ששיוותה לרכב את המראה שיש לו היום ומיד לאחר מכן צביעת הרכב בצבע האדום שעליו החליטה אשתי. שלב זה הסתיים באפריל 2008. ואז החלה עבודת הרכבת החלקים שהוכנו בשלב הקודם, כאשר אני כעת לבד, ויוסי בא מדי פעם לעזור, אם צריך, ולראות איך אני מתקדם. הורכבה כל מערכת החשמל, הורכבו הכסאות, הריפודים, השטיחים, החלונות, הדש-בורד, כל השעונים. הכל נבדק ופעל כשורה כאשר מדי פעם אנו נתקלים בבעיה אולם תמיד נמצא פתרון.

לאחר שהסתיימו בפברואר 2009 כל ההרכבות, נגרר כעת הרכב לבית של יוסי להרכבת המנוע והגיר ולעבודה על ליפט. הורכבו מיכל דלק וכן כל מערכת הדלק. הורכב מנוע וגיר והרכב הובא למצב נסיעה וטסט בוצע ביוני 2009, לראשונה מזה 27 שנה שכן הטסט הקודם של המוסטנג בוצע בנובמבר 1987.

המסע הושלם.



הגדול מכולם

למעלה ממאתיים רכבי אספנות התקבצו ביום סתיו נאה לאירוע סוף הקיץ המסורתי. האירוע השנה היה הגדול מכולם וברונדו הוצגו המשופצות החדשות לצד העולות החדשות שהתאספו השנה ל"אורווה" שלנו. ראש עיריית רמת גן, מר צבי בר, כיבד אותנו בנוכחותו וכן אלפי תושבי העיר והסביבה. יובל מאיר אחד הצופים, שבעקבות האירוע התחבר אלינו, העלה את רשמיו.



ונחשוב שזהו מנחת ציפורים נודדות. אז אני ממחר למרות שיש זמן ומנסה מרחוק לראות מי נגד מי. וכבר בכניסה אני שומע סבא צרוד מסביר לנכדו - "אני מכיר את הכלים האלה הוא אומר עוד לפני שהכרתי את סבתא, אתה לא יודע אבל סבא שלך נסע על מכוניות עוד כשכולם רכבו פה על חמורים", הוא מגזים באזני הנכד, "היום כבר אין דבר כזה, הכול פלסטיק ואלקטרוניקה נשבר בקלות. אז המכוניות היו מברזל וידענו לתקן הכול בידיים, מפתח 16 רצ"ט, פטיש ג'ק פלגים קצת דחיפות ומכות שמן ודלק והיא נוסעת אין לה ברירה". הוא מתרברב ונראה בעליל שהוא מדבר על עלומיו הרחוקים - והוא מראה את הזרועות המגודרות, מה שסבא שלך תיקן ... ואיך סבא ונהג בכלים הוא נאנח בגעגועים.

עליזה, אלה החברה' שלנו סחבקים שתמיד ישארו קשוחים לעולם לא נשברים כמו חלקי הברזל ההם, תחמנים ממזריים ואתה יודע שבתוכם נשמה אנושית, זו שמתגלה תמיד כשלא מצפים וצריכים אותה יותר מהכל.

אך מה אתה מקשקש.. אני אומר לעצמי בוא נראה את הסחורה. התקרבותי והריאות נתקעו לי, רכבים שהכרתי משנים, בחלקם נסעתי וברובם לא ואת כולם הכרתי לך תדע מאיפה.

כזה היה לנו וזה היה לנו בצבא והדה שבו שהיה להוא.

תשמע אומר לי מ. ידידי, יש רונדו של מועדון ה-5 בפארק בר"ג, למה שלא תבוא? משכתי בכתיפי למה שכן הרי זה שואו של משוגעים למכוניות, מה יש לי לחפש שם? יהיה גם שבי בל-אייר הוא מוסיף בערמומיות כאילו לאחר יד, ומיד הדליק אותי, יודע שהייתה לנו שבי ושאני דלוק על הדגם הזה, ואם תפגוש את הבעלים נ. אולי הוא ייתן לך להיכנס, מיד צנחה כף המאזנים השמאלית מטה ונתקעה ברעש ברצפה, תוסיף אותי לרשימה אני מאותת לו בעליצות - שבי בל-אייר אני לא מחמיץ ויהיה מה שיהיה, כן יתנו להכנס. לא יתנו - ממש לא משנה, אני שם.

כך אני מוצא את בפארק ר"ג, פארק חבוט משהוא ומתוחזק היטב, ממש כמו הרכבים של ה-5, נושא זיכרונות רבים מימים עברו ומאנשים רבים שחלקם, מה לעשות כבר לא איתנו אך זכרם חי ובוטע ממש. לפחות את הרכבים הישנים אפשר להחזיק ולקבוע מתי להיפרד כרצוננו ואם לא בא לנו להיפרד נחזיק אותם בחיים - מה רע?

מסביבי משפחות מתרוצצות הורים וילדים, אווירת חג ומזג אויר מוזמן לתפארת יום סתיו חמים ורגוע, כנראה של"חמש" יש יחסים שם למעלה איפה שמשנים את מזג האויר. ומעבר לאגם מימין למבנה העגול שתקוע באגם. כן איפה שהיו מסיבות ועכשיו הוא נטוש ערירי.

אני מבחין בחניון צבעוני ומסומן בדגלים שלא נטעה



הבנתם על מה אני מדבר? והתחלנו בהילוך שלישי כי חיבקנו את החברה בספסל הקדמי.

זה השחור בשורה החיצונית רק רגע, אני מתפעל מחדש את הריאות, ולוקח אויר בוא נעשה סדר אחרת לא ילך. בשורה החיצונית של האמריקאיות ממש בהתחלה אני רואה את הבל-אייר אותו אני משאיר לסוף לקינוח. תלך הפוך אני אומר לעצמי. בינתיים אני מעיף מבט סביב ורואה את האנשים, משפחות מרוכזות בקבוצות קטנות גילאים שונים רובן קולניות ועליזות, אלה בטח של המציגים אני מנחש, במרכז שמשיה ומסביבה פעילות ואני מנחש ששם נמצאת הגבורה, הגרעין הקשה של מועדון ה-5.

לקחתי שמאלה הורדתי הילוך במעגל הפנימי איפה שהצרפתיות ואירופאיות אחרות, ומולן שלנו הסוסיות והדוכסים. אני עוצר מול הרנו, זה שהיה בצבא, איך שהיה נתקע זה עם ההילוכים שמושכים החוצה, ויש גם סאב צהוב, לא הביאו את האורגניל חבל, ואני נזכר בסאב של ג. שהיה בעצם מהעודפים של תעשיית המטוסים השוודית ככה היה משוויץ.

ופה יש וולבו, אחח... איזה עוצמה כמה כח, טנק צנטוריון על הכביש. עדיין פה ושם אפשר לראות מודלים ישנים על הכביש. ל-ר. הקבלן הייתה כזו ואיתה נסענו ללבנון שבעה חיילים עם הצ'מדנים בדרכים לא דרכים, אז במבצע

היה נוסע עם מנוע רזרבי בבגז', ותמיד היה מסביר שזה המנוע המתוחכם ביותר בעולם כי יש לו הכי פחות חלקים. ופה בשורה החיצונית פאר היצירה של התעשייה האמריקאית, אימפריה הפורדים והביואקים אצולת הקדילק, והשבי הנאמן והדודג'ים. סוסי עבודה נצחיים ונסין הכתר מוסטאנג והקאמרו נח לו כמו מלך ולא חושש מפגעי הזמן. טכנולוגיה מנצחת מהימים שבג'ריקן היה חור ונסעו על שמונים ושלוש ולפעמים גם על דלק אדום שסחבנו, נו אתם כבר יודעים איפה וידענו מה לעשות עם הרישוי.

אני מרגיש שהמכוניות לוקחות אותי מכאן למקומות שהיו ואינם, הרי לא התחלנו את החיים אתמול אני נאנח בנוסטלגיה. אפילו את הישנים, המודלים משנות ה-30 אני זוכר כאלה ניראו בארץ כשהייתי ילד.

מרווחת, עמידה, עוצמה שקטה רק שלפעמים חגורות הבטיחות נתקעו בחוץ.

בכלל עד שהתרגלנו לחגור חגורות הרגשנו שאסרו אותנו בפנים, באמת הזמנים השתנו. אחד עומד לידי ומעבירים רשמים, "שמע" הוא אומר לי "ככה וככה", ואני עונה לו "ככה וככה וככה", אוטומט בלי לחשוב. "אז יכלת לנסוע", הוא מסביר לי - "הרי ישראלים תמיד מסבירים לזה שלא מבין, והיה לאן לנסוע" הוא מוסיף. הייתי איתה בסיני ובחרמון ובגדה, ובעזה. לאן אפשר לסוע היום? הוא שואל רטורית ומשיב "הכול פקק אחד גדול, היום זה לא מה שהיה והנהגים רובם לא יודעים לנהוג, חיות על הכביש" ואני בהחלט מסכים איתו, בכלל המדינה... "טוב לא חשוב", הוא מחייך אלי, "חג שמח". והולך אל הכרמל דוכס שממול.

...קאפרי קאפרי, ברקע מתנגנות השנים הסלוניות וזורמות פנימה, הרי אנחנו במעין מכונת זמן וקצת עולה ריח המסיבות של אז והיינו בישנים, מה שקוראים פרחי הקיר (באנגלית זה נשמע יותר טוב) ור. זה שהיה גר בעוזיאל היה עושה מסיבות בוילה שלו - אחחח... והיום גם הוא ב-5. מה שהיה היה ולא יהיה אבל אי אפשר לשכוח. ופה עומדת לה דופין מודל של רנו, מנוע קטן בעייתי לא

של"ג הראשון, לא זה של הפלזמות ולא נתקעה אף פעם. עדיין אני יכול לשמוע את המנוע החזק של המפלצת טובת הלב.

אני מרגיש שהמכוניות לוקחות אותי מכאן למקומות שהיו ואינם, הרי לא התחלנו את החיים אתמול אני נאנח בנוסטלגיה. אפילו את הישנים, המודלים משנות ה-30 אני זוכר, כאלה ניראו בארץ כשהייתי ילד, ה. הייתה לו ציטוראן 47 שהיו מניעים במנואלה, לך תאמין, והוא היה מראה לילדי השכונה איך היא נדלקת בחצי סבוב, הבובה הזאת ואני לא יודע אם יש כאן כזו אבל היה דגם עם וינקרים שהיו מושכים החוצה ביד.

פה ממש מולי ארבע מאות וארבע אדומה, אני נעצר חייב לגעת בה, איך לא? לא לגעת!! גוער בי מי מאחור ואני מבין אותו, הרי גם אתה לא תתן שגיעו באהובת לבר זאת שהשקעת בה את נשמתך וכספך. הייתה לי כזו ולפני כן היתה כזו להורי, גם לחברי פ. שהוא... אבל נעזוב זה עכשיו. ויש לה בפגוש הקדמי פתח סימלי למנואלה שאף פעם לא השתמשו בה. אני חושב שמפתח הברגים של הגלגלים היה גם מנואלה, אבל אולי אני טועה - באמת מה זה חשוב. הארבע מאות הייתה בימים ההם עליית מדרגה טכנולוגית, ואיך הייתה נוסעת, נוחה





וכאן הסיטוראנים וזאת האמבטיה ההפוכה עם טלסקופים ההידראולים, רכב יוקרה צרפתי, רכה אירופאית מפונקת מזכירה את הגנרל שהוא שלהם, זה מהאמברגו, וגם דיאן קצת יותר נורמלית וחביבה.

ובהמשך כרמל דוכס והקופסה הזו? סוסיטא איך לא! זאת שהייתה בדיחה והייתה ישראלית כמונו פשוטה וממזרית עם ביצועים של פורד וגג שהיה מדי פעם מזון לגמלים רעבים, בבאר שבע והסביבה. בקיץ היית נשרף ובחורף הפוך, אבל נסעה, ועד איך נסעה, משלנו היא והיה לה יותר כוח משהיה במנוע שלה והינו נדחקים פנימה ונוסעים, ובגג מעל הנהג היו שני חורים, כדי להוציא את האוזניים של החמור שנוהג בה.

בחיך אומר אחד שמתבונן בה, היום קונים אחת כזו בחמישים אלף ירוק, והוא מצטער שלא שמר את שלו עד

ממש אהבתי אותה תמיד התקלקלה, יש מרכיב נשי מתחנף בצורה השטוחה שלה, קרבורטור של סולקס שתמיד נסתם, ריח של דלק ושמן ואין סוף תיקונים וגרירות, ואיך נסענו איתה לאילת ולא יכולנו לעלות את סדום וכולם לקחו טרמפים לדימונה, ממש מזל שאז נהגו לעצור לטרמפיסטים לא פחדו כמו היום. בסוף הנהג הגיע בנסיעה בראשון ושני. ואיך במטולה הזמנו גרר. אבל מה, היה לה ניחוח אירופאי, ארומה, כך חשבנו. סוף סוף הסתדרנו בארץ והתיישרנו ויש לנו רכב שאפשר להראות לחברים, ועוד יותר, אפשר לנסוע לטיולים גם אם לפעמים חוזרים באוטובוס, לא נתקעים בבית בחגים. הייתה הראשונה שלי, שלנו. לא חשוב, אני לא כועס עליה ותתפלאו, סלחתי לה על כל האכזבות שהנחילה לנו, למדתי ממנה המון מכונאות רכב.





היום. אני לא יודע אם באמת היו שמים חמישים בירוק על הקלקר הזה, אבל בכבוד שהיא זוכה לו, יש צדק היסטורי, למכונה הנאמנה כחול לבן שלנו מגיע הרבה כבוד, כמוה אנחנו פשוטים עם יותר כוח ממה שיש במנוע. וגם לנו מגיע קצת כבוד.

איך הזמן רץ כשנהנים - לא שמתי לב וכבר קרוב לשתים וצריך למהר, אבל הג'יפים עוצרים אותי, מה לומר, פה אין את הדגמים שהיו בצבא, אבל מה שיש זה מספיק, ואיך היו קופצים בדרך והיית יוצא עם סימנים כחולים, מקלל ומחכה לתורן לנהוג בקורס. היי הג'יפ, גם הדור הקודם סגד לו. ואני נזכר בג'יפ שהיה גונב את הג'יפ מאביו וכל אחד שם כסף לדלק ונסעו לאן שנסעו - ומי שראה את הסרט מציצים יודע למה אני מתכוון.

והיה נהג שוודים עוד לפני שידענו שיש דבר כזה, היה בורח מהמשטרה באורות כבויים והיינו נאחזים בברזל בכל הכוח וחטיפים ממנו מכות. טוב אני אומר לעצמי שמענו כבר, זאת לא חוכמה, זה היה לפני שהיו למשטרה קורטינות. אולי יש גם פה קורטינה?

אבל אם לא נעבור לשבי עוד יסגרו ונצטרך לטוס לאילת לשואו הבא בשביל לראות אותו. הוא עומד ליד השחורה בשורה החיצונית - כחול וגאה עם סמל היצרן ומטוס על מכסה מנוע קדמי, זה הוא חביבי, אני מגנח כמה שנים עברו מאז, ויש לו בגאז' ענק וכוח, וגם היום הוא יכול לחרוש את הארץ בלי בעיה.

ערב אחד מזמן שמעתי רעש של רכב גדול ויצאתי החוצה וראיתי ענק ירוק בהיר עומד בגשם אותו, והוא היה ענק, וחשבתי שאנחנו עשירים הרי לאבא של מ. הייתה אחת והוא היה בעל מפעל - כמה טוב להתעשר תוך לילה, מי שמחזיק שבי בארץ הוא אדם עשיר. אח"כ למדתי על הקומבינה ואיך הגיעה אלינו השבי שהיא ספור בפני עצמו .. אבל אין ספק, השבי היתה פיסגת הרכבים שלי, לעיתים הוא מבקר אותי בחלום ובעזרת מועדון ה-5 הוא חי ונושם לא מת ולא בטיח. אכל את אילת ואת הר מירון ואת סיבובי סדום - כבר לא הינו צריכים לעלות בטרמפים, ואיך נסע על כביש הצפון בברד ברוח, ותיקנו אותו במוסך של קיבוץ ברעם. גם משכנו איתו את הטנדר של ס. מרמת השרון וסיני וראס סודר ו...!

אני מביט סביב להיות בטוח שאף אחד לא מסתכל, ואז אני נוגע בו קצת מלטף את הפח החם, מדבר אליו, ומקשיב לו. ומה שדיברנו זה ביננו, לא יכול לגלות לכם, מצטער. והתרחקתי וצילמתי כמה תמונות והוא חיך אלי עם הגריל שלו זה שמתחת לסמל, חיך גדול, וחזרתי להגיד לו שלום לפני שהלכתי ללארקים.

גם עם הסטודיבייקר יש חשבון ארוך, על אחד כזה הוצאתי את הרשיון שלי אצל צ. ואיתי עשיתי טסט אצל ההוא ק. שהיה מכשיל את כולם בכיכר סטרומה בחולון. ולג. היה כזה והיתה לו תאונה מזל שיצא חי, לא ממש רכב בטיחות, הלארק הישן.

ופה עומדים עוד דגמים ושבי עם גג מתקפל והסברה אותה ציפור מוזרה שהייתה רכב ספורט ישראלי עוד כשבקושי הייתה מדינת ישראל.

ואני חושב שאני לא הייתי שגדל עם הרכבים האלה ויש עוד המון אנשים שזוכרים ומתגעגעים אליהם, עובדה. .. עשיתי זאת בדרכי .. מזייף מישהו במיקרופון, מילא זאת לא תחרות כוכב נולד, ולאיש יש כנראה מה לומר אפילו שזה ליד התווים - המילים עוברות.

וכבר נגמר הזמן, השעה שתיים והעסק סגור, נעמדת ליד בצד בדרך לראות איך תפארת העבר מתגלגלת החוצה, הזכיר לי קצת תנועה טקטית של הצבא. אחת אחת הן נוסעות. והקהל מחמיא להן, וכולם מרוצים מי יותר ומי פחות - אבל אף אחד לא מאוכזב. ואני שומע את עצמי מזמזם "הזיכרונות הזיכרונות כאן מהלכים על בהונות". האמנם?



בראנץ' מתובל בקלאסיקה מרגשת



בסוף ספטמבר התאספו עשרות חברי המועדון על מכוניותיהם למפגש של שבת ב"חוות התבלינים" שבצומת אשתאול. החברים ומשפחותיהם נהנו מאויר ואווירה של הרי יהודה, מניחוחות התבלינים ומאוכל ושתייה כדת. כתב חבר מועדון בפורום: "היה בראנץ' לעניין. מיקום מצויין, אווירה מעולה, רכבים מרגשים".



מוזיאון סוסי העבודה

בני הספיל

בין המשאיות, ראינו עד כמה המקום מוקפד, המשאיות נוצצות אחרי פחחות וצבע, הגינון נותן למקום מראה מכובד ואסטטי.

והמשאיות? החל ממשאית "פסיפיק" מאד נדירה מימי מלחמת העולם השנייה, דרך משאית עפר ענקית של "יוקליד" שמוצבת ליד בולדוזר ענק של "קטרפילר", דרך משאיות כבדות של "אוטוקאר" שחרשו את כבישי הנגב בשנות החמישים והששים, "מק" מכל הסוגים והשנים, משאיות בינוניות שזכויות לכולנו כמו "וולוו" ו"הסקניה". מה שמדהים הם תאי הנהגה הפשוטים, בלי האלקטרוניקה והפירוטכניקה של היום (מעניין איך הם סובבו את ההגה בלי תגבור...).

העסק עדיין לא גמור, מתוכנן מרכז הדרכה והסברה ואם היסודיות של יורם לונדון תמשיך להשתלב בהתלהבות של זאב ליבנת, השמיים הם הגבול (וגם משאית הסיפולוקס...)

החלו במלאכת איתור ואיסוף של משאיות מתוך החברה ומחוצה לה. בין היתר הם מצאו משאית סקניה 110 שהיתה פעם בחברה והיא "חזרה הביתה". בתחילת ינואר באנו, מתניה הלוי עם רכב העבודה שלו (ויליס סנדר משנות החמישים) ואנוכי (עם המוסטנג) וביקרנו באוסף. ראשית הוזמנו למשרדו של זאב ליבנת, בנו של "בונדי" שם שמענו סיפורים על ראשית התובלה במדינת ישראל כשזאב ושני אחיו יונקים נושמים משאיות מילדות. הוחלפו אינפורמציות על משאיות זרקות פה ושם וכשמתינה מספר על איזושהי משאית "סיפולוקס" זרוקה, שוכח זאב שהוא איש עסקים מבוגר והופך לנגד עיני המשתאות (והנהנות...) לילד קטן עם עיניים שנוצצות עד לזו... יורם מנסה לצנן את ההתלהבות אבל המילים "יוו" ו"מדהים" ממשיכו להזרק. רק מנהל בחברה שמתלהב ממשאית סיפולוקס, יכול להכניס את הנשמה (והממון...) לאוסף מטופח שכזה. ואכן כשיצאנו והעמדנו את הענתיקות הפרטיות שלנו

בשקט בשקט, ברוח הצניעות ששורה על כל הקונצרט, מקימה חברת "תעבורה" מוזיאון לתולדות המשאיות וכלי ההובלה בארץ.

במתחם החדש של החברה, ברמלה, נאספות, נשמרות, משתפצות ואף מובאות חזרה למצב עבודה כשלושים משאיות משנות ה-40 - 80 מכל הסוגים והגדלים. חברת "תעבורה" היא חברה משפחתית השייכת למשפחת לבנת. היא הוקמה בשנת 1949 על ידי אברהם ("בונדי") לבנת עם שתי משאיות "מק" שעבדו בסביבות סדום. מאז היא התפתחה לקונצרן ענק שמפעיל, לצד מאות משאיות גם מפעלי תשתית אחרים.

הכל מנוהל מהמטה החדש ברמלה, במתחם שלצידו הוקצה שטח מטופח ומוקפד למשאיות שהיו אבן דרך בתולדות ההובלה ובתולדות החברה. הרוח החיה באוסף הינו יורם לונדון, מבכירי החברה ובעברו מבכירי חיל החימוש של צה"ל. באפריל 2009



אני וה-EUCLID

מאת דב קרדו

כשראיתי את היוקליד המשופץ במוזיאון המשאיות של "תעבורה", נתקפתי בגל של נוסטלגיה לימי ילדותי, בהן כיכב דגם של היוקליד הזה בדיוק בשלוש ורסיות, כל אחת עם מטען מרגש משלו. אהבתי לדגמי מכוניות התחילה לדעתי בזכות דודי, שבמסגרת עבודתו שהה תקופות ארוכות בחו"ל, דבר שלא היה מאוד נפוץ באמצע שנות החמישים.

כפי שהבנתי מאוחר יותר, בכל "ביקור" שלו בארץ, הוא טרח להביא עבורי כמה דגמים של חברת "נורב" הצרפתית - אני זוכר דופין, סיטואן...

אבל שיא השיאים מבחינתי, "ילד המשאיות", היה דגם מיוחד מאוד שלא קיבלתי, דגם שהיה אצל הדוד בבית ושיכולתי לשחק בו מעט רק אם התנהגתי יפה והבטחתי לשמור ולהזהר... זאת היתה היוקליד. זה היה דגם שעד היום לא ראיתי שום דבר דומה לו: משאית יוקליד בקנה מידה 1:35, יציקת ברונזה, כבדה ומאסיבית, אבל עם דברים "עובדים" - גלגלי גומי, כפולים מאחור, כמו שצריך במשאית, ארגז מתרומם, עם דימוי של בוכנה הידראולית... און, איזה צעצוע!



וזה לא היה צעצוע בכלל. הדוד, שהיה המזכיר של חברת "מחצבי ישראל", החברה שהקימה את מכרות הנחושת בתמנע, קיבל אותו כפי הנראה במסגרת עסקת רכש גדולה שעשתה החברה עם חברת יוקליד. הדגם נועד בעצם לקידום מכירות, לחיזוק הקשר בין הספק ללקוח, או למי שייצג אותו...

אבל בשבילי, שהייתי מאוד אנין בעניין דגמים, זה היה התגשמות כל החלומות - משאית כבדה, תרתי משמע, עם כל הפרטים החשובים, שאם, אם אהיה ילד טוב, אוכל לשחק בה קצת על השטיח בסלון הדירה המרווחת ברח' דובנוב בתל אביב.

איזה ילד טוב הייתי! כמה תיכננתי מראש, איך, כשאגיע לבית הדוד אסיע את המשאית הזו על השטיח הענק בסלון! כמה רציתי לרדת איתה למטה ולמלא את הארגז באדמה, להסיע, להרים ולשפוך את החומר...

רק שזה לא ניתן מעולם. האפשרות להוציא את היוקליד הזה לעבודה ממש, בחוץ, לא עמדה על הפרק, והוא נשמר מכל משמר עד היום הרבה שנים אחרי שהדוד נפטר והדירה הושכרה...

לא רחוק מבית הדוד, היתה חנות צעצועים אחת ויחידה - "יהודה 120" (יכול להיות שזה היה 108?), ברח' דיזינגוף 120, חנות שהחזיקה דגמים של מצ'בוקס, דינקי וקורגי, והיתה עבורי מוקד עליה לרגל בכל ביקור בתל אביב. עיני היו יוצאות מחוריהן למראה מגוון הדגמים, הלחץ שהופעל על ההורים לקנות - לפחות את זה... ואת זה... דרש מהם כוחות לא אנושיים לשמירה על התקציב המשפחתי הדל. עוד יותר כאשר מצאתי בקטלוג של דינקי את היוקליד של הדוד, ממש באותה מידה, בערך עם אותם פרטים, רק בצבע "הנכון" של החברה, צהוב חרדל של ציוד עבודות עפר.

כאן הפעלתי אני כוחות לא אנושיים וגברתי איכשהו על ההתנגדות ההורית. את הדגם הזו קנו לי, ולא היה סוף לשמחתי. אותו יכולתי לקחת החוצה, לפרוץ עבורי דרכים, למלא את הארגז בחומר, להוביל לשפוך, לחזור...

קצת לא אהבתי את הגלגלים של הדגם, שהיו דומים יותר לגלגלי טרקטור והיו בודדים מאחור במקום הגלגלים הכפולים בדגם הברונזה של הדוד, וגם מנגנון ההרמה היה שונה, - מנואלה שסיבובה דחף לשונית אל מתחת לארגז והרימה אותו... לא יודע עם היה מנגנון אמיתי כזה, אבל זה לא נראה כמו שום דבר שהכרתי, אז לא אהבתי.

עדיין, זה היה היוקליד שלי ואיתי שיחקתי רבות וזיכרו הולך איתי עד היום. גם יוקליד הברונזה שאולי יגיע ביום מן הימים לרשותי, כי אהבתי לו ידועה ומוכרת לכן הדוד שממשיך ושומר עליו מכל משמה. החלק המעניין בסיפור זה כשכבר עבדתי במחצבה על משאית מחצבה... זה היה מאק ולא יוקליד! מעודי לא זכיתי להתקרב ליוקליד אמיתי ולא ראיתי כלי כזה בעבודה.

ובכל זאת, משאית הברזל הגסה הזו, שמילאה את ילדותי, קיימת ונשמרת במוזיאון המשאיות, לשמחתי.



"רק עם אופנוע"...





התאספנו חבורת הרוכבים, לתדריך מפי המוביל - י. בכר והופ לדרך. לדרך יצאנו ממחלף שפירים ושמונו פעמנו למחלף הראל ומשם לארוחת בוקר בעין כרם (לא ניתן לרכב על בטן ריקה - אני מקווה שזה ברור !!). לאחר שחיסלנו שולחן כל טוב יצאנו מהפינה הציונית - לרמת רחל, שם גם פגשנו את יוני הכהן הירושלמי שהצטרף אלינו. יעקב בכר, רציני כהרגלו, הכין שעורי בית ואנו תלמידיו ישבנו לשמוע את הסבריו המלומדים על המקום - סיור במקום, תצפית על העיר ירושלים מדרום, גילה, תלפיות, אצטדיון סדי והופ אנו שוב על האופנועים ודרכנו מובילה אותנו לטיילת ארמון הנציב. הפעם מבט על העיר העתיקה מדרום, צופים על דורמציון, עיר דוד, מגדל דוד, ימק"א, החומה, העיניים שותות את הנוף והסבריו של בכר משלימים את החסר.

משם המשכנו לימין משה ומשכנות שאננים, סיפורים אישיים של יעקב מימי נעוריו בירושלים, זכרונות מימי ילדותינו כשבטיוול השנתי בכתות ז' טיפסנו על השביל המוליך לקבר דוד (מישהו זוכר זאת ?) שביל שהיה באזור המפורז, במיוחד לביקורים אלו.

לאחר פיסת היסטוריה זו ודרך מעבר מנדלבאום (מי לא מכיר ?) רכבנו לנק' תצפית בהר הצופים ע"מ לצפות על העיר העתיקה ממזרח למערב ולקראת השקיעה.

הטיול הסתיים בנקודה זו שסגרה את סובב ירושליים (ארמון הנציב, ימין משה, הר הצופים), התארגנו לשוב הביתה דרך 433 והכל בא על מקומו בשלום, כל הכלים נסעו יפה, ללא כל תקלות (הוכחה על הטיפול המסור של הבעלים).

תודה לכל אלו שהיו עימנו: בכר, ב.דגן, א. שטסלנדר ואחיו צביקה, אריק אושפיז ורעייתו, חיים יפרח ובנו (ווספה), יוסי יחיאל (חדש בחבורה), ב.איתן (חדש בחבורה), מ.רפפורט (חלק מהטיול), יוני, גדי ועבדכם הנאמן.

רוב תודות ליעקב בכר שהוביל אותנו והסביר על האתרים והנופים תוך הצגת ידע ובקיאיות רבה בעירו - ירושלים - יעקב תודה ויישר כוח. תודה לבועז דגן שתרגם את רכב החילוץ ותודה לצליק שנהג ברכב זה וגם דאג ללא מעט לוגיסטיקה.

היה כיף וניפגש שוב באביב 2010 בטיול השלישי והאחרון בסדרת טיולי 2009.

הדו"גים (דו גלגלים) כבשו את ירושלים. בבוקר של שבת בחודש אוקטובר, התאספנו, חבורת רוכבים, שלרובן אופנועי אספנות לטיול שבת בירושלים. החזאי הבטיח שבת חמה, אבל אנחנו ידענו שירושלים הלחות נמוכה ולא נרגיש עומס חום ואכן כך היה - לא היה נורא ובאתרים מסויימים היה אפילו יותר מנעים. ■



האופנועים בכניסה לשכ' ימין משה בירושלים.



השקות וקבלות פנים... השקות וקבלות פנים... השקות וקבלות פנים...



הצעצוע (ש)לי

איזו ילדה.. ואיזה הורים.

בעוד שכל מזילי הריר מסביב חלמו בילדותם על איזושהי מכונית צעצוע, הרי שלי נזירי זכתה בדבר האמיתי. ליום הולדתה ה-17 הפתיעו אותה הוריה, גילה וראובן נזירי, חברי המועדון, במכונית פורד גרנד טורינו ELITE גדולה, יפה ומשופצת.

אז לי, שבהשקות המועדון באה מצויידת במצלמה-תותח, חזרה הביתה עם אוטו תותח, ובטכס ההשקה פירגנו לה עשרות מחברי המועדון.

בקיצור: גילה וראובן, אמצו אותנו...





"מועדון ה-5" למען הקהילה

במסגרת פעילות "מועדון ה-5 למען הקהילה" נאספו בתחילת ינואר כעשרים חברי מועדון על מכוניותיהם הנוצצות בכפר הנוער "רמת הדסה" שבטבעון וכיחד עם עשרות התלמידים שמעו להרצאתו של חבר המועדון, אמוץ דור.

הקשר בין הסניף הצפוני של המועדון ותלמידי "רמת הדסה" נכנס לשנתו השניה והילדים הנאלצים להשאר בשבת במוסד החינוכי הזה נהנו מאירוע שלדברי המנהלת "משבת מיוחדת המחברת את הילדים והנערים לעולם הגדול.

ובאותו עניין, זמן קצר לפני כן, בבית הספר "אורט ידן" למקצועות הרכב שבצריפין, הרצו והדגישו שלשה מחברי המועדון לתלמידי המוסד את התחביב ואת המכוניות של פעם.

הקשר בין המועדון וחבריו ובין "אורט ידן" ו"רמת הדסה" ותלמידיהם מהווה נדבך חשוב ברוח מועדון ה-5 וזוהי להיענות גבוהה של החברים.



הרצאתו של חבר המועדון, אמוץ דור.

אל חברי מועדון ה-5 היקרים,
שלום רב!

בשם חניכי הכפר והצוות החינוכי אני מבקשת להודות על האירוע המיוחד של השבת.
בראש ובראשונה לעדי גולדנברג מוביל הקשר בין הסניף הצפוני של מועדון ה-5 והכפר, המלווה אותנו מאז הקיץ האחרון.
לחבר המועדון, אמוץ דור, שהפליא בהרצאתו ובסרטוניו זו הפעם השנייה במהלך התקופה האחרונה. הפעם זכו הילדים לפרק חשוב בנושא התנהגות הולכי הרגל בכביש. אין לי ספק שהרצאתו של אמוץ תיחרט בזיכרונם של כולם. עבורנו זוהי הרצאה מצילת חיים!
תודה לכל הנהגים ומשפחותיהם אשר הגיעו מרחוק ומקרב. הפכתם עוד שבת לשבת מרתקת, מעניינת ומלמדת המחברת אותנו אל העולם הגדול, זה שמחוץ לכפר, ואם תרשו לי - "לחוג הנוצץ".
אכן, תרמתם להרבה חיוכים וצחוק של ילדים.
ועל כך תבואו על הברכה.
אוהבים אתכם ומחכים למפגש הבא.
בשם הילדים והצוות,
מיכל שטרן
מנהלת הכפר



שברולט או פורד?



אומרים שהאמריקאים המציאו את השיווק והמכירות. כשהומצאה הטלוויזיה באמצע שנות החמישים ע"י האמריקאים, חשבו המפרסמים כיצד ניתן להחדיר פרסום לבתייהם של הצופים? בין פרסומת לתשדיר לשלב תוכנית, סרטים, ראיונות או אקטואליה מעניינת.

מאת: גידי אשכנזי

את המכונות כמוצר שאי אפשר בלעדיו. סביבה נבנו ה"דיינרים" ה"דרייב-אין", ה"דרייב-בק", ה"דרייב-מק" ועוד.

בשלהי שנות החמישים כשהומצאה הטלוויזיה, חשבו המפרסמים כיצד ניתן להחדיר פרסום לבתייהם של הצופים? בין פרסומת לתשדיר לשלב תוכניות, סרטים, ראיונות או אקטואליה מעניינת. המשפחה האמריקאית הממוצעת הקציבה סכום מדויק לרכישת רכב ועוד יותר מדויק להחזר חודשי וזאת עד לדולרים בודדים ולא "זזו" ממנו בדולר אחד. הכנסה שבועית ממוצעת נעה בין 200 ל-300 דולר בשבוע. רכב סביר עלה כ-2600 דולר וגלון בנזין - (3.8 ליטר) כ-25 סנט.

כאמור, יצרניות הרכב מיתגו את רכביהם על פי תקציב הלקוח, מותג יוקרה ומותג עממי. פורד, קרייזלר וג'נרל מוטורס הציבו בראש רשימת היוקרה שלהם את: לינקולן, אימפריאל וקאדילק עד למותגים הזולים ביותר כמו פורד העממי, דודג' ושברולט.

תעשיית הרכב האמריקאית השאירה מאחור את שכנותיה במזרח הרבה בזכות חדשנות, נוחות, שיטות מכירה אגרסיביות ובעיקר שינוי התצורה. מידי שנה, דאגו לשינוי מהותי של המרכב על כל הכרוך בכך; תבניות, פנסים, פסי קישוט ולוח שעונים בניגוד לאירופים שעשו זאת פעם במספר שנים וגם אז במתיחות פנים קלות.

לכולם נמצא הרוכש המתאים; צעיר, מבוגר, עקרת בית או איש עסקים.

איש מכירות ממוצע התאים לקונה הפוטנציאלי את הרכב שבאמתחת החברה מבלי לאפשר לו לצאת מהסוכנות ולפנות חלילה ליצרן אחר. בכל קטגוריית מחיר נמצא רכב שתאם את צרכי הלקוח, אפילו בהפרשים של עשרות דולרים בלבד. הלקוח יצא מרוצה והסוחר עוד יותר. לכל אורך העשור נלחמו בחורמה פורד ושברולט על הבכורה כאשר הם מחליפות ביניהן את המקום הראשון.

פורד החזיקה בשיא המכירות בשנים 1961 הרבה בזכות הפלקון שיוצרה בפחות חצי מיליון יחידות בסה"כ יצרה פורד באותה השנה יותר

כשמביטים בצער לאחור על תעשיית הרכב האמריקאית, נשאלת השאלה היכן נעשו הטעויות ומה גרם לקריסה הגדולה של הענקים מדטרויט? בזבזנות, חוסר התחשבות בסביבה, התעלמות מרצון הצרכן? או אולי טעויות שיווקיות ונסיקה במחירי הדלק?

לא בכדי, הצרכן הפטריט האמריקאי הפנה עורף ליצרנים המקומיים ופזל למזרח המלכוס; יעילות, חסכון, בטיחות ומחיר הגון היו הקיום שהנחו אותו בבחירה.

שנות השישים היו ללא ספק שנות הפריחה והגשוג של יצרניות הרכב האמריקאי. עידן ה"בי-בום" והביקוש ההולך וגדל של רכבים תרם לייצור מסיבי ולתחרות עצומה בין ענקיות הרכב מדטרויט.

בשנות השישים התוססות עוד לפני משבר הדלק כשחבית נפט עלתה 3 דולר, השמיים היו הגבול. עידן הסילון בעיצוב הרכבים מגיע אט אט לסיומו ובשלהי העשור בהשפעה ישירה מעידן החלל המעצב האמריקאי קורץ לצרכניו בעיצוב חללי, איבזור מפנק, אין ספור דגמים, תשלומים, תשלומים ותשלומים.

חב' דודג' לבדה יצרה בשנת 1964 לא פחות משלושים דגמים שונים: קורנט, מונקו, פולרה, קוסטום ודארט בתצורות סדאן, קברילט, 2 דלתות, סטיישן וואגון והרד טופ והפכה ליצרנית הרכב השישית בגודלה בארה"ב עם יצור של למעלה מחצי מיליון רכבים באותה השנה.

שיטת השיווק והמכירה בארה"ב הייתה מאוד פשוטה - מכונות לכל פועל ולכל כיס. יצרניות הרכב התאימו על פי תקציב את מוצריהם ללקוח כמו כפפה ליד.

המכירה התבצעה בתשלומים דולריים שווים וקבועים לתקופה של שנה, שנתיים ושלוש. בתום התקופה הלקוח החליף את רכבו בסוכנות החברה בשיטת "טרייד אין" ובאותו היום יצא עם מפתחות ועם רכבו החדש.

להזכירכם, אנו כותבים על שנות החמישים והשישים של המאה שעברה, עוד הרבה לפני שיטות הליסינג וה"טרייד-אין" של סוחרי הרכב שהונהגו בארץ ובעולם כולו.

הפרסום בתקשורת הכתובה והאלקטרונית תיאר

מ-1,300,000. בשנת 1966 עם למעלה משני מיליון רכבים וגם אז בזכות המוסטנג (שנבנתה על שילדת הפלקון והומצאה שנה וחצי לפני ע"י גאון השיווק לי איקוקה).

שברולט על מותגיה; קורבט, אימפלה, שבי 2 וקמארו תפסה במרבית השנים את המקום הראשון עם למעלה משני מיליון תוצרים לשנה. פונטיאק ופלימוט חרקו שיניים על המקומות השלישי והרביעי וקרייזלר דישדשה מאחור. ראוי לציין כי המספרים העצומים של היצרניות נבעו בדרך כלל מרכבים שמותגו תחת תג מחיר נמוך ומכונות היוקרה מטבע הדברים כמו קאדילק אימפריאל ולינקולן סגרו את רשימת עשרת הגדולים, כאשר מותגי הביניים: מרקורי וביאיק תפסו בטבלת המכירות מקום טוב באמצע.

כיום שהבכורה בארה"ב עברה לענקית היפאנית טויוטה וכשג'נרל מוטורס ופורד נדחקות למקום השני והשלישי נדרשת חשיבה יצירתית והשקעה כספת עצומה על מנת להחזירם לפסגה.

בטבלה שערכתי לפניכם מופיעים שמות היצרנים ומספר הרכבים שייצרו לאורך העשור.



פורד פלקון 1960/1 - אלופת המכירות



שברולט קמארו מבית ג'נרל מוטורס

טבלת מכירת רכבים על פי יצרנים אמריקאים בלבד לעשור שבין 1960 ל-1969

דירוג	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
1	CHEVROLET 1,653,168	FORD 1,338,790	CHEVROLET 2,061,677	CHEVROLET 2,237,201	CHEVROLET 2,318,619	CHEVROLET 2,375,118	FORD 2,212,415	CHEVROLET 1,948,410	CHEVROLET 2,139,290	CHEVROLET 2,092,947
2	FORD 1,439,370	CHEVROLET 1,318,014	FORD 1,476,031	FORD 1,525,404	FORD 1,594,053	FORD 2,170,795	CHEVROLET 2,212,410	FORD 1,730,224	FORD 1,753,334	FORD 1,826,777
3	PLYMOUTH 483,969	AMC 377,902	PONTIAC 521,933	PONTIAC 590,071	PONTIAC 715,261	PONTIAC 802,000	PONTIAC 831,331	PONTIAC 782,734	PONTIAC 910,977	PONTIAC 870,081
4	AMC 458,841	PLYMOUTH 356,257	AMC 442,346	PLYMOUTH 488,448	PLYMOUTH 551,633	PLYMOUTH 728,228	PLYMOUTH 687,514	PLYMOUTH 638,075	PLYMOUTH 790,239	PLYMOUTH 751,134
5	PONTIAC 396,716	PONTIAC 240,635	OLDSMOBILE 428,853	OLDSMOBILE 476,753	BUICK 510,490	BUICK 600,145	DODGE 632,658	BUICK 562,507	BUICK 651,823	BUICK 635,422
6	DODGE 367,804	OLDSMOBILE 317,548	BUICK 399,526	AMC 464,126	DODGE 501,781	OLDSMOBILE 591,701	OLDSMOBILE 578,385	OLDSMOBILE 548,390	DODGE 627,533	OLDSMOBILE 635,241
7	OLDSMOBILE 347,142	MERCURY 317,351	MERCURY 341,366	BUICK 457,818	OLDSMOBILE 493,991	DODGE 489,065	BUICK 553,870	DODGE 465,732	OLDSMOBILE 562,459	DODGE 611,645
8	MERCURY 271,331	BUICK 276,754	PLYMOUTH 339,527	DODGE 446,129	AMC 385,139	AMC 382,669	MERCURY 343,149	MERCURY 354,923	MERCURY 360,467	MERCURY 398,262
9	BUICK 253,807	DODGE 269,367	DODGE 240,484	MERCURY 301,581	MERCURY 298,609	MERCURY 346,751	AMC 295,897	AMC 235,925	AMC 272,715	AMC 282,809
10	CADILLAC 142,184	CADILLAC 138,379	CADILLAC 160,840	CADILLAC 163,174	CADILLAC 165,909	CHRYSLER 206,089	CHRYSLER 268,848	CHRYSLER 218,742	CHRYSLER 264,853	CHRYSLER 260,773
11	CHRYSLER 77,285	CHRYSLER 96,454	CHRYSLER 128,921	CHRYSLER 128,937	CHRYSLER 153,319	CADILLAC 182,435	CADILLAC 196,685	CADILLAC 200,000	CADILLAC 230,003	CADILLAC 223,237
12	DESOTO 26,081	LINCOLN 25,164	LINCOLN 31,061	LINCOLN 31,233	LINCOLN 36,297	LINCOLN 40,180	LINCOLN 54,755	LINCOLN 45,667	LINCOLN 46,904	LINCOLN 61,378
13	LINCOLN 20,719	IMPERIAL 12,258	IMPERIAL 14,337	IMPERIAL 14,121	IMPERIAL 23,295	IMPERIAL 18,409	IMPERIAL 13,742	IMPERIAL 17,620	IMPERIAL 15,367	IMPERIAL 22,103

טבלת מכירת רכבים על פי יצרנים אמריקאים בלבד לעשור שבין 1960 ל-1969

אוסדון החמש מדליק מנועים
מחבק את ילדי אלו"ם
אגודה לאומית לילדים אוטיסטים,
בתצוגת מכוניות אספנות ייחודיות.



שלחו SMS עם המספר 10
ל-5333, תרמו 10 שקלים ותראו
איך כל ילד יכול - למרות הכל!



אנחנו וילדי אלו"ם

במסגרת פעולות "מועדון החמש למען הקהילה", אורגן אירוע משותף לנו ולאגודת אלו"ם הפועלת בקרב הילדים האוטיסטים בישראל.

ביום שישי של חודש ינואר התייצבו חברים מתנדבים עם 13 מכוניות שלנו, בקניון אילון ובמשך שעה אירחנו, גם בתוך המכוניות, את הילדים האוטיסטים. הילדים גילו עניין, התלהבו ואילו אנחנו התרגשנו. מאוד.

הפעילות היתה אות הפתיחה למבצע ההתרמה הארצי של אגודת אלו"ם.



חדש בישראל! מצברי V6 וולט לרכבי מועדון ה-5



- המצבר המתאים ביותר לאקלים הישראלי
- אחריות מקיפה ב-2,000 נקודות שירות ברחבי הארץ
- עוצמה, אחריות וידע משנת 1951
- מצברים בטכנולוגיית silver calcium+ המבטיחה ביצועים טובים יותר

הנעה לאורך כל הדרך

מצברי
שנאפ

www.schnapp.co.il • 1-800-225-432

חניון התאומים



שירות אחסנת רכב בחניון התאומים

הרכבים בחניון נשמרים בקומת
מרתף סגורה, מוארת ומוגנת
באמצעות מצלמות טלוויזיה במעגל
סגור. שירות אישי ומקצועי
בסטנדרטים הגבוהים ביותר.

50% הנחה לחברי מועדון ה-5 כנגד הצגת תעודת חבר בתוקף בלבד.

רח' ז'בוטינסקי 33 ר"ג, מגדלי התאומים
טל' 03-7529317 www.2-park.co.il