

האוסף המוביל

בטיון "מועדון החמץ" - מועדון הרכב הקלاسي והאספנות בישראל. גלון מס' 84 • יולי 2014

**שלוש
אנגליות
קשיישות**

מדוגות על הרי הגליל

**אבי וויאן
אלגראן וויאן**

מספרים על הקסTEL

64 שנים

עם שני קרייזלר ושיירמן אחד

הספל חוגג

חמשים למוסטנג ביחד עם שרלוט

גולדברג מדלג איתנו

על 10 טעויות נפוצות



מועדון החמש
אוסף רכב הקלאסי
ואספנות בישראל

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 03359905)

וועד המועדון: בן-ニסן קובי, בריל דודו, גולדברג-CIDON משה, הלו מתניה, ורד שי, ליאן זמי, מרגלית צביקה, שומרוני יוסי, שורקי איתמר.

חברי כבוד: רפי בן חור, אמן ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנסטיין זל, יואחים ליאן זל, צבי רכינץ.

יו"ר קודמים: צברי רכניין, יוסי בראל, שי אמר, אבי כתריאל, זמי ליאן, נחום קדמיאל, אבי נוף, נחום קדמיאל.

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - דודו בריל

מ"מ יו"ר - זמי ליאן

דובר המועדון - רון פז

אחראי אירוחים - וכי ליאן

אחראי קשיי קהילה - יוסי שומרוני

אחראי השקעות וקבילות פנים - מתניה הלוי

זובר ואחראי גישת חסויות - משה גולדברג

ועדת כספים - משה גולדברג, זמי ליאן, סמדר רחמים

אחראי קשר עם רשויות - נחום קדמיאל

צוות טכני מקצועי - קובי מילוא, חן פרחי, עודד פירסטט, אוריאל עזיזי

מקבר - בני אוור

ועדת ביקורת - יורם סילבר, חיים לוי

אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון

חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד זה לבנת

אחראי מפגשים אוזניים ובורותיים - קובי בן-ニסן

רכז המפגש המרכזית בת"א - מתניה הלוי

רכז אוצר הצפון - איתמר שורקי

רכז אוצר השפלה - קובי בן-ニסן

רכז אוצר השרון - אבי שריבר

רכז אוצר ירושלים - סדרם אויש

רכז אשקלון - צביקה מרגלית

אחראי פיב"א ופייסבוק - יוסי צור

בוחני פיב"א - אבי שפייזמן, אמרו הלוי, דורון סגל

מנהל משרד המועדון - סמדר רחמים

אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

משרדי המועדון:

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים

מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03 7318059, פקס: 03 7318818

דוא"ל: fiveclub@bezeqint.net

שעות פעילות המשרד:

יום א', בין השעות 12:30-20:00, גבעתיים

מענה טלפוני בין השעות 13:00-19:00

ימים ב'-ה': בין השעות 09:30-17:00, גבעתיים

מענה טלפוני בין השעות 10:00-16:00

בערבי חג בלבד מענה טלפוני בין השעות 00:12:00-10:00

מועדון החמש באינטרנט:

אתר האינטרנט - www.5club.org.il

צוות האחרא - רם מילון, סמדר רחמים

פורום וכב אספנות: www.carsforum.co.il

מנהל פורום אספנות - רז מלמד, בני הספל, חן פרחי

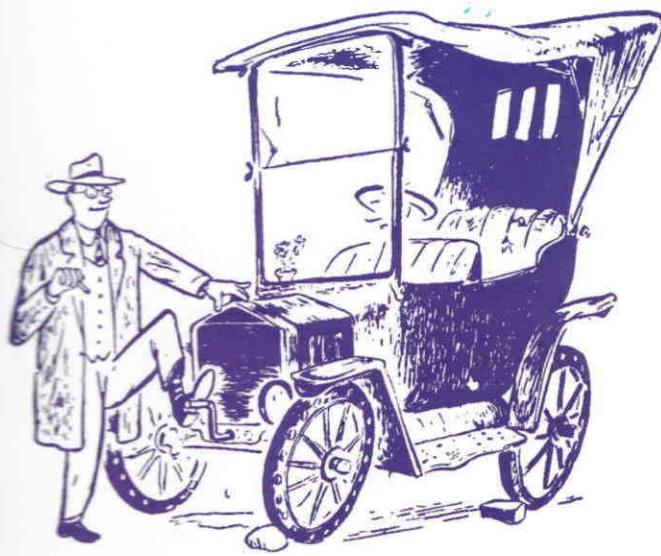
האבטומוביל-ביתאון מועדון החמש:

עוור-בני הספל

הגאות-קובי מילוא

עיצוב גרפי והדפסה - דפוס מארוגרפ בע"מ תל אביב

כל הזכויות שמורות



הקיים כבר כאן, אבל החום לא מרתיע אותנו ואת הרדיוסטורים שלנו. עברנו את אירען גלאו שהיה בפרק היפיפה, עברנו גם השקעות והשתתפנו באירועים למען הקהילה. כל אלו באוים לידי ביטוי בחוברת. כתעתנו נכנסים לעונת המלפפונים. רבים מאייתנו נושעים לחו"ל ואני תקווה שכתוצאה מכך יולדו להם איזה מאמר או שניים על מזיאונים מעניינים... עוד בחוברת מבחן דרכיהם קצתה הזוי, קצת משעשע, אבל מאד מעניין של חברנו שמרון אנגל. שמרון דילג בון שני קרייזלר שפער גיל "קטן" של מעלה משישים שנים מבדי בינהם. שלוש אングליות חביבות ועתיקות לא נזקקו لمבחן כדי לשוטט בגליל הירוק, והיה קשה לבחור בין הצלומים המרהיבים שהחזירו אותנו לימי המנדט. לצוות הכותבים הцентр משא גולדברג, עם מדריך על הטיעיות הנפוצות בשיפוץ רכב. זאת ועוד בחוברת המונחת לפנייכם.

קריאה נעימה!

כע סוף



רוצים להמשיך באירועים החברתיים המסורתיים שלנו, כולל הינה לאירוע יום הולדת 30 למועדון, להמשיך בפעילויות עם משרד התאחדות, לנסות לטפל בכל תחומי הביטוח והכל בניהול מסודר ומקצועי.

למועדון מעלה מ- 820 חברים בעלי אלף רכבי אספנות. השנה נסעה להגדיל את כמות החברים ואך להקים סניף נוסף בדרום הארץ - בבאר שבע.

ובהזדמנויות זו אבקש להודות לעדי גולדנברג על פועלו למען מועדון החמש, על תרומתו לקידום תחביב אספנות הרכב בישראל במסגרת תפkickדו כרכז מועדון החמש בצפון, בין השנים 2010-2014, כל זאת בסבלנות ובנוועם הלייכות.

אני רוצה לאחל לכלנו פעילות מהנה, שמירה על רוח טובת וחברות פוריה ושנתראה בשמחות ובאירועי אספנות מעניינים.

שלכם, דרכו

חברים מועדון יקרים
לאחר 13 שנים של קדנציה מלאת תוכן, פעילות והישגים, החליט הי"ר שלנו נחום קדריאל שהגיע הזמן לחתה חופשה מניהול המועדון ומסר את המפתחות לוועד נבחר חדש. בידי נפלה הזכות להיות יו"ר המועדון לשנתיים הקרובות ולחגוג עם המועדון יום הולדת 30!
קצת על עצמי, למי שלא מכיר – בן 58, נשוי ואב ל- 3 ילדים. מהנדס מכונות בהשכלה ולשבור איש צוות אויר בח"א. אני עוסק מילדות במכוניות ישנות וחבר ותיק במועדון החמש.

ניהול המועדון מתבצע ע"י חברי וועד ופעילים והכל בתנדבות וברוח טובה. מניסיוני לחבר וועד בעבר ומעט כי"ר, הדבר לא פשוט וגוזל זמן ואנרגיה רבה.

קיום המועדון חשוב מאוד לקידום תחום אספנות הרכב, לשימור מורשת הרכב בארץ ולקידום האינטראסים שלנו כאספני רכב. לראייה, כתוצאה מניהול נכון וקפידי הגענו להצלחות והישגים רבים. לדוגמה: מוערבות חברותית של חברי המועדון ומכוונותיהם למען הקהילה – קשר עם בית הספר "אורט ידן" בצריפין, מוסד "רמת הדסה" בקרית טבעון ועוד.

בשנת העבודה הקרובה יש למועדון יעדים רבים. אנחנו

קִיְּמָה וַיְמֵזֵג 1948; סַאֲלִי סְמָעָה אֶת פֵּין

כתב וצלם שמרון אנגל

C-5 ב-3600 סל"ד. לדגמים היקרים יותר, סרטוגה, ניו-יורק ואימפריאל, היה מנווע 8 צילינדרים טורי בהספק של 135 כ"ס, שהושיר כמעט 20 ס"מ לאורך מכסה המנווע 1-200 ק"ג למשקל. לאחר מלחמת העולם השנייה שמציר מפוחית פה מתייחס פנים בה הוצג הג'ראיל הרחב שמציר מפוחית פה והכניות הקדמיות נמשכו לתוך הדלתות הקדמיות, במקום להסתלים פניהם. C-38, שהיתה היוקרטית בהיצע קונצראן קרייזלר, חלקה גוף ומכללים רבים עם דה-סוטו ודודג' C-24 הזרות ממנה - ובמידה פחותה עם פלימות' C-15, הקרצה יותר. הוינדזור נהנתה מנפח מנווע גדול יותר מachableותיה לקונצראן ומיחס העברה סופי מהיר יותר, המאפשר לה לשיט בפלימות' המקבילה - ותגלו מהירות שיט של 50 מיל"ש (80 קמ"ש), מהירות המרבית המותרת באלה"ב באוטה תקופה.

רחובותיה המשובשים של יפו מעמידים את מתלי המכוניות במבחן חסר רחמים. ווינדזור, שגילה כגיל מדיניות ישראל, מתגלה כמכונית נוחה להפליא, על אף הסרן החיקוקפני הعلים באחוריה. תורמים לכך גם בסיס גלגולים ענק של 808 ס"מ ומתרלה קדמי נפרד ומתකדם. L-300 C בסיס גלגולים באורך כמעט זהה וארבעת מתליה הנפרדים משתדים לספק את הסחרה. לרובם גם מצלחים, אך לעיתים חובה המתלה האחורי באופן לא הכני מעודן. בסיס הגלגולים הארוך מסייע גם לרווחת יושבי המושב האחורי. אם ב-C300 יש להם הרבה מקום, בוינדזור, בה יושבים גבוה יותר, הם ירגישו כבלימוזינה. הם יכולים להניח את כפות רגליהם על הדום מרופד וישבו על מושב שמציר להם פוטל, כי כקה קראו לפספה ב-48' ...

C300 היא מכונית נמרצת. יש לה מנווע מודרני בנפח 3.6

השנה היא 1947 - ועל הסט של 'אקסודוס' מבриיח פול ניומן, הוא אריבן-כנען, את דודו מכלא עכו לאחר הפריצה. רכב המילוט, קרייזלר ווינדזור חדש, כבר ידע ימים יפים יותר - נקודה לא היגיונית שהתפסה במלון הצלומית (את סיפורה העצוב של המכונית הספרטיפית ובעליה סייף לנו לא מכבר אחינו, יורם סילבר). הוינדזור הגדולה, 5.35 מ' אורכה, תמרה בסימאות העיר העתיקה של עכו ולאחר מכן שעטה לעבר הגליל, תוך שהיא פורצת מחסום דרכים בראוטי לפני שנגה מסיט אותה בחודות לתוך ואדי חובי, בעוד הגאים הרודפים אחריה ממשיכים לדוחר בכביש הצר והמפואר ...

השנה היא 2014, הסט הוא רחובותיה הציפורים של יפו ואני מאחורי ההגה של ווינדזור 48' כחולה. אנחנו מחפשים לוקישן לצילום. איזיק מוביל עם C300 החדש בצעב ספר אנמי, שעושה עול לעיצוב היהודי שלו. והוא ישוב במושב עור חשמלי מרובה כיוונונים וננהה מהגה כח קליל ומקרת אקלים מצוינת, שלא לדבר על אורק קצר-ב-31 ס"מ. הוא נכנס לסימטות ולרחובות המוקפות בחומות אבן ובצחים מטפסים - ואני יכול שלא להרהר בקרייזלר החבוצה מ'אקסודוס' ובנווף הכספי הערבי היישן, שמצוג פעמיים בסרט. בקרת האקלים שלו היא חלון פתוח, מושב הבד מתכוון רק על ציר האורך אבל הוא נוח להפליא ואפילו ההגה מפתיע; כבר ממהירות צוללה הוא הופך קל ושות לו וחס העברה סביר עם 4.5 סיבובים בין הנעליות (2.7 ב-C300).

וינדזור הייתה הפופולארית במשפחה הקרייזלרין, יוצרה מ-1940 ועד תחילת 1949 ווכונתה C-38. היא חלקה עם הרoyal הזרה ממנה מנווע 6 צילינדרים טורי בעל ראש שטוח ושתומי צד, בנפח של 4.1 ליטר ובהספק של 114





משדרות לעולם מסר של מסיבות, כרא�ות לומר "אל תתעסקו איתי". שתי המכוניות חולקות גם מזריזיות באגר תיבות הילוקים; ב-300C שנבנהה בגרסת לימייד הפושאה יותר, אין אפשרות להעברת הילוקים ידנית מלאה אלא רק לבילמת מנוע. מושכים את המוט האלקטרוני לאחר, מ-ס-ל-ס - והתייבה כבר תמצא את הילוך הרلونטי, רק שלעתים בלבד המנווג מגזמת והتوزאה אינה נעה. לוינציגור תיבת הילוקים חצי אוטומטית, המכונה MK וمبرוסטה על מצמד צנטריפוגלי (FLUID DRIVE). בפועל מדובר בתיבת הילוקים של שטיי מהירויות הנערצת באוברדריב. משק הפעלה מחולק לנמנ' (הילוקים ראשון ושנוי) ולגבוה (שלישי ורביעי). העברה בין שני המכבים ולהילוך אחריו מחייבת לחיצה על דושת המצמד, אך אם אתם תושבי גוש דן תוכלם להישאר במצב הגבוה רוב-רובו של הזמן - והניגga תזכיר מכוניות אוטומטיות. העברה בין ראשון לשני או שלישי לרביעי מתבצעת ע"ז הרמת הרגל מדושת התאוצה והמתנה של כשתן שניות



ליותר, שמפיק 282 כ"ס בריאים ומטפס לטורים גבוהים כמו מנוע יפני יעיל עם צליל ערבי. יש לה ערים של מומנט (36 קג"מ), אבל היא מפיקה אותן רק ב-4800 סל"ד. גיר אוטומטי טוב עם 8 הילוקים מסיע לה בהעברת כח רציפה ובפיצוי על המשקל הכבד, הקצת יותר מ-1.8 טון. 300C תאיצ' למאה קמ"ש בפחות משמונה שניות ותגיע למהירות מרבית מכובדת של 240 קמ"ש, תוך שהוא מבדיקה אתכם לגב המושב ומשטחת עלילות. ווינציגור הותיקה קלה מהאותה הצירה בכ-200 ק"ג ומיצרת את שיא המומנט שלה, 28.2 קג"מ מכובדים, כבר ב-1200 סל"ד. באופן מפתיע, התאוצה הייתה פחות איטית משיזיפת ומהירות מרבית של כ-140 קמ"ש הייתה מכובדת לפחות שנים.

לשם חתמי, אני מגלת לא מעט סימני DNA משותפים בין המכוניות, מעבר לששה צילינדרים זהנה אחוריות. שתיהן לא ספורטיביות, אך ניחנו בניהוג בטוח ומצוין יחסית באניזת כביש גבואה. שתיהן נוחות ומרוחחות - ושתיהן

חומרם משופרת ולביצוב פנים עם קצט יותר שאר רוח, מעבר לשעוניים המצדדים.

C300 הנווכחית מחליפה את הדור הקודם של המכונית, שאופיין בגריל קליני וגדול יותר וביצוב בויטה למדי, שהיא אהוב על אפרים וטיפוסים צבעוניים כאלו ואחרים; אפילו לברק אובימה הייתה אחת. הדור הנוכחי מצליח להכנס לא מעט עידון בקווים-המתאר הכלליים - ובמיוחד מאחור, עם פנסים אנקויים המזכירים לא כמעט את קדילאק. המראה נותר מסיבי, אך בטעם אירופאי משהו, מעודן יותר, אולי כתוצאה משיטת הפעולה המתמשך עם קבוצת פיאט. גם איקות הנסיעה שופרה ומוכיחה שעדיין יש חיים בפלטפורמה הישנה של E קלאס, מיימי האיחוד עם מרצדס. L-300reichbacchi הרים מפוחלים וצרים, אבל הגוף נוע מעת יותר מדי על המתלים ובפניות הדוקות הגלגול האחורי הפנימי מקפץ באין-נוחות.

לובינדז'ור 48' עצבו מסיבי יותר. הגריל הקדמי מאיים, הפרופיל מזכיר מכוניות משלהי שנות השלושים והחלק האחורי רחב מאד ומעורר אסוציאציה של מוניות ישנה. מאז כשלון האירפלו של שנות השלושים, קרייזלר פחדה להצע יתיר על המידה ויעצביה כבר לא היו מוביל דרכ בתעשייה. עם זאת, הובינדז'ור שלין נותרת מכונית נאה והיא מעוררת תgebota חיות בכל קרן רחוב. אנחנו ממשיכים לצלומים בנוה צדק - ואני מרגnis שsharp עלי מזלי לנוהג במכונית היסטורית במקומות בהן נסעו שכמה תהיו חדשות. הרחבות צרים, העצים מגוננים עליו מעלה וקירות הבתים הצבעוניים מוסיפים לאוירה.

גם C300 משתלבת היטב באוירה. אהבתו אותה. יש לה אופי, היא נראית מספיק שונה מרוב המכוניות שעל כבישינו ומיצרת לא מעט דרמה. במחיר של 310,000 ש"ח לגרסה שנבחנה היא מצעה תמורה לא רעה למחירה, על אף הרישול בפרטים הקטנים. זו מכונית שקיינית היא עניין אמרזיאנלי לחולטין; או שמתחררים, או שלא. לא קליניות כמו אודי או לקסוס, לא גרמנית כמו מרצדס אבל cocci אמריקאית שיש. אמריקאית במובן הטוב, כמובן, כמו בקריזלר של פעם, כמו בובינדז'ור 48'.

תודות:

להילוה ונרחב, על השאלה המכונית מאוספים לצורך כתבה זו ולערן שלמה, מנהל הלוגיסטיקה של 'רַבְתָּקֶשׁוֹת', על שיתוף הפעולה. בחברת 'מכשורי תנואה' ולפיני קרטובסקי, על השאלה C300.

ליידי איזיק דוידוביץ' מגzin הרכב 'FAST GEAR' (www.fastgear.co.il) על הסיווע. הכתבה תתפרסם גם במגזין, בצווחת סרטון הлокח אתכם לסיבוב קצר בובינדז'ור ברחובות תל אביב.

עד לשמיותו של "קליק" מתכתי, המבשר על שילובו של ההילוך הבא. רוצים קצת כח לעקיפה? יש קיקדאון. גרים בעמיהם במצב הנמוך ולשבל לאחר מכן לגובה. אנחנו עוצרים לצילום בגבעה תלולה ביפנו, המשקיפה אליהם. אני מזוק לאחר בעלה - ושם לב עד כמה מקל המכמד הцентрיפוגלי על חי הנוהג. או אז, אני נזכר במאיס



דייזי והברט הכספי שלו, שנגמר בחצר השכנים והורד אותה מהגגה. מיס דייזי שכחה נראאה שהחיבור בין המשנק (צ'וק) האוטומטי למcmd הцентрיפוגלי בובינדז'ור השchorה שלה עשויה להיות קטלני ושיש לדרכ על דושת הגז בעדינות הרבה. בובינדז'ור, שדה הראייה לאחר מוגבל והמראות סמליות, אך המבט לפנים, דרך השימוש החזויה, מפיצה על כל. מכסה המנווע ארוך, בקצחו סמל מכונף ושתי



הכניים שלצדו תוחמות את צידי המכונית. הובינדז'ור הותיקה מתגאה בתחושים איקות חסרת פשרות, שאפיינה את מוצרי קונצראן קרייזלר באוטן שנים - ותרמה לכך שמכוניות רבות משתנותים אלו עדיין נוסעות באברה"ב וגם מחוצה לה. כל המתגים עובדים, הכל מרגnis יצוק בסלע. אין רעשים או רuidos ואפיילו מפוח מערכת האיוורור/חימום עדיין מתפרק. הדלתות נטרקות בסמכותיות שמצוירה מרצדס ותא הנוסעים מציר ox juke של 'וורלייט'. C300 לעומת מרגנשה בסדר, אך לא באותה ליגש. חלק מהמתגים מרגנישים זולים בתחושים וביצובם. פועלות מתג האורות מצירה מכונית סינית זולה ומtgt האיתות העלה מהאוב את זה שהיא לי בשברולט סוניק שכורה. במכונית של מעל 300 אלף שקל, ניתן לצפות לאיקות

סאלון אוטומוביל קלאסי ומכוניות ישנות

מאת מיקי כהנא, ניסים אשכנזי ויגאל בריקמן



במשך ארבעה ימים שילבנו נסיעות עם חברה נעימה, מנוחה ואוכל טוב, וגילינו לשמחתנו שמדובר במתכוון מומלץ בהחלט.

נסענו בעיקר בעקבות ראשוני המתישבים בגליל. ביקרנו בחצר תל-חי, במוזיאון שבמקומם וליד פסל הארי השואג. נסענו בכבישי הגליל המפוארים והמשכנו אל הכנרת. המכוניות לא אכזבו, ומיקי היה גאה במיוחד על כך שהמוריים עלתה יפה מגשר בנות יעקב אל בית המכס העליון.

במשך הטויל ונסענו לאורך הכנרת וביקרנו בדגניה, בחצר הראשונים. ותויקי הקיבוץ נקרו לראות את המכוניות שלנו ונשטו בהמון את עיסוקיהם הרגילים באותו יום. גם כאן קיבלנו הסברים והדרכה אודות ההתיישבות בדגניה ובגליל ולא שכחנו לעבור גם ליד טנק ה"רנו" המפורסם שבכニסה לדגניה. המשכנו אל המושבה כינרת הסמוכה ואל בית העלמין של כינרת אשר מהווה עדות ומצבה לקשיים ולגבורה של החלוצים.

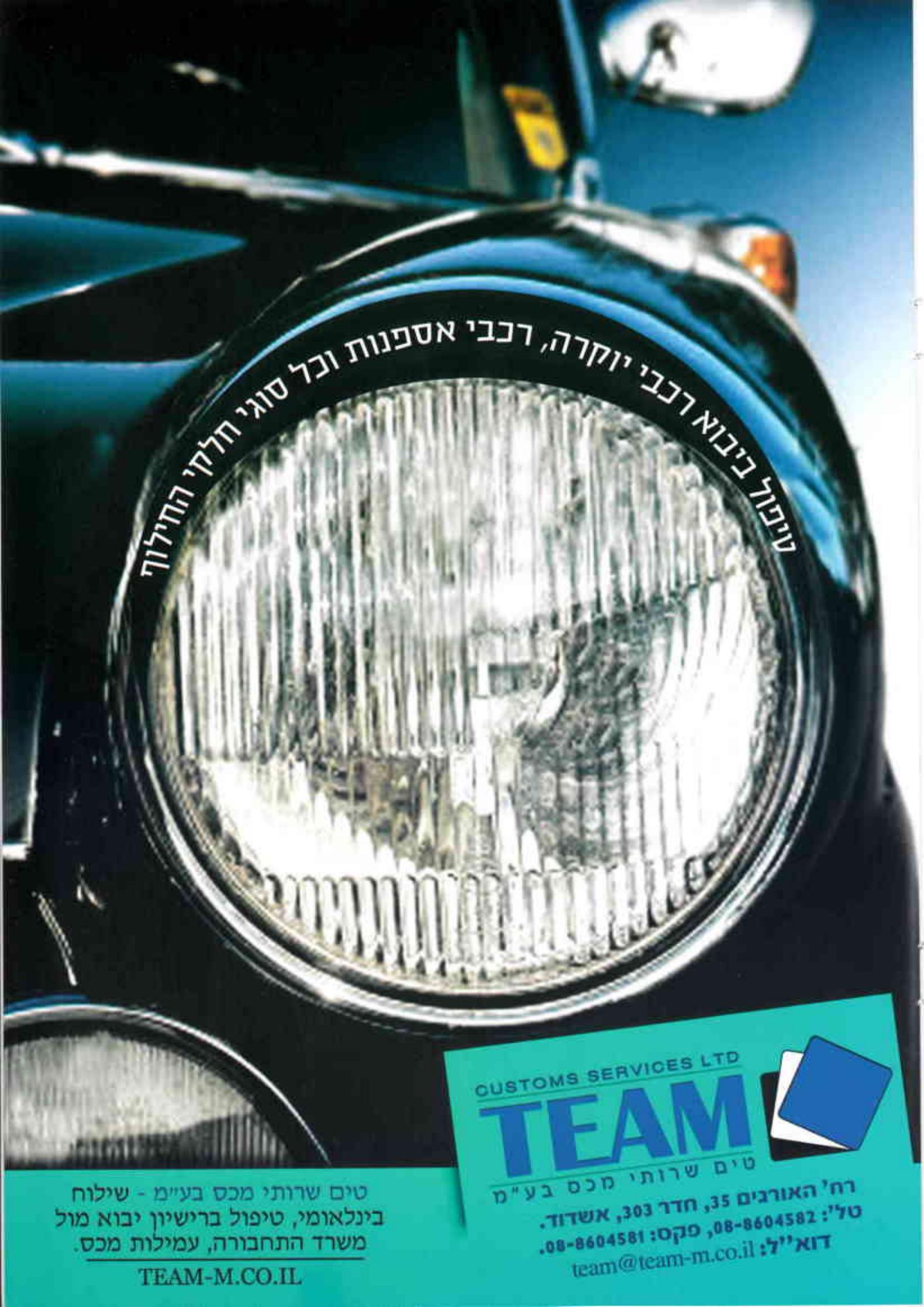
השילוב של ביקור באטרים מתחילה המאה העשורים עם נסעה בענטיקות, יצר חיבור מתאים לתקופה והרגשה מיוחדת. חזרנו עם רצון להוסיך ולטיל עם רכבי האספנות, ובפעם הבאה נקווה שהשימוש תואר לנו פנים.

nopsh משולב בנסעה בכבישי הגליל עם רכבי האספנות היישנים בודאי מדובר אל ליבו של כל אחד מחברי מועדון החמש. שלושה חברים התארגנו לנסעה צו ותכננו זמן רב מראש את העיתוי האידיאלי לצאת בדרך וכך כבר אין סיכוי לגשם, אך עדין מזג האויר אביבי והצמיחה יורקה ופורחת.

המכונית הצעריה ביותר במסענו הינה דגם MG משנת 1950 שSHIPOTZA הסתיים לאחרונה, נהוגה ע"י יגאל. מעט פחותה הצטרפה דגם MG TC משנת 1947 ובה נהג ניסים, וקשייה של ממש היא דגם MORRIS 8 משנת 1936, בה נהג מיקי.

החליטנו לחסוך את קשיי הנסעה הארוכה אל הגליל שעשויה להתמשך ברכב כה קשיש, והעמסנו את המכוניות על מוביל שהביא אותנו לצפון, לשאר ישוב, ואפשר לנו לטויל "גטו" באזורי. לאכזבתנו הרבה למרות התכנון המדוקדק והחישובים המתאזרולוגים שהיחסנו לפני הטויל, ותכלנו בסוף שבוע גשם. החלטנו לא לבטל ואם צריך, לנסוע בכל תנאי מזג אוויר כולל גשם. לא צריך להסביר לקוראים עד כמה בעלי רכבי אספנות שונים רטיבות, אולם עברנו את המבחן הפסיכולוגי ושכנענו את עצמנו שרכב כמו שלנו, אשר נוסע באנגליה ומרתurb, יכול לעשות זאת גם כאן. משהשלמנו עם גזירת הגוף, יכולנו ליהנות מהנסעה ומה汇报ות, שהיטיבה עם המנועים ומנעה התחרמות של הרכבים.





עיפור ביבוא רכבי יוקירה, רכבי אספנות וכל סוג חלקי החליל

팀 שרותי מקס בע"מ - שילוח
בינלאומי, טיפול בראשון יבוא ממל
משרד התחרורה, עמילות מקס.

TEAM-M.CO.IL

CUSTOMS SERVICES LTD

TEAM

팀 שרותי מקס בע"מ



טל': האורבים 35, חדר 303, אשדוד.
טל': 08-8604582, פקס: 08-8604581

דוא"ל: team@team-m.co.il

אאיליג'ו מוסטנג 50 לארס איסטער

מאות בני הספר



משמאל, המוסטנג הראשון (של הטיס) מימין המוסטנג שנמכרה לראשונה (של המונה)

לסוכניות, אבל הנפשות ה公益活动ות התבזבזו לא להציג אותן עד היום הגדול. ביןתיים פורט תיזمرة היסטוריה תקשורתית של ממש. אנשים כל כך רצו את העצום עד שהם יישנו בלילה לפני הסוכניות ואפיו לנגדי המובילות היה קשה להגיע...

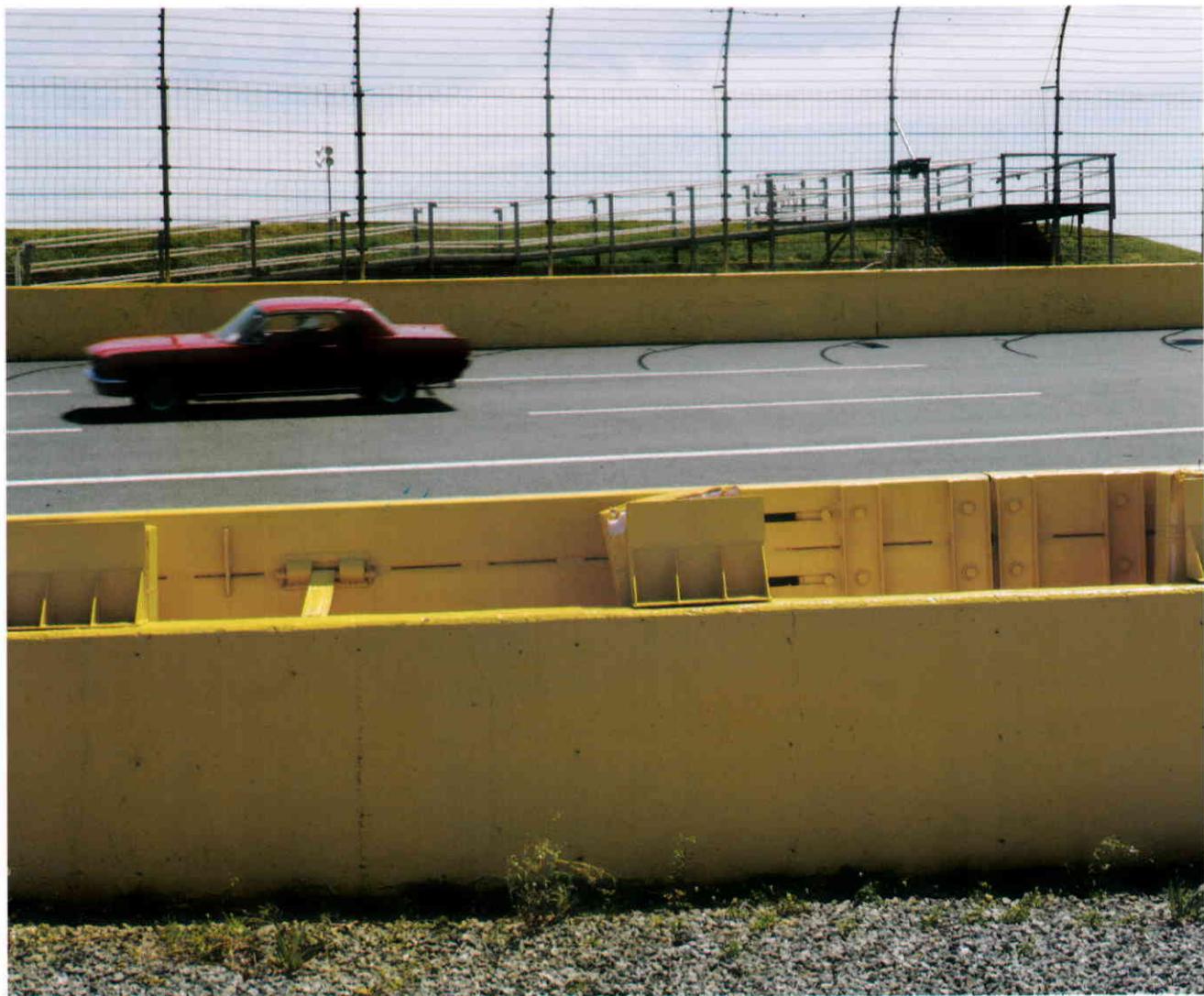
מה שלא כל כך ידוע, הוא שבאותו זמן כבר נהגה מורה עיריה בשם ג'יל בראון במוסטנג פתוחה אותה קיבלה יומיים קודם. היא נכנסה לסוכנות בשיקAGO ("כי נמאס לו מהפירליין של הווריי") כדי לקנות פורד, ושם דבר לא מצא חן בעיניה. הסוכן לקח אותה אל מאחורי הקולעים ושלח את המוס והיא, שלא ידעה כל כך על ההיסטוריה, רכשה אותה מיד... ג'יל בראון מחזיקה בה עד היום! זו

הקנייה המתועדת הראשונה של מוסטנג.
המוס הזאת הוצאה לביטן של פורד ביחד עם המוס מס' סידורי 1 שגם לה יש סיפור מעניין: היא נמכרה בטעות (או שלא) על ידי סוכן בניו-אונקלנד שבקנדה לטיס. כשפורד עלו על העניין עברו שנתיים, הם קנו אותה חזרה תמורת מוס 1966 חדשה ומאז היא מוצגת במוזיאון פורד שבמדינת מישיגן.

שרלוט שבצפון קרוליינה ארוכה את אחד משני האירועים המרכזיים שציינו את יובל 50 השנה לפורד מוסטנג (האירוע השני היה בלאס וגס). כמה ימים לפני כן התארגנו בכל רחבי ארה"ב אלפי מוסטנגים למסע מאורגן שיביא אותם בול-בזמן ליום ה-17 באפריל, שהוא יום היובל. באותו יום בשנת 1964 נפתחה המכירה של המכונית שהשערה את כל ארה"ב (למרות שגם מסביב לזה יש סיפור אבל הוא יובא להלן).

האירוע עצמו נמשך ארבעה ימים באיצטדיון מירוצי המכוניות שבשארלוט. זהו מתחם ענק המוקף במושבים, צופים ובמסלול מירוצים, ממנו נشمכו ברקע קולות, שאגות, שיעולים ומה לא מעשרות מוסטנגים שהתחרדו ביניהן, כולל מהבציר הראשון. מבון שהמכוניות היו מושפרות ולא בדוק דומות למקור. גם זרי העמיד כמה מכוניות לרשות הצופים והמבקרים שיכלו לבצע הקפה עם מדрин.

ומה היה לנו?
ראשית, והסיפור של "המוסטנג הראשון שנמכרה" שהוצאה לביטן פורד. לקרהת ה-17 באפריל 1964 חולקו מכוניות



אوتם אלו שנולדו בהתפרצויות היצרים של סיום מלחמת העולם השנייה וכשברגו רצו שהוא מעבר ל-Standard Car. היצירה של לי איקוקה הצליחה לגעת בהם והסיפור הקטן שנטקלתי בו באירוע מדגים זאת.

בקצה השני של הביתן הוצגה המוס החדשה, מודל 2015. זה דור חדש לגמורי שאוטי אישית איזב. כשיצאת מהביתן מש הסטנורטי מלאפי מוסטנגים מכל הדורות, כולל ייצוג נאה לדגם "64 וחצי". כמו בדגם הפורד מודל Z, אין מוס דומה לשנהו. יש המון מכוניות מדגמות כ"אלינור", והמוני משופרות במנועים אלה ואחרים בכל הצבעים. שוב וכחתי לדעת איזה עיצוב יפיפה הוציאו פורד בדור של 2004 ואיזו אכזבה היא מוס 2015.

בארצות הברית כמו בארה"ה, כל אחד בא עם סייפור, אותו הוא הציג לראווה על גבי שלט גדול ("אחת מ-2000 מוסטנגים משנת 1965 שהרכיב בהן קרבווטר צזה וצזה"). מוס 66-64 מייצגת את סייפורו של דור ה"ביבי בומראס",



מוסטנג 2015, הדור החדש שהתרחק מהמקור



מוסטנג 2004, הרטרו שחזר למקום

"המניות שלי אצל הבנות על במת אחת, אבל באותה מידת צנחו אחרי שהקפטן הקשוח לא נתן לי לגעת ברכב", מספר צ'ארלס.

רק לאחר חצי שנה הותרה הרצואה וצ'ארלס ליקח את הנערה הראשונה לסייע מסורתו בשכונה. זה לא עזר לו אליה כל כך, אבל בהמשך ...

המוס החזיקה אצל משפחת דאוסון 25 שנים שבמהלכן הוחלף המנוח פעמיים (פעם אחת אחרי שריפה). הרכב נפגע על יידי ברק ולאחר מכן פגע בציבי. בהמשך הוא הפך לרכב מילואים ולבסוף הוא נמכר ב-3600 דולר בסביבות שנת 1990.

"אני זכר את המבט של אבא כשהמוס נסעה מהחצר בפעם האחרון, זה היה כאילו שהוא איבד את חברו הטוב ביותר".

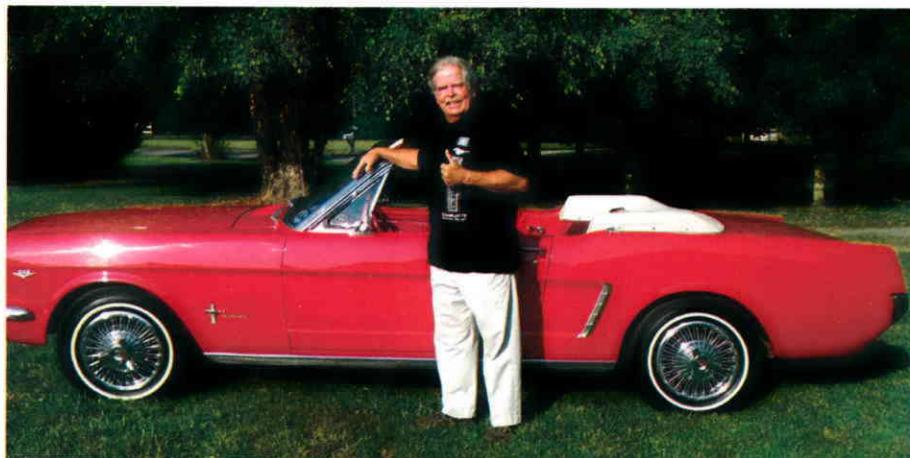
ולוננו רוצים לחות את זיכרונות הילדים וצ'ארלס עושה זאת בעזרת מוסטנג דומה (בצבע אחר) שהוצאה לאורו באירוע.

עד כמה מוטבע המוסטנג בהווית החיים האמריקאית מעיד הסיפור של צ'ארלס דאוסון והמוסטנג שלו. כשהופיעה המוסטנג בשנת 1964 הוא היה בין חטיבת-הבנייה והתייכון, נער מלא הורמוניים לבחורות ומוכניות.

אבלו, טום דאוסון שהיה קצין בצי האמריקאי, לקח את המשפחה ליריד העולמי בניו יורק, שם הוצגה המוס לראשונה. כמובן שהבא ו גם הנער התאהבו ברכב שעדיין לא הוצע למכירה.

זמן קצר לאחר מכן האב הועלה בדרגה והחליט לחת לעצמו מתנה, מוסטנג שהוצאה במבצע "חבר" שלהם. היה זה בاميיז אפריל 1964. המוסטנג כיכבה בכל מדיה אפשרית, אבל את הדבר אמיתי עדים לא ראו. טום האב החליט להפתיע, סס למפעלי פורד בדירבורן ליד דטרויט, רכש את הרכב והסיע אותו הביתה (ליד ווינגטון SC).

כך המוסטנג הפכה לכוכבת אזורית, כשל הסביבה באה לראות את הפלא.



10 הצעות忿פוחם נזקי אכזרי קבאים

מאת משה גולדברג

- שיפוץ מוקדם של המנווע החוך שלנו הוא פשוט: אל תשפשץ את המנווע עד אשר הגיע הזמן להתקין אותו ברכב. אין טעם שהמנוע ישכב לצד במושך ויעלה אבק. כשר רב הוצאה על שיפוצו והדבר יכול לגרום ל��יצוץ בתקציב השיפוץ בתחוםים חשובים נוספים וධומיים יותר, כמו צבע, פחחות ובנים. תמיד אפשר להתקין את המנווע הלא משופץ ברכב ולשלוחו אותו לשיפוץ מאוחר יותר.
- קמצנות על עבודות פחחות וצבע עבודות הפחחות והצבע היא בדרך כלל היקרה ביותר בתהיליך השיפוץ, אך החשובה ביותר! רוב האנשים מנסים לחסוך בסעיף יקר זה, אך בסופו של דבר הזול יכול להפוך ליקר מאד! רוב החברים לא מבצעים עבודה זו בלבד, ולחם מיום גם הסעיף הבא:...
- ללא בדיקת היסטוריה ומוניטין של בעל המקצוע לפני שהטהיליך נמסר למשר, יש לבדוק חוות דעת על המוסך לפחות מכמה אנשים שעבדו איתו ולראות את העבודה שבוצעה. יש לבדוק מספר פרמטרים: איכות העבודה, עמידה בזמןים ועמידה בתקציב. עצה זו חיונית בכל פוללה המתבצעת במהלך השיפוץ, אולם חיונית במיוחד במקרה הפחחות והצבע ויכולת לחסוך הרבה אכזהה מהעבודה שתתקבל.

• קניית חלקים מוקדם מיידי כהמשך להערכה בנושא המנווע, רבים קונים חלקים לפני שיש בהם צורך ומבזבזים אלף שקלים. אל תקנה חלקים



אם אתה לא משתמש בהם מיד אלא אם זו הזדמנות לחלק נדייר ומיחוד, אחרית התקוף למחסן חלקים ולא לשנדת שיפוץ... חלקים אלו יכולים להתקלקל באחסון או ללכת לאיבוד. ייתכן גם شب"ר רגע האמת" לא יתאימו

שחזור מכוניית קלאסית יכולה להיות פעילות מסוכנת לבריואוט (הנפשית...). בטליזיה זה מהיר, קל, ולאחר סכנת ההפסד הכספי או תסקול, אף מקרים כאלה נדירות יותר. במצבות רוב השיפוצים דורשים מאות ואףilo אלפי שעות עבודה, לא מעט כסף, והטהיליך יכול להמשך מספר שנים.

אספנו את 10 הטעויות הנפוצות בשיפוץ:



- המכונית הלא נכון המטריה היא לנשות למצוא רכב במצב הטוב ביותר שאפשר, אלא אם כן אתה מוכן להזאה גдолה... רכב עם בעיות חלודה קשות, חוסר בחלקים, נזק מתאונה או בלי קיזוני עשוי להיות זול לקניה אך הרבה יותר יקר לשחזרו. חפש בהירות, ועם הרבה סבלנות. אל תתן לחולום לעור את עיניך... מכונית במצב טוב תאפשר את קיצור זמן השחזרו ותשמר על התקציב.
- ללא נסיעת מבחן ברכב דומה רוב השחזרים מתחילה בחלום ובאיידיאליזציה של איך יראה הרכב בסוף השיפוץ. הבעיה היא שבסופו של דבר, עדין מדובר ברכב ישן ובטכנולוגיה ישנה, גם אם יהיה משופץ לתפארת. בהשוואה לרכבים מודרניים המכונות הישנות לא נסעות, לא עוצרות, ואין להן את הביצועים שהתרגלנו להם במהלך השנים. הרבה שיפוצים הסתיימו ביצירות מופלאות, שפותש לא היה כיף לנוהג בהן... נסה לנסוע ברכב עצמו או ברכב נסע דומה לפניו הקנייה או השיפוץ. בדוק אם הוא עונה לדרישות שלך מבחינות ביצועים, נוחות הנסיעה, מרוח פנימי ונוחות, והאם הוא עונה ל"חלום היולדות" שלך.

מטלות. בזמן המבחן יש לעשות רשותה הכלולת רעים שונים, תופעות אשר אתה לא מרגיש טוב איתן, חלקים שאינם מתאימים לצורה נכונה, קוסטטיקה שדורשת תשומת לב. כל זאת עשויי לגורור עובדה גדולה ונספת ובעיקר תקציב נוסף. כאן באה חשיבותו של המيون הריאוני ובחירה חלקים קפדיות שימנוו למשל את פירוק הגיר על מנת להחלו גלגל שינוי מוצלח ושיפוץ שלא מתאים. זהו ההבדל בין שיפוץ מוצלח ושיפוץ גרווע ואפילו בין גמר השיפוץ ונטייתו. יש להשיקע שעות בלימוד ומيون.

- לא להזדמנות בשגיאה שביצעת זהו הסער החשוב ביותר. אם ביצעת שגיאה בתהילין השיפוץ, הודה בכך ולמד מהשגיאה לעתיד, תקן את



הטעות וחזר למטירה שלך. אל תרים ידיים בגל הטעות. חזר למסלול השיפוץ עם הלקח שלמדתך ותיהה חכם יותר ומאושר יותר.

- חוסר תיעוד בכל שלב ושלב יש לתעד את העבודה בכתב ובצלומים. לרכבים רבים אין ספרות מקצועית ולכן חשוב לאסמן תיעוד ראשון, צלמים רכבים דומים ולראות איך כל מרכיב ומרכיב בנוי. כל תהיליך הפירוק חייב להיות מלאה בצלום קפדי כדי שנזכור איך להרכיב.

לסיכום - קל זה לא יהיה... צפה גליישה בתקציב ובזמן, צפה למפחינים נפש מזדמנים ולאכזבות מבעלי מקצוע. צפה גם לרגעים בהם לא תבין מדוע נכנסת לכאב הראש הזה. אבל - בסוף הדרכך ממתינה מכוניות חלומותיך שתזכה למבטים משתאים בטקס ההשקה - בהצלחה!

האיורים מתוך: Henry's Wonderful Model T Flowd Clymer
מאות:



בגל שינויים נעשים באמצעות התהילין. הדבר גורם גם לשירות" התקציב בזמן לא נכון של השיפוץ. נגלה לכם סוד: אצל הספקים הגדולים תמיד תהיה עוד "מכירה מיוחדת", גם בעוד חודש או בעוד כמה חודשים. קנה חלקים רק בזמן ונסה לאחד משלוחים על מנת לחסוך בעלות המשלוח.

- שכחת מה התחלת מעבר לשיפוץ עצמו יש לזכור שהמטרה הראשונה היא הנאה וסיפוק. יש גם שאיפה לקבלת פרט על השיפוץ והכבד שכרוך בכך, ליהנות מהנהיגה ברכב שימוש מבטים מהקהל, או לפגוש חברות אנשים חדשים. אפשר גם לשאוף "לצאת ברוח מהעסק", אבל יש לזכור שמשיפוץ מכוניות ישנות בישראל לא מרוויחים... שמור תמיד את המטרות שלך לנגד עניין ובצע התאמות כאשר אתה תועה בדרך (ואתה תסתה



מהדרך!!!).

- בריחה משלב המيون הריאוני

אנחנו מאמינים כי רוב המכוניות דורשות "שיחזור" של השעות שתכננו לתוכה הסופית, ובוטח שהן יראו יפה ויישעו טוב אבל האם הן מושלמות? שיחזור טוב מסתיים אחרי הרבה הרבה נסיעות מבחן ומילוי רשות

"ניזון מהאלה לאן פקפק"

מאת בני הספל



השנה גם הצגנו והרצינו **בבית ספר מקצועית "مفתן חרמון" באשדוד.** את פעילותות "מועדון החמש למען הקהילה" מרכז חברותנו יוסי שומרוני

מועדון החמש ממשיך במסורת של תרומה להקהילה. רצף האירועים התגבר לאחרונה ורבים מהם ממכנויותינו וגם אנחנו יצאנו נשכרים מהחיבור עם בתיה ספר, בתיהם חולים והצווותים שלהם שממחישים לנו את ארץ ישראל היפה.



ב"רמת הדסה", טבעון

המוסד החינוכי "רמת הדסה" שבבעלותו נוותן בית חם והזדמנויות לנוער שנאלץ להפרד מביתו. זה כמה שנים שאנו משתלבים ב"יום הפתוח". עשרות מכוניות הגיעו השנה מכל רחבי הארץ. הסניף הצפוני של מועדון החמש מרכז את האירוע המוצלח.

בית הספר למקצועות הרכב, "אורט י. ידין" נמצא במחנה צרייפין ונוותן הזדמנויות, מסגרת ומİKצוע לענירים שלא מצאו את עצמן במסגרות חינוכיות אחרות. אנו משתלבים בהרצאות, בקישוט בית הספר בתמונות של מכוניותינו ובהתהבות בטקס סיום שנת הלימודים. כך היה גם חדש יווני.

בית החולים "אברבנל" בברית ים מטפל בפגועי נפש. המוסד מארגן איתנו יום תצוגה במסגרת היום הפתוח.



ב"מפטן חרמון", אשדוד



ב"אברבנאל", בית ים

הרכב לככיש, ודב"א אות אפשרויות. הפעולה המיידית כללה טיפול בנזילות מרבות (קארטר,BK-אקס, מחזורי שמן בגיר וכו'), טיפול במערכות החשמל של הרכב שעבירה יותר מדי קומביינות במהלך השנים, שיפוץ מערכת ההיגיון ועוד ועוד. בתמונות על המגובה ניתן לראות כי הוסרו כל הגלגלים והתחלו לטפל בחופש שהיה בהם. משאבת ברקס נזלה והוחלפה, והיה צורך להחליף את מסרך ההגה על מנת להציג את יכולות ההיגיון לרכב. חברי ממעודון פיברגלאב השיטו יד ותרמו יידע, ומסרך חדש הותקן ברכב ושיפר מאד את יכולת ההיגיון. כל לוח-השעונים היה מkomבנן עם סבר של חוטים ומוגדים. הצלחנו לעשות סדר בכבלים ושיחזרנו את המתגים המקוריים בלוח השעונים. גם ידית פתיחת מכסה המנוע שנעלמה, חוזרת למקומה.

מה שנונתר היה להתחיל לנסוע... עם קצת חששות ונסענו למכוון הטסנים ו... הרכב עבר ב"מכה ראשונה"!

**קיים משיכת
על כבישי ישראל
הקסטל יחידה**

בעולם בקלילות ואלגנטיות המוכרת ומצויה עם חברותיה הסוציאות.

אין ספק כי לבניינו עניין מדבר בחיה מוזרה - גור של דוכס, פנים של רום ומעטה של 60/13. על כן הקסטל הינה ייחודית ומהווה את האבן המקשרת בין מורשת הסוציאת והכרמל-דוכס ובין הרום 1300 שהגיעה לעולם מיד אחריה.

מפעל אוטוקרס היה ידוע בכושר האילטור שלו... חלקים מכל הבא ליד, שינוי ייצור תכופים, וגם אביזרים מזדמנים... על אחד זה אספר כאן, וגם על הקשר המשפחי שלנו אליו.

אבי חי מלידתו עם מנעים ומתknן מכוניות בחצר האחורי. גם בזבאה זה לא פסק כאשר תיקן וטיפול במגווני הדבורות והדבורים בחיל הים. כמו אצל כל ישראלי, סוציאות תפסו פינה חמה בלבו וכיוום כאשר הוא בתוך עולם האספנות החליט שתיהיה גם לו סוסת פיברגלס ישראלית למהדרין. אני כותב "ישראלית" כיון שיש לו כבר אנדרול תוצרת תורכיה שגם היא עשויה פיברגלס.

از כיצד התגלה ליידינו מכונית כל כך נדירה שאבilo לא נכנסה לקו הייצור? סיפור המעשה מתחליל בך שחויפנו רבות אחרי אטרקציה מוטורית ובעזרת חברים ממועדון פיברגלאב הגענו למגרש רכבים אי-שם ליד מעלה-תרשיחא. שם מצאנו רכב שנראה כקומביינה והכלאה

מווצה של כרמל דוכס 60/13 ורום 1300 מאוחרת יותר. מסתבר שזאת הייתה ה"קסטל", ניסיון של אוטוקרס לייצר דור המשך לדוכס", שלא הבשיל והותיר אחריו

כמה אבות טיפוס שחלקם זלג לשוק החופשי. אבא כМОבן קפץ על המזח מעצם היotaה יהודית ונטולת פס יצור מאחורייה. כך רכשנו את הקסטל ללא נסיעה מבכן, תוך השתמכות על הרוש המוכר והידוע של פורד 1300 שנמצא ב"נגעה".

סיבוב המבחן הראשון על הרכב נעשה למשה על-ידי, שהרכב ירד מהגרר ועשה סיבוב פרסה בקצת הרחוב על מנת להchnerות אותו ברורס בחצר הבית. מיד ראיתי שפנים הרכב "עדכן" למאה ה-21. הוכנסו בו מושבים של יונדי (ככל הנראה 02) ופלסטייק בין הכסאות. חווית הנהיגה אופיינה בהיגיון קשה מאוד, אך בתגובה זויזה של המנווע בעת העברת הילוכים. הקלאז' גם הוא דפק בתחילת עקב השניים שעד.

כשנוי יצא צבא בינויו בזריזות תוכנית פעולה להשבת



מאת יוחאי שנער

בסיום הסטיישן המעודכנת, אבל אוטוקרס נמצאה כבר בשחרור פיננסי שאין ממן חזרה. בעת נתבקש צוותו של לוי להניח בצד את הכרמל החדש ולחזור את הסוסיתא 1970 כדי להפיק הכרמל זול יותר לייצור. מכוניות זו הייתה עותידה להופיע בסתיו 1971, הכרמל דוכס 1972. לפי הערכה נבנו ביולי 1971 ובספטמבר ארבעה אבות-טיפוס של הכרמל "סימן שלוש". בנובמבר קרסה אוטוקרס. הבנקים המקומיים, להם הייתה חיבת אוטוקרס סכום צנוע של 32-35 מיליון ל"י, התנו להלוואה עתידית בהפקחת המניות של לילנד ושובינסקי בידיהם, כבתוות. שלאunganו, פיטה אוטוקרס רג'ל ב-1 בנובמבר 1971 עברה לניהול של כונסי הנכסים. למרות שהיצור התחדש תוך זמן קצר, עצרה פשיטת הרג'ל את הפיתוח למשך למעלה מרבע שנים ובכך הביאה את הקץ על סיכוייה של אוטוקרס (ושל רום הכרמל אחריה) בשוק האזרחי בישראל.

בראשית 1973 ניסו כונסי הנכסים של אוטוקרס להחזיר את הכרמל. המכוניות שיוועדה להופיע כדוגמת 1972, בעצמה עסקת "סוף עונה" למה שהיתה אמורה להיות, הוצאה כתעיתונות בשם "כרמל קסטל". במסמכי החברה הופיעה כ"קסטל" סתם. מעט הבדלים בצבעת

החזית ובפנסי האיתות מתחת לפגושים הקדמיים, זו הייתה הכרמל 27. הפעם נבנו לפי הערכה שיש יחידות, אך לא נעשה מאמץ לשוקה לציבור הרחב, שסמליא כבר הפנה עורף לחברת מיטרין הכרמל. באותו הזמן בישרו אנשי אוטוקרס כי הם שוקדים על פיתוח מכונית עם ארבע דלתות, לשנת הדגם 1974. ואכן, במהלך 1975 עיצב אריה סולומון את הרום 1300, מכונית ארבע דלתות שהייתה בזיקה חזקה מאוד לקרמל שפיטה חנן לוי ביוני 1971, לפני הקriseה הגדולה. הכרמל 27 הופיע, בסומו של דבר, ביולי 1976.



לכמה שנים נזקקה אוטוקרס כדי להשיק את הכרמל

בראשית Mai 1970 הציגה אוטוקרס את סדרת הסוסיתא החדשה, מחליפתה של הסוסיתא 12 בת הארבע וחצי. הימים היו ימי שגשוג ופריחה, הסטיישן והמסחרית החדשות יעדו לקהל רוכשי המכוניות המשפחתיות. לראשונה ייצרה החברה מיטרין מכוניות בצע מטאלי, פריט יקרה אמיתי בישראל של אז. מכוניות ההשקה, וגם רבות שיצרו אחר-כך, נצבעו בתכלת מתכתית, גוון נאה של עצמו ולא ספק שינוי מרענן ביחס לצבע הלבן חסר-היחוך שאפיין את מרבית הסוסיתאות. משפחתיות ישראלית דגם 1970, אם תרצו.

הסוסיתא החדשה הייתה כעורה בתכלית, מכל זוויות שהיא. החזית הייתה אמונה מודרנית יותר מזו של הסוסיתא 12, אבל חסרת חן. במבט מאחור, העיצוב היה שונה ממש. כדי להגדיל את החלל הפנימי (מבלי לשנות מהותית את השלדה) הורחב הגוף בשבעה סנטימטרים שלמים בהשוואה לכרמל. רוחבו של הסאן האחורי יותר על כנו - 125 ס"מ - ומעלהו התנודד כתע גור פלסטי שרוחבו המרבי 169 ס"מ. בפעול הודבק עד מהרה הכינוי "הברוזה ההרה" למוכנית החדשה.

באוטוקרס הפנו את הסוסיתא למקצה שיפורים. על המשימה הופקד חנן לוי. "במקום לנשות ולהשתמש במרקם המכוער להפליא ולהלא סימטרי של הסטיישן 07, נחתכו צדי המרכיב והשלדה עד לרוחב הרצוי", כתוב לוי. התוצאה, שעמדה בפני השלה ביוני 1971, כללה את שינוי חזית המושב האחורי כדי להגדיל את המרחב לרגליים. הסוסיתא העתידית כללה, לראשונה, מרכיב בן חמישה דלתות, אבל לא פתרה בעיות אחרות. לשם כך, כתוב לוי, נדרשה שלדה חדשה, אבל זו לא הייתהBNמצאת. חודש אחר-כך, ביולי, עיצב לוי גם הכרמל חדשה, על

מפסון רכבת מילנסקי

מרצדס 190 LS משנת 1962 של יהודה אליאס, דודג' קורונט 1949 של אלעזר יעקב, פיג'ו A 4 4 D מסחרית של נעם צחוני, פורד GPW משנת 1942 של ראובן נזיריו ורובר 10 משנת 1947 של ישראל סמילנסקי. כל מכונית והסיפור שלה וכל מכונית עם דרך הייסורים שעבר בעליה כשהובילה לתוכאה המעוררת קנהה. את הגביע והתעודה העניקה אימנו של שאול גלאי והיו"ר החדש של המועדון, דרור בריל. לפניו כן, קיבל היו"ר היוצא נחום קדמיאל תעוזת הוקמה על פעילותם המסורתה.

בין שלל האירועים במועדון, הבולט בחצי השנה הראשונה היה אירוח הגביע הנודד על שם שאול גלאי שנערך בחווה"מ פסח בפארך אפק שבראש העין, בחסות הירחון "אוטו".

על רקע אגם יפינה ומבצר עתיך, ובמצג אויר תואם, התייצב עשרות מחבריםנו כדי לכבד את זכרו של שאול גלאי ז"ל, עיתונאי רכב, חובב קלאסיות ועורך "אוטו" שמת בדמי ימי לפני 20 שנה. חבר השופטים שככלו את חבריינו חן פרחי, אריק אשפי ואmir הלוי החליט להעניק את הגביע לכל חמשת המכוניות שהגיעו לגמר:



חתני הגביע







הדווג' של אלעזר יעקוב



המיניבוס של זונם חצ'רוני

מחידון אביזרי מועדון החמץ

כובע רוקום

mdbeket chalon pniemiyah

חולצת פולו



30 ₪



10 ₪



50 ₪

דגנון לרכב



20 ₪

מגן שמש לרכב



25 ₪

דגנון بد לתלייה



30 ₪

סמל גראיל מתכת



40 ₪

מחזיק מפתחות



15 ₪

מגנט 'נא לא לגעת ביצירה'



25 ₪

חוברות אבטומוביל ישנות וחדשות



10 ₪

חדשות
20 ₪

ספל קרמיקה מעוצב



20 ₪

דיסק DVD אירוע 25



15 ₪

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים. מען למכתבים: ת.ד 1193, גבעתיים 113111

טלפון: 03-7319059, פקס: 03-7318818

דוא"ל: www.5club.org.il fiveclub@bezeqint.net

USHOPSTM

motors

מגשימים לך חלום!



משלוח כלי רכב ביבוא אישי

- שירות שילוח רכב מכל מקום בעולם עד לקבלת מפתח
- שילוח כל רכב תחת רשיון DOT - FMC בסטנדרטים הגבוהים ביותר
- מנוע CHIPOSH מתקדם לכל רכב בשיתוף ebay
- מחשבון חינמי להערכת עלות רכב ביבוא אישי בישראל, כולל מיסים ומשלוח

הטבה מיוחדת לחבריו מועדון החמס

במשלוח חלקו שלילוף מארה"ב לישראל
עם הזמנת שילוח רכב לישראל על-ידי יושופס מוטורס,
באמצעות האתר BUY2USA!

30%
הנחה

לייעוץ בנושא שילוח כלי רכב לישראל ללא התחייבות - התקשרו

1-700-707-757



PayPal



www.ushopsmotors.co.il