

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל | גליון מס' 89 | יולי 2016



**פיב"א
ואני**

סבא מה קנית לי?

המוסטנג הראשונה שלי

הקבלן של ליילנד

הסקאמל קונטראקטור

**ביקור
בנפר טורעאן**

הפרסום עובד

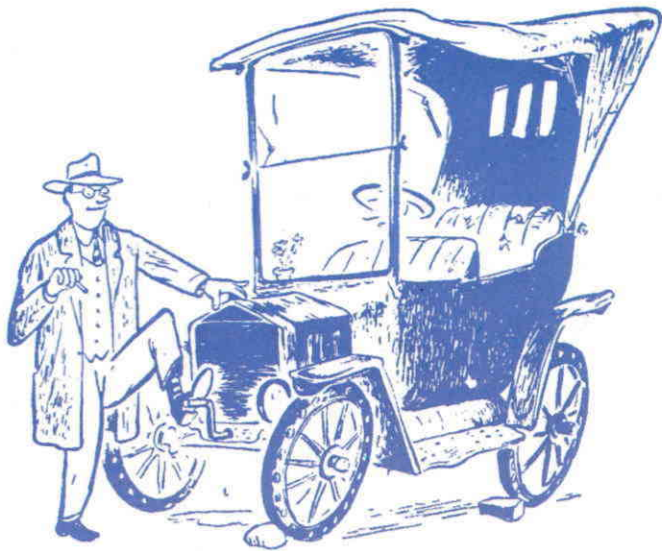
או שלא...

שושלת

שברולט לדורותיה

מנואלה

בני הספל



הקיץ הגיע ונעים להיזכר בימי החורף והאביב בהם היה קל יותר לנו ולמכוניותינו הלא ממוזגות. בחוברת הבאה נסכם את האירועים החשובים בשנה האחרונה ולכן כאן הסתפקנו בציון אירוע אחד שהוא משמעותי לרוח המועדון - השתתפותנו ביום לכבוד מגמת המדעים בחטיבת הביניים בטורעאן. שמחנו להוקיר את התלמידים המצטיינים, את החיבור שלא תמיד מדובר עליו ביישוב המעורב, נוצרי ומוסלמי כמובן גם הצגנו את מכוניותינו, שחלקן הגיע מאזור המרכז. **איתמר שורקי**, רכז סניפנו הצפוני והוגה המפגש כותב על כך. באותו עניין, נפרדנו מבית הספר "אורט ידן". תעשיית הרכב המקומית הניבה כמה מוטציות גדולות וזו שכמעט נשכחה היא ה"ליילנד קונטרקטור", משאית ענק ששימשה גם כמוביל הטנקים המודרני הראשון של צה"ל והורכבה באשדוד. כמה מהן מפוזרות במוזיאונים השונים של מערכת הביטחון. **יוחאי שנער** מספר על תולדות המיזם **ודב קרדו** מספר על הניסיון האישי שלו עם הדינזאור הזה. אם הקונטרקטור הוא ייצור בריטי ענק, הרי שבצד השני של מד הגובה נמצאת הג'נסן, אחת מאותן מכוניות ספורט מדליקות שאוכלי ה"פיש אנד צ'יפס" הביאו לעולם. אנו שמחים להמשיך במסורת המבחנים ההשוואתיים של "אז ועכשיו" - **קינן כהן** מתרווח בשברולט חדשה-דנדשה ובמקביל מזיע בשברולט הקלאסית של חברנו **חיים לויט**. **רון אקרמן**, דוברנו הנמרץ, נכנס לנבכי עולם פרסום הרכב של המאה הקודמת. **דורון סגל** שהשתתף באירועי פיב"א, מספר על הקשר האישי שלו עם האירגון. ואם כבר אירועי חו"ל, **איוון רוזן** כותב על השתתפותו במירוץ היוקרתי "מילה-מילייה", גאווה לכולנו.

קריאה מהנה,
מני הספל

בשער: טיול חברי מועדון החמש בעוטף עזה.
צילם צביקה מרגלית.



מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: איתמר שורקי, אלי גידור, בני הספל, דוד כרמל, דרור בריל, מתניה הלוי, סיגל שטיימן, קובי בן-ניסן, רון אקרמן.
חברי כבוד: רפי בן חור, אמנון ענבר, גבי קדוש, ישראל קיסר, חיקה ברנשטיין ז"ל, יואכים לוין ז"ל, צבי רכניץ.
יו"ר קודמים: צבי רכניץ, יוסי בראל, שי אמיר, אבי כתריאל, זמי לוין, נחום קדמיאל, אבי טף, נחום קדמיאל, דרור בריל.
פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - דרור בריל
מ"מ יו"ר ואחראי אירועים: דוד כרמל
גזבר ואחראי חסויות ותרומות: אלי גידור
אחראי השקות וקבלות פנים: מתניה הלוי
אחראי קשרי קהילה: בני הספל
דובר המועדון, שיווק ויח"צ: רון אקרמן
וועדת כספים: אלי גידור, דוד כרמל, סמדר רחמים
וועדת אירועים: דוד כרמל, עפר סגל, מתניה הלוי
מבקר: זמי לוין
וועדת ביקורת: נחום קדמיאל, בני אור
אב בית דין חברים: עו"ד שלמה דן גדרון
חברי בית דין חברים: עו"ד צבי סלנט, עו"ד רז לבנת
צוות טכני מקצועי: קובי מילוא, חן פרחי, עודד פירסט, אריאל עזיזי
רכזת טיולים ושימור חברים: סיגל שטיימן
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים: קובי בן-ניסן
רכז המפגש המרכזי בת"א: מתניה הלוי
רכז מפגש הצפון: איתמר שורקי
רכז מפגש השפלה: קובי בן-ניסן
רכז מפגש משמר השרון: דודי שטרקר
רכז מפגש יד מרדכי: צביקה מרגלית
רכז מפגש ב"ש: גדעון קדרון
אחראי קשר בין מועדונים: חיים לויט
אחראי קשר עם הרשויות: נחום קדמיאל
אחראי פיב"א: יוסי צור
בוחני פיב"א: אמיר הלוי, דורון סגל
אחראי לוגיסטיקה: רוני רוזנברג
משרדי המועדון:
מנהלת משרד המועדון: סמדר רחמים
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 פעילות המשרד:
יום א': בין השעות 12:30-20:00, מענה טלפוני: 13:00-19:00
ימים ב'-ה': בין השעות 09:30-17:00, מענה טלפוני: 10:00-16:00
מועדון החמש באינטרנט:
אתר האינטרנט: www.5club.org.il
אתר המועדון: רם מילון, סמדר רחמים
פייסבוק: קובי מילוא, סיגל שטיימן, שי ורד
פורום רכב אספנות: www.carsforum.co.il
מנהלי פורום אספנות: רז מלמד, בני הספל, חן פרחי
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש
עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב גרפי: ליאת מזרחי דדון
הדפסה: דפוס מאירגרף, תל-אביב
© כל הזכויות שמורות

דבר היו"ר

דרור בריל



חברי מועדון יקרים וקוראים מכובדים,

ועוד. כל זאת, בזכות חברי הוועד ופעילים נוספים. לאחרונה נעשית מהפכה בתחום מכירת אביזרי מועדון ואנו מקפידים לפרוס את חנות המועדון באירועים גדולים, ובהצלחה רבה. לחברי הוועד תוכנית עבודה שנתית לפיה אנו עובדים ובקרוב אף נעדכן את מערכת המידע במשרד המועדון. מספר חברי המועדון הולך וגדל ולקראת סוף השנה יש לצפות שנתקרב ל-1,000 חברים! זהו בהחלט המועדון הגדול והמשמעותי ביותר בתחום אספנות הרכב בישראל.

לקראת סיום, יש לי בקשה קטנה וקלה לביצוע מכל חברי המועדון - אנא הגיעו למפגשים והאירועים עם חולצות וכובע של מועדון והתמידו בכך. כיף לראות את כל חברי המועדון עם הלוגו היפה שלנו על גבי החולצות והכובעים.

מברך את כולכם בקיץ נעים וקריר ואספנות מוצלחת!

שלכם,

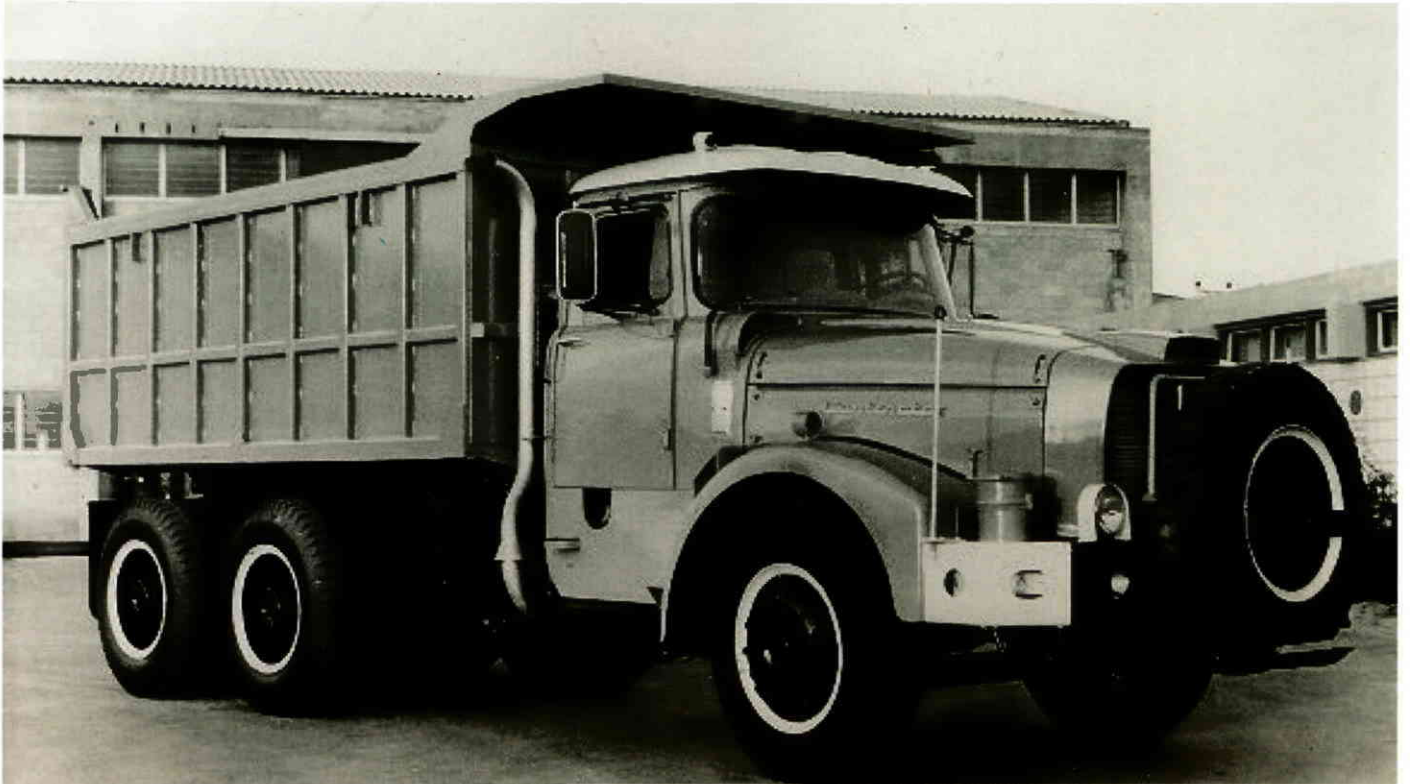
דרור

הדרך החדשה בה התחלנו ללכת בשיתוף פעולה עם חברת "יושופס-מוטורס" מניבה תוצאות ברוכות ונראה שבכל חודש וחודש מתווספים חברים ואספנים חדשים למועדון. אנו לאחר מספר אירועים גדולים ומשמעותיים: אירוע כרמיאל בחג השבועות, בו השתתפו עשרות חברי מועדון באירוע משותף עם עיריית כרמיאל; ומיד לאחריו עשרות חברי מועדון הפליגו דרומה לאירוע ערד, אירוע שמקדם את נושא אספנות הרכבים בדרום. לפנינו אירועים רבים ומעניינים והגדול והמרכזי מכולם הוא אירוע סוף הקיץ המסורתי המתוכנן בפארק הלאומי ר"ג בחודש אוקטובר. מפגש יד-מרדכי הפך למסורת וגם מפגש החודשי במשמר השרון תפס נפח גדול ומשמעותי במקומו החדש. הסניפים משגשגים ועבודה רבה מושקעת בכל אחד מהם ע"י הרכזים והפעילים המצוינים שלנו. השקות מעניינות מתוכננות לתקופה הקרובה והרף המקצועי של השיפוצים רק הולך ועולה. וועד המועדון עובד קשה והשקעתו מניבה תוצאות טובות ויפות בתחום הדוברות, האירועים, השמירה על תקציב המועדון, עדכון יום-יומי של פורום המועדון ב"קארספורום" ודף וקבוצת הפייסבוק ועוד

הקבלן של ליילנד

הרכב הכי גדול שהורכב בארץ התפרסם בעיקר כגורר טנקים, אבל הגיע אלינו כדי להביס את מק ואוטוקר

יוחאי שנער



רכינה ראשונה לישראל. סופקה למחצבות כפר גלעדי. כאן, בחצר המפעל באשדוד

משתמשים במשאיות אמריקאיות עם מנועים גדולים ולנו אין פתרון". סטוקס השיב: "Why don't we make it with Scammell?", למה שלא נעשה את זה עם סקאמל?"

סקאמל היתה חטיבת המשאיות הכבדות של ליילנד. כמו יצרני משאיות בריטיים רבים אחרים, נרכשה החברה מוטרד ע"י ליילנד בשנות ה-50, והמשיכה בשלה - התמחות ביצור גוררים כבדים ומשאיות תלת-גלגליות משונה עם שם משונה לא פחות: Scarab ("חרפושית"). ליילנד מיהרה לרתום את סקאמל למשימה הישראלית. סטוקס חזר לאנגליה, והנחה את אנשיו לקבל מאשדוד את המפרטים של מק ואוטוקר. בנובמבר 1963 חשפה ליילנד תמונה אחת ופרטים ראשוניים של סדרת משאיות חדשה בשם סקאמל קונטראקטור ("קבלן"). זה היה גורר 6x4 עם משקל מורכב מירבי של 75 טון, ומנועים בהספק של עד 400 כ"ס, לשון ההודעה לעיתונות. מבט מעמיק בתמונת המשאית החדשה גילה תא נהג מודרני, קפיצת מדרגה משמעותית בהשוואה לתאים הספרטניים שאפיינו עד אז את משאיות הסקאמל, ולא פחות מעניין - הגה שמאלי.

בשנת 1963 לפתה ליילנד את שוק הרכב הכבד באחיזת חנק. מתוקף חוזה שנחתם בין ממשלת ישראל, ליילנד מוטורס והיבואן, היתה היצרנית הבריטית מוגנת מפני תחרות במשאיות "סינגל" (4x2) ובאוטובוסים, ונהנתה מהטבה במיסוי גם במשאיות "דאבל", דוגמת ה-Hippo. המפעל החדש באשדוד ייצר במלוא התפוקה ולפחות שני צדדים לחוזה חגגו. ועדיין, לא הכל היה מושלם. מק ואוטוקר מכרו יחד קרוב ל-500 משאיות כבדות בשנים 1961-63. לליילנד לא היתה תשובה אמיתית, שכן למשאיות הגדולות שלה היו מנועים וכושר העמסה נחותים מאלה של המתחרות.

רמי עזרוני, אז מהנדס ראשי בליילנד אשדוד, נזכר בישיבה עם דונאלד סטוקס, מנכ"ל ליילנד, שהגיע ארצה לעתים קרובות במחצית שנות ה-60, בראש ובראשונה כדי לתחזק את קשריו עם צמרת השלטון. עזרוני: "למק ולאוטוקר היו מנועים חזקים. חשבו שזה צפלין. אלו היו כלים לעבודה. כבר הכירו אותם. היו להם יותר מהלכים, וקבינה מעוגלת. הלקוחות העדיפו אותם על-פני הסופר היפו של ליילנד. אמרתי לסטוקס: 'הלקוחות



להבות הבשן, היה רטוב. ממשיך עזרוני: "לקחתי את הסיבוב כחוט השערה, והחלק האחורי של המשאית החל לעשות תנועת סכין. אמרתי לעצמי 'רק שהמשאית לא תחליק ונפסיד את הכל'. המשאית התיישרה בחזרה." הסקאמל הגיע לפני המק, ומחצבות כפר גלעדי לקחו אותו לניסיון.

עם הרכינות נשלח לישראל גם אב-טיפוס צבוע אפור של גורר הטנקים העתידי, לבדיקת חיל החימוש. המשאית צוידה במנוע קאמינס מוגדש שפיתח 335 כ"ס (ברוטו, ו-318 נטו), ומכסה המנוע הוארך כנדרש. תיבת ההילוכים היתה עדיין הוילסון הבריטית. הבדיקה הצליחה, שכן במהלך 1966 הצטרפו לאב-הטיפוס שלוש משאיות נוספות. אחת מבין הארבע הושבתה כבר ביולי 1968 ואחרת נשתמרה והיא מוצבת כיום במוזיאון מרכז הובלה במחנה בן עמי (בית נבאללה).

אחרי מלחמת ששת הימים חידש צה"ל במהירות את צי המשאיות שלו. עוד לפני המלחמה, במאי 1967, הוזמנו חמישה גוררי סקאמל, במחיר של 112 אלף ל"י ליחידה. כעת ביקש הצבא להחליף את כל גוררי הטנקים, שהיו רובם ככולם דיאמונד T אמריקאים מעודפי הצבא הבריטי במלחמת העולם, והגיעו לישראל עד למחצית שנות ה-50. המספר הנדרש תפח, וב-17 בדצמבר 1967 סוכמה הזמנה מס' 4053 למאה גוררי טנקים שייבאו בשלמותם מאנגליה: 98 יועדו לצה"ל, ושניים לצבא אוגנדה. הפעם חובר מנוע הקאמינס 335 לתיבת 13 הילוכים Fuller Roadranger, מתוצרת Eaton. "ברגע שמצאנו פתרון", מספר סטיוארט בירד איש סקאמל, "החלפנו את הוילסון בפולר". המפרט כלל בין השאר צמיגי 22 אינץ' של אליאנס וסרן קדמי של...אוטובוס הרויאל טייגר.



אחד מארבעת הגוררים הראשונים בצה"ל, במלחמת ששת הימים, במבצע להעברת נחת לים האדום (ארכיון חיל הים).

המשאית הזו מצאה את דרכה במהרה לנמל חיפה ומשם למפעל באשדוד. ביום ג', 17 במרץ 1964, הוצגה הקונטראקטור בשוק היעד המרכזי שלה, ישראל. כמו כל מוצרי ליילנד אשדוד, הכיתוב בחזית היה "ליילנד", לא סקאמל. לא קשה היה להבחין במי נועדה להתחרות. המנוע היה קאמינס 14 ליטרים מתוצרת סקוטלנד, בהספק 250 כ"ס. למק שנמכרה בארץ ב-1963 היו מנועים בהספק של 220 כ"ס לכל היותר, וליילנד עלתה ליתרון. סקאמל ניצלה באופן מיטבי את מחסן החלפים שעמד לרשות ליילנד, כך שתא הנהג התבסס על ה-Vista Vue המודרנית של הציפטיין והקליידסדאיל, הפעם כמובן עם המנוע לפני הקאבינה, ולא מתחתיה. זוג הסרנים האחוריים (מתוצרת סקאמל) היה עם הפחתה טבורית ובמעמס 30.5 טון, כמו המתחרות מעבר לאוקיינוס. לא הכל היה כל-כך מוצלח. לחץ לסיים את הפיתוח במהירות הביא את המהנדסים להשתמש בתיבת הילוכים לפי פטנט "וילסון" מדגם RV30, עם שמונה יחסי העברה. התיבה סבלה מבעיות התחממות ועזרוני זוכר גם מקרה של רעידות בחיבור בין המנוע והגיר. סטיוארט בירד, שעבד אז בסקאמל, סיפר שהתיבה היתה רגישה מאוד להרגלי נהיגה שונים, שהביאו להתחממות של הבלמים הפנימיים. כפתרון הותקן מצנן שמן גדול והקונטראקטור נמכרה תמורת 70 אלף ל"י, בהשוואה ל-50 אלף שנדרשו

תמורת הסופר היפו. במסיבת העיתונאים דיווחה ליילנד אשדוד כי חמישה כלים נמכרו לקואופרטיב "שלב", לקיבוץ אפיקים ולמפעלי תובלה. ההצהרה הזו היתה אופטימית-משהו. שלב ואפיקים אכן קיבלו לידיהם את זוג המשאיות הראשונות, במרץ-אפריל 1964, אך מפעלי תובלה לא רכשו משאיות כאלו. סוס שלישי הגיע ל"המניע" במאי 1965.

סקאמל שיווקה את הקונטראקטור גם מחוץ לישראל. ב-1964 הוצגה לראשונה בתערוכה באנגליה, ובמהרה נמכרו כלים כאלו באוסטרליה ובדרום אפריקה. עבורנו בנתה סקאמל משאית לעבודות עפר, עם שלדה ארוכה כנדרש ורכינה בריטית מתוצרת Telehoist. רמי עזרוני תיאר את הרקע לפיתוחה של הרכינה הזו: "גרישה [צבי שנקמן] מכפר גלעדי הודיע לי שהוא לא יכול לעבוד עם היפו. 'המק לוקח 22 טון. אתם יכולים לבנות משאית כמו מק?'". בסתיו 1965 הגיעו ארצה ארבעה קונטראקטורים נוספים, בהם זוג רכינות. עזרוני תיאר את נסיעת

המבחן שערכו אנשי מחצבות כפר גלעדי במשאית החדשה. "גרישה ראה את הרכב ואמר לי: 'תשמע, אנחנו מובילים עכשיו עפר מהחולה צפונה ונעשה את זה ככה: אתם תביאו נהג בסקאמל ואנחנו נשים נהג מק. נראה מי יגיע ראשון לכפר גלעדי'. 'מי סוחר יותר' - זה מה שקבע." המשאיות הועמסו ב-30 טון. במק נהג חבר כפר גלעדי, ובסקאמל חבר קבוץ יזרעאל לשעבר, רמי עזרוני. הכביש ב"סיבוב המצודות", ליד

לשעת חירום. בהערה להחלטות נרשם כי במידה והמשק לא יקלוט את המשאיות, יעשה זאת הצבא. שורת ההחלטות הזו מצאה את דרכה ב-6 באפריל 1969 לעסקת ענק עם הבריטים, בהיקף של כמאה מיליון ל"י. זו היתה "העסקה המרובעת", שהיו שותפים לה ארבעה: ליילנד מוטורס, אוטוקרס (אז בעלת השליטה בליילנד אשדוד), בנק הפועלים והממשלה, שיוצגה ע"י החשב הכללי וסגנו. לפי תנאי העסקה התחייבה ליילנד לספק תוך שנתיים ערכות להרכבת 2,084 משאיות ואלף אוטובוסים, תמורת 9.5 מיליון ליש"ט שכנגדם ניתן אשראי בריבית גבוהה. הממשלה התחייבה לרכוש את כל העודפים בהם לא ירצה השוק, אבל הבטחות מספקות לזמני האספקה לא ניתנו. ואמנם, ליילנד מוכת-השביתות וסכסוכי העבודה לא עמדה בלוחות הזמנים. אספקת הקונטראקטור למפעל החלה

בינואר 1970 ונמתחה עד לספטמבר 1971. העיכוב נבע בין השאר מחוסר בחלקים בערכות: פריטים "שוליים" דוגמת סרנים אחוריים, תיבות הגה וקורות שלדה. חלקו של הקונטראקטור בעסקה הסתכם אמנם ב-84 יחידות בלבד, אך אלו תרמו קרוב לעשירית מהיקפה הכספי. לראשונה היו המשאיות מהרכבה מקומית, שהחלה בעצלתיים ב-1971, אז הורכבו חמש משאיות, שנמסרו ככל הנראה לצבא.



קונטראקטור 1969 במלחמת יום הכיפורים, גורר ציוד (שללי?) צפונה. במספר גוררים הותקן מזגן לרווחת הנהגים.

ב-29 במרץ 1971 העבירו כור, החברה המרכזית להשקעות ויובאנית ליילנד בישראל את מניותיהם בקבוצת אוטוקרס לידי ליילנד מוטורס ומנכ"ל אוטוקרס, יצחק שובינסקי. זה היה בניגוד לדעתו של שר האוצר הכל-יכול, פנחס ספיר. לפירוק השותפות קדמו שנים סוערות של סכסוכים על אופן הניהול של קונצרן הרכב. חודש לפני כן חשף עיתון הארץ בסדרת כתבות שכותרתן "אלף לילה וליילנד" את מה שכבר היה ידוע לרבים: שורת העסקאות התמוהות של הממשלה עם ליילנד ואוטוקרס, המוצרים המיושנים והעלובים והאיחורים הכרוניים. מאותו רגע היתה דעיכתן של אוטוקרס וליילנד אשדוד, עד להתמוטטותן ולכינוס הנכסים ב-1 בנובמבר, גלויה לעין כל.

כינוס הנכסים הביא לעצירה זמנית של היצור באשדוד ולדחייה בהרכבת הקונטראקטורים. זו החלה לבסוף בדצמבר 1972 וכללה 34 משאיות אזרחיות עם מנועי קאמינס 220 כ"ס, ו-50 גוררים, שנמסרו לצבא עד מאי 1973 ושימשו כעמוד השדרה של הובלת הטנקים במלחמת יום הכיפורים. המשאיות האזרחיות נמכרו ברובן עד מרץ 1974, כשהאחרונה ממש נמסרה ללקוח באוגוסט 1975. לאור היחסים המעורערים עם

ששת הגוררים הראשונים הגיעו ארצה במרץ 1968, ומייד הוחל במלאכת תיקון הפגמים ובטיוב המוצר החדש. לאחר שנמסרו 30 הכלים הראשונים התעורר הצורך בתא נהג גדול יותר. באוגוסט פנה משרד הבטחון לסקאמל וביקש ש-21 הכלים האחרונים בהזמנה יצוידו כולם בתא שינה, ושדגם לבחינה יסופק עוד קודם לכן. זה היה מאוחר מדי. בחודשים מרץ-אפריל 1969 בנתה סקאמל אב-טיפוס יחיד עם תא שינה על-בסיס ה-Vista Vue. המשאית הזו, "דגם המאה" כפי שכונתה כאן, הציגה שורה ארוכה של שינויים שיועדו לגורר הצה"לי העתידי. אלה כללו בין השאר מזגן אוויר על גג הקאבינה, כננת סקאמל אנכית, לוח מחוונים עם תא ננעל, מדרגות גישה ומכסי מנוע מעודכנים, טכוגרף וזוג מיכלי דלק עם ברז החלפה. דגם המאה יצא מהמפעל ב-18 באפריל 1969

ונמסר לצה"ל כמה חודשים מאוחר יותר. זו לא היתה המילה האחרונה בנושא. החל מחודש מאי 1972 נבחנה האפשרות לבנות תא נהג מוגדל לכל הקונטראקטורים שבשירות, על הבסיס הקיים. באוגוסט 1974, עם הזמנת גוררי מק DM800, בוטל פרויקט ההשבחה.

במקביל להזמנת ה-100 יובאה גם כמות של קונטראקטורים לשוק האזרחי, 48 במספר. אלה צוידו במנועי קאמינס עם 220, 250 או 335 כ"ס, ובתיבת ההילוכים של איטון-פולר. המשאיות שימשו כגורר או כרכינה, וסופקו לשוק החל מדצמבר 1968 ובמשך שנה. המשקל הכולל שהותר ע"י היצרן היה 35 טון, אך החקיקה המקומית אישרה למשאית "דאבל" משקל כולל של 22.5 טון בלבד לרכינה. זו היתה הגבלה מגוחכת שהביאה לחריגת משקל מובנית, שכן פעמים רבות שקל המטען עצמו כ-22 טון. עד לנקודה זו היו כל הקונטראקטורים מהרכבה בריטית, כשהפעולות שבוצעו באשדוד היו מינוריות. הפרק האחרון של הקונטראקטור בישראל נפתח ב-28 בנובמבר 1968, עת סיכמו שרי האוצר והתחבורה, זאב שרף ומשה כרמל, על רכש של אלפיים משאיות באשראי בריטי, לצרכי משק



נסעו לתאילנד. ארבעה גוררי צה"ל לשעבר
בצבעי מאמוט, תאילנד, תחילת שנות ה-2000.



דגם ה-100. בתמונה הקטנה, בזמן הניסויים בבריטניה



הקונטראקטור הראשון. למעלה - ביציאה מהמפעל באנגליה,
1963. למטה - בהובלת חומרי גלם מהנמל ל"קלת" אפיקים.

ליילנד ודחיקתה במפעל באשדוד לטובת משאיות מק, היה זה הבולדוג של מק שניצח לבסוף את הסקאמל הבריטי. אבל הקונטראקטור המשיך לעבוד, גם אם מחוץ לישראל. אחרי שירות של למעלה משני עשורים בצה"ל פרשו בראשית שנות ה-90 משירות הקונטראקטורים של 1968-69. לפחות 23 מהם נמכרו לחברת B&J Services שפעלה בתאילנד בתחום ההובלות המיוחדות. עם רכישתה של החברה התאילנדית ע"י Mammoet ההולנדית, הועברו הגוררים ללאוס, שם פעלו עד לשנת 2013.

תודה לדורי אוריין, Ernst Owate, רוני שרון וגיא אדליסט,
על סיועם בהרכבת הפאזל הזה.



רגע לפני הנפילה. תת-שר התעשייה הבריטי, אנטוני גראנט, ומנכ"ל אוטוקרס יצחק שובינסקי (בגבו לתמונה), ליד דלת של קונטראקטור צבאי במפעל באשדוד. התמונה צולמה ביוני 1971, חודשים ספורים לפני התמוטטות אוטוקרס (ישראל סאן, ארכיון הרוארד).

הקונטראקטור ואני

דב קרדו

אפשר היה, עד שלמישהו נמאס ממני ואישר לי לעשות סיבוב. אחרי ה-DM, הקונטראקטור מרגיש כמו טרקטור, אבל איזה כיף היה לרוץ עם ההילוכים (רק בשביל הכיף התחלתי בראשון... לא חושב שידעתי מה זה "דיפ") ואפ, אפ, עוד אחד ועוד אחד, עם הג'קו בין לבין, והידית אצה להשתלב בהילוך הבא מעצמה, המצמד הופך למיותר... והופ נגמר השטח וצריך להסתובב.

כאן מצאתי שהרבה יותר קל להחליף כיוון עם רואד ריינג'ר של הקונטראקטור מאשר עם הגיר הסרבני של ה-DM, ועד סוף המילואים תימרנתי עגלות רק עם הקונטראקטור, כשכווולום צוחקים ממני ואני מלקק את האצבעות. אפשר לעשות סיבוב?



נער הייתי כשהתחילו לדבר על הליילנד הגדול שהגיע לארץ, עם מנוע קאמינס וגיר חצי אוטומטי... הם דיברו, ולי כבר היה אחד, שמאוד מאוד אהבתי, למרות שהיה לו ארגז "מחצבה" בלי דלת מאחור, לא כמו הארגזים שהיו לרכינות בארץ. גם לא היה כתוב עליו "ליילנד", אלא "סקאמל"... לא ידעתי מה זה, אבל אז כמעט אף אחד לא ידע: "מה זאת אומרת גיר חצי אוטומטי?" התעקשתי, ועד היום אני זוכר הסבר של איזה נהג משאית שהסביר שכשצריך להחליף הילוך, הידית יוצאת לנייטרל... אמרתי שהייתי נער? לא הבנתי כלום, אבל כשראיתי קונטראקטור על הכביש התלהבתי - משאית "גבר", כמו אוטוקר או מאק... אבל עם קווים מעודנים יותר, אף משתפל וצליל... אוי.

על הסרנים הכבדים של הביבר וההיפו (מי ידע אז מה זה סקאמל...) כבר שמעתי נפלאות יותר מפעם אחת, על הליילנדים אמרו שהם יגמרו עשרה נהגים וימשיכו לסחוב, אז הקונטראקטור בטח ובטח... ואכן, ראיתי ושמעתי רכינות דאבל עמוסות לעייפה, או פה ושם גוררי טנקים עם הופעה שחבל על הזמן (מי ידע שיבוא יום...). בסביבת מגורי בגליל לא היו הרבה קונטראקטורים, ולכן לראות אחד היה עוד יותר מרגש - לנסוע, כמו שאהבתי, לא זכיתי.

במאקים ובאוטוקארים - בוודאי שנסעתי, בכל הזדמנות, כשמדי פעם איזה נהג דיבר בהערכה על הקונטראקטור. כשהתאפשר לי - כבר במילואים, ביקשתי העברה למובילים עם תקווה שעוד אמצא איזה קונטראקטור כזה מוביל. איזה תמים הייתי - ה"מק" DM כבר היו בדרך החוצה, והמאן OAF- בדרכו פנימה... איזה פיספוס!

רק בהמשך, כשזרקו אותי לעשות מילואים בימ"ח משמר הנגב, לעשות טיפולים לעגלות של המובילים, ראיתי שיש בפינה קונטראקטור מאובק. "אפשר?" שאלתי כל מי שרק

ליילנד

אשדוד

1966

שכלולים, חסכון, נוחיות

1. מנוע - CUMMINS NH 220 NH 250 NTC 330
2. עם מנוע סינון דלק מיוחד וחיפון קירור מיוחד
3. למשאבת P.T.O. משני אזור עקב דואקלון, משני
4. אוטומטי לחוסר לחץ שטן וטורן פים
5. מערכת קירור - מערכת קירור בלתי, רדיאטור עקב
6. עם מכלי חיפון מכל הנדסים טרנסמיסטים.
7. מצמד - הידראולי י"א עם התקן נעילה.
8. תיבת הילוכים - חצי אוטומטית, 8 הילוכים
9. קדישה ר"א אחורה - R.V. 30 עם P.T.O.
10. סרן קדמי - בעל קשיים לעבודה ממונעת פתלה
11. הקשיים ג"ע מוטות קישור RADIUS RODS
12. עני בולמי זעזועים טלסקופיים.
13. פתלה אחורית - צמד פתלים בעל פתלה ג"ע קשור

הפצה - שרות - וחלקי חלוף:

החברה המאוחדת למרח הקרוב בישראל בע"מ

ת"א, רח' החשמונאים 115, טל 34957 • חיפה, רחוב הנגב 45, טל 44447

מהפך! פרסומת מ-1966. למרות הפרסום, ליילנד אשדוד לא ייבאה קונטראקטור באופן מסחרי עד 1968.

אורט ידן - פרידה...

בני הספל



שנת הלימודים ה'תשע"ו הייתה האחרונה בבית הספר למקצועות הרכב "אורט י. ידן" שבתוככי מחנה צריפין. עם סגירת המחנה והעברת הבסיסים שהיו בו לדרום הארץ, נועל גם בית הספר את שעריו.

בית הספר נועד להכשיר נערים ולתת להם "הזדמנות נוספת" לרכוש מקצוע שיואיל להם וגם לצה"ל.

צוות מסור של מורים הנחה והוביל את התלמידות והתלמידים במסלול משולב של לימודים ועבודה בסדנאות הצבאיות שנמצאו במתחם המחנות של צריפין.

מזה מספר שנים מלווה מועדון החמש את בית הספר. ערכנו ימי עיון עם מכוניותינו ומידי שנה השתתפנו בטכס הסיום של שנת הלימודים.

השנה השתתפנו בטכס הסיום האחרון...

נסגר אך לא נשכח. הפעילות הותירה מורשת שמתבטאת במוסדות חינוך ברחבי הארץ בהם אנחנו נוכחים, תורמים ומקבלים המון...



סבא מה קנית לי?

ילד מארה"ב שקיבל מוסטנג במתנה לגיל שנה

בני הספל

לי, פרט לסבתא, הוא המוסטנג שלי".
אכן, זהו משהו מיוחד עם זיכרונות מיוחדים, כי שנתיים אחר כך נפטר סבא רוברט.

"אחד הזיכרונות שנחרטו בליבי הוא הרגע שבו הסבא נתן לנכד שני מפתחות: האחד למוסך בחצר-ביתו בו הרכב אוחסן והשני הוא מפתח ההתנעה" אמרה אמו של ג'ימי. כבר בגיל 18 חודשים, הזאטוט והסבא שיחקו ברכב והנכד למד להתניע אותו. "רוברט אמר שההליכה לסככה עם הנכד, לאחר טיפולי כימותרפיה היוותה עבורו הקלה ויצרה לו רגעים של אושר בתוך הסבל שעבר".

הנער גדל ואת הנעורים הוא העביר בין היתר בהכנת הרכב לתצוגות, אבל הדבר שלוכד את ההתעניינות הרבה ביותר הוא כמובן המחווה והקשר בין הסבא והנכד שמסמלת המכונית, שנים אחרי שרוברט כבר לא איתנו.

כמו כל סבא, אני מקווה שארבעת נכדי ילכו בדרכי, לפחות בכל הנוגע לאהבת רכבי אספנות. הם כבר יודעים שיש לסבא שלהם צעצוע גדול בדמות מוסטנג אדומה שתעבור יום אחד לאחת או אחד מהם.

אלא שמה שעשה סבא רוברט הווארד לנכדו ג'ימי, עולה קצת על הדמיון הפרוע של סבא בני.

ג'ימי הווארד נולד בסוף אוגוסט 1995. לכבוד יום ההולדת הראשון שלו, באוגוסט 1996, החליט סבא רוברט לתת לו מתנה. מה נותנים כבר לנכד בן שנה? עוד דובי? אם אתה אוהב רכבי אספנות אז בטוח שזה יהיה דגם של מוסטנג שיתפרק אחרי יומיים. סבא רוברט חשב וחשב, ובסוף הלך על אופציית הדגם, אבל בקנה מידה של 1/1... מה זה 1/1?

זהו אוטו אמיתי, מוסטנג 1966, אדום ונוצץ. "רציתי לתת לך משהו מיוחד שיש לי ליום הולדתך" כתב סבא רוברט במכתב שצרף למתנה. "הדבר היחיד והמיוחד שיש



DEAR TIM
 Happy first birthday. I hope you
 live at least eighty more.
 I wanted to give you something
 special for your first birthday
 and the only thing I have that
 is special, better than your Grammy
 is my 65 mustang. So that's
 my present to you. Its yours
 to do with as you chose.
 Tim Tim I know you're too young
 to understand but when you
 older your mama can read this
 to you.
 I have to tell you about a

say you have been to
 me this past year. I look
 forward to seeing you each day
 and if I don't, the day is not
 complete.
 NEVER has a grandchild been
 loved more by his grandpap,
 then you have by me.
 I wish you all the best
 in the world, and may God
 bless you each day of your
 life.
 Your Pap



פיב"א ואני

מאת דורון סגל

אם בכלל. כמובן שהרכב צריך להסתפר, להתקלח ולעשות פוזה לצילום התמונה שלו... יש 5 דרגות של התעודה והשועל קיבל לאחר בדיקה את הדרגה החמישית שנקראת X, או רכבים מיוחדים. הבדיקה נעשתה על ידי חברים שהוסמכו על ידי המועדון כבוחנים, כל אחד מתמקד בתחום אחר לפי השאלון של פיב"א ויחד הם נתנו חוות דעת על מצב הרכב בהתאם למקור. כל שינוי ברכב, מכל סוג שהוא, נרשם ומוערך. לדוגמא: אם הוחלף מנוע, אפילו לאותו הדגם, הערך של הרכב לצורך התעודה משתנה. כך גם עם פחחות, צבע, ריפוד וכל מכלול אחר. בשועל למשל, הוחלפו הצמיגים מ-600X16 שזו המידה המקורית ל-700X16. הסיבה שנכתבה בדו"ח לתעודה הייתה: קושי להשיג צמיגים במידה המקורית וגם עבירות טובה יותר בטיולים. מאחר והמידה החדשה הייתה מקובלת גם על היצרן עצמו, אפשר היה להוציא את התעודה בתוספת הערה בנושא. סיווגים שונים של אותה מכונית יכולים להיות לפי מקורות. לדוגמא, מכונית עם צבע מקורי, ללא תיקונים, תהיה מוערכת יותר ממכונית צבועה ומבריקה. המטרה המרכזית של הסיווגים הינה ליצור מאגר ידוע של כלי רכב מאותו סוג, לצורך תצוגות או תחרויות. לדוגמא, אם הוחלף מנוע ברכב מסוים למנוע מתקדם/חזק יותר, הוא לא יתחרה באותה קטגוריה של רכב עם מנוע מקורי, זאת אם מדובר בתחרות הקשורה בביצועי המנוע.



דורון סגל, חנן קובל והגיף בראלי בקפריסין

בראלי הבינלאומי לרכבים קלאסיים בקפריסין, ניתן זמן שונה לכל קטגוריה של רכבים כדי לעבור את אותו המרחק. הנחת היסוד היתה שככל שהרכב ישן יותר, כך יידרש לו יותר זמן לעבור את הקטע. במקביל, היו קטעים שהוגבלו למהירות קבועה לאורך כמה קילומטרים. כאן באה לידי ביטוי מיומנות הנהג ורמת התחזוקה של הספידומטר... וודאי כבר הבנתם מה נדרש מהרכב שלכם כדי להוציא תעודת פיב"א. השאלה היא למה אנחנו צריכים את זה בכלל...

כולנו מכירים אישית את הבעיה של מחסור בחלפים זמינים ובעלי מקצוע המוכנים לטפל ברכבים ישנים, כמו גם את בעיית הידע שהולך לאיבוד. בכדי לשמר את הנושא החשוב לכולנו, הצטרף מועדון החמש בשנת 2000 לארגון פיב"א העולמי ולקח על עצמו את המחויבות של נציג הארגון בישראל. מחויבות זו עולה למועדון כסף, כל שנה. נגזרת מכך היא עלות התעודה

כדור סל. לא, כדורגל! גם לא. כדור נגד כאב ראש?! זה מה שעבר לי בראש, כששמעתי לראשונה על פיב"א. אפריל 2008, ומועדון החמש קיבל שלוש הזמנות לצוותים להשתתפות ב"ראלי בינלאומי ה-20 למכוניות עתיקות בקפריסין". קראתי את ההזמנה בפרסומי המועדון ונדלקתי. המזמין היה המועדון הקפריסאי לרכבי אספנות, המסונף לפיב"א העולמי. פיב"א, ארגון בינלאומי שמרכז בצרפת, הוקם בשנת 1966 על ידי כמה ארגונים של חובבי רכב ישן באירופה ובעולם.

אם אתם מתעקשים, אז בצרפתית זה: Fédération Internationale des Véhicules Anciens. בשנת 1966, מכוניות רבות משנות השלושים, הארבעים ובעיקר החמישים, נוסעות על כבישי העולם. דגמים רבים מתחדשים במהירות, כך גם הטכנולוגיות. הצורך לשמר את המכוניות של אתמול למען הדור של מחר נוצר כשהיה ברור שיהיה קשה יותר בעתיד למצוא חלקי חילוף, מידע וידע מקצועי שעלול ללכת לאיבוד. מכאן נולד הצורך לחבור למועדונים ברחבי העולם למטרה משותפת. המטרות העיקריות של הארגון הן לשמר את המכוניות והטכנולוגיות של פעם עד כמה שניתן, לעודד את חברי הארגון לשתף מידע וידע, והדבר הופך חשוב וקל יותר ויותר ככל שהתקשורת והמדיה

מתפתחות. חישבו רק איך זה היה לקנות חלקים בלי eBay וחבריו... נקבעו כללים, קריטריונים מחמירים ומגוונים וגם קטגוריות ומתחילות פעילויות בינלאומיות כגון מירוצים ותצוגות.

לאחר בירור פרטים במועדון החמש ובאתר של פיב"א, החלטתי לקחת על עצמי את האתגר. אז גם הכרתי את יוסי צור, מותיקי המועדון, דקדקן משכמו ומעלה ובעל ידע קשרים בפיב"א והוסבר לי "בעברית מדוברת" מה כרוך בהרפתקה הזו... צריך להוציא לגיף הישן שלך תעודת פיב"א, פסק המומחה... שו? תעודת פיב"א לגיף? אני תוהה... מי ייתן לו בכלל... כך צללנו, יוסי ואני, בנבכי התקנות והסתבר שחכמי פיב"א חשבו גם על השועל, שזה הכינוי שנתנו לגיף שלי חברי לתחביב. תעודת פיב"א זו תעודת זהות לרכב ישן, מה שנקרא "קלאסי" או אספנות, ובה מצוין סוג הרכב, מצבו והשינויים שנערכו בו



ראלי פיבא בצרפת 2016 צלם: Guilleume Nedelek

אשר העתק שלה נשלח לארגון הבינלאומי ומאפשר לרכב האמור להשתתף בכל אירוע שהארגון עורך.

מאחר ובארץ הקודש אנו עוסקים, כל שנשאר הוא להוציא תעודות פיב"א לכל רכב המושק או מתקבל במחיאות כפיים במועדון. כך יגדל מאגר הרכבים המורשים מטעם פיב"א ונוכל לערוך ראלי בינלאומי מדין ועד אילת. חזון אחרית הימים? לא, רק רצון טוב.

ומה היה בראלי בקפריסין שאלתם? כשהגענו למועדון הקפריסאי נתבקשתי להציג את התעודה. הפרטים נבדקו, זוהו והורשיתי להצטרף לראלי. חזרנו עם גביע גדול שחרוט בו "מקום ראשון בקטגוריה D". לא, לא קנינו אותו, זכינו בו...



ראלי פיבא בצרפת 2016 צלם: Guilleume Nedelek



צלם: דורון סגל

שושלת

שברולט בל איר הייתה היהלום בכתר של שברולט לאורך שנות ה-50 והפכה סמל למכונית הכל-אמריקנית. מפגש עם היורשת המודרנית שלה – האימפלה מייצר כמה תובנות לגבי פער הדורות שביניהן.

כתב וצילם: קינן כהן



חיים לויט והמלכה שלו

בבל איר אין הגה כוח, תגבור למעצורי התוף, חלונות חשמל, חגורות בטיחות ואפילו המאותמים לא חוזרים בעצמם. אין לה הזרקה, קסנון ובטח לא נורות לד, המראות באימפלה משפילות זווית בשילוב להילוך אחורי להקלה על כניסה לחניה, לבל אייר ב-1951 לא היו מראות כלל... מה שכן, את שתיהן מניעים בלחיצת כפתור.

אבל על מה שאין לה ברשימת האבזור, היא מחפה בחוויה של נהיגה אחרת לגמרי.

ראש פרק:

עוצמה וביטחון

קשה להסתכל על שתי המכוניות האלו ואפילו לדמיין שהן מגיעות מאותו בית. לבל אייר עיצוב שהוא תמצית אמריקה של תחילת שנות החמישים, פתח עידן הסילון, ארצות הברית שנכנסת לעידן שפע מסחרר של כבישים מהירים, פרברים,

פסטורליה ארץ ישראלית ליוותה את המפגש של חיים לויט והבל איר '51 שלו, איתי ועם האימפלה החדשה. ליד גינה מוצלת וירוקה בלב כפר אז"ר, בפינה מאחורי צרכניה קטנה, בתפאורה שכנראה לא השתנתה הרבה מאז שהגברת בבורדו הסתובבה כגבירה בכבישי ישראל. אבל מעבר לציוץ הציפורים אי אפשר היה שלא לשמוע את הרחש הבלתי פוסק של אלפי מכוניות שחולפות לא רחוק מאיתנו, אלפי מכוניות שהן רק חלקיק מכ-3 מיליון כלי רכב שכיום מתגלגלים על כבישי ישראל.

רובן חדישות, מאובזרות, טכנולוגיות, בטוחות ומתקדמות, עשרות מונים ביחס לשברולט של חיים. למעשה, כאשר רוצים להבין את הפער בינה לבין האחרות צריך לעבור לא על מה שמחבר – אלא על המפריד.

קחו את האימפלה החדשה שהבאנו למפגש הזה. לעומתה

מניע את ידית ההילוכים למקום ואנחנו מתגלגלים ברחובות הכפריים והשקטים.

הגודל של הבל איר מתחרה רק בשם המלא של המכונית הזו, שברולט בל איר הארדטופ קופה. אבל למרות שהיא משתרעת על אורך של חמישה מטרים ורוחב של כ-190 ס"מ – קל מאוד לנווט אותה – הראות החוצה מצוינת, מכסה המנוע והכנפיים מלפנים ומאחור משרטטים בבירור היכן המכונית מתחילה ונגמרת. ברור לי למה היא הייתה אחת הבחירות הבכירות עבור עקרות הבית של הפרברים (אם כי עם הגה כל כך כבד, שיהיו בריאות, בטח היו להן ידיים חזקות מאוד). סיבוב הראש לאחור ואני בוהה בזנב הארוך עם סרח העודף שלו מתנדנד במרחק.

באימפלה חיים עובר חוויה שונה מאוד, האורך אותו אורך פחות או יותר, אבל התחושה בפנים, הוא מציין הרבה פחות מרווחת. מאידך תא הנוסעים מרשים מאוד ובנהיגה קצרה אנחנו בקושי מספיקים לכסות שני שלישים מהמערכות והתוספות, שלא לדבר על להכיר אותן לפרטיהן.

בעוד בבל איר המכלולים עובדים כאילו באזור זמן מנותק משלהם, עם תגובות איטיות להפליא, האימפלה תזזיתית ומגיבה בחדות לכל פקודת האצה, בלימה, או סטייה הצידה. היא עדיין לא מותחת את השרירים במהירויות שהבל איר יכולה להגיע אליהן ביבשה רק כאשר היא מובלת על גבי משאית מהירה מאוד...

כי למרות הנפחים הדומים של המנועים; 3.5 ליטרים בבל איר ו-3.6 ליטרים באימפלה, יש תהום טכנולוגית אדירה ביניהם. זה שבבל איר בנפח 3.5 ליטר בו ששת הצילינדרים בטור, הוציא בשיאו 105 סוסים וכ-24 ק"מ. האימפלה עם נפח דומה, 3.6 ליטר וגם לה שישה צילינדרים, אבל כאן נגמר הדמיון. הם בתצורת V, בעלי תזמון שסתומים משתנה, ההספק הוא 305 כ"ס ו-36.4 ק"מ. זה ההבדל במספרים, על הכביש הוא הרבה יותר. ששת הצילינדרים בבל איר מפמפמים את דרכם במעלה ומורד בלוק המנוע בקצב שאפשר ממש

דיינרים שטופי ניאון ומוזיקת טוויסט ורוקנרול. העיצוב שלה בטוח בעצמו, נינוח במקום שלה כמכונית שהייתה הגלגלים של האומה הגדולה והחזקה בעולם. האימפלה לעומת זאת, על אף הרושם שהיא משרה בפני עצמה, נראית כל כך מתאמצת ליד הקשישה בת ה-65. זו שברולט של אומה שהבכורה וההובלה העולמית כבר נשמטת מידיה, שהגודל הפיזי הוא שריד אחרון לתפארתה. היא מכונית שמבליטה בתי גלגל אחוריים אך בעלת הנעה קדמית. היא מכונית שמנסה לאזן בין שימור מורשת לבין הצורך להיות עדכנית אל מול תחרות שהולכת ומחריפה.

הפער נמשך בתאי הנוסעים שלהן - למתקדמים שבמטוסים בשנות ה-50 כנראה שלא היתה כמות המתגים, המערכות והחוגות כמו לאימפלה החדשה. לכל מקום אליו מגיעות האצבעות הן יפגשו בלחצן, צג, מתגים שמפעילים מנועים חשמליים חרישיים – יש לה תא הנוסעים שרק חלמו עליו בימים בהם הבל איר הזו עמדה באולמות התצוגה. בבל איר, על ספסלי הבד שמשמשים כמושבים, המצב הפוך לגמרי. המידע בלוח המחוונים בסיסי, שעון הזמן עצמו אנלוגי ומכאני (דורש מתיחת קפיץ כדי לעבוד). אולי זו הסיבה שלי לקח מעט מאוד זמן להתאקלם פה ולצאת לדרך בעוד חיים באימפלה מגשש אחר כפתורי כיוון המראות, כיוון ההגה החשמלי, המיזוג, האורות ובכלל להבין איפה המכונית מתחילה או נגמרת.

אנחנו מתחילים לנסוע. חיים עוזר לי למצוא את ההילוכים עם המנוף, ובריקוד הייחודי רק למכונית קשישה ובעליה המכירים זה את זה הוא מצליח למצוא בכל פעם את ההילוך הנכון. קצת מצערת והמכונית מתחילה להתגלגל קדימה בקלילות, אולי להתגלגל היא לא המילה המתאימה, היא יותר מתחילה להפליג קדימה – לא מהר, אבל בנחישות ובביטחון שבאים עם הגיל. אני מאוד מרוצה מהזינוק המוצלח כאשר חיים מצנן את ההתלהבות ומציין כבדרך אגב, שיש לה כל כך הרבה מומנט, שהוא מעדיף לזנק בהילוך השני. בתוך כמה מטרים של האצה צריך באמת כבר לשלב להילוך השני ושוב חיים





*The most Beautiful BUY for
Quality*

...from its exclusive Fisher
Body styling to its built-in
stamina and dependability



How often you have heard men and women
praise the quality of Chevrolet motor cars...

And then go on to say that Chevrolet quality
is on a par with that of America's highest priced
automobiles.

We like to feel they are thinking of much more
than the obvious quality apparent in every detail
of Chevrolet's Body by Fisher... of the superb
driving and riding ease inspired by its new
Center-Point Design... or even the outstanding
performance and economy of its Valve-in-Head.

engine—all of which are exclusive to Chevrolet
and motor cars.

We believe they are also thinking of that deep,
true quality of materials, engineering, manu-
facture and inspection of every part, which gives
Chevrolet its remarkable safety and dependa-
bility throughout long years of service.

For it is this which makes Chevrolet a new
paragon in quality of America's highest priced
automobiles, and the most beautiful buy of all,
when you consider its exceptional economy of
purchase price, operation and upkeep.

CHEVROLET MOTOR DIVISION, General Motors Corporation, DETROIT 2, MICHIGAN

FIRST FOR QUALITY
AT LOWEST COST

CHEVROLET

AMERICA'S CHOICE
FOR 15 YEARS

לשמוע, הם שיר הלל לתפיסת עולם של איטיות נינוחה, "איני מבין בשום פנים לאן כולם ממהרים, ריצה לקראת השד יודע מה" – אומר ליפא העגלון בשיר. האימפלה סוערת, נוהמת רוגשת וחדה – ומה ליפא העגלון היה אומר על זה? אבל על כל חוסר בנתונים מדידים מפצה הבל איר במלוא החופן קסם אישי, קסם שמהלך על מי שמתיישב מאחורי ההגה שלה ומשחרר את בלם היד ויחד איתו את כל רעשי הרקע של העולם המודרני.

פער הדורות

אז יצאנו לחפש DNA משותף וחזרנו עם תובנות שהזמן עשה את שלו. לטובה או לרעה? עניין של השקפה. העולם המוטורי נמצא היום במקום שונה לחלוטין מזה שהיה בו בשנת 1951. כן, אנחנו עדיין משתמשים במכונות שעושות שימוש במנועי בנזין ונעות על גבי כבישי אספלט, בניגוד לקפסולות המעופפות שהבטיחו לנו בירחוני המדע הפופולרי של שנות החמישים. אבל הן עושות את זה בצורה בטוחה, חסכונית, מהירה ונעימה יותר מבעבר, או כפי שהיטיב לתאר זאת חיים: "בבל איר יודעים בכל רגע מה קורה, באימפלה, גם עם כוח ואחיזת הכביש מרגישים מרוחקים".

השאלה האחרונה ששאלתי אותו אולי סיכמה את המפגש הזה בצורה הטובה ביותר: "האם בעוד 65 שנים האימפלה תעורר אצל אנשים את אותן אמוציות שמעוררת הבל איר?" ניד הראש לשלילה והחיוך הגאה של חיים היו תשובה נחרצת.













Mille Miglia 2016

איוון רוזן

היו גשומים, אך בחזרה לקו הסיום בברשיה דרך המסלול של מונזה, מזג האוויר היה נהדר.

הצוות הקבוע - Rosen

Bar-Gil (איוון וצביקה)

סיים את המסע בהצלחה,

ללא כל תקלות מכאניות או

תקלות ניווט. זאת לעומת

הפעמים הקודמות (2011,

2013) בהן היו תקלות

חשמל בעיקר, שתוקנו

במקום מבלי שהפריעו

לסיים את הראלי גם אז.

לסיום, אני מרשה לעצמי

לצטט עיתונאי רכב ידוע

שכתב לפני שנים על

ה-Mille Miglia:

"זהו האירוע המוטורי היחיד בו הקהל נותן הרגשה לכל נהג

משתתף שהוא לפחות Nuvolari האגדי".

עבורי, לתאר במילים את החוויה של השתתפות ב-Mille Miglia בפעם השלישית, זו משימה הרבה יותר מסובכת מאשר לשפץ רכבים...

זו חוויה מרגשת ומדהימה כל פעם מחדש. לא רק עצם הנהיגה, הנופים הציוריים החולפים לנגד עיניך והקהל הנלהב, אלא עצם המסע המדהים של כ-400 מכוניות מן היפות ביותר בעולם, הגומעות למעלה מ-1750 ק"מ במהלך שלושה ימים וחצי. חלק מן המכוניות מוצגות במוזיאונים המפורסמים ביותר בעולם, אבל רק בראלי ה-Mille Miglia היפיוות הקלאסיות מתקבצות יחד למסע הייחודי.

ראלי ה-Mille Miglia ("אלף המיילים") התקיים השנה בחודש מאי (19-22). היומיים ראשונים מברשיה עד רומא



טציו נובולרי באלפא ב'מילה מיליה' 1933



Stop watching, start living.



FOUR

Renault KADJAR הקרוסאובר שתמיד רצית

לדגם | אוטומטי ₪ **139,990** מ-

***5501**

f renault.co.il

רנו גאה להציג: קדג'אר - הקרוסאובר שמשלב את כל מה שתמיד רצית: מנועים עוצמתיים וחסכוניים ביותר שיעוררו אותך לחיים, יחד עם עיצוב ספורטיבי וקשוח שירגש אותך. טכנולוגיה ייחודית בהתאמה אישית שתלהיב אותך, לצד מערכות בטיחות מהמתקדמות בעולם שישמרו עליך. מרווח פנימי עצום ונוחות מושלמת שיעצימו לך את חוויית הנהיגה. כל אלו יוצרים את הקרוסאובר שתמיד רצית. תתכונן להתחיל לחיות.

**חדש
בישראל**

₪139,990 לדגם 1.2 ל' טורבו בנזין אוט', דגם LIFE. עפ"י מחירון 2016001, לא כולל אגרת רישוי בסך ₪1,754. מחיר כולל אגרת רישוי: ₪141,754. תוספת צבע מטאלי 1,500 ₪. התמונה להמחשה בלבד. ט.ל.ח.

דרגת זיהום אוויר מרכב מנועי**

זיהום מירבי 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 זיהום מזערי

*נתוני היצרן עפ"י בדיקת מעבדה, Regulation (EC) 715/2007, 80/1268/EEC
 **המדד מחושב לפי תקנות אוויר נקי (גילוי נתוני זיהום אוויר מרכב מנועי בפרסומת) התשס"ט 2009.

דגם	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*	דרגת זיהום אוויר
1.2 ל' טורבו בנזין אוט'	6.9 עירוני 5.1 בינעירוני 5.7 משולב	דרגה 8
1.5 ל' טורבו דיזל אוט'	3.8 עירוני 3.8 בינעירוני 3.8 משולב	דרגה 4

הפרסום עובד... או שלא?

מודעות פרסום רכב - אז והיום

רון אקרמן

תקנית בלבד, הנחשבת כיום ל"גבוהה" וארכאית. במודעות של אז כתובות מילים עבריות שאין לי ספק שהצעירים בני דורנו, ילידי סוף שנות ה-80 ושנות ה-90, כלל לא מכירים ולא יודעים את פירושו. מעניין לראות כי במודעות מהשנים ההן נעשה שימוש גדול במילים/שמות לועזיים למונחים שאז עדיין לא נטבע להן מטבע לשון בעברית, מילים שמאז שנות ה-80, 90 וגם תחילת שנות ה-2000, מצאה להן האקדמיה ללשון העברית שמות שהשתרשו יפה בשפה שלנו.

המסר

אם יש הבדל עצום אחד, המורגש מייד בין המודעות של אז והיום, הרי הוא המסר. במודעות של הימים ההם נראה היה שהמפרסם ממש "לועס" עבור הקורא את כל המסר. הכל כתוב ונראה כרשימת מכולת של יתרונות הרכב. דבר לא הושאר לדמיון או למחשבה עצמית של הקורא.

בעבר הרחוק מכרו לנו "אוטומוביל", מכונית, מכונה עם מנוע שתיקה אותנו מפה לשם. כיום המסר עובד על תדמית. נעשה ניסיון ליצור למכוניות השונות "אופי" ולחבר אותן לאופי של הקונה הפוטנציאלי, או לפחות לחבר אותן לאופי שהקונה הפוטנציאלי היה רוצה שיהיה לו.

אמנם בימים ההם אמצעי התקשורת ואופן העברת המידע היו מוגבלים מאד, אך עם זאת, מן המודעות של אז משתמע כאילו המפרסם כלל לא סומך על האינטליגנציה של הקורא וזורק לו כבר במודעה את כל "נאום המכירה", שאמור בכלל להיעשות ברצפת אולם התצוגה.

הבדל נוסף שניתן לראות הוא שבמודעות של ימינו נעשה שימוש בסלוגן קבוע, המלווה את מותג הרכב לאורך זמן ואילו בימים ההם הסלוגן והנכתב בו השתנו ממודעה למודעה בהתאם לצורך המידי של המפרסם.

די אם נבחן מודעה של אלפא רומיאו משנות ה-70 מול מודעה של אותו המותג משנת 2016, כדי להבין את הצעד הענק שעבר עולם פרסום הרכב בהיבט של המסר. נסו לספור את כמות המילים במודעה משנת 1972 לעומת המודעה מ-2015.

רון אקרמן, דובר מועדון ה-5 ובעל ניסיון רב בפרסום, מיתוג ושיווק מכוניות.

באמנות, כמו באמנות, נוהגים להגדיר את אופי ומראה יצירות האמנות על-פי תקופות וזרמים. מן הראוי יהיה להתייחס גם אל עולם פרסום הרכב באותם הסטנדרטים.

אם נבחן את עולם פרסום הרכב באותן עיניים בהן אנו בוחנים את מכוניות האספנות שלנו, נבין מייד שגם שם חלו שינויים מפליגים, כמעט במקביל לשכלול בטכנולוגיית הרכבים עצמם. כאשר אנו באים לבחון מסעות פרסום בתחום הרכב יש לשים לב לנושאים הבאים:

- שפת המודעה.
- המסר.
- מראה המודעה (צילומים, העמדה, מבנה המודעה).

השפה

אין ספק שיבואן רכב שהיה בוחר לפרסם בשנת 2016 מודעות בשפה בה הן פורסמו מודעות משנות ה-40 ועד שנות ה-70, היה "זוכה" בשני הישגים: ראשית, הוא ככל הנראה לא היה מוכר ולו מכונית אחת ושנית, קרוב לוודאי שהיה זוכה לתגובות לעג רבות (או בעברית ברורה יותר - היה מקבל הרבה כאפות בכל הזדמנות ומכל אחד...).

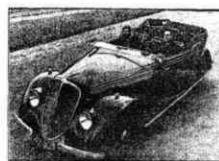
השפה בה כתובות מודעות הפרסום מהשנים ההן, תיחשב בעיני רבים כעברית "צחה", גבוהה ומגוחכת. עבור הדור הצעיר שנולד בשנות ה-90 ואילך, חלק מהמילים כלל לא תהיינה מובנות. אם בימינו מודעות פרסום

הודעה
אנו מתכננים להודיע לך, כי קבלנו את המסמכים של המכוניות האירופיות המפורסמות בעולם

רֵינוֹלֵט RENAULT

מילים תבניות קצרות, סדירות בכל המסמכים הודיעים בזה, נחיה לשמור על ידו את שני העמודים. רשמנו את שני העמודים ואת שתי המסמכים בשלם. סמך מילים של העמודים. כל המילים קצרות ויש להם את אותה המילה. הפניה. בזה 12 מילים. סוף שני העמודים והמסמכים בזה. המסמכים. נשמר גם קיומם. הם שני העמודים.

ברינולט
המסר את כל המילים האלה
במחיר
המסמך
אליגנטי
בזה
מקומות ישיבה
מרווחים



בקר את חררי הראוה שלנו
במרכז מסחרי, יסו
תוכני כישן ובסיסן.

הסוכנים העליונים
דוד ג. חומסי
לא יעברו וידעו:

בכלל ופרסום רכב בפרט, עושות שימוש נרחב בסלוגן ובשפת רחוב, הרי שהמודעות מאותם ימים עשו שימוש בעברית

[illegible]

קה ליבך

 יש לה מקום בכל מקום **79,990**

זוהי הסנסצית החדשה המוצאא לפועל ע"י מבניות, דודג'
שלם פחות וקבל יותר באיכות וצמצם סמבניות דודג' הנודעות לתחלה בכל קצוי תבל

הממצאים:

ירושלים, רח' יוליאן, ת.ד. 643, ס"ט. 1049

סוכני משנה:

חִיפָה אֶסִי שְׂמִיטָה וְשׁוֹת, רַח' הַמַּלְכִּים מ. 346 עֵמֶן, עֵבֶר הִירְדֵן עֲבֹדָה פֶּתַח מִלְחָם מ. 48



**אתה מכונת תפירה
או מכונת גילוח?**

זה שאמרה נמשך לא אומר שאמרה חי

זה שאתה נושם לא אומר שאתה חי

ספר לו
שרכשת
אלפא רומאו
ומיד תבחיז
במבטי
הקנאה

כי אלפי רומאו הוא לא סתם מבחנת,
אלפי רומאו היא מבחנת מקסימה,
בעלת בעיני טמורשיניים ויחד עם זאת –
מבחינת סמפוזיאלית.

אלפא רומבאו 1750 מאחזת בוצה צטב באר, מוזות
מירבית ובסיות מקסמלית.
מוזות בן צור מוזת מל

פועל רב עמלתי ללא גבול

2 משרדים הוציאו להסכך בולק.

4. מצב דיסקיות במערכת בלמים כמולה.

4 דלתות, מושבים דמויי כורסא,
והמינים רחבליים.

ALFA ROMEO

31,500 — 57,114 1974 1975 23,000 — 57,114

202 21000 — 5-2-11

34,980.— כ"ס ל"י ברלינה 2000 4 זלעות 150 כ"ס 39,980.— ל"י

Alfa Romeo

הלא אביב: קמחיש, צפת, חוד, סלמון 630441
 ירח: דוד העזובות 520461
 ירח: שפרט, רוד שבת 222021
 ירח: ספר, סלמון 222021

שם, תאריך, חתימה



המכונית השומרת מרחק

במחיר נמוך למדי ביחס למכוניות - אודי מורפוט
מורפוט בנדרל - דרייבש סט וסטיט
המחירה במכוניות בנדרל דופה.

לכל דגמי AUDI אחריות לשנה
ללא הנבלת קילומטרים.

כשעל לך בחירה בין מכוניות סמיכות
שונה ובמחיר זהה - נעזרה כך למעשה
בחירה אחת בלבד.

AUDI
עוצמת גאומטריה המצוינה

באולם התצוגה אחת דופה את המרחק
כשאתה בדרך אחת אחת פני את המרחק
כשאתה נוסע בה אחת חש במרחק.

אבל כשאתה מושווה למחירי מכוניות
אחרות אחת מופתע שאת מרחק.

המרחק בין AUDI 60 לבין מכוניות אחרות
בנדרל הובל את מכוניות
המרחק של AUDI 60 למכוניות אחרות
שונים במחירם בין אודי המפאז בנדרל
עד שאת התבטא המרחק גם במחיר
AUDI 60 היה אולי מפתח לרעיון ייך.

למחירי המפאז המורפוט דופה בנדרל
אחרות. אך מפתח במחירי המפאז בנדרל
מפאז נוסעים. מרחק AUDI 60 את המרחק

מכונות מדי בעלי המרכיב דרך המכונות 71-74 מל 30988-89 יצואים. דוד וס 2
מל 22184 22184888 מל 101 521 מל 44128241 באר שבה מרכז המרכיב
מל 22184888 מל 101 521 מל 44128241 באר שבה מרכז המרכיב

CHEVROLET

המכונית החדשה

"קורואר"

● המכונית
● הפופולרית
● מבנה חדש
● זולה לרכישה

ליאו גולדברג בע"מ
דרך החתימה 17 תל אביב טלפון 3/1050

[illegible]

טורעאן

מועדון ה 5 סניף הצפון בפעילות משותפת עם תלמידים
בכפר טורעאן

איתמר שורקי

והשתאותם במחייאות כפיים.
פתחנו בברכת המנהלת, בדבריו של מנהל מחלקת החינוך
במועצה המקומית ובמספר מילים שלי על מטרת המפגש.
לאחר מכן התכנסנו באודיטוריום בו הסברתי לנערים ולנערות
על מועדון ה-5, שוחחנו על ההבדל בין הצטיינות למצוינות,
על המשמעות של עשייה חברתית ועל היכולת לשאול מה
אני יכול לתרום ולא מה אני מקבל בתמורה. היתה זו שיחה
מעניינת וחשובה.

קינחנו בסרט של האירוע המרכזי של המועדון בפארק רמת
גן והילדים התלהבו וגילו בקיאות רבה בסוגי המכוניות שנראו
בסרט.

לאחר מכן הקדשנו שעה להסברים על הספקים ומנועים
וצילומי דוגמנות בפוזות המוכרות במכוניות. בחלק האחרון
(כמעט) שמעו התלמידים הרצאה בנושא זהירות בדרכים.
לקראת סוף המפגש חילקנו לתלמידים כ-100 חוברות
אוטומוביל מכל השנים (הם כבר יבצעו "החלפות") וסטיקרים
של המועדון.

ילדים, הם ילדים, הם ילדים.
בטורעאן פגשנו קבוצה מדהימה של בנות ובנים, תלמידי
חטיבת ביניים א' מצטיינים במדעים, שסוף סוף זכו למעט
תשומת לב. ולמה הכוונה? בד"כ המשאבים שבאופן טבעי
מוגבלים, מופנים לתלמידים החלשים יותר על מנת לחזקם
ולהעציםם ואילו למצטיינים אומרים: "אתם בסדר, אתם
כבר מסודרים".

הפעם בחרה סוזאן עדאוי, רכזת המתמטיקה האנרגטית של
בית הספר, לעשות משהו עבור הקבוצה הייחודית הזאת. כך
מצאנו את עצמנו בשבת בבוקר מתכנסים מהמרכז ומהצפון
ונוסעים בשיירה יפה ומגוונת אל הכפר טורעאן.

הכפר טורעאן מזוהה עם מסעדת נימר או צומת גולני אבל
מעבר לכך בכפר מתגוררים כ-14 אלף תושבים מוסלמים
ונוצרים ואחוז הזכאים לבגרות הוא כ-60%.

את נסיעתנו הוביל שלמה אורבך, שנהג בפורד מודל T משנת
1925 ובליויי רחפן שצילם את הנסיעה. בכניסה לבית הספר
ציפו לנו עשרות רבות של תלמידים שהביעו את שמחתם





מיוחדת לנתי על ההעשרה וארגון ההרצאה בנשא זהירות בדרכים במסגרת אור ירוק ולאברהים המרצה ואם שכחתי משהו איתו הסליחה. אחרונים חביבים, התלמידים הסקרנים, הכל כך מנומסים והחביבים איתם נפגשנו - הייתם מדהימים ואין לי ספק שעתידיכם לפניכם.

ותזכרו: **ילדים, הם ילדים, הם ילדים.**

קינחנו בארוחת צהריים כיפיית יחד עם התלמידים כאשר ייחודה היה בכך שאת האוכל הכינו הורי התלמידים. היה נהדר לשבת יחד ולנהל שיחת חולין עם הנערים והנערות הסקרנים. מכיון שאני אוהב לסכם, אז הנה הסיכום:

1. המלצה - היכן שאפשר "להרים כפפה" ולעשות מעשה קטן עבור מישהו - תעשו. הערך המוסף במפגש כזה גדול עשרות מונים מהקשרו הישיר.

2. הנהלת בית הספר נרתמה כולה להצלחת המפגש ועל כך תודה ענקית לנרימן אבו ג'מאל, המנהלת, לסוזאן עדאווי, רכזת המתמטיקה, לפריד המורה למתמטיקה שליווה אותנו וסייע בכל דבר, לפאייד ספורי וציוותו שתיעדו את האירוע וישתמשו בו למטרות טובות, כולל פרסום מועדון ה-5 במגזר להעלאת המודעות לרכבי אספנות.

3. תודה לכל חברי סניף הצפון של מועדון ה-5 שבאו ותרמו מזמנם ומרצם ולאילו שלא יכלו לבוא אבל רצו וכמובן ליהודה שחם, בני הספל וקובי ינטל וזוגתו שהגיעו מהמרכז. תודה





הפתרון המושלם ליבוא רכבים



אפסילון סחר ולוגיסטיקה בע"מ

מתמחים בשלוח בינלאומי
ועמילות מכס של רכבי אספנות
ורכבים חדשים.

- « איסוף הרכבים מכתובת הספק לנמל
- או למחסנים של הסוכנים שלנו.
- « הובלות ימיות מכל הנמלים לאשדוד או חיפה.
- « שחרור מכס.
- « עזרה בהוצאת רישיון יבוא.
- « רישוי הרכב והובלתו עד לבית הלקוח.
- « יבוא צמיגים וחלקי חילוף.

השירותים שלנו כוללים:

לחברתנו ניסיון מוכח בתחומים הנ"ל כאשר בכל שלב אנו עובדים
מול הלקוח בשקיפות, באמינות, מקצועיות ובמחירים תחרותיים.

ליצירת קשר: דני נידם 053-7606022 אלון לאור 052-3736677
משרד. 08-6996600 פקס. 08-8606803

www.epsilonlogistics.com

מחירון אביזרי מועדון החמש

חולצת פולו



₪50

חולצות דרייפיט



₪40

כובע רקום במבחר צבעים



₪30

דגלון בד לתלייה



₪30

מדבקת חלון פנימית



₪10

דגלון לרכב



₪20

מגנט 'נא לא לגעת ביצירה'



₪20

פליז חורפי



₪70

סמל גריל מתכת



₪40

דיסק DVD אירוע 25



₪15

מגן שמש לרכב



₪25

חברות אבטומוביל ישנות וחדשות



ישנות
₪10

חדשות
₪20

* דמי משלוח - 10-15 ₪

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים. מען למכתבים: ת.ד. 1193, גבעתיים 53111

טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059

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



חדש

הטבות מיוחדות לחברי מועדון ה-5



בשילוח רכבי אספנות מארה"ב ואירופה
עם יושופס מוטורס



USHOPSMOTORS.CO.IL | 1-700-707-757 | 