

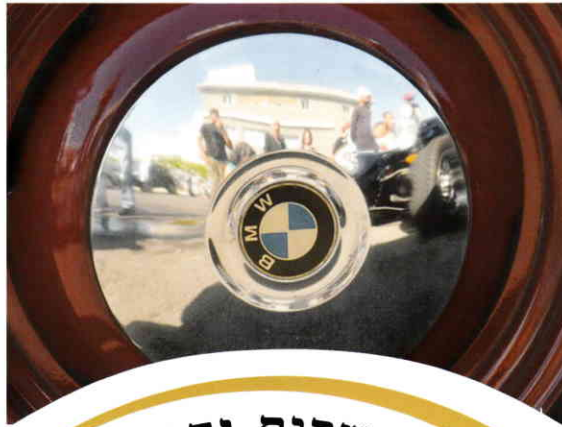
מועדון החמש



מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל
Israel Classic & Collectors Vehicle Club

האבטומוביל

בטאון "מועדון החמש" - מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל • גליון מס' 75 • נובמבר 2010





חברים יקרים,

המנואלה מסתובבת לה 25 שנה. גם מספרה של החוברת הזאת הוא "יובל". מס' 75...
 מדף משוכפל צהוב של ארבעה עמודים, הפך "האבטומוביל" למגזין הגדול והאיכותי וגם היחיד המוקדש לרכבי אספנות. האיכות שעלתה משקפת את העליה ברמה ובאיכות של הנושא כולו ושל המועדון שלנו.
 המכוניות של שנת 1985 תהיינה אף הן אוטוטו רכבי אספנות. דבר המעיד שהזמן רץ.
 רוב הגליון מוקדש ליובל, לעבר וגם לעתיד. לצד תיאור השנה הזאת ממש, האירוע ברמת גן, החגיגה בהרצליה (וגם הרשי...), ביקשנו מיושבי הראש הקודמים לכתוב לנו על עצמם ועל המועדון.
 לצידם כותב חבר מועדון ותיק ומוערך את הרהוריו ביחס לעתיד.
 אותי, כותיק ופעיל במועדון מעניין מאד לדעת איך העניין ייראה בעוד 25 שנה. אנחנו חיים בעידן של שינויים, הותיקים לא תמיד מכילים את זה ו"סוברו 1985" היא לא בדיוק ה"ענתיקה" לה ייחלנו.
 אבל עלינו להבין שיש דור חדש שעוד לא נולד אז וככל שנפנים את הנחיצות במועדון גמיש ומשתנה, כך נשכיל לשרוד, להתפתח ולהיות גורם דומיננטי בהווית הרכב בארץ.

קריאה נעימה

בני הספל

מועדון החמש - מועדון הרכב הקלאסי

והאספנות בישראל

(עמותה רשומה מס' 580335990)

ועד המועדון: דרור בריל, מתניה הלוי, בני הספל, זמי לוי, יורם מקובר, ראובן נזירי, 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 כתריאל, זמי לוי, נחום קדמיאל, אבי נוף

פעילי המועדון והעמותה:

יו"ר - נחום קדמיאל
מ"מ יו"ר - זמי לוי
דובר המועדון - רון פז
גזבר המועדון - יורם מקובר
אחראי ארועים - זמי לוי
אחראי השקות - מתניה הלוי
אחראי גיוס תרומות וחסויות - דרור בריל
ועדת כספים: יורם מקובר, מנחם ניר וסמדר רחמים
צוות טכני מקצועי: חן פרחי, קובי מילוא ואריאל עזיזי

מבקר העמותה - עו"ד אלדד נבו
וועדת ביקורת - בני אור, צביקה מרגלית
אב בית דין חברים - עו"ד שלמה דן גדרון
חברי בית דין חברים - עו"ד גיל דבורה, עו"ד רז לבנת
אחראי מפגשים אזוריים וחברתיים - בני הספל
רכז המפגש הארצי בת"א - מתניה הלוי
רכזי אזור הצפון - אמוץ דור ועדי גולדנברג
רכז אזור השפלה - קובי בן-ניסן
רכז אזור השרון - גידי אשכנזי
רכז אזור ירושלים - אילן גורן
אחראי אופנועים - בועז איתן
רכז קשרי קהילה - יורם דוקטורי
קשר עם הרשויות - נחום קדמיאל
אחראי לשינויים בתקנון - מנחם ניר
אחראי הקשר עם פיב"א - יוסי צור
בוחני פיב"א - אבי שפיזמן, עמיר הלוי ודורון סגל
עורך "האבטומוביל" - בני הספל
מנהלת משרד המועדון - סמדר רחמים
אחראי לוגיסטיקה - רוני רוזנברג

משרדי המועדון

כתובת: רח' שדה בוקר 10, גבעתיים
 מען למכתבים: ת"ד 1193, גבעתיים 53111
 טלפון: 03-7318818, פקס: 03-7319059
 אוד"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
"האבטומוביל" בטאון מועדון החמש

עורך: בני הספל
הגהות: קובי מילוא
עיצוב, הכנה והדפסה - "סטודיו אשכנזי", נתניה
צילומים: בני הספל, לי נזירי, יהורם רושן, דורון מאיר, גיא צילומי אוויר, שלי קליין, קובי ניסן, גידי אשכנזי, אבי נוף
 כל הזכויות שמורות 0793-7679 issn



גם "האבטומוביל" הוא בן 25 שנה. ונודה לצבי רכניץ שייסד את הבטאון ונתן לו את שמו, לעורכים: אמנון אירומאי, בני הספל, רוני מוסקוביץ, אייל פלד, ולכל העוזרים בעריכה, בגרפיקה, בכתיבה, בצילום, בהגהה ובעידוד.



אברות אבני משפחה יקרים.

הרכב בישראל וקידום האינטרסים של העוסקים בתחביב זה. המועדון התמיד והצליח בזכות אירגון קפדני של מוסדותיו, ניהול מסודר ומיקצועיות באירגון המפגשים, אך מעל לכל בשל רוח ההתנדבות של חבריו שתרמו מזמנם, מרצם וכספם לקידום המטרות המשותפות.

גם באירועי ה-25 שנה למועדון - באירוע החברתי בהרצליה ובתצוגה שהתקיימה בסוכות בפארק הלאומי, זכינו לראות את הגשמת חזון המייסדים ואף מעבר לכך. כיום אנו זוכים לראות שפע מכוניות ברמת שיפוץ גבוהה, מיגון רחב של יצרנים ודגמים, וכמובן את המקצועיות של החברים בתחום. נקודה ראויה לציון מיוחדת היא האווירה הטובה אשר שוררת כיום בקרב החברים לדרך ולתחביב.

כיום, בשנת 2010, מונה המועדון כ-800 חברים שהם בעלי כ-2000 כלי-רכב. חברי המועדון נהנים ממפגשים שבועיים בתל-אביב, בחיפה, בשרון, בשפלה ובירושלים. בכל שנה מתקיימים מספר אירועים מרכזיים כולל אירוע סוף הקיץ בפארק הלאומי בר"ג שהפך ל"הרשי" או "ביולי" שלנו, הפיקניק המסורתי בפסת, תחרות הגביע הנודד ע"ש **שאל גלאי**, תחרות ע"ש **ניר עוזדור** לרכב דו-גלגלי וטיולים בשירות ארוכות בכבישי ישראל. כדבר שבשגרה מקיימים החברים מפגשים שבועיים ואירועים מיוחדים נוספים כדוגמת השקות של כלי-רכב לאחר שיפוץ ועוד. המועדון שלנו חבר בארגון פיב"א העולמי ובכך הוא שותף להחלטות ולפעילויות בינלאומיות. חברינו במועדון נוסעים ומשתתפים באירועים רבים ושונים ברחבי העולם, והגדיל לעשות חברינו **דורון סגל** שייצג את המועדון בכבוד, ואף זכה במקום ראשון בראלי בקפריסין בקטגוריה הרלוונטית.

אלמנט נוסף שמאחד ושומר על הקשר בין חברי המועדון הוא "האבטומוביל", כתב העת שלנו, שנוסד במקביל להולדת המועדון על ידי **צבי רכניץ ובני הספל** והתפתח מאז למגזין המקצועי היחיד בארץ למכוניות עתיקות. המגזין משקף את הרוח המיוחדת של נושא האספנות בישראל בכתבות מקצועיות נרחבות וגם בתיאור שיפוצי מכוניות ובצילומים מאירועי המועדון.

שוב מבט להסטוריה: כשאני נזכר, שומע סיפורים, וחושב על אבני היסוד שתחילתן לפני 25 שנים, עולים

נפלה בידי הזכות להיות יו"ר מועדון החמש בשנים האחרונות, לרבות בשנת חצי היובל לקיומו. חשבתי לעצמי איך לסכם בכתבה קצרה את תקופה של 25 שנה: האם בסקירת ההישגים לאורך עשרים וחמש שנים, האם בתיאור המכוניות יוצאות הדופן שיש לחברינו, האם באיחולים לעתיד, או האם בסוגיות "מקצועיות" ואספניות אחרות? בסופו של יום, בחרתי להתחיל בהיסטוריה של המועדון.

אתחיל מאותה חבורה של המייסדים שייצרה את הארגון היקר לנו כל כך. לא אזכיר כאן את מייסדי המועדון בשמם מחשש שמא יישמט מישהו מאותה חבורה מופלאה שייסדה את המועדון. לא נזכיר גם את התומכים בנו מחוץ לשורות המועדון, אלה שנתנו לנו יד בשעה קשה, אלה שלימדו אותנו איך לארגן תצוגות ואירועים, אלה שעזרו לנו עם תקנות רכבי האספנות והסדרת התחביב בחוק. אולם נזכיר אדם אחד שהתחיל את המסע הארוך הזה בצעד ראשון אחד.

מועדון ה-5 לא היה מועדון הרכב הקלאסי הראשון. קדם לו בכעשרים שנה מועדון קטן אשר הוקם על ידי אדם מופלא, **יואכים לוין** שמו.

לוין היה אדם צנוע, ייקה קשיש שעלה מצ'ילה, שם היה נשיא מועדון המכוניות הקלאסיות. לאחר שעלה ארצה הוא קנה פורד "מודל A" ואיתה הסתובב בארץ וליקט צעירים שחלמו על מועדון. המועדון הוא שרד כמה שנים. החבורה שהתגבשה סביבו היוותה לאחר מכן את הבסיס למועדון ה-5.

יואכים לוין איננו איתנו היום אבל נזכור אותו כראש וראשון לאספני המכוניות הקלאסיות בישראל. לפני 25 שנה, בשנת 1985, התקבצו מכוניות עתיקות בהרצליה לכינוס ראשון מסוגו בארצנו, בו הוצגו המכוניות ונערכה תחרות. "זקני המועדון" רואים באירוע זה את המבשר הראשון להקמת מועדון הרכב הקלאסי והאספנות בישראל, ביוזמתו של **צביקה רכניץ** ובחסות אנ"י, איגוד נהגי ישראל. צביקה היה היו"ר הראשון של המועדון, והוא שנתן לו את השם "מועדון החמש". מאז שימשו בתפקיד היו"ר החברים - **יוסי בראל**, **שי אמיר**, **אבי כתריאל**, **זמי לוין**, **אבי נוף**, ואנוכי.

קשה להבין עד כמה חשוב המועדון לקידום התחביב המיוחד שלנו. תרומתו מכרעת בהובלת תחום אספנות

בקידום מטרות המועדון. רק בזכותכם, אספנים וחברים נאמנים, אנו יכולים להיות המסגרת החברתית והמקצועית לכלל אספני וחובבי הרכב העתיק והקלאסי בארץ, להיות הגוף המרכזי והייצוגי של כלל האספנים כלפי הגופים הממלכתיים והציבור הרחב ולקדם את מודעות הציבור לשימור הרכב הישן כרכב היסטורי.

ולעיתים - אני בטוח שבעוד 25 שנה, כשנחגוג את יובל החמישים, מועדון החמש יהיה רבה יותר גדול, אולי עם כמה מכוניות "קיה" ו"דייהו" בתוכו; עם יכולת מקצועיות; תערוכות בינ"ל ועוד ועוד, אבל חשוב לא פחות ואולי אף יותר - כזה שישמר את העשייה, החברות, והרוח הטובה השוררת היום ב"מועדון החמש" שלנו.

א.כ.פ.
נחום.

בדעתי דברים כה רבים בהם אנו גאים, או שעליהם אנו אסירי תודה: מיסוד חוק האספנות, ההקלות שקיבלנו בשנה האחרונה, כולל טסט אחד לשנה, פעילויות רבות שעשינו למען הקהילה, כדוגמת אירועים עם אלו"ט, ליבי, בית ספר אורט ידן, המוסד החינוכי "רמת הדסה", בית חולים אברבנאל, תצוגות שערכנו ברחבי הארץ, ראלי ירושלים, המסע לאילת, ועוד היד נטויה.

אני אסיר תודה על היותי שייך לארגון כה ייחודי, אשר מביא לשינוי אמיתי בכל הקשור לאספנות רכב בישראל. אני גאה על ההזדמנות לעבוד במחיצת אנשים מדהימים, מיוחדים, בעלי יוזמה וחזון, ועל ההזדמנות לקחת תפקיד כה פעיל במאמץ הכביר והמוצלח של הארגון שלנו להשאיר חותם חיובי בארץ בנושא אספנות הרכב.

אני מצפה לעוד עשורים רבים של צמיחה והצלחה



כך היינו

נברנו בארכיון ומצאנו מספר תמונות מארועים חשובים של "מועדון החמש" במשך 25 שנות פעילותו. נוסטלגיה במיטבה. ערך וליקט: בני הספל.



המפגש הראשון בכיכר מילאנו. 1985.



ארוע פורד הראשון. 1986.



מזכרת מהארוע ביקב של זכרון יעקב. 1988.

אדוני היו"ר

בראיה אישית



המשיכה לשיפוץ מכוניות עתיקות ישבה תמיד באיזו פינה אפלה במוחי. בילדותי היו בחצר ביתנו משאיות פורד בולדוג, בדפורד ואחרות. על מנת לקבל כסף לארטיק הייתי צריך לפרק משאבת דלק או חלק אחר לתיקון ממשאית מקבילה, וכך למדתי לראשונה מהו הריח של מכונית ישנה.

לפני שנים רבות, ממש שנות דור, שמעתי לראשונה על מועדון החמש. כך הגיע ה"ניצוץ" לחצתי, התנעתי ויצאתי לדרך ארוכה

של תחביב והנאה. את מכוניתי הראשונה קניתי מחבר המועדון רוני מוסקוביץ. היתה זו ווקסוהול ויוון 1954, ואיתה נרשמתי כחבר במועדון.

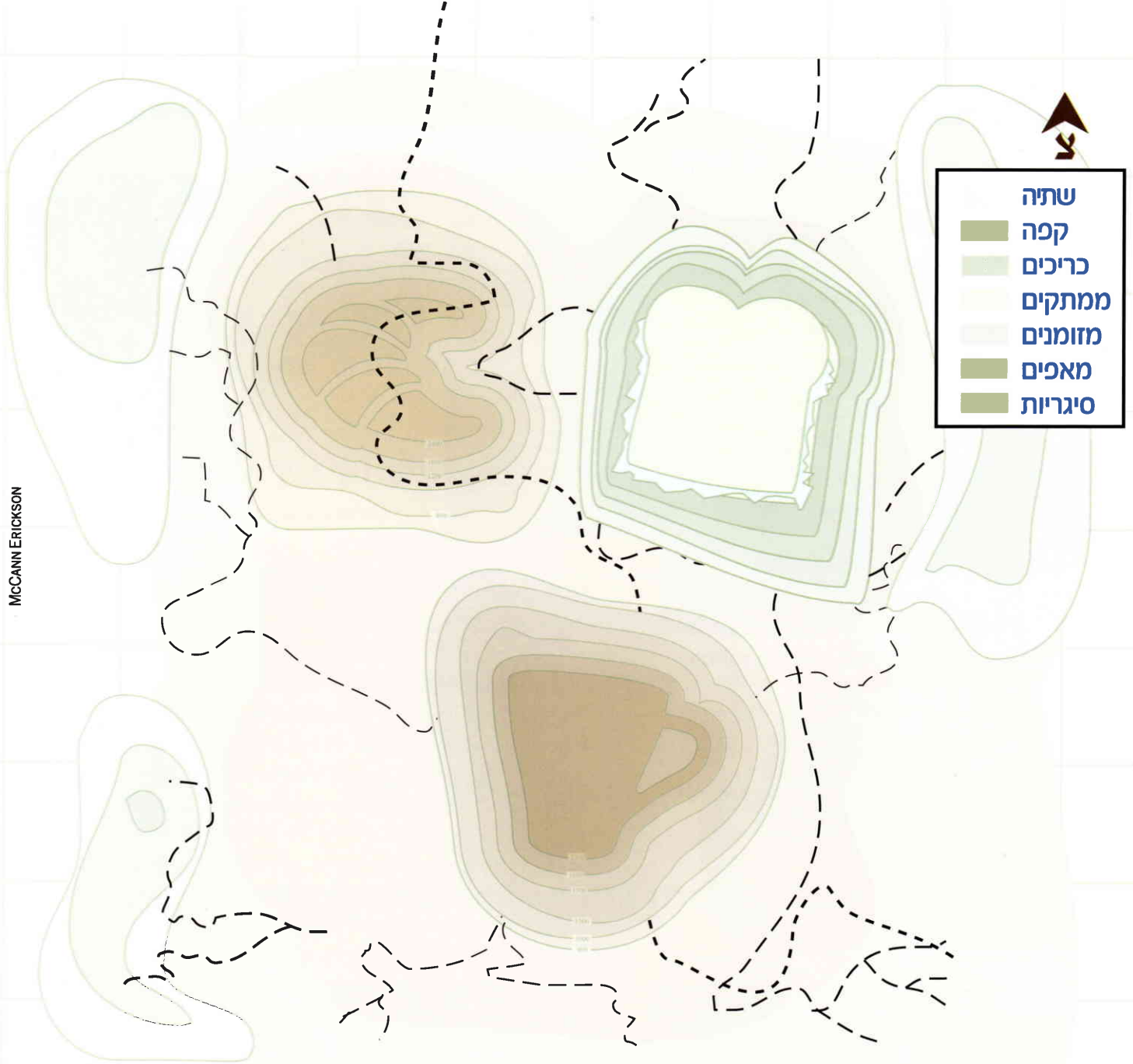
תחילה נפגשנו בכיכר מילאנו, כאשר לכל מפגש היו מגיעים עשרה עד עשרים איש. כשהצטרפתי למועדון היו"ר היה יוסי בראל. הפעילות היתה מינורית, ואני שהייתי יו"ר המועצה למניעת תאונות בהרצליה הזמנתי את המועדון לתצוגה במגרש ההדרכה שליד המשטרה. זכורה לי תמונה של יוחנן פלום עם הרכב שלו וביקור נדיר של ההורים של בני הספל.

המועדון ניסה להתפתח תוך כדי קשיים רבים. אחרי תצוגה מרשימה ביקב ברשל"צ היינו צריכים לרוץ אחרי מנהל התפעול חודשים רבים כדי לקבל 1500 ₪ כדי שיהיה לנו תקציב להוציא קלאסיקון. על תקציב לאבטומוביל יכולנו רק לחלום... לבקשת החברים התחלתי להיות פעיל והצלחתי להוריד את התשלום בגין ביטוח חובה לרכב אספנות באחוזים ניכרים. עד היום נהנים החברים מתשלום מופחת זה בתוספת הנחה מרשימה לביטוחי צד ג'.

בבחירות בשנת 1992 כמדומני, הגשתי מועמדות ונבחרתי ליו"ר מועדון החמש אשר רק שנים מועטות קודם לכן שמו נשמע לי כמשהו רחוק וקשה להשגה. ברצוני לציין פעילות חשובה של הנהלת המועדון לפני בחירתי שפעלה רבות לאישור תקנות רכב אספנות. ממשלת ישראל רצתה להוריד מהכביש מכוניות בנות 30 שנה ולא לחדש את רישיון, ורק הפעילות הנחרצת בנושא של הנהלת המועדון הפכה את רוע הגזירה והביאה למימוש תקנות רכב אספנות, המאפשרות עד היום את קיום התחביב שלנו בתנאים נוחים. קיבלתי לידי מועדון עני מרוד שבקושי מוציא דף קשר לחברים. המזכיר אמנון אירמאי ניהל את המזכירות ואני התפנית לפעילות בשטח ובתיקשורת. מידי מספר ימים היו



MCCANN ERICKSON



פז ו- yellow מאחלות חג שמח לחברי מועדון החמש
ומזמינות אתכם לעצור באחת מ-230 החנויות ברחבי הארץ,
7 ימים בשבוע, 24 שעות ביממה, וליהנות מחוויית קפה איטלקי
משובח של **Yellow cafe**, וגם כריכים טריים, פירות חתוכים, שתייה
צוננת ועוד כינוקים שיעזרו לכם ליהנות על הדרך.



בדרך שלך.
www.yellow.co.il



ראלי יפו - ירושלים. 1987.

המאבק על תקנת רכבי האספנות. 1989.

שומעים על פעילות המועדון ועל האירועים שקיימנו - ראלי לופטהאנזה מגרמניה לישראל, נסיעה ביחד ליער להב שבנגב למרכז גז' אלון, תצוגה של שבוע בקומה שלמה בתחנה המרכזית החדשה בתל אביב ועוד רבים אחרים.

כמו כן קיימנו פעילויות קבועות, כמו מפגש סוף הקיץ בספורטן בזיכרון יעקב, או ראלי לעיירות הפיתוח בנגב שהיה מרשים, גדול ומיוחד במינו. כדי לחזק את תושבי הצפון, גם נסענו בהפוגה מהקטיושות עם כ-100 כלי רכב למטולה וישנו בצימרים במושבה. ביצענו נסיעות ראוות עם שילוט למלחמה בתאונות הדרכים, הופענו רבות בטלויזיה, והשתתפנו בתצוגה מרשימה ברחוב יפה נוף בחיפה בסוכות בנוכחות שר התיירות, ראש עיריית חיפה, ועשרות אלפי מבקרים.

הרעש התקשורתי תרם לחשיפה חיובית למועדון, שפתחה בפנינו דלתות רבות ואפשרה לנו לקדם את נושא האספנות ואת המועדון כנושא-הדגל של התחביב. פעלתי לשינוי תקנות תעבורה המאפשרות יבוא רכב אספנות לארץ, ותקנה זו העשירה מאוד את מיגוון כלי הרכב בארץ. החברים נהנים מתקנה זו עד היום. כמו כן, בעזרתם של אמנון אירמאי ורוני מוסקוביץ יצא אלבום העשור לדרך. זו היתה פריצת דרך חשובה מאוד למועדון אשר הפיק אלבום בקנה מידה עולמי מרשים ונתן לחברים הרגשת שייכות למועדון חשוב. גם אביהו בן נון מחברת UMI תמך רבות בנו ואיפשר את הוצאת האלבום. במשך שנות פעילותי כיו"ר המועדון פעלתי רבות לקרוב ולקרוב הנשים לפעילויות. ראיתי חשיבות גדולה לקבלת תמיכה מהמשפחה לתחביבי וגם למתן צביון יותר רך ונשי למועדון שבתחילה היה רק גברי.

לאחר שכבר מילאנו נעשתה "קטנה" עלינו, המועדון נדד להרצליה ואח"כ לרמת-גן ליד האיציטדיון. המונים החלו להגיע למפגשי יום השישי ולפעילויות המועדון ושמו נישא בפי כל. בכל כלי התקשורת הופיעו כתבות על המועדון והמודעות לאספנות רכב עלתה מאוד.

לאחר שנים של פעילות הרגשתי עייפות מפעילות ציבורית והתנדבותית זו ופיניתי דרכי להנהלה חדשה.

בתקופת השיא היו לי כמה רכבי אספנות. כיום אני מחזיק רק את הבורגוורד איזבלה TS קופה שלי ומגיע מידי פעם למפגשי המועדון.

אחוות החברים ועזרה הדדית הם המפתח להצלחת המועדון, כמו גם תקשורת חיובית ופעילויות למען הקהילה.

שלכם,
אבי כתריאל

<p>פולקסווגן - VOLKSWAGEN</p> <p>פולקסווגן ספיידר - 1963 - 1600 סמ"ק בצלמתי עופר מירושלם</p>	<p>וספה - VESPA</p> <p>וספה 400 - 1961 - 400 סמ"ק ג'יט ספיידר 1961, 1 ג'יטסו בצלמתי יואל סמיר</p>
ויליס - WILLYS	
<p>ויליס 'ויליס' - 1950 - 1000 סמ"ק בצלמתי חסני ארזי</p>	<p>ויליס 'ויליס' - 1950 - 1000 סמ"ק בצלמתי חוה ערד</p>
<p>ויליס מודל 42 - 1962 - 1000 סמ"ק נחמ מנת 2100 סמ"ק, 4 צילנדרים, נון כלי, מנסים סמיר ומאריי רביצ'קו ערד סג'ניל בצלמתי אריהם מיר</p>	<p>ויליס מודל 42 - 1962 - 1000 סמ"ק נחמ מנת 2100 סמ"ק, 4 צילנדרים, נון כלי, מנסים סמיר ומאריי רביצ'קו ערד סג'ניל בצלמתי חוה ערד</p>

הקטלוג הראשון. 5 שנים למועדון. 1990.

מרכז שירות טורינו

המחלקה לרכבי אספנות

מברכים את חברי מועדון החמש בשנה טובה!

היננו ממשיכים לספק שירות תיקונים ושיפוץ רכבים



הזמנת ויבוא חלפים ע"י נציג החברה בארה"ב



העברת מבחני רישוי



מערך שינוע ע"י נהגים וגרר



חברי מועדון החמש יזכו להנחה של 10%



טורינו אוטו אימפורט

המרכז הישראלי לרכבים ביבוא אישי

Torino Auto Imports



מקבוצת טורינו שירותי רכב: שירותי מוסך, יבוא אישי, ליסינג, טרייד-אין, מכירה, רכבי אספנות
דרך בן צבי 98, תל אביב • 03-6827171 רב קווי • פקס: 03-6825492 • torinoautoimports@gmail.com

הרהורים...



באביב 1998 קיבלתי את מפתחות היו"ר מאבי כתריאל, לאחר "טירונות ושירות מלא" כמעט בכל תפקיד במועדון החמש מאז הקמתו. יחסית, היה לי קל להיכנס לתפקיד משום שהכרתי את מכלול הנושאים כגון גיזברות ותקציב, ניהול אירועים, פגישות מול משרד התחבורה, חברות ביטוח וגופים אחרים.

את משרד המועדון והפקת האוטומוביל ניהל אמנון אירמאי שליווה כמוני את המועדון מיום הקמתו מתוך משרד בביתו בשוהם.

במבט לאחור, הפעילות בתקופתי היתה דומה לפעילות המועדון בהווה - טיולים, שוק עתיק, אירוע הגביע הנודד ועוד.

ברצוני לציין מספר אירועים מיוחדים שלדעתי ראויים לציון: בקיץ 1998 אנו משתפים פעולה ב"ראלי סודה-קלאב" עם קבוצת יהודים המגיעים עם רכבי אספנות מלונדון לישראל בחסות הקק"ל, מסתובבים איתם במשך מספר ימים בארץ ומגייסים תרומות. קשרנו קשרים עם סיימון וחבריו ופגשנו אנשים מדהימים ומכוננים מלהיבות. אירוע סוף הקיץ באותה השנה היה הראלי הראשון מת"א לאילת, שנמשך 3 ימים. בתצוגה במלון גרנד-ביץ' באילת התאספו מעל 50 מכונניות (כולל האילתים), והאירוע היה אבן דרך לאירועים מסוגו. אירוע נוסף ומיוחד בקיץ 2000 היה השתתפות 2 חברי המועדון - מנחם שחם וזליג רבינוביץ', בראלי הבינלאומי לרכב היסטורי של פיב"א שנערך בקפריסין וחזק את הקשר של המועדון עם פיב"א. לאחר מספר חודשים קיבלנו סוף-סוף מכתב מפיב"א, הממנה את מועדון החמש כנציגו בישראל ומכיר בינלאומית במועדון החמש כנציג שווה זכויות בהתאחדות. בסוף שנת 2000, עבר משרד המועדון (אחרי 15 שנים) מביתו של אמנון בשוהם למקומו הנוכחי בגבעתיים.

אמנון אירמאי סיים תפקידו והתמנה מנהל משרד/מזכיר במקומו. כמה חודשים מאוחר יותר, בני הספל נענה ברצון לבקשתי ולקח על עצמו בחזרה את הפקת האוטומוביל. הישג נוסף שהושג בתקופתי היה הכרת משרד האוצר ברכב דו/תלת גלגלי כרכב אספנות תוך קבלת כל הזכויות כמו רכבי האספנות הפרטיים. זה היה רגע משמח במיוחד לכל בעלי האופנועים (ואני ביניהם..). שיכלו סוף-סוף לממש החלום ולהחזיר לכביש את האופנועים בעלות סבירה.

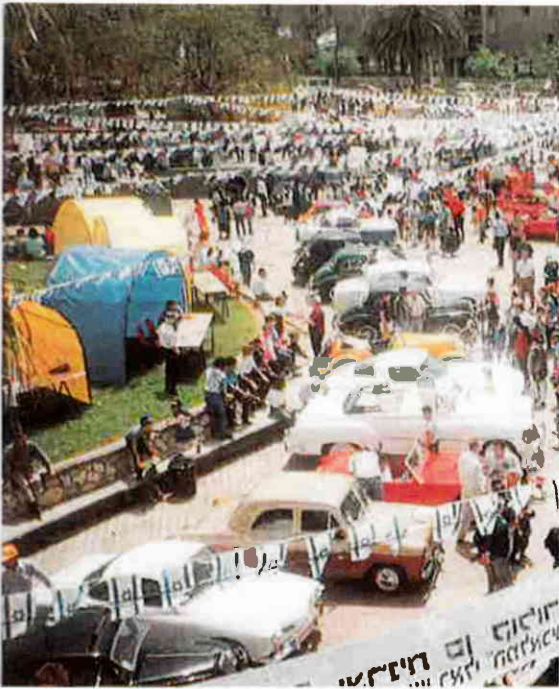
כיצד יראה המועדון בעוד 15-20 שנים?

ראשית, אתחיל דווקא בנושא ניהול העמותה. אני סבור שצריך להיות בעתיד יו"ר במשרה מלאה, שאמור להוציא לפועל את החלטות ההנהלה יחד עם מנהל/ת המשרד. צעד זה יוריד נטל רב מהיו"ר המתנדב במתכונת הנוכחית. אדם מקצועי במשרה מלאה יוביל את המועדון לגידול בהכנסות שיבואו מחסויות ודמי חבר, כמו גם מאירועים בשכר. יתר חברי ההנהלה יכולים בהחלט להישאר כמתנדבים כפי שקורה היום. הקריטריונים לבחירת היו"ר כמו גם מערכת היחסים עם ההנהלה יקבעו על דעת האסיפה הכללית. שנית, ישנה מגמה של פיצול לסניפים אזוריים שלא מגדילה עדיין את מספר החברים, אולם יתכן ותרחיק עם הזמן את החברים/סניפים זה מזה, ועלולה לגרום לניכור ומלחמות בין הסניפים וכלפי המשרד הראשי.

יש חשיבות שלכל מפגש תהיה נציגות יחסית בהנהלה, שתתרום בפעילויות השוטפות ותשמור על האינטרס המקומי.

בנוסף, יש צורך בהגדרה ובבידול של "רכב היסטורי" עבור רכבים בני 60 שנים ויותר, עם הקלות נוספות במועדי מבחן הרישוי השנתי (למשל אחת ל-3 שנים) וקבלת הקלות ביבוא חלפים.

שלכם,
זמי לוי



ראלי מלאכים לקרית מלאכי. 1992.

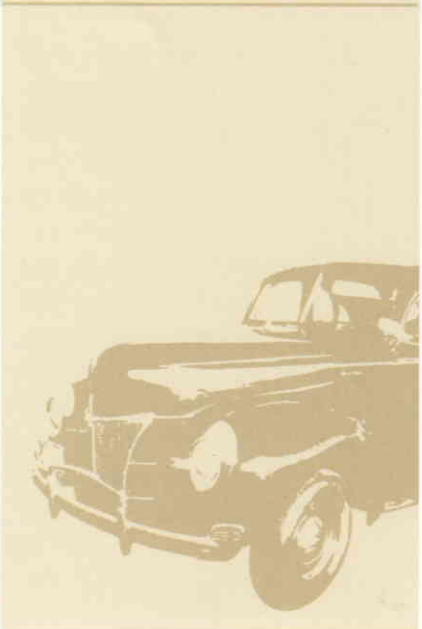




ראלי לופטהנזה לארץ הקודש. 1994.



תצוגה בתחנה המרכזית
החדשה בת"א. 1995.



טיול החברים לתפן. 1993.

געגועים...



הכל התחיל באחר-צהריים מהביל בדירתו התל-אביבית של צביקה רכניץ, לימים ה"ר הראשון של מועדון החמש. ישבנו שם מלאי רצון, כוונה וחזון - שישה בעלי רכב ישן, שהרי אז עוד לא קראו לזה "רכב אספנות". החלטנו להקים מועדון שייאגד את חובבי הרכב העתיק בישראל וייתן להם בית וחברה.

קראנו לו מועדון החמש, וכמה נאיבים היינו - מי חשב אז שיהיו בעתיד מכוניות "ענתיקות" עם שש ואפילו שבע ספרות במספר הרישוי ...

הרעיון להיפגש נולד בתצוגה שארגן מלון השרון בהרצליה-פיתוח. הגעתי לתצוגה עם השברולט מודל 37 שלי ולא הכרתי אף אחד... הופתעתי מהכמות והיופי של המכוניות. שם ראיתי לראשונה את צביקה רכניץ, בני הספל, זמי ליון, יורם סילבר ועוד רבים וטובים שהיו לי לחברים קרובים לעתיד לבוא. כל אחד הגיע מעולם שונה אך לכולם אותה אהבה - למכוניות הישנות ולתחביב האספנות.

הייתי אז טייס מסוק ריסוס - את מכוניתי הראשונות גיליתי תוך כדי טיסותיי מעל היישובים. את אותה שברולט למשל, ראיתי תוך כדי ריסוס שדות הפלפל של יבנאל, ובתום הריסוס נחתי בחצר הבית ליד הגרוטאה... ההמשך ידוע - קנייה, שיפוץ, אושר וגאווה.

הייתי ה"ר השני של המועדון אחרי צביקה. המטרה שלי היתה לבסס את המועדון כמרכז חברתי וחברותי. היה חשוב לי לא רק הצד הטכני - השיפוץ, השימור והאספנות - אלא גם החיבור של אוהבי המכוניות האלו לכדי קבוצה של חברים וידידים ואכן כך היה. באותה תקופה יצרנו מסורות כמו למשל תצוגה שנתיים בבית פורד (בתמיכת אמנון ענבר - מנכ"ל פורד דאז), תערוכה שנתיים בקיבוץ כרמל-מזרחי בראשון-לציון, פיקניקים וטיולי משפחות לחוף הים או ליום הולדת של אחד החברים. זכורה לי במיוחד הנסיעה לאריה צפון - עוד כשהיה ציפמן - לביתו שבמושב, תמיד אזכור את המסע לירושלים בהזמנת מלון הילטון, בו עשרות מכוניות משנות ה-20 ועד שנות ה-60 טיפסו בגאון בעליות שער-הגיא. אזכור גם את מד חום המים במכונית שלי שעבר את כל המגבלות, אך כולנו הגענו (אחת על גרר...).

לעניות דעתי הדבר החשוב ביותר שעשיתי כ"ר (וזה אף פעם לא "אני עשיתי" אלא "עשינו" בתקופתי), ובמיוחד אם הדבר ייבחר בראיה לשנים רבות - הרי ודאי זהו ניסוח ואישור "תקנות רכב אספנות" במשרד התחבורה. אני זוכר כיצד יורם סילבר, בני הספל ואנוכי נסענו לירושלים למשרד התחבורה פעמים רבות כדי לנסח, להתווכח ובעיקר לריב וללחוץ עד שבסוף יצאנו גאים באישור התקנה. לדעתי היתה זו מהפכה ואכן דרך לעניין אספנות הרכב בארץ. האספנים הצעירים אינם יודעים שבעבר היינו צריכים לשלם אגרה שנתיים גבוהה מאד ואם הגיעה לידך גרוטאה שלא נסעה שנים רבות היית צריך לשלם את אותה האגרה כפול מספר השנים בהן הרכב עמד... דבר זה מנע שיפוצים רבים. היום איני חבר המועדון ואין בדעתי לתרץ ולהסביר, אך אני מתפעל ומתפלא מכמות החברים וכמות המכוניות, למרות שאני חייב לציין שאיני אוהב את ייבוא הרכב הישן מחו"ל. דבר זה מנגד למטרות המועדון כפי שאנו הראשונים חזינו - איתור, שיפוץ והחזרה לנסיעה של רכבים שהיו בשימוש בארץ, הוזנחו וממתינים ללידה מחדש ולאהבה חדשה. שנים רבות היו המועדון ושיפוץ המכוניות מרכז חיי - אך בגלל תהפוכות החיים נזנחתי אהבה זו. 11 מכוניות היו ברשותי אז. כולן עברו לידיים אחרות וחלקן נשמרות ונאהבות אצל חברי המועדון. אחרי שנים של ריקנות - התשווקה הכריעה ואני שוב משפץ - הפעם זו שברולט 56.

אני גאה במועדון שהייתי ממייסדיו - כה לחי, המשיכו כך !

יוסי בראל



ראלי צפון למטולה. 1997.



המסע לאילת. 1998.



חברות וחברים שלום,

מועדון החמש חוגג 25 שנות פעילות. לכבוד חצי היובל נתבקשתי לכתוב על התקופה בה שרתתי את המועדון כיושב הראש שלו. מכיוון שכיום חברי מועדון רבים אינם מכירים אותי, אנסה לשחזר לי ולכם את פעילותי במועדון, שהגיעה לשיאה במילוי תפקיד ה"ר. נפגשנו לראשונה במלון "השרון" בהרצליה, בתצוגה של מכוניות עתיקות שיזמו גדעון הוד וג'ו קריידן ("המומחה"). בתצוגה זו עלה הרעיון שהוביל למפגש של בעלי המכוניות, בחורשה בצד המערבי של גני התערוכה. שם "נולד" המועדון.

כשבועיים אחר כך החלה פעילות מועדון "החמש". נסענו כולנו למושב ביצרון למפגש אצל דודי אריה צפון - היה זה מסע הראלי הראשון של המועדון. אגב, את השיירה הוביל טנדר סובארו עם שלט גדול של א.נ.י. - איגוד נהגי ישראל, שהיה "נותן החסות" המקורי למועדון החמש.

השיגעון המשפחתי, הגיל הצעיר והזמן הפנוי (יחסית) אפשרו לי להתמסר לפעילות במועדון.

צביקה רכניץ היה ה"ר הראשון שנבחר על ידינו ואחריו יוסי בראל. אני הייתי "פעיל". עוד מאירוע ביצרון הראשון, התמסרתי לעזרה בארגון המפגשים הגדולים ובנוסף סייעתי ביחד עם חברתי דבי (רעייתי היום) בניהול מסד הנתונים הראשוני של חברי המועדון - בתוכנת איינטטיין, שיכולה להיחשב היום כ"תוכנת אספנות"... בהמשך עבר התפקיד לאמנון אירמאי המסור.

בסוף שנת 1990 נאלץ יוסי בראל, לסיים את תפקידו מסיבות אישיות בהתראה קצרה. לא היינו ערוכים לקיים בחירות לוועד המועדון והפעילים ביקשו ממני להירתם ולקבל עליי, לתקופה קצובה, את תפקיד ה"ר.

חשוב מאוד היה לשמר את הקיים ולא לתת למומנטום של המועדון הצעיר להיעצר ולגווע. לכן הסכמתי לקבל עליי את המשימה, למרות שבשלב זה הזמן הפנוי כבר היה מיצרך נדיר.

האירוע המשמעותי הראשון בתפקידי היה "מסע מטרה" לכבוד קואליציית בנות הברית עם תום מלחמת המפרץ בינואר 1991. קיימנו ראלי ברחוב הירקון בתל אביב, בין שגרירויות צרפת, אנגליה וארה"ב וזקפנו לזכותנו פרסום רב שכה היינו זקוקים לו על מנת להכניס את המועדון הצעיר לתודעה הציבורית.

ההמשך היה ב"ראלי יפו-ירושלים שנערך בפסח 1991. קיימנו ראלי מפואר ומתוקשר היטב מתל אביב למלון הילטון בירושלים, שם נערכה תצוגת רכבים שמשכה קהל רב. באירוע השתתף ונאם גם ראש עיריית ירושלים המיתולוגי, מר טדי קולק ז"ל. במקביל לפעילות הנקודתית שימרנו את הפעילות השוטפת של המועדון ונערכנו לבחירות של ועד חדש. אם זכרוני אינו מטעה אותי, אלו היו הבחירות הדמוקרטיות הראשונות במועדון שהלך, גדל והתרחב.

בבחירות אלו נבחר אבי כתריאל לתפקיד ה"ר. אלו היו בחירות של "בגרות" למועדון. לראשונה נבחר פעיל שאינו מקבוצת "דור המייסדים". היה ברור שמנקודת זמן זו והלאה, המועדון יכול להמשיך ולהתקדם שנים רבות קדימה.

היום אני עדיין חבר מן המניין במועדון, ועדיין שומר בקנאות על מספר החבר שלי - 14. את הפעילות במועדון מובילים חברים אחרים.

מיעוטם, כמו בני הספל ויורם סילבר, עושים זאת עוד מהיום הראשון, אך רובם אנשים שהצטרפו במהלך הדרך ודואגים לדחוף את המועדון קדימה לעוד שנים רבות של פעילות פוריה.

אני רוצה לברך את כולנו על חצי יובל של בנייה ופעילות ולאחל לכולנו שנים רבות של שימור הרכב הקלאסי וקידום נושא בישראל.

תודתי האחרונה נתונה לחברי הוועד והפעילים העושים במלאכה ונושאים בעול השוטף. אתם הלב שמזרים את הדם בעורקי המועדון והמוח שמתווה את עתידו - יישר כוח!

שי אמיר

חבר מועדון החמש





תצוגה במתחם רידינג. 1999.



ארוע גלאי הראשון. 2001.

אדוני היו"ר

מועדון החמש, הפנינה בתרבות המוטורית הישראלית.



לפני שנות דור, בסך הכול רצינו מקום שבו נוכל להיפגש עם חובבי רכב קלאסי כמונו. דור המייסדים עשה את העבודה הראשונית, לטוב ולרע, ובכך יחודו. אני זוכר כשהצעתי את השם "מועדון החמש" לוועד המייסד, השם התקבל פה אחד. האם זה היה השם האידיאלי? הלא היום כבר אין חמש ספרות... עדיין, כשאני מסתכל על מטרות המועדון שנקבעו כבר לפני 25 שנה, אני שמח לראות שהן לא השתנו כלל - מודעת, מפגשים חברתיים, טיולים, עזרה הדדית וטכנית.

כמובן שכל התשתיות שהיו לנו היו ידניות. כדי לשמור על קשר עם החברים השתמשנו בגלויות דואר. הבנו שצריך עלון ויסדנו את הקלאסיקון, ה"לוח הישן" ועוד ועוד. כיום כמובן שהמדיה האלקטרונית משמשת לכך והחשיפה לחו"ל השתנתה רק לטובה. לצורך ייבוא חלק חילוף לארץ לפני 25 שנה היה צורך לעבור ייסורים כדי למצוא אותו, לשלם עליו ולהביאו לארץ. היום ניתן להזמין באיביי, לשלם בפייפאל, והבעיות היחידות (וליי לא היו למזלי) הן עם תקנות דרקוניות של המכס, כהרגלו. בפרספקטיבה של השנים, אני רואה את המועדון כהצלחה גדולה. המועדון הוכיח את חיוניותו בכך שפעל מול המדינה בחקיקת תקנות רכב אספנות, שאף הורחב לאחרונה לטובתנו. כך נשמרו רכבים פרטיים מסחריים ואף אוטובוסים שהיו הופכים לברזל ומיוצאים לחו"ל.

לדעתי, הישגו הגדול ביותר של המועדון הוא בהיבט החברתי. מיומו הראשון של המועדון נוצרה בו חברה של אנשים מרקעים שונים, אשר לא היו כנראה מכירים אחד את השני בהזדמנות אחרת. כך הכרתי אישית הרבה חברים אשר האהבה לרכב קלאסי היא השתקפות של האישיות שלהם, ועל כך אני שמח.

התחלנו במפגש אחד בקפה מילאנו בתל אביב, והחניה הספיקה לחמש עד עשר מכוניות. כיום יש מפגשים אזוריים רבים וזה מחמם את הלב. תתי המועדונים, וגם המועדונים המתחרים הם בסדר גמור. כמה שיותר - טוב יותר.

הדורות מתחלפים, וכיום אני שמח לראות שזה מובן מאליו לדור הצעיר שיש את מועדון החמש שהפך למותג ידוע ואהוב. אני מאוד מקווה שגם בעתיד ימצאו המתנדבים המשוועים לדבר שניהלו את המועדון ויצעידו אותו קדימה.

שלכם,

צביקה רכניץ

עולם הרכב הקלאסי בתלת מימד

חייק במות, החברה המובילה במדינה לאירועים, גאה להציג את עולם הריהוט של הרכב הקלאסי! ברוכים הבאים לנסיעה יצירתית ומלאת דמיון לריהוט הבית, העסק או המשרד, ברהיטי רכב קלאסיים ומהממים, עשויים פיברגלאס קשיח, עמיד וחזק, צבועים בצבע תנור ומרופדים ברמה הגבוהה ביותר!

והכל – בגודל טבעי ובמחירים נמוכים!
ספות מעוצבות:



קורבט 1.84 X 1 מ' רכב צבאי 1.84 X 1 מ' שברולט 1.84 X 1.15 מ' וולקספגן 1.97 X 1.17 מ' קאדילק 1.93 X 1.15 מ' מרצדס 2.05 X 1.18 מ'

שולחנות בר | שולחנות סלונים:



קורבט 0.99 X 0.57 מ' מרצדס 1.17 X 0.60 מ' מנוע V8 1.05 X 0.60 מ' פורד 1.83 X 1.29 מ' רולס רויס 1.83 X 1.28 מ' שברולט 1.83 X 1.29 מ'

ריהוט קיר קלאסי ומדפי קיר:



קורבט 1.72 X 0.75 מ' מוסטנג 1.01 X 0.45 מ' שברולט 1.79 X 0.76 מ' רולס רויס 1.71 X 0.88 מ' מרילין 0.70 X 0.34 מ' אלביס 0.65 X 0.34 מ'

דקורציות קיר:



ארון בצורת עמדת תדלוק 2.20 X ג' מראה 1.10 X 0.84 מ' מרילין מונרו 3.17 X 1.21 מ' אלביס 3.17 X 1.31 מ' משטרה 3.17 X 1.31 מ'

במות ויציעים * תפאורות * שלטים * מחסומים * אוהלים והצללות * תערוכות, ירידים וביתנים
 טל. 03-5334821 (רב קווי) פקס. 03-5330150 מייל. officebamot@bezeqint.net

עיצוב
 איצוס

ההגה

www.motocar.co.il | מגזין הרכב המוביל בישראל

השקה מיצובישי לאנסר
אבולושן!
פושרת או יורשת?

ביליון
אספנות

60
שנה למדינה

תוצרת הארץ

דעות, סורים, כנביות

בלעדי!
השונות
• מוסיאז נרוז
• פורד אסקורט
• טריומף 550

במבחן הזמן
• קוביה גריל עגול
• סטודיבייקר לאנד
• אוטוקרט סברו
• חם כדור

גיליון 110 | מאי 2008
32.90 ש"ח בד"ל 28.50 ש"ח

למנויים בלבד

השקה מוצדס CLC, מיצובישי לאנסר
השונות ניסאן טידה מול פורד פוקוס ומול סיטרואן C4

מפגש תוצרת הארץ. 60 למדינה. 2008.



תצוגה בבסיס חיה"א בחצרים. 2002.



נחנך מפגש השרון, המפגש האזורי הראשון. 2006.

שלום לחברי במועדון החמש.



חברותי במועדון החלה עוד טרם הייתי בעליו של רכב אספנות. במקרה הזדמנתי לשוק-עתיק, אחד מאלה שמארגן המועדון מידי חצי שנה. בנקודה זו הבנתי שאני רוצה להירשם כחבר, ולו בכדי לתרום כסף לקידום הנושא בו עוסק המועדון. המועדון נראו לי אז, כמו היום, חשובות לא רק לחבריו אלא לכלל אספני הרכב בארץ, ואפילו למי שאינו בעל רכב, כפי שהייתי אז.

לאחר זמן רכשתי את הרכב הנוכחי שלי, מרצדס פונטון 220 שנת 1955, והרומן ביני לבין המועדון הצדיק את קיומו. חלפו

מספר שנים, חשבתי כי ישנם כמה דברים שלדעתי רצוי לשנות, להוסיף ולשפר. בשנת 2007 נבחרתי לוועד המועדון, שימשתי כגזבר, ושנה לאחר מכן נבחרתי לתפקיד יו"ר המועדון.

מלבד הצורך המיידי להמשיך ולהניע את גלגלי המועדון כבעבר, בצרכים ובהתנהלות השוטפת, עמדו לפני כמה מטרות חשובות נוספות. להלן החשובות שבהן: המועדון גדל מאד יחסית לימיו הראשונים, ולדעתי איבד את מימד החברות והמשפחתיות. הנושא חברתי, אשר אמנם אינו מופיע בין מטרות המועדון, נראה לי חשוב, מלכד ומגבש.

לכן, החלטתי כי יש להוסיף ולמסד מפגשים אזוריים מלבד המפגשים שהיו קיימים כבר שנים (תל אביב וחיפה). גישה זו, שנתקלה בקשיים לא מעטים מצד חברים ותיקים ושמרנים, הופנמה לבסוף. כיום, יש למועדון החמש מספר מקומות בהם חבריו יכולים להיפגש, זולת מפגשי תל אביב וחיפה. מפגשים אזוריים אלו מקיימים גם פעילויות חברתיות נוספות, מעבר למפגשי שישי הקבועים. למפגשים האזוריים נוהגות גם להגיע נשות החברים אשר בעבר כמעט ולא מצאו את מקומן במפגש הגדול. חשבתי כי לאחר יותר משני עשורים לקיום המועדון יש צורך בבדיקה מחודשת לגבי התנהלות ומטרותיו, שאולי זקוקים לתפיסה חדשה ושונה. הרי החברים, הרכבים, התקשורת, האינטרנט, האוכלוסיה במדינה, כולם השתנו בתקופה זו. לכן, דאגתי לכינון ועדת היגוי למועדון החמש שתבדוק אם הנהלים, המטרות והצרכים העומדים לפנינו כיום זהים לאלו של שנות המועדון הראשונות, או שבחלקם השתנו. בנוסף, התבקשה הועדה להכין תוכנית חומש למועדון. נראה היה לי כי יש צורך מעבר לבדק הבית גם ברענון מחשבתי. לכן, היו בוועדה חברי מועדון מחד, וגם כאלו שאינם חברים, שאינם חושבים שאסור לשנות מאומה כי "כך היה תמיד", אלא רואים מבחוץ את המועדון והתנהלותו. מטבע הדברים ראייתם שונה.

השתדלתי להטמיע במועדון הקפדה רבה בקשר למגוון הפרטים החשובים המרכיבים את אירועי המועדון ופעילויותיו, החל מהתכנון וכלה בביצוע. אירועים אלו כללו את המפגשים השבועיים, דרך השקת הרכבים וכלה באירועים השנתיים הגדולים כמו אירוע סוף הקיץ.

תקופת כהונתי כיו"ר המועדון היתה קצרה יחסית. אולם שמח אני כי הדברים עליהם עמדתי מהווים אבן דרך שנשמרה ונמשכת גם כיום.

אין ספק כי מועדון החמש הוא גוף מחויב המציאות וחשוב מאין כמוהו לנושא רכבי האספנות. מאידך, חשוב להבין כי אי אפשר לקפוא על השמרים ויש להשתדרג כל העת, להשתפר ולהתחדש - הגם שמדובר ברכבי אספנות...

כולי תקווה כי המועדון ימשיך ויגדל בשנים הבאות וימנה חברים רבים יותר, אשר ייהנו מהפן המוטורי ומהפן החברתי גם יחד. בנוסף, בעת הצורך יידע המועדון ליצור שיתוף פעולה עם גופים אחרים המייצגים גם הם את הנושא המוטורי, בכדי להגדיל את האפשרויות להשגת הטבות, והכרה גדולה יותר בתחביבנו המשותף.

בברכת שנת יובל מוצלחת לכל חברי מועדון החמש.

אבי נוף.



צילום ג'יפים באורט ידן. 2009.



טיול אופנועים של החברים לירושלים. 2009.



סיאט איביזה

1985 וכל השאר

חן פרחי

והפיאט כרומה הוצגו בשנים 84-85 ואילו פיתוחה של מכונית הסאלון של אלפא, ה-164 התעכב כשנתיים נוספות. התמא היתה מכונית חשובה מאד עבור לנצ'יה, שציפתה סוף-סוף להשיג דריסת רגל משמעותית בשוק מכוניות הסאלון הרווחי.

בפיאט לא היה הרבה חדש, למעט הצגת מנוע 1000 סמ"ק חדש שפותח בשיתוף פעולה עם פיגו הצרפתית, שיתוף פעולה שנקטע עם תחילת הפיתוח. מנוע זה עתיד ללוות את פיאט שנים ארוכות בדגמים רבים. ללא ספק, הפתעת השנה היתה ההתאוששות המהירה של סיאט הספרדית, שרק שנתיים קודם לכן נפרדה מרומן ארוך עם פיאט האיטלקית. האיביזה החדשה הוצגה בסוף '84 וקצרה תשואות רבות, הן בשל העיצוב הנאה והן בשל מנועה שפותח ע"י חברת פורשה הגרמנית.

גם אצל צרפת, השכנה מצפון, היה הרבה חדש בעיקר אצל רנו, שהיתה באותה העת חברה ממשלתית - רנו הציגה את הסופר R5 החדשה שהיתה אמורה להשיב מלחמה לפיגו 205 המצליחה וכמו כן הוצגה גם הרנו 25, מכונית מנהלים שהחליפה את הרנו 30/20 הוותיקות. הרנו סופר 5 החליפה את הרנו 5, שהיתה מכונית חשובה ומוצלחת מאד

שנת 1985 היתה ללא ספק אחת השנים החשובות ביותר בתעשיית הרכב העולמית, הן מבחינת מספר הדגמים שהוצגו, הן מבחינת חשיבותם של הדגמים שהוצגו ליצרניהן והן מבחינת המגמה שהחלה להסתמן - שיתוף פעולה בין היצרנים השונים. באותה שנה שבה הוקם מועדון ה-5 שלנו, נפרד עולם הרכב משני מותגים היסטוריים ששלחו את שורשיהם לתחילת המאה ה-20, טלבו הצרפתית וטריומף הבריטית. מנגד, צפה עולם הרכב ביצרנית רכב שזה עתה עשתה את צעדיה העצמאיים הראשונים - סיאט הספרדית. כאמור, בשנה זו הוצגו מספר רב של מכוניות ונסקור אותן מדרום לצפון... אלפא רומיאו האיטלקית בשירת הברבור שלה כחברה ממשלתית, הציגה את האלפא 90 שלא היתה אלא מתיחת פנים מקיפה לאלפא הוותיקה. בו בזמן היתה עסוקה חברת אלפא בתכנון יורשתה של הג'ולייטה, הלא היא האלפא 75 שתוצג שנה מאוחר יותר. יריבתה מבית, לנצ'יה, הציגה את התמא. זו היתה מכונית סאלון גדולה שהיתה חלק מפרוייקט משותף לארבע חברות רכב - סאאב השבדית, פיאט, לנצ'יה ואלפא האיטלקיות. כל אחת מהיצרניות היתה מעוניינת במכונית סאלון מנהלים גדולה ולכן הן איחדו כוחות ונכנסו לפרוייקט משותף שנקרא טיפו 4. הסאאב 9000, הלנצ'יה תמא



סיטרואן BX



מרצדס סדרה E



רנו סופר R5



אופל קאדט

עבור רנו, ולכן רצתה החברה לשמור על קשר עיצובי בין המכוניות. העיצוב פרי מרחולו של מרצ'לו גאנדיני האיטלקי היה מודרני ושמרני כאחד, וסייע מאד להצלחת המכונית. רנו היתה באותה עת במצב כספי גרוע למדי עקב כישלון הרנו 9-11 והיתה זקוקה נואשות להצלחת הסופר 5.

גם אצל השכנה ממזרח, גרמנייה לא היה משעמם. אופל הציגו את הקדט החדשה, שהחליפה את הקדט D שהוצגה סה"כ 4 שנים קודם לכן. פרויקט החלפת הקדט זורז עקב שמועות שהגיעו לאופל (והתבררו כנכונות אגב), על מחליפה לגולף של פולקסווגן. אופל סברו שעיצוב הגולף החדשה יהיה רדיקאלי וחדשני, ולכן השקיעו רבות בעיצוב המכונית, תוך שימת דגש על המשכיות עיצובית מהדגם הקודם. בדיעבד, הסתבר לאנשי אופל שהגולף עוצבה בצורה שמרנית מאד, אך האור הירוק לתחילת הייצור כבר ניתן. בשל עיצובה הנאה, מבחר המנועים הגדול ושפע רמות הגימור, זכתה הקדט החדשה בתור "מכונית השנה 85" תוך שהיא מותירה מאחור את הפיאט כרומה והרנו 25.

גם מרצדס, היצרנית משוטטגרט, לא טמנה ידה בצלחת והציגה את ה-W124. מכונית זו שכנתה גם סדרה E החליפה את מכוניות סדרה W123 שהיתה המכונית הנמכרת ביותר של מרצדס בכל הזמנים. למכונית החדשה היה עיצוב אוונגרדי וחדשני, וכמו מרצדס 190 עשתה גם היא שימוש במתלה האחורי הרב חיבורי המשוכלל. אנו ממשיכים להצפין ומגיעים לשבדיה. סאאב הציגה את ה-9000, מכונית סאלון במבנה האצ'ב'ק 5 דלתות, שהיתה גם היא פרי שיתוף הפעולה עם האיטלקים באותו פרויקט טיפו 4 שהוזכר קודם. גיאוג'יארדו האיטלקי עיצב את המכונית הנאה שלראשונה חרגה מהקו העיצובי הטיפוסי של סאאב. כרגיל אצל היצרן השבדי, גם ב-9000 החדשה כיכבו מנועי הטורבו החזקים.

בבריטניה למעט הצגת המונטגו, שלא היתה אלא אוסטיין מאסטר בעלת תא מטען נפרד. הוצגה גם גירסת 5 דלתות של המטרו, מכונית המיני של אוסטיין. אנו חוצים את האטלנטי ומגיעים לארה"ב. המצב הכלכלי הקשה של היצרנים האמריקאיים בהחלט נתן את אותותיו בהיצע הדגמים החדשים, ולמעט פורד שהציגה את הטאורוס, מכונית סאלון חדשה בעלת הנעה קדמית, לא היה לתעשיית הרכב האמריקאית הרבה לחדש. בטיסה מהירה אנו חוצים את האוקיינוס השקט ומגיעים ליפן, ארץ השמש העולה גם כאן לא היו חדשות, למעט יצרן קטן יחסית בשם סובארו, שהציג את מחליפת הליאונה שהוצגה בשנת '80. הליאונה עוצבה מחדש, מנוע ה-1.8 קיבל גל זיזים עליון ואופציה להזרקת דלק ומאוחר יותר אפילו הוצגה גירסה מוגדשת. אך חשובה מכל, עבורנו לפחות, היתה דווקא גירסת ה-1.3 שעתידיה היתה להפוך למכונית הנמכרת ביותר בישראל ב-8 שנים הבאות ולהפגין שליטה כמעט מוחלטת בשוק המקומי. באופן אירוני, באותה שנה (85 להזכירכם) החלה להימכר בארץ הסיטרואן BX שעתידיה היתה להתחרות בסובארו ליאונה. אכן, בשנים 87-88 הצליחה ה-BX להימכר במספרים גדולים ולסכן את ההגמוניה של הסובארו. בארץ המשיכו להימכר מכוניות רבות עם מנוע 1.3 עקב שיטת מיסוי מעוותת, שתוקנה רק שנתיים מאוחר יותר. היתה שנה מעניינת, ללא ספק.

הרשי... הרשי... הרשי...

מאת: בני הספל

כל סתיו מביא איתו את ההתרגשות לקראת ה-אירוע של חובבי הענתיקות בעולם.

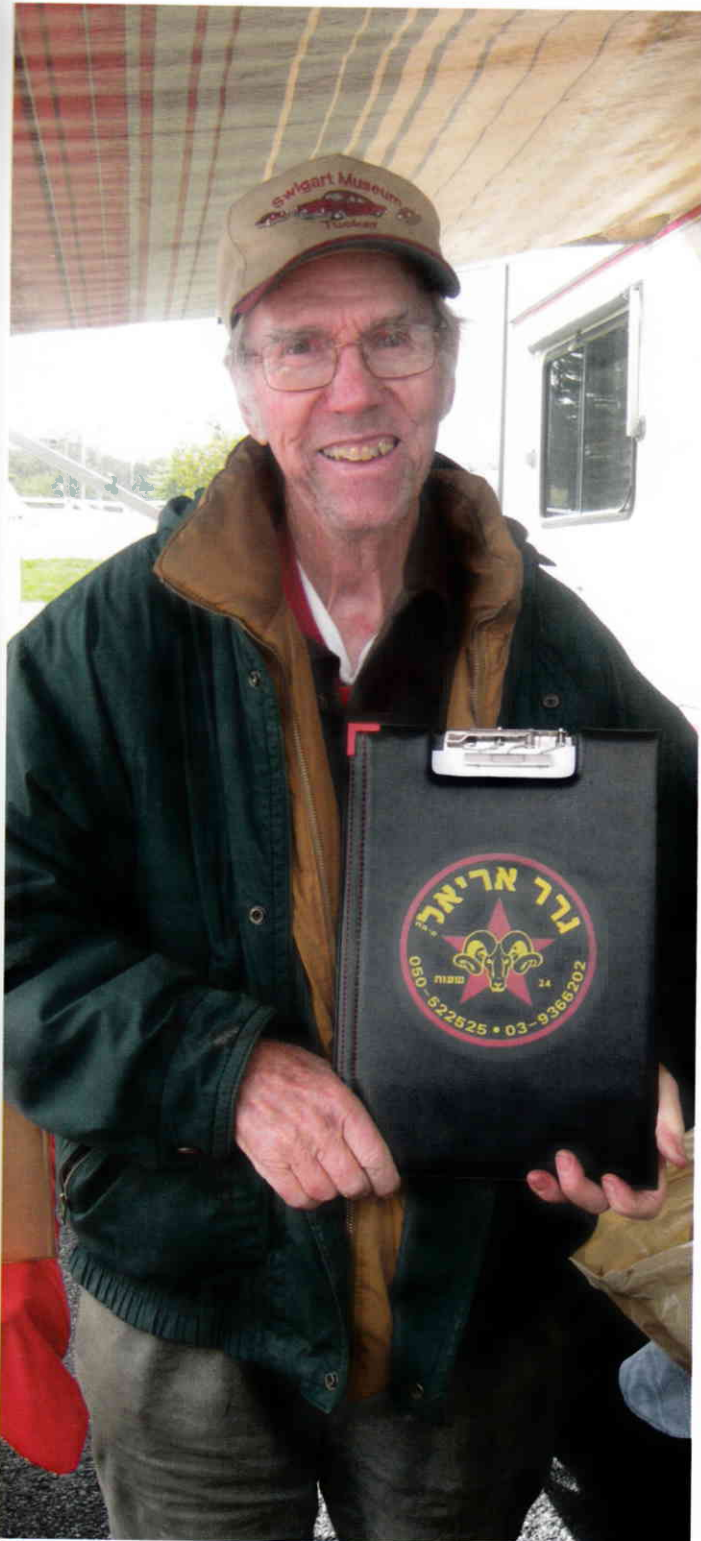
העיירה הרשי שבפנסילבניה (מזרח ארה"ב) הופכת לכמה ימים מיצרון של שוקולד בינלאומי מוכר לבירת המכוניות הקלאסיות. במשך ארבעה ימים מתרחש שם אירוע ענק המכיל שוקעתיק, אתר מכירת מכוניות קלאסיות וביום האחרון גם "יום תצוגה" של מיטב הקלאסיות ממזרח ארה"ב ומדובר במאות כאלה.

זאת חגיגה לעיניים, ללב וגם לכיס.

לא פחות מ-22 ישראלים חגגו השנה בהרשי ובקרוב יקשטו לא מעט מכוניות "חדשות" את מפגשי מועדון ה-5.

חוויה מיוחדת הגיעה מאיש קשיש בשם לאונרד ל'קרונ (Leonard Le Crone). כשהבחין במבטא הזר וכשנדע לו שאנחנו מישראל הוא שלף מכתבייה ובה כיתוב בעברית וביקש תרגום. לא קשה היה לתרגם את "גרר אריאל" השייך לחבר מועדון ותיק ומכובד עזרא דושי שהגיע להרשי לפני כמה שנים ... בכלל, האוירה שם היתה נינוחה וחברית, דומה שהמוכרים באו לתפוס עניין ולא כל כך למכור, היו המון מכוניות למכירה ובפורום המועדון פורסמו כמה דוגמאות. כעיקרון ניתן להשיג שם הכל, משרוך נעל ועד לגג נפתח, ממרצדס יקרה ועד ללארק...

ארבעה ימים של שיכרון חושים במזג אויר נפלא.





מרינה, מרינה, מרינה...

חגיגות 25 שנים למועדון החמש



מאת: זמי לוין

מכוניות אספנות לקהל הרחב. סוכס גם על אירוע-ערב שיתקיים מספר שבועות מאוחר יותר באזור המשקיף על מעגן היאכטות ויהיה סגור ומבודד לטובתנו. הנהלת המרינה קבלה אישורים מתאימים מעיריית הרצליה ומשטרת ישראל והמסלול סוכס. לצורך הראלי והאבטחה נשכרו עשרות שוטרים, שבין היתר טרחו לסגור צמתים ולאפשר את מעבר השיירה ללא הפרעות עד למרינה. בתצוגה נספרו מעל 100 מכוניות כשליצינים ומוזיקת שנות החמישים-שישים מוסיפים לאווירת הקרנבל ששררה במקום. וכאן אנו מגיעים לאירוע הערב. רצינו לתת לו סממן "אספנות", שהרי אנחנו מועדון החמש. כאן עלה הרעיון לבצע טקס השקה מיוחד כפתיח לאירוע. נפגשתי עם איבן רוזן, חבר ותיק שסיים לשפץ לאחרונה רכב מיוחד שבבעלותו כבר מספר שנים ועדיין לא נחשף לקהל החברים. מדובר ביגואר מארק IV ספורט 2 מושבים, עם מרכב SS100. סוכס עם איבן שלא נפרסם את שמו ואת סוג הרכב עד האירוע כדי שגורם ההפתעה יהיה מקסימאלי. בנוסף, סוכס על פורמט חד-פעמי ושונה להשקה שאינה במקום מפגש קבוע, ובה הרכב המשיק מגיע בנסיעה לאזור ההשקה כשכל המוזמנים ממתינים לו, ללא מכוניות אחרות מסוג. העניין הצריך הרבה תאומים בהבאת הרכב מבעוד מועד לאזור, בפתיחת שער מיוחד, תאומי הגעה וכולי...

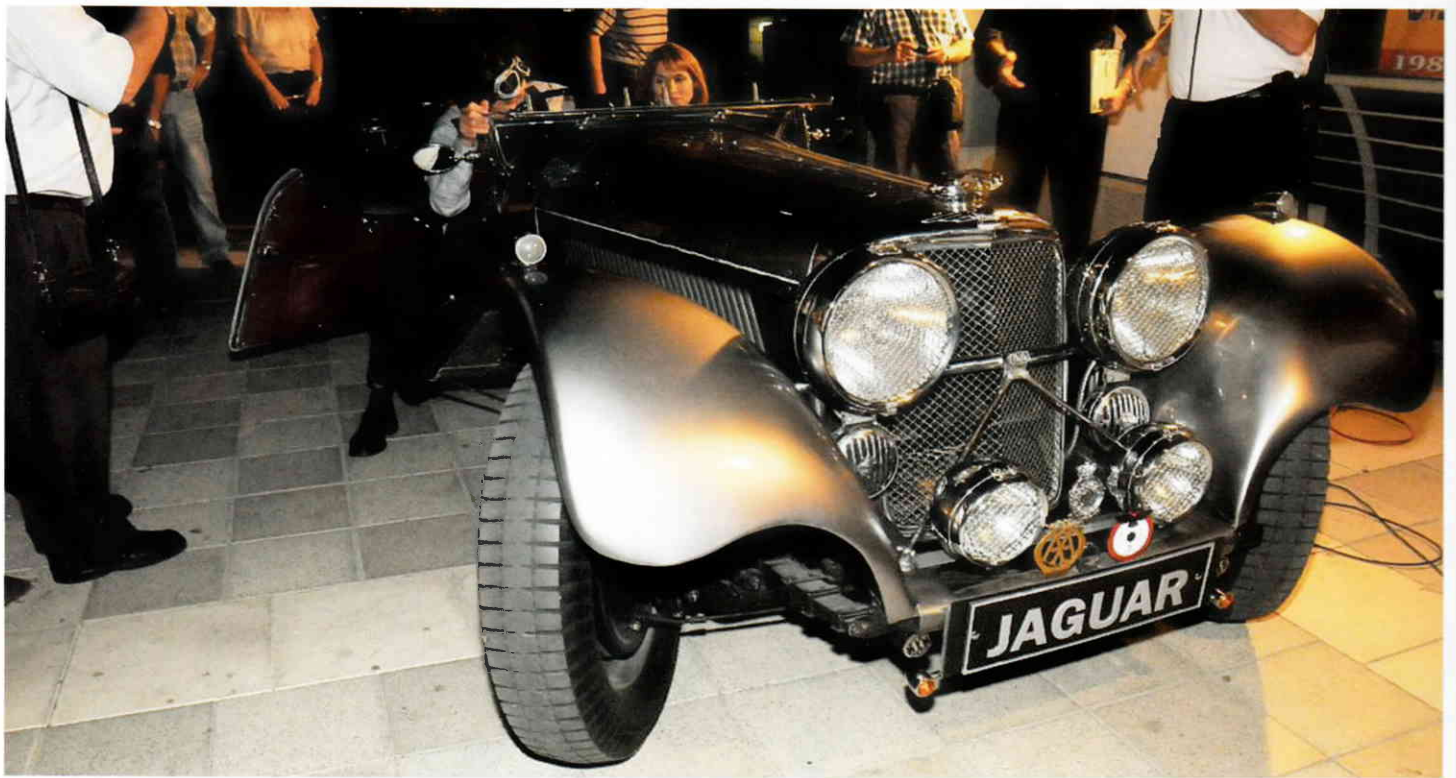
אין ספק שההשקה יוצאת הדופן, ארוחת הערב, התכנים שהועברו,

באחד מימי קיץ 2009 עלתה בי המחשבה שאנו אמורים לציין בעוד מספר חודשים 25 שנים להקמת המועדון. בשיחות שערכנו בוועד, קבלנו החלטה להפיק אירוע מיוחד ומרשים מהרגיל, שהרי אין לעבור לסדר היום על תאריך שכזה.

המחשבות הראשונות היו לארגן יום ארוך שיתחיל באירוע מוטורי ותצוגה במשך שעות הצהריים, והמשכו באירוע ערב עם בנות/בני הזוג תוך כדי תכנון הבנו שיום כה ארוך יהיה קשה לעיכול, במיוחד עבור חברים מכל קצוות הארץ שיאלצו לחזור הביתה לאחר האירוע בלילה עם רכבי האספנות. עלה רעיון, שבדיעבד היה נכון, לפצל את החגיגה לשני אירועים סמוכים זה לזה: לערוך אירוע מוטורי ומספר שבועות מאוחר יותר אירוע ערב. ההחלטה התקבלה.

בחיפוש אחר מקום מתאים היו נלגד המארגנים מספר הנחות יסוד: שהמקום יהיה מרכזי ונוח לחברים מכל רחבי הארץ, שיהיה מיוחד ולא שגרתי ושנוכל לקבל תמיכה ארגונית וכספית מאותו גוף כך שהעלות לחבר באירוע הערב תהיה קטנה ככל האפשר.

כך החלו מגיעים וחיפושים ונוצר קשר עם הנהלת המרינה שבהרצליה, שקבלה אותנו בזרועות פתוחות. אחת לכמה שבועות נפגשנו עד שהוחלט על המתווה הנכסף. יחד עם עיריית הרצליה ומשטרת ישראל סוכס על ראלי מוטורי המוגבל ל-50 מכוניות, כשהנהגים ובני הזוג לבושים בלבוש תקופתי, עוברים ברחובות הרצליה בואכה המרינה ומצטרפים לתצוגת



יגואר מארק IV ספורט 2 מושבים

כאן המקום להודות לכל הפעילים ובני הזוג שטרחו והשקיעו מזמנם בארגון האירועים, להנהלת המרינה ובמיוחד לאילנית ועופר, למשטרת ישראל ולעיירת הרצליה. להתראות באירוע ה-50...

הזמרת ששרה שירי אדית פיאף, התזמורת שניגנה שירי שנות התמישים והיאכטות ברקע יצרו ערב מיוחד במינו. תודות החברים בסיום האירוע אישרו את הרגשתנו.

ניסן חומרי בנין

אספקת חומרי בנין, פינוי פסולת ועוד

מאחלים שנה טובה ומתוקה לכל בתי משפחות ישראל!



רחובות
עמוס דניאלי 2
08-9473840



משה מצא

התבקשתי ע"י מערכת ה"אבטומוביל" להציג כאן את חזוני האישי לדרכו העתידית של "מועדון החמש" למספר שנים קדימה. זו דעתי האישית והאישית בלבד, כל אחד מחברי המועדון יכול להחזיק בדעה אחרת ושונה בכל הנושאים או בחלקם - כל אחד על פי ראות עיניו. אני מודה למערכת שנתנה לי את ההזדמנות והאפשרות להכין מאמר זה.

חזון מועדון החמש עם הפנים

רקע

מועדון החמש הוקם כחזון של בודדים שרצו לשמר את העבר המוטורי מפני העתיד הדורסני. הם החלו ברצון להציג לקהל את מכוניות העבר (ואכן כך עשו בתצוגה מול מלון השרון בהרצליה) ועלו על רעיון של התארגנות חברית על בסיס התחביב למכוניות ענתיות. עם הזמן גדל והתרחב ציבור החברים ויחד עימם גדלה גם כמות המכוניות העתיקות והנה אנו עומדים כיום עם מועדון חברים של כ-800 חברים ומעל 1000 מכוניות אספנות. בתחילת דרכו של המועדון, מאגר המכוניות לשימור התבסס על הקיים במדינתו הקטנה, בשנים האחרונות מפאת הידלדלות המאגר המקומי, התרחב מעגל איתור המכוניות וגלש גם מעבר לגבולות המדינה אל מדינות מעבר לים ויבוא מכוניות אספנות מחו"ל. בתחילת דרכה המדינה הייתה ענייה, עניים היו תושביה ואוצרותיה היו דלילים, בכבישה נעו מעט כלי רכב כאלו שהיו ברשות העשירים הבודדים והשאר של המוסדות השונים לרבות של צה"ל. באותה עת, המקורות לרכישת כלי רכב היו כאלו שהושארו כאן ע"י המנדט הבריטי או ע"י תיירים שהגיעו עם רכבם ונטשהו כאן. עם השנים, "גדל ישרון וישמן" והחל יבוא סדיר של כלי רכב, רובן בגודל בינוני ואילו הנובורישים החדשים ובכירים במשק הציבורי החלו לייבא מכוניות מאמריקה (החלום האמריקאי). מגוון המכוניות בשוק המקומי באותן שנים היה רב ביותר והוא שימש, בתחילתו דרכו של מועדון החמש, כמאגר לאיתור כלי רכב ישנים לשם שיקום/שיפוץ. המכוניות אותרו - יש מאין, בקיבוצים, במושבים, בגני ילדים, זרוקים בשדות, בשולי מוסכים ישנים, באסמי בר ובכל מיני אתרים ומקומות באשר הם. אהבי מכוניות עם נשמה נוסטלגית וזיכרונות ילדות מרכב ראשון של אבא/שכן/דוד ועוד החלו לאתר רכבים אלו, לשקם/לשפץ אותם ולעלותם

שוב על הרכב לתפארת המסורת המוטורית של ימים עברו. אנשים אלו עם רצון של פלדה, שיקמו מכוניות של ברזל עם נשמה של זהב, הם אלו שהקימו את מועדון החמש וממשיכים עד היום לשמר ולאהוב את העבר. כיום מעט מכוניות נותרו משנות ה-50-30 הרוב השולט כיום הוא מכוניות של שנות ה-60-80. כיום בעידן מערכות התקשורת הגלובליות - נוה וקל יותר לאתר חלפים ואביזרים ולכן יש להסיר את הכובע בפני אלו ששיפצו מכוניות בשנותיו הראשונות של המועדון, הקשיים שעמדו בפניהם היו רבים וקשים ומשך השיפוץ ארך, לעיתים מס' שנים. מועדון החמש גדל והתרחב, התמסד, הוכר כעמותת חברים לא מטרות רווח, מנהל ע"י וועד של 7 חברים, מוסד ביקורת של שלושה חברים ומזכירות מתוך הוועד נבחר יו"ר, סגן, גזבר ובעלי תפקידים נוספים כל חברי הוועד פועלים בהתנדבות (למעט המזכירה שמקבלת שכר) העמותה פועלת עפ"י חוק העמותות, יש לה תקנון המאשר ע"י רשם העמותות ומנהלת את תקציב ע"י הגזבר וועדת כספים באמצעות משרד של יועצי מס. אסיפה כללית מתקיימת מדי שנה והוועד נבחר לשנתיים ימים. ממועדון חברים של מס' מועט של חברים בתחילת דרכו, הגיע היום המועדון לכמות נכבדה של חברים וכמות ומגוון גדול ורחב של רכבי אספנות. העיסוק בתחביב הביא הרבה חברים לפגוש את המוסדות הממלכתיים העוסקים בתעבורה מוטורית והיה צורך להסדיר את נושא רכבי האספנות בחוק - כך נולד המושג "חוק רכבי אספנות" וביחד עימו התמסדו ומעודכנים כל התקנות והחוקים הקשורים ביבוא רכבים/חלפים/אביזרים לרכבי אספנות. בשונה מהנעשה בתחום רכבי האספנות בארצות אחרות בהם מאוגדים במועדוני רכב, בעלי כלי רכב של ייצרן נתון, הגיוון הרב שיש ברכבי אספנות בארצנו הקטנה, יצרה מועדון בו יש רכבים מכל המינים, מכל הסוגים ומכל מיני ארצות מוצא וייצור. כתוצאה מכך נוצר לחץ פנים מועדוני של חברים עם כלי רכב מייצרן נתון

התחבורה, רשות הרישוי, המועצה לבטיחות בדרכים, המכס ונוספים) ככל שנהיה מאוחדים ונהווה גוף המייצג את כלל בעלי רכבי האספנות, נוכל להשפיע במוסדות השונים לטובת התחביב, באם נהיה מפוצלים כוחנו והשפעתנו תהיה קטנה יותר.

יגדלו דמי החבר, הדבר יאפשר להעסיק מנכ"ל בשכר מלא, משרד ליח"צנות במשרה חלקית, להקצות תקציב לפרסום, אם בקניית יותר עמודים במגאזנים של רכב ואם בחבירה מתמדת לכתבי הרכב בעיתונים השונים. יאפשר לקיים יותר פעילויות חברתיות, הן במסגרת מפגשית והן במסגרת כלל המועדון. שיטת ההצבעה לבחירות תעודכן ותותאם לעידן התקשורת הנוכחי אשר מאפשר להרבה יותר חברים ליטול חלק בהצבעה, גם אם הם אינם מתייצבים בגופם לאסיפה ולהצבעה ובכך להשפיע על הרכב הוועד הנבחר. מתכונת כזו של בחירות מתקיימת בהרבה מוסדות (כגון עמותת ח"א).

יש לשנות את התפיסה הניהולית של העמותה, הוועד יפעל כ"גוף על", בתחילת כל שנת תקציב יתווה גוף זה את תוכנית הפעולה של המועדון, לרבות קביעת האירועים המרכזיים לכלל חברי המועדון, יציג את היעד המרכזי להשגה של המועדון לאותה שנה קלנדרית ויאפשר למפגשים לפעול עצמאית ואוטונומית במסגרת אותה תוכנית פעולה.

הוועד יפקח על המפגשים לביצוע התוכנית באמצעות אחראי למפגשים ול"קבוצות יצרן" שחבר בוועד. יש לראות במפגש נוקיה - מפגש לכל דבר ויש להפעילו כמו שאר המפגשים.

הוועד, לקראת כל אירוע מרכזי, יקים מסגרת ארגונית, מתוך החברים, שיארגן וינהל את האירוע המרכזי בהתאם ל"רוח" ההנחיות של הוועד.

הוועד יפעל במרץ ויגרום לכך שלפחות אחת לשנה יתקיים אירוע מכונן שבו ישתתף מועדון החמש יחד עם כל המועדונים האחרים (מועדון החיפושיות מועדון אלפא מועדון פיטא ועוד), את ההובלה לקיום האירוע ויביל מועדון החמש כמרכז מסגרת ארגונית על שתעסוק באירוע. פעילות כזו תקרב לבבות תוכיח למוסדות שיש ארגון על המאחד את כל בעלי רכבי האספנות דבר שיתכן ויגרום לכך שיחס המוסדות לבקשות הקשורות לנושא האספנות יקבלו אוזן קשבת יותר.

נושא הפרסום חייב בקידום מסיבי באמצעות משרד ליח"צנות שיועסק ע"י המועדון במשרה חלקית. ככל שנקדם את פרסומינו כך נגיע גבוהה יותר לידיעת הציבור ובעקבות כך יתכן ונגיע ליותר מפרסמים וספונסורים (נותני חסות). מכאן שנושא זה הינו בליבו של המועדון ומחויב בטיפול ע"י בעלי מקצוע. חיוני שנהיה מעניינים את אותו ציבור שהינו צרכן של מידע ומדיה על כלי רכב.

לערוך אלבום חדש ועדכני שעלותו תתבסס על כספי המציגים, אלבום זה יעלה על מדיה וישמש כמצגת בידי המשרד ליח"צנות.

מחויב המציאות להעביר מדי אסיפה כללית משוּב בין המצביעים ע"מ לקבל מהחברים מידע ודעות לגבי פעילות המועדון והוועד, משוּב זה ינותח ע"י בעלי מקצוע שיציגו את הלקחים והמסקנות.

להמשיך ולפעול למימוש אותם נושאים מוועדת ההיגוי שהוחלט בוועד לטפל ולקדם ולהקצות בתקציב סעיף ייחודי לקידום הנושאים הללו, אפשרי שזה יטופל בתוכנית חומש.

למסד את עבודת המטה של הוועד ולארגן תיק נהלים שבו יאוגדו כלל הנהלים שהופצו ויפצו בעתיד כמו כן לפתוח תיק תחקירים שבו יתוקן תחקירי אירועים ע"מ לשפר את התנהלות האירועים העתידיים.

להקים קבוצת עניין לסוג הרכב שבידם ולאחרונה הנושא מוסד תחת הכותרת "קבוצת עניין לרכב ...".

המפגשים הראשוניים היו של חברים בודדים, וכפי שציניתי לעיל, היקף המועדון גדל ומקום הכינוס השבועי דרש מאפיינים ייחודיים לאתר הכינוס, הכינוס נדד בין הרבה מקומות, עם הזמן הוקם למפגש המרכזי שהתקיים בגוש דן סניף צפוני באזור חיפה.

המפגש המרכזי גדל מאד והיה קושי לאתר מקום נוח לכינוס. עקב נסיבות, אלו החלו לצוץ, ככורח המציאות, מפגשים אזוריים שסיפקו את רצונם של בעלי רכבי אספנות שגרו בסביבת מקום המפגש האזורי. מחד זה גרם לפיצול המפגש המרכזי מאידך זה תרם בכך שדבר המועדון הופץ עתה להרבה מקומות, דבר שגרם בין השאר להוספת הרבה חברים חדשים. עצם היות חברי הוועד במעמד של מתנדבים המשמעות היא שהזמן שהם מעמידים לטובת המועדון הוא מזמנם הפנוי ומטבע הדברים העיסוק במטלות המועדון מוגבל - דבר הגורע מיכולת המועדון להעניק לחבריו יותר פעילויות חברתיות ופנאי.

יחד עם זאת על מנת להניע את "גלגלי" המועדון וללא קבלת תקציבים

לעתיד

מסודרים, נדרשים החברים לשלם דמי חברות שנתיים ותמיד עולה השאלה - מה אני, כחבר, מקבל מהמועדון תמורת דמי החבר?

אחד ממקורות אפשריים אלו דמי חסות שמאפשרים להעניק לחברים הרבה יותר תמורה אל מול דמי החבר, אלה שסיבות רבות ושונות, המועדון אינו מהווה עבורן אובייקט אטרקטיבי ומוקד פרסומי ולכן הן נמנעות מלתרום למועדון דמי חסות תמורת פרסום שמן דרכנו.

לאור כל הנאמר לעיל מתבקש לערוך את חזון המועדון לשנים הבאות, חזון זה אמור לשרת את המועדון בשנים הקרובות בהיבטי:

כווני התפתחות של המועדון בהתחשב בצורכי הסביבה והחברים עדכון ברוח התקופה של מטרות העמותה.

כווני התפתחות של מוסדות העמותה מבחינת התארגנות ניהולית. כווני התפתחות של המועדון בהיבטים חברתיים ומקצועיים.

החזון לשנים 2010-2015

מועדון החמש כמועדון חברים לכל סוגי רכבי האספנות מיצרנים שונים יאפשר התפתחות של "קבוצות יצרן" יעג הנושא בנהליו ויטיל על אחד מחברי ה"קבוצות" לייצג את ה"קבוצות" בוועד.

מועדון החמש יעודד הקמת מפגשים אזוריים נוספים בכל המקומות בהתאם מתקיימים התנאים להקמת מפגש, יתמוך במפגש, יעודד הצטרפות חברים חדשים למועדון באמצעות המפגש, יעודד קיום פעילות חברתית עצמאית במפגש ויוודא שילוב חברי המפגש בפעילויות המרכזיות של המועדון.

מועדון החמש, ביזמתו, יקים וירכז "מסגרת על מועדונית" שיעודה לפעול כגוף ריכוזי אחוד אל מול כל המוסדות התחבורתיים והאחרים שבמדינה (משרד



רכבים חדשים ב"מועדון החמש"

השקות



אוסטין A-40, 1965, של אילן זהר.



סיטרואן 1960 d.s, של אברהם תאומים.



בנטלי 1969, של גדי ליבוביץ.



לילנד רויאל טייגר 1975, של אייל עובדיה, בני הספל וחברים מפורום "תחבורה ציבורית" של תפוז.



דודג' פאוור ואגון 1960, של שמואל רוזנפלד.



מוריס מיינור 1954, של חיים בכר.



מפגש בעוספיה



בראשית חודש אוגוסט אירחה מועצת עוספיה את חברי "מועדון החמש". הסניף הצפוני של המועדון אירגן אירוע מורכב שכלל תצוגת רכבים קלאסיים של חברי המועדון כולל נסיעה בשיירה מאורגנת בכבישי היישוב לתשואות התושבים. השתתפו באירוע גם מועדונים רכב אחרים שחברו למועדון החמש. בסיום התקיים טקס מכובד בו הוענקו תעודות עם נכבדי העיר. העיקר, היה המפגש שלנו עם תושבי עוספיה והישובים הסמוכים.



מפגן הצדעה לצה"ל



בסוף אוגוסט ותחילת ספטמבר ערכה "קרן לב" ביחד עם אירגון "למען צה"ל" שפועל בארה"ב, שלושה "ימי כייף" בחוף דור, לחיילים בודדים המשרתים ביחידות קרביות בצה"ל. במסגרת "מועדון ה-5 למען הקהילה" הציגו חברי המועדון את מכוניותיהם ודגל המועדון הוענק למפקדי החטיבות בהן משרתים החיילים. החיילים והחיילות כולל מספר מלכות יופי, נהנו ממכוניותינו ואנו התפעמנו מכך שהציונות עדיין חיה ובוועטת בליבם של החיילים והחיילות שנטשו ביד חם בנכר ובאו לשרת בצה"ל.



יום פתוח ב"שדה בוקר"



כמידי שנה, השתלבנו ביום הפתוח שעורך מתנ"ס "שדה בוקר" בגבעתיים. המתקן שהוסב מבית ספר ע"י עיריית גבעתיים, מארח חוגים לילדים, פעילויות לקשישים וכן את משרדי "מועדון החמש". ביום הפתוח הוצגו הישיגיו של המקום ופעילויותיו למען הקהילה. אנו לעומת זאת - הצגנו את מכוניותינו העתיקות להנאת הילדים בני השש ו"הילדים" בני השמונים...

ארוע סוף הקיץ. סוכות, הפארק הלאומי רמת-גן



כ- 200 רכבי אספנות מאות חברי מועדון ואלפי צופים באו השנה לחזות בתצוגה מרהיבה של "מועדון החמש" במסגרת חגיגות סיום הקיץ בפארק הלאומי ברמת-גן.

הצופים, החברים והרכבים המיוחדים יצרו חוויה ואווירה בלתי נשכחת עם ניחוח של חו"ל. המפגש השנה עמד בסימן הצדעה לרכבים הצבאיים בנוסף לקלאסיקות חדשות שעיטרו השנה את הרונדו המסורתי.







PUBLICS 012012



אל תשכחו את הכרטיס באוטו!

עכשיו בכל סניפי BIGBOX: הטבה מיוחדת לחברי מועדון ה-5 בהצגת כרטיס חבר

- ג'ו עמואל** - מעטפת ממתכת
- רוננה** - (עד 2010) - 2010
- כאן שרע** - סדרת ספרים
- אשדוד** - סדרת ספרים
- חופה** - סדרת ספרים
- בילי טנטור** - סדרת ספרים
- רמת בן** - סדרת ספרים
- נס ציונה** - סדרת ספרים
- מדינת** - סדרת ספרים
- אנטי** - סדרת ספרים
- חופה** - סדרת ספרים

אין כפל מבצעים והנחות • בכפוף לתקנון • ההטבה בתוקף עד 31.12.2010 • ט.ל.ח. • ההטבה מותנית בהצגת כרטיס חבר במועדון החמש



יותר מהכל.