

januari 2012



FEHACtiviteiten is
de nieuwsbrief
van de Federatie
Historische Automobiel -
en Motorfiets Clubs (FEHAC)
Mobiliteitshuis
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
www.fehac.nl

BELASTINGVRIJSTELLING VOOR KLASSIEKERS GAAT NAAR 30 JAAR

De vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder wordt niet bevroren, maar is per 1-1-2012 vervangen door een regeling waarbij in de komende jaren steeds per twee jaar één bouwjaar wordt vrijgesteld. Over 10 jaar zijn alle voertuigen bij 30 jaar en ouder vrijgesteld. De 'rollende' vrijstellingsgrens, waar de FEHAC zich altijd sterk voor heeft gemaakt, is daarmee gehandhaafd.

Wijziging door het amendement Van Vliet

De Tweede Kamer heeft recent besloten de vrijstelling van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) te wijzigen. Daarmee is de voorgenomen bevroering van de belastingvrijstelling voor klassiekers van tafel. Al vanaf het moment dat in 2008 het voorstel van toenmalig ChristenUnie Kamerlid Cramer werd aangenomen om geen nieuwe vrijstellingen te verlenen vanaf 1-1-2012 heeft de FEHAC ervoor gelobbyd om het naderende einde van de vrijstelling weer ongedaan te maken. Dit vooral omdat het einde van de vrijstelling gekoppeld werd aan de komst van de kilometerheffing.

De kilometerheffing is inmiddels gesneuveld, maar de MRB-bevroering voor klassiekers was daarbij even 'vergeten'. Sindsdien heeft de FEHAC zijn inspanningen nog verder opgevoerd, inclusief een aanhoudend pleidooi bij de volksvertegenwoordigers -die ons immers allemaal vertegenwoordigen- om het mobiele erfgoed een betere toekomst te geven.

Lobbywerk vond gehoor in de Tweede Kamer

PVV Tweede Kamerlid Roland van Vliet heeft deze handschoen overtuigend en met succes opgepakt. Op 17 november 2011 is het amendement Van Vliet door de Tweede Kamer aangenomen. Met het aannemen van dit amendement is 'Cramer' effectief ongedaan gemaakt. Het amendement is gesteund door zowel VVD, CDA en PVV, als ook de SGP, waardoor er ook in de Eerste Kamer een meerderheid vóór zal zijn.

Naar 30 jaar en LPG en diesel beperkt vrijgesteld

De nieuwe regeling is wel anders dan de regeling die gold tot eind vorig jaar. In een overgangperiode van 10 jaar zal geleidelijk de vrijstellingsgrens naar 30 jaar gaan. Een voertuig uit 1987 wordt pas belastingvrij als het 26 jaar is. Een voertuig uit 1988 bij 27 jaar, een 1989-er bij 28 jaar enzovoort. Een voertuig uit 1991 wordt dan pas bij 30 jaar belastingvrij. Bepalend daarbij is niet het bouwjaar/productiedatum, maar de datum eerste toelating op de weg. Een voertuig uit 1990 dat eerst twee jaar in de showroom heeft gestaan en daarna pas een kenteken kreeg, geldt als een '92-er. Daarnaast geldt de vrijstelling alleen voor het basisbedrag MRB plus de provinciale opcenten. De toeslagen voor diesel en LPG moeten, voor zover relevant voor het betreffende voertuig, wel worden betaald.



Diesels van 1987 en jonger blijven de dieselstoelag betalen: dat is bijna de helft van de volle MRB.

De MRB-vrijstelling geldt ook voor 'zware' bedrijfsvoertuigen, met uitzondering van bedrijfsvoertuigen die commercieel in gebruik zijn.

Bestaande vrijstellingen die verstrekt zijn tot eind 2011 houden het oude regime: ook voor de LPG en diesel rijders. Maar alle nieuwe vrijstellingen voor de bouwjaar 1987 en jonger, zullen alleen vrijgesteld worden voor het basis MRB-bedrag plus de provinciale opcenten.

Toekomstvastere regeling

Deze nieuwe vrijstellingsregeling is een zeer belangrijke stap om de duizenden liefhebbers van klassiekers in staat te stellen het mobiele erfgoed daadwerkelijk een toekomst te geven.

Het handhaaft de rollende vrijstellingsgrens, waarbij het zeker is dat op enig moment een voertuig vrijgesteld wordt al schuift dit nu de komende tien jaar op naar 30 jaar. Binnen het klassieke voertuigpark is nu rond 30% tussen de 25 en 30 jaar oud. In de toekomst zullen minder voertuigen onder de vrijstellingsregeling gaan vallen.

BELASTINGDIENST HONOREERT VERZOEK MOTORRIJDERS ACTIE GROEP (MAG)

De eigenaar van een motorfiets of scooter, die de leeftijdsgrens van 25 jaar passeert, ontving tot voor kort van de belastingdienst een melding dat er voor dit voertuig geen Motorrijtuigenbelasting meer verschuldigd is. Vele eigenaren van een motor denken dat er in geval van een restauratie dan ook geen formele kentekenschorsing meer nodig is en de WA-verzekering ook niet meer verplicht is.



Tijdens een restauratie moet een voertuig met een geldig kenteken óf geschorst óf verzekerd zijn

Schorsen of verzekeren

De veronderstelling dat er helemaal geen verplichtingen meer bestaan is echter een misvatting, want binnen de kortste tijd ligt er een bekeuring op de mat van honderden euro's wegens het niet verzekerd hebben van de motor. Navraag van de MAG leerde dat velen hierdoor verrast worden. Je hebt als motoreigenaar de keuze tussen het steeds opnieuw schorsen van een kenteken of een WA-verzekering af te sluiten, ook als het inmiddels een oldtimer betreft. Doe je dat niet, dan volgt onherroepelijk een bekeuring.

Aanpassing vrijstellingsbrief

In augustus 2011 heeft de Motorrijders Actie Groep (MAG) de belastingdienst schriftelijk verzocht om motoreigenaren in hun 'vrijstellingsbrief' te wijzen op deze verplichting. Dat heeft binnen de belastingdienst enige voeten in de aarde gehad, maar uiteindelijk is het verzoek van de MAG gehonoreerd. De MAG kreeg de toezegging dat er als service naar motoreigenaren een apart tekstblokje zou worden toegevoegd aan de standaard tekst van de 'vrijstellingsbrief'. Eigenaren van een motor (maar ook van een auto) waarvan het kenteken geschorst is op het moment dat dit voertuig de vrijstellingsgrens passeert en waarvoor vrijstelling van de MRB wordt verleend, ontvangen nu een aangepaste brief.

Het extra tekstblokje luidt:

Het volgende kan nog voor u van belang zijn: een eventuele schorsing van de geldigheid van het kentekenbewijs blijft noodzakelijk, indien u niet wenst te voldoen aan de verplichtingen van de APK en de WA-verzekering, omdat met het motorrijtuig de weg niet wordt gebruikt. Eventueel nadere informatie hierover kunt u krijgen bij de RDW te Veendam, telefoon 0900-0739.

REGISTRATIE KLASSIEKERS VAN BELANG VOOR ACCEPTATIE ALS MOBIEL ERFGOED

Op de FEHAC website vindt u informatie over wat de werkgroep Cultureel Erfgoed doet om klassieke voertuigen breed geaccepteerd te krijgen als belangrijk onderdeel van de Nederlandse Mobiliteitsgeschiedenis. In die zin zijn alle eigenaren van klassieke auto's en tweewielers de 'hoeders' van een deel van ons gezamenlijk Mobiel Cultureel Erfgoed. Op de algemene ledenvergadering van de FEHAC op 30 november 2011 heeft de werkgroep aangegeven dat het voor deze brede acceptatie essentieel is dat ons mobiele erfgoed wordt geïnventariseerd en geregistreerd. Hiervoor wordt het register gebruikt, dat al door de Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) is opgezet: http://www.mobiel-erfgoed.nl/Blz_nrme.htm

Ter voorbereiding van deze grote registratieslag heeft de FEHAC aan het NCAD gevraagd een lijst op te stellen met daarop alle merken en typen voertuigen die aangeinkt kunnen worden als Nationaal Mobiel Erfgoed. Een eerste versie van deze lijst vindt u op de FEHAC-website. De stap die nu eerst gezet moet worden is het completeren en concretiseren van deze lijst. De medewerking van alle eigenaren van klassieke voertuigen in ons land is daarbij van groot belang. Ook de bij de FEHAC aangesloten clubs wordt hun medewerking gevraagd.

FEHAC SYMPOSIUM : GUN KLASSIEKERS HUN TOEKOMST

Op maandag 10 oktober jl. hield de FEHAC ter gelegenheid van haar 35-jarig bestaan in het Louwman Museum in Den Haag voor een grote groep genodigden het FEHAC '35 jaar Mobiel' Symposium. Een ideaal moment om stil te staan bij wat de FEHAC in al die jaren al bereikt heeft en vooruit te kijken naar de toekomst.

Gun klassiekers hun toekomst

De bedreigingen voor het behoud van klassieke voertuigen komen van veel kanten uit steeds wisselende hoeken. Als bedreiging denkt men bij klassiekers vaak eerst aan roest en ander verval, maar dat is een probleem dat de gemiddelde klassiekereigenaar -er zijn eigenlijk over de 200.000 onbezoldigde conservatoren van een mobiel éénmans museum in Nederland- heel goed zelf kan bestrijden. Nee, de bedreigingen komen eerder uit de hoek van knellende wet- en regelgeving, hoge belastingen, bezuinigingen en de beeldvorming van het publiek. De gebieden waar vooroordelen en mythes vaak de klassieker parten spelen.

Klassiekers hebben een onbeduidend aandeel in luchtverontreiniging

Op het symposium hebben de sprekers -onafhankelijke experts en van buiten de FEHAC afkomstig- onder regie van dagvoorzitter Jacco Eltingh veel van deze mythes, wetenschappelijk en cijfermatig onderbouwd, onderuit gehaald dan wel gerelativeerd. Zo bleek uit de presentatie van ir.

Rijkenboer glashelder dat de rol van klassiekers in de huidige luchtverontreinigingsproblematiek onbeduidend klein is. Milieuzones speciaal voor klassiekers zijn dan ook zinloos. Op de volgende pagina wordt dieper ingegaan op dit onderwerp.

Groei van het aantal klassieker

Uit cijfers van het RAI Data Centre werd helder dat de algemeen gesignaleerde groei van het aantal klassiekers simpelweg het gevolg is van de groei van het wagenpark in de jaren '70 en '80. Toen werden per jaar vaak meer auto's dan nu verkocht en statistisch gezien bereikt 3% van die voertuigen de leeftijd van 25 jaar. De belastingvrijstelling voor klassiekers is natuurlijk zeer belangrijk voor het behoud van het mobiele erfgoed, maar speelt bij de groei van het aantal klassiekers statistisch geen wezenlijke rol.

Het prachtige Louwman Museum in Den Haag was het decor voor het FEHAC jubileum symposium



100 jaar geleden al elektrische taxi's

Vanuit Nederlands Centrum Autohistorische Documentatie (NCAD) en Mobiele Collectie Nederland werd het cultureel historisch perspectief van het historisch voertuig ruimschoots belicht. En er blijkt niets nieuws onder de zon; 100 jaar geleden waren er al 25 oplaadpunten voor elektrische taxi's in Amsterdam! Zo kunnen we van het verleden leren, dankzij het feit dat vele liefhebbers onze mobiele erfgoed koesteren.

Pas op voor namaak

Autojournalist Wim Oude Weernink was de slotspreker en hij waarschuwde voor namaak. Beroemde automodellen van grote merken worden 1:1 gekopieerd: niet van echt te onderscheiden replica's komen op de markt. De FIVA en de FEHAC hebben zeker de deskundigheid in huis om te helpen om echt van nep te onderscheiden en hij riep op in die richting initiatieven te ontplooiën.

FEITEN MILIEUBELASTING KLASSEKE VOERTUIGEN

Het verhaal van het milieu en de klassiekers is vooral een scheikundig verhaal en daarvoor heeft de FEHAC een emissiedeskundige, Ir. Rudolf Rijkeboer en in het verleden bij TNO werkzaam, gevraagd dit onderwerp grondig te onderzoeken.

Steeds strengere emissie eisen

Als de motor loopt komen er uit de uitlaat van elke auto dampen, gassen en deeltjes. Van waterdamp die onschadelijk is tot koolstofdioxide dat giftig is. Vanaf 1970 zijn er wettelijke grenzen voor de uitstoot van koolstofdioxide, koolwaterstoffen, NO₂ en fijnstof. Die grenzen zijn voor nieuw op de markt komende personenauto's en vrachtwagens steeds verder aangescherpt, met als gevolg dat oudere auto's, die in het jaar van fabricage en verkoop gewoon aan alle milieueisen voldeden, nu als extra vervuiler te boek staan. Voor benzine auto's golden veel eerder eisen dan voor diesels en voor de zware diesels in vrachtwagens en bussen kwamen er pas nog veel later milieueisen. Gevolg is dat voertuigen op benzine relatief schoner zijn dan diesels en zeker schoner dan zware diesels in vrachtwagens en bussen.

Eerst rekenen

Om nu te bepalen hoeveel klassiekers daadwerkelijk bijdragen aan de vervuiling kan men de emissie gaan berekenen en ook kan de emissie gemeten worden. Eerst het berekenen. Via CBS gegevens weten we dat er ongeveer 400.000 klassieke voertuigen zijn. We weten zo ook dat het aandeel diesels bij klassieke personenauto's en vrachtwagens minder is dan bij moderne auto's. Verder is uit een FEHAC-enquête een paar jaar terug gebleken dat de gemiddelde klassieker nog geen 2000 kilometer per jaar rijdt. Deze twee zaken bij elkaar -minder vuile diesels en veel minder rijden- betekenen dat het met de vervuiling door klassiekers op zich reuze meevalt.

Metten met AMOEBE

Na het berekenen volgt nog het daadwerkelijk meten van de emissie van de klassiekers. Daarvoor heeft onze emissiedeskundige een meetmodel ontwikkeld met de naam AMOEBE, dat staat voor Analytisch Model Oldtimer Emissies t.b.v. Bijdrage Evaluatie. Uit de eerste meetresultaten van een groep redelijke willekeurige oldtimers blijkt al heel divers beeld: sommigen vallen keurig binnen de wettelijk voorgeschreven meetwaarden, andere met name voertuigen van voor 1970 geven wel een forsere uitstoot. Met het verzamelen van meer data zou van de emissie door klassiekers een nauwkeuriger beeld gegeven kunnen worden. Betrokken partijen zijn het erover eens dat dit eigenlijk ook wel moet gebeuren en er ligt ook al plan om het te gaan doen, alleen het geld voor de uitvoering ontbreekt nog.

De volgende Nationale Oldtimerdag in Lelystad is op zondag 17 juni 2012



Van de nieuw verkochte auto's is nu bijna 25% een diesel. Vroeger was dat aanmerkelijk minder. Door het geringe aantal klassieke diesels in het verleden gecombineerd met het lage kilometrage per jaar (nog geen 2000 km) is de milieubelasting door klassieke voertuigen verwaarloosbaar klein.

E10 BENZINE BESCHADIGT BRANDSTOFSTYSTEEM KLASSIEKERS

Zonder voorzorgsmaatregelen kan de nieuwe E10 benzine niet gebruikt worden in klassieke voertuigen. Hieronder een aantal tips waarmee onaangename verrassingen voorkomen worden bij gebruik van deze nieuwe benzinesoort in klassieke voertuigen.

Invoering van de E10 benzine

Benzine E10 bevat 10 volumeprocent ethanol en vervangt in de toekomst de loodvrije 95 benzine met maximaal 5% ethanol (normblad EN 228). De introductiedatum van E10 verschilt per land. In Nederland zijn we nog niet zo ver. Het beste advies is het overschakelen op het tanken van benzine E10 zo lang mogelijk uitstellen. Voor langdurige opslag van het voertuig en bij gebruik van het voertuig is nu het advies om ethanolvrije benzine zoals Shell V-power, Q8 Super Plus 98 en Texaco Super Plus 98 of BP Ultimate te tanken. Deze brandstoffen zullen vermoedelijk tot eind 2013 beschikbaar blijven. Mogelijke problemen, die kunnen optreden met de brandstof E10, liggen op het gebied van:

- opslag in de benzinetank en het reserve brandstof reservoir
- toegepaste materialen in het systeem
- interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10
- interne vervuiling van het systeem op de lange duur

Opslag in voertuigtank en reserve brandstof reservoir

Ethanol (een alcoholsoort) is hygroscopisch d.w.z. het trekt water aan. Door het 'ademen' van de tank bij wisselende temperaturen wordt vochtige lucht aangezogen. Uiteindelijk vormt zich een corrosief water/ethanol mengsel op de bodem van de tank.

Advies 1: Bij langdurig niet-gebruik, het klassieke voertuig wegzetten met een volle tank. Klein reserve brandstof reservoir gebruiken.

Advies 2: Plaats het voertuig in een ruimte met zo constant mogelijke temperatuur.

Advies 3: Bij voorkeur tanken bij een druk bezocht tankstation.

Benzine met ethanol is gevoelig voor verou-

dering. De eigenschappen blijven wel minimaal zes maanden behouden.

Toegepaste materialen in het brandstofsysteem

Het brandstofsysteem is opgebouwd uit veel materialen. Niet alle materialen zijn E10 bestendig. Rubber wordt o.a. toegepast voor slangen, afdichtingen, diafragma in de brandstofpomp en het membraan in de versnellingspomp van de carburateur:

Niet bestendig zijn: natuurrubber NR, butylrubber IIR. Wel bestendig zijn: Nitrilrubber NBR, Viton en de oplossing is waar mogelijk NBR en Viton toepassen.

Voor aluminium delen is een coating is wenselijk. Zink is gevoelig voor corrosie. Denk aan onder gemonteerde vlotterkamer. Het kurk van vlotters van oude carburateurs is niet E10 bestendig. De vlotter van benzine-meter blijkt ook niet altijd E10 bestendig.

Interne vervuiling van het systeem na overschakelen op E10

Bij veelvuldig gebruik van E10 zal onder invloed van de ethanol bestaande aanslag in tank en leidingen losraken en zich ophopen in het brandstoffilter en/of carburateur. De locatie van het brandstoffilter is per type voertuig verschillend: in de tank, onder de vloer of in de motorruimte.

Advies 1: Filter regelmatig controleren op vervuiling en vaker reinigen of vervangen.

Advies 2: Doorzichtig leidingfilter toepassen.

Advies 3: Zo nodig het bezinksel op de bodem van de tank verwijderen.

Interne vervuiling op de lange duur

Door oxidatie van alcohol in de tank ontstaat een bruine kleverige substantie, die tot verstopping van het hele brandstofsysteem kan leiden. Met dit probleem is nog weinig ervaring en er is ook nog niets concreets aan oplossingen in de literatuur gevonden.

Niet alleen oude voertuigen, maar ook oude pompen kunnen slecht tegen de nieuwe E10 brandstof



INTERNATIONALE BELANGEN- BEHARTIGING FIVA

In mei 2011 heeft de FIVA in het kader van de raadpleging van de Europese Commissie haar voorstellen ingediend met betrekking tot klassieke voertuigen. Men heeft de problemen aangekaart die er zijn bij het inschrijven van een voertuig van een andere EU-lidstaat als de eigenaar niet in het bezit is van geldige papieren resp. geen originele papieren meer bezit.



Deze Buick Streamliner van Norman Tibbs werd in de woestijn gevonden, maar toen zaten er natuurlijk geen papieren meer bij het wrak. Met veel vakmanschap werd de auto weer helemaal gerestaureerd met verbluffend resultaat.



Kentekens voor import klassiekers

De Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) heeft de volgende punten voorgesteld: bij de controle op het aanwezig zijn in oude kentekenbestanden van een geëxporteerd voertuig zouden de overheden van het exportland veel bereidwilliger moeten zijn om vragen van andere EU-lidstaten binnen een redelijke termijn te beantwoorden. Of en aanvullend zouden de nationale overheden zich ook voor identificatie van het voertuig mogen baseren op documenten zoals een eerste aankoopfactuur om zo de ouderdom en details van het voertuig aan te tonen. Bij onze RDW worden deze regels al sinds begin vorig jaar toegepast dankzij de lobby van de FEHAC.

Europees parlement

Op 7 juli 2011 vond er een nieuwe constructieve vergadering plaats in Straatsburg van de Groep Historische Voertuigen van het Europees Parlement. De FIVA heeft hierin de volgende knelpunten rond klassieke voertuigen naar voren gebracht.

Low Emission Zones. De FIVA heeft uitgelegd dat het gebruik van de klassieke voertuigen te verwaarlozen is op het totaal aan voertuigen in dergelijke zones. De leden van het parlement zijn bereid gevonden om erop toe te zien dat de Europese Commissie zich bewust is van de al bestaande uitzonderingsregelen voor klassieke voertuigen in de landen Duitsland en Italië (alle voertuigen) alsook in Denemarken, Zweden, Hongarije en Engeland (vrachtwagens) en om de commissie aan te zetten dit uitzonderingsbeleid ook te bevorderen in andere lidstaten.

Verder heeft de FIVA bepleit de culture waarde van het rijdend erfgoed op Euro-

pees niveau te erkennen. Als FEHAC zullen wij nationaal deze punten ook waar mogelijk over het voetlicht brengen om onze politici hieraan herinneren.

Benzine E10

Over de wijzigende samenstelling van benzine wordt de FIVA zeer frequent benaderd. In 2013 zou onze benzine moeten bestaan uit 10 % ethanol en 90 % gewone benzine, samen de zogenoemde brandstof E10. Momenteel is de verhouding 5% en 95%.

Bij klassiekers doen zich nu al problemen voor met de grotere ethanoltoevoeging. Ook bij moderne voertuigen komen die klachten voor. De FEHAC heeft inmiddels al gesprekken met de oliemaatschappijen gevoerd en volgen samen met de FIVA de ontwikkelingen op de voet.



ENQUETE RESTAURATIE EN REPARATIE

In de periode half juni tot eind september 2011 heeft de FEHAC een enquête gehouden, waarbij het er om ging inzicht te krijgen in de eventuele problemen, die eigenaren van klassieke voertuigen ondervinden bij de reparatie en/of restauratie van hun klassieke voertuig. Ruim 700 eigenaren van een klassiek voertuig hebben de enquête ingevuld.

Mede dankzij hun medewerking hebben we nu een beter inzicht gekregen in de problemen, die tijdens de reparatie en/of restauratie worden ervaren. Aan de hand van de verkregen informatie zal de FEHAC werkgroep Trade & Skills actie ondernemen binnen de branche van bedrijven, die actief zijn in klassieke voertuigen. Een eerste stap is het onderzoeken van de opleidingsmogelijkheden van monteurs, die gespecialiseerd zijn in klassieke voertuigen.

Wilt u de informatie van de enquête zelf bekijken, dan treft u die aan op de website www.fehac.nl onder het hoofdstuk 'Actualiteiten'.

CLASSICTRAFFIC
125 jaar mobiliteit in Nederland

LEVEND MOBILITEITS MUSEUM CLASSIC TRAFFIC

In het Autotron te Rosmalen wordt van 14 juli t/m 19 augustus 2012 een unieke tentoonstelling georganiseerd, waarbij verschillende soorten klassieke voertuigen een inzicht geven in het Nederlands mobiel erfgoed.

Tijdreis

Met een per decennium ingedeelde opbouw maakt de bezoeker een tijdreis door 125 jaar auto-, motor- en transporthistorie. Per decennium wordt een tijdsbeeld opgeroepen met krantenartikelen en (film)beelden.

Het bijzondere van ClassicTraffic wordt dat alle tentoongestelde personenauto's, bedrijfsauto's, bromfietsen, scooters, motorfietsen nog functioneren en zo de hallen uit kunnen rijden om deel te kunnen nemen aan het verkeer. Om toelichting te geven over de verschillende presentaties zijn regelmatig de eigenaren van deze klassieke voertuigen aanwezig: zij weten alles te vertellen over hun 'grote liefde'. ClassicTraffic is geen statische tentoonstelling, maar wordt een levende presentatie van mobiel erfgoed, opgebouwd binnen een overzichtelijke indeling.

ClassicTraffic wordt op initiatief van de FEHAC georganiseerd door ConExpo. De FEHAC is, als federatie van ruim 200 oldtimerclubs, de belangenbehartiger van het mobiele erfgoed in ons land. ConExpo is het bureau dat de complete organisatie voor haar rekening neemt.

Thema weekenden

Elk weekend zal een bepaald land extra accent krijgen, waarbij aan klassieke voertuigen uit bepaalde landen extra aandacht wordt gegeven. Zo zal er een Frans/Italiaans weekend zijn en ook een Duits weekend, een Engels en een Amerikaans weekend worden georganiseerd. Tijdens deze speciale thema weekenden zullen de oldtimerclubs worden uitgenodigd zich te presenteren in en rond het Autotron.

Deelname met eigen klassieker

Eigenaren van klassieke voertuigen worden nu al uitgenodigd om actief deel te nemen aan deze tentoonstelling. Hun klassieke voertuig vormt immers de basis van de tentoonstelling. Deelnemen met een klassieke tweewieler, personenauto, bedrijfsauto, landbouwvoertuig of caravan is mogelijk via het digitale deelnameformulier dat op de website van ClassicTraffic (www.classictraffic.nl) is te vinden. Voorwaarde is dat het klassieke voertuig een bouwjaar heeft van 1987 of eerder en dat het voertuig in een goede staat verkeert. Uit alle aangemelde voertuigen zal de FEHAC een selectie maken. Deze geselecteerde voertuigen zullen uiteindelijk definitief op de tentoonstelling te bewonderen zijn.

Daarnaast worden de bij de FEHAC aangesloten clubs aangespoord om zich te presenteren op ClassicTraffic. Daarmee wordt het publiek een zeer breed beeld gegeven van al het historische mobiele erfgoed in ons land en het plezier dat de eigenaren van deze voertuigen beleven aan hun hobby.



Alle soorten voertuigen komen van de zomer in het Autotron aan bod op de mobiliteitstentoonstelling ClassicTraffic



TNT Post
Port betaald

COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets Clubs

Website: www.fehac.nl

Secretariaat

Willeke Wallet
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
tel:030-6595370
fax:030-6570750

e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR / Perscontacten

Bert de Boer
e-mail: pr@fehac.nl

Redactie FEHACtiviteiten

Herman Steendam
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR

Voorzitter

Bert Pronk
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter en voorzitter

Juridische zaken
Cander van der Veer
e-mail: juza@fehac.nl

Secretaris

Willem Posthumus Meyjes
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Wilco Boer
e-mail: penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Personenauto's

Laszlo Mogyoróssy
e-mail: cpa@fehac.nl

Bestuurslid Bedrijfsvoertuigen

Henk Minne
e-mail: cbv@fehac.nl

Bestuurslid Tweewielers

Pim Hoosmans
e-mail: ctw@fehac.nl

Bestuurslid Historische Ritten & Rallysport

Bert de Boer
e-mail: pr@fehac.nl

Bestuurslid FIVA & Internationale Betrekkingen

John Pronker
e-mail: fiva@fehac.nl

Publicaties overnemen

Informatie uit FEHACtiviteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld. De FEHAC heeft een digitale Nieuwsbrief: u kunt zich daarvoor opgeven via www.fehac.nl. De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM.

Indien onbestelbaar retour: Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

KORT NIEUWS

Speurtocht naar vergeten oldtimers: Chasing Classic Cars

Discovery Channel komt met een nieuwe serie waarbij Wayne Carini op zoek gaat naar oude auto's en verborgen collecties. Een AC Cobra, een Duesenberg, een Chevrolet Impala, een Panhard en zelfs een Ferrari 375 MM. Dat zijn de ingrediënten voor Chasing Classic Cars, een serie in HD waarin Ferrari-expert en restaurateur Wayne Carini op zoek gaat naar oude auto's en verborgen collecties. Wayne reist langs dorpen en steden om lang vergeten oldtimers op te speuren, ver



weggestopt in schuren en garages. Als het hem lukt de auto aan

te schaffen, brengt hij hem naar zijn winkel in Connecticut. Daar restaureert hij de auto in zijn originele staat en probeert hij hem vervolgens op de veiling door te verkopen. In Chasing Classic Cars bezoekt Wayne ook private collecties en spreekt hij met verwoede verzamelaars. Chasing Classic Cars is vanaf zondag 15 januari om 17:05 uur te zien op Discovery Channel.

NCAD Classic Car Event in 2012

Net zoals in mei 2011, wil het Nederlands Centrum Autohistorische Documentatie (NCAD) weer in 2012 een klassiekerdag organiseren op de High Tech Automotive Campus in Helmond. De opzet van 2011 met decenniumpleinen wordt ook in 2012 gehandhaafd. Daarnaast wordt nog bekeken of er een toerit georganiseerd kan worden en per decennium een verkiezing van het meest bijzondere voertuig. Er wordt in 2012 nog nadrukkelijker aansluiting gezocht bij het heden en de toekomst. Juist omdat het NCAD gevestigd is op de High Tech Automotive Campus is deze unieke combinatie van historie en toekomst heel goed mogelijk. De nadruk ligt daarbij op

ontwikkelingen van energie efficiënte voertuigen (elektrisch, conventioneel of door het toepassen van nieuwe materialen) en



Connected Car en Human Machine Interaction. Dat laatste is de informatie-uitwisseling tussen auto's onderling, tussen auto en omgeving en tussen auto en bestuurder, maar ook voertuigdynamica en design. Een schatting is dat 95% van de huidige ontwikkelingen in het verleden al eens is uitgetoetst, alleen ontbrak toen de juiste infrastructuur, ontbraken de juiste materialen of was de markt er niet rijp voor.

Ook 4% van de Nederlandse vliegtuigen is oldtimer

Ongeveer 4% van de Nederlandse personenauto's wordt aangemerkt als oldtimer (25 jaar of ouder) en ook 4% van de in Nederland ingeschreven vliegtuigen is oldtimer. Daar houdt echter de parallel op, want bij vliegtuigen wordt de oldtimergrens bij 50 jaar en ouder gelegd. 124 van de 2782 vliegtuigen in ons land zijn dus meer dan een halve eeuw oud. Het oudste toestel dateert van 1935: een DeHavilland DH-82 Tiger Moth. De ex-Prins Bernhard Dakota DC-3 van de Dutch Dakota Association wordt volgend jaar 70.

Klassieker kentekens

RDW opgave van de stand van de uitgifte van de klassieker kentekens per 2-1-2012:

Bedrijfsauto < 1973: BE-72-41

Motorfiets < 1973: ZF-67-86

Personenauto < 1973: AR-35-02

Personenauto < 1978: 83-YB-21

De laatste personenauto was een Ford

Grand Torino, bekend van de TV-serie Starsky en Hutch. De laatste bedrijfsauto is een



Volkswagen Transporter Pick-up.