

augustus 2012



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

Klassiekers liggen zwaar onder vuur

Begin augustus kreeg milieustaatssecretaris Atsma een rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving dat een verontrustend, maar verkeerd beeld geeft van de vervuiling door klassiekers. Aanbevolen wordt alle klassiekers te weren uit stedelijk gebied. Daarna werd zelfs de recent aangepaste vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassiekers weer ter discussie gesteld: waarom fiscale voordeeltjes gunnen aan mensen met een hobby waar anderen zoveel last van hebben, is de teneur.

2011: veel import vervuilende jonge diesels

De nu ineens opgekomen aandacht voor de vervuiling door klassiekers begon vorig jaar. Toen speelden de wijziging van de voorwaarden voor de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting (MRB) voor 25-plus voertuigen en de importcijfers van tweedehands auto's. Een groot aandeel van de auto's was ouder dan 24 jaar met voorop de Mercedes 190 als meest geïmporteerde auto. De vrijstelling MRB zou aanvankelijk helemaal stoppen vanaf bouwjaar 1987, maar dankzij de inspanningen van de FEHAC bleef de vrijstelling MRB bestaan, zij het in 'afgeslankte' vorm. De vrijstellingsgrens gaat de komende 10 jaar geleidelijk naar 30 jaar en voertuigen op LPG en diesel blijven altijd een deel van de MRB betalen. Maar de Tweede Kamer gaf de staatssecretaris wel de opdracht mee: doe wat aan die ongewenste import van de net 25 jaar geworden auto's, want die vervuilen het meest en worden dagelijks gebruikt.

Rapport rammelt op belangrijke punten

De FEHAC heeft het rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving tevoren kunnen inzien en heeft uitvoerig commentaar kunnen leveren. Belangrijkste kritiek is geweest dat men bij het PBL uitgaat van verkeerde aannames over het kilometrage van 25-plussers en het door de FEHAC al verrichte onderzoek naar de uitstoot door klassiekers compleet negeert. In de pers kwam vervolgens een wel heel summiere samenvatting: oldtimers zijn verantwoordelijk voor 1,5% van het aantal gereden kilometers, maar ze zijn wel goed voor 10% van de stikstofdioxide-uitstoot en 5% van het fijnstof van het personenautoverkeer. Zoals vaak in de discussie over milieu en oldtimers is het een kwestie van begripsverwarring: oldtimers zijn oude auto's, maar lang niet alle oude auto's zijn oldtimers in de zin van historische liefhebbersauto's. Het onderzoek scheert nu alles over één kam; erg onzorgvuldig!

Import oude diesels al over het hoogtepunt heen

Waar de FEHAC de onderzoekers dus op gewezen heeft is dat een echte oldtimer, een hobbymatig gebruikt historisch voertuig, per jaar gemiddeld veel minder rijdt dan een moderne auto: nog geen 2.000 km voor de klassieker tegen 14.000 km voor een moderne auto. De FEHAC heeft het aantal oldtimerkilometers op nog geen 0,5% van het totaal



Bij de import van personenauto's van 25 jaar en ouder kwam de Mercedes Benz 190 in 2011 het meest voor



Summier samengevat

Recent geïmporteerd en zonder twijfel echte klassiekers. AR vooraan in het kenteken duidt op een kortgeleden afgegeven kenteken



1962 Citroën 2 CV Sahara



1921 Amilcar CC



1952 Cadillac 60 Fleetwood Special Sedan



1933 Fiat 6 CVF 111-Balilla

berekend. Dan komt het aandeel in de vervuiling ook ineens tweederde lager uit. Verder is het aandeel diesels bij echte oldtimers veel minder dan bij moderne auto's en juist de oudere diesels zijn meer vervuilend dan LPG en benzine. Echte oldtimers kunnen dus niet als notoire milieuvuilers weggezet worden. Natuurlijk is het wel zo dat de recente grote import van tweedehands 25-plus auto's, vooral die uit 1985 en 1986, deze cijfers ongunstig beïnvloeden. Hier zijn de diesels oververtegenwoordigd en ze worden als dagelijkse auto gebruikt. De piek in de import van net 25 jaar oude auto's is ook deels door de overheid zelf veroorzaakt: de aankondiging dat de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting vanaf bouwjaar 1987 helemaal zou stoppen heeft een aanzuigende werking gehad voor de bouwjaar 1986 en eerder. Maar die import is al weer rap aan het dalen: er is nu eenmaal geen fabriek voor oude Mercedesen: de voorraad van goede exemplaren raakt snel op. Even in getallen: in 2011 waren er 19.000 van de 79.000 import auto's in de categorie 25-plus, maar als de importcijfers t/m mei van 2012 erbij gehaald worden komt de import van 25-plusser in heel 2012 op ongeveer 14.000 stuks uit: fors minder dus. En dat zijn niet alleen maar oude Mercedesen, die hier in Nederland blijven: veel gaat ook door naar andere landen in bijvoorbeeld Afrika en er zitten natuurlijk ook prachtige exemplaren bij die we allemaal wel (h)erkennen als mobiel erfgoed.

Verbod op gebruik oldtimers dreigt in vele steden

Met dit rapport heeft staatssecretaris Atsma nu een praatstuk, een basis voor gesprek met de Tweede Kamer om maatregelen te gaan nemen. Maar de eerste ontmoedigingsmaatregel is er al: de versoering van de vrijstelling MRB door de grens voor vrijstelling geleidelijk op te trekken naar 30 jaar en alleen benzine auto's volledig vrij te stellen. De eigenaren van LPG en diesels blijven deels betalen. Het rapport bepleit een milieuzone voor stedelijk gebied. Daar overal de klassieker uitbannen: dat zou de luchtkwaliteit geweldig ten goede komen. De stad Utrecht loopt al voor de muziek uit met een voorgesteld verbod voor auto's ouder dan 12 jaar; diesels zelfs al bij 8 jaar. Maar in het PBL-rapport wordt een milieuzone voor oudere personenauto's in de bebouwde kom in veel meer steden be-

pleit. Dit alles heeft de bedoeling de recent geïmporteerde vervuilers aan te pakken, maar ook de rest van ons mobiel erfgoed, dat maar heel weinig rijdt, wordt op deze manier zwaar getroffen. Deze groep levert een echt verwaarloosbare bijdrage aan de luchtvervuiling. We voorspellen: of er nu veel of weinig klassiekers in stedelijk gebied rijden: dat zal geen waarneembaar en meetbaar verschil in luchtvervuiling opleveren.

Verontrustend: ook de vrijstelling staat ter discussie

Een verontrustende ontwikkeling naar aanleiding van het PBL rapport is dat de hele vrijstelling MRB voor klassiekers in een paar kranten ter discussie wordt gesteld. Trouw en NRC Handelsblad stelden in redactionele commentaren, dat het maar raar is dat vervuilers net als de heel schone auto's vrijgesteld zijn van het betalen van Motorrijtuigenbelasting. En Tweede Kamerlid Ineke van Gent (Groen Links) was er als de kippen bij om nog een daad te stellen voor ze vertrekt: kamervragen waarin ze staatssecretaris Atsma vraagt of die ook niet vindt dat de vrijstelling MRB voor klassieke voertuigen maar moet stoppen.

Strijdplan FEHAC

De FEHAC heeft er altijd aan gewerkt om ervoor te zorgen dat met klassiekers gereden kan blijven worden en tegen een tarief dat rekening houdt met het geringe gebruik en de status als mobiel erfgoed. Dit staat nu allebei ter discussie. Klassiekers weren uit de steden betekent dat daar niet meer gereden mag worden en de klassiekerhobby een plattelands hobby wordt. En weer het volle pond Motorrijtuigenbelasting betalen maken die paar duizend kilometer per jaar wel een hele dure hobby, zeker als men eigenaar is van meer dan één klassieker, wat vaak voorkomt. Behalve met werk achter de schermen om op de juiste plek en op het juiste moment onze boodschap over te brengen, zoekt de FEHAC nu nadrukkelijk de publiciteit om over te brengen dat de kleine groep dagelijks gebruikte import auto's niet behoort tot het mobiele erfgoed, waarvan de FEHAC al 36 jaar de belangen behartigt.

Feiten over oldtimers



Door het geringe gebruik valt de uitstoot ook mee

Bromfietsen

In de hiernaast genoemde feiten over oldtimers zijn de aantallen over bromfietsen niet opgenomen. Zij vormen echter wel een deel van ons mobiel erfgoed. Liefhebbers van bromfietsen koesteren



hun klassiekers. De vele particuliere collecties zijn daar een

voorbeeld van. In totaal rijden er in ons land ruim 1,1 miljoen brom-en snorfietsen. Volgens opgave van het blad 'de Bromfiets' zijn er 143.000 bromfietsen, die als 25-plus te boek staan.



Gemiddeld gaat een auto tegenwoordig 16,4 jaar mee

De klassieker is behoorlijk in het nieuws. Clubbestuurders en liefhebbers worden aangesproken door journalisten en in hun kennissenkring op hun klassieker. Vaak wordt om een mening gevraagd, maar ontbreekt kennis over de juiste feiten, waardoor een verkeerd beeld kan ontstaan.

Definitie van een klassiek voertuig

Een voertuig van 25 jaar of ouder, origineel af fabriek, gekoesterd vanwege de historische en technische aspecten en niet gebruikt als dagelijks vervoermiddel. Internationaal is de grens 30 jaar.

Aantallen 25-plus voertuigen

7.858.000 personenauto's, waarvan 304.000 (3,9%) 25-plus.
1.066.000 bedrijfswagens, waarvan 36.000 (3,4%) 25-plus.
647.000 motoren, waarvan 166.000 (25,7%) 25-plus.
Totaal: van de 9,5 mio voertuigen per 1-1-2012 zijn er 507.000 (5,3%) 25 plus.
Gemiddeld kwamen er de laatste 10 jaar door veroudering van het wagenpark en import 10.000 tot 15.000 auto's per jaar bij. In de laatste twee jaar was de toename groter: 21.000 in 2010 en 33.000 in 2011. Afgerond op duizendtallen; bron CBS Statline

Een auto gaat gemiddeld 16,4 jaar mee.

Gebruik klassieke voertuigen

Gemiddelde jaarlijks voor een klassieker: 1.900 km.
Meer dan de helft van alle klassieke voertuigen rijdt per jaar niet meer dan 500 km.
Gemiddelde jaarlijks moderne personenauto: 14.000 km.
Diesels ouder dan 25 jaar: 13%, alle dieselpersonenauto's: ruim 17%.
Klassieke personenauto's op LPG bijna 15%, alle personenauto's 3%.
Klassiekers zijn goed voor 0,5% van het totaal aantal gereden kilometers in Nederland, maar door de toename van het aantal dagelijkse rijders onder de 25 plussers stijgt dit percentage.

Profiel van de eigenaar

Meer dan 75 % van alle klassieke personenauto eigenaren is ouder dan 40 jaar. Bij klassieke tweewieler eigenaren ligt dat percentage 40-plussers op 85 %. 55% van de eigenaren heeft een bruto inkomen tot € 50.000.

98% van alle klassieke personenauto's is in particulier bezit.

Economische betekenis

Er zijn meer dan 600 bedrijven actief in de klassieker sector. Er gaat jaarlijks ruim €120 miljoen in deze sector om. De gemiddelde waarde van een klassieker is minder dan € 10.000. Eigenaren van klassieke voertuigen zijn goed voor jaarlijks 230.000 overnachtingen, waarvan 114.000 in eigen land.

Milieu

De luchtkwaliteit wordt vooral afgemeten naar de hoeveelheid fijnstof (PM10) en kooldioxide (CO2). De EU heeft daar in de loop der jaren steeds strengere eisen aan gesteld. Per 1 januari 2015 worden de eisen nog extra aangescherpt. Overheden nemen maatregelen om aan die eisen te kunnen voldoen, waar de instelling van milieuzones in binnensteden er een van is. Fijnstof wordt veroorzaakt door (zware) dieselmotoren. Diesels zijn bij klassiekers ondervertegenwoordigd; bovendien is hun kilometrage veel lager dan het gemiddelde kilometrage van een moderne diesel auto. Bij de oldtimer diesel vrachtauto is dat verschil in kilometrage vergeleken met een moderne vrachtwagen nog veel groter. Voor CO2 geldt, dat een jaar lang oldtimer rijden gelijk staat aan circa 0,5 kton CO2. Dat is op basis van het gemiddelde kilometrage van 1900 km per jaar.

14.000 km, dus een jaar lang rijden in een moderne VW Golf 1.4 80 pk, staat gelijk aan een uitstoot van 2,4 kton CO2. Bijna vijfmaal zoveel als een klassiek voertuig. De aandelen CO (koolmonoxide), NOx (stikstofoxiden) en PM10 (fijnstof) afkomstig van het totale wegverkeer zijn in ons land de afgelopen 10 jaar gehalveerd. Terwijl het aandeel van bijvoorbeeld de (zee)scheepvaart in ons land in die periode gelijk is gebleven.

Het aandeel CO2 (kooldioxide) van het totale wegverkeer in ons land is de afgelopen jaren met 32 % gestegen. De totale CO2 uitstoot is de afgelopen 10 jaar met 11 % gestegen. Het Nederlandse wegverkeer is verantwoordelijk voor 17% van de totale CO2 uitstoot.

Bronnen: CBS, FEHAC onderzoek, Mobiliteit in cijfers BOVAG-RAI

Restaureren of ze zo authentiek mogelijk laten

Er is een nieuw fenomeen de laatste jaren: de smetteloze, weer naar nieuwstaat geres-taureerde klassieker is niet alleen meer het hoogst haalbare voor de liefhebber. Steeds aantrekkelijker wordt een auto, motor of bromfiets met gebruiksporen, doorleefd pa-tina; eentje met een zichtbare geschiedenis.



De Bugatti wordt uit het Lago Maggiore getakeld

Authentiek het sleutelwoord

Doffe lak, een deukje hier en daar, bekle-ding die aan rafels hangt: het is allemaal niet erg want het is een *authentieke* klassie-ker. Kenden we dit woord de laatste tijd vooral uit de politiek: nu doet authentiek ook zijn intrede bij klassiekers. Dat een klassieker origineel -of zo origineel moge-lijk- moet zijn, is voor de meeste liefheb-bers wel duidelijk, maar heel aantrekkelijk is nu ook de ongerestaureerde en vooral authentieke variant van de originele klassie-ker. Verweerde en gebarsten lak gaat boven een frisgespoten en glimmend koets-werk en een schuurvondst met stro en vol kippenpoep wordt net zo gewaardeerd als een tot in de puntjes geres-taureerde auto-mobiel. Wat vindt u mooier: een aan rafels versleten interieur in een vooroorlogse auto of de bank met de originele stof die net van de bekleder afkomt.

Als restaureren niet meer kan

Onvermijdelijk komt het moment voor ook een klassiek voertuig dat het verval gestopt moet worden, anders houdt niemand het vol om een historisch voertuig rijdend en veilig op de weg te houden. Onderhuids zullen de remmerij, banden en motor van

ook de authentieke klassieker hun onder-houd moeten krijgen. Maar er zijn ook mu-seumstukken waarmee het rijden niet meer mogelijk is en die in hun geheel onaange-taste staat ten toon gesteld worden. Mooi voorbeeld is het wrak van een Bugatti, dat 70 jaar lang op de bodem van het Lago Maggiore heeft gelegen. Als inmiddels op-gedroogd wrak bracht het op een veiling maar liefst € 260.500 op; daar koop je tegenwoordig al weer een aardig huis voor. Dat Bugatti-overblijfsel wordt niet meer ge-restaureerd, maar blijft als wrak tentoonge-steld. Daar staat tegenover het geval van een vroeg prototype van de vooroorlogse Kever, toen nog KdF-wagen geheten. Met maar een paar resterende originele carrosseriedelen is daarom heen weer een hele oer-Kever gebouwd. Oogt inderdaad 75 jaar oud, maar is in feite splinternieuw.

Eigen keuze

Beiden hebben hun charme en gelukkig kan iedereen zelf kiezen wat hij of zij het moo-iste vindt. Dat is ook het leuke van de klas-sieker hobby: dat niet iedereen dezelfde waardering heeft voor individuele klassie-kers: de een gaat helemaal voor een Bent-ley racer, een ander zou deze voor geen goud willen ruilen voor zijn VW Spijlbuss. Een klassieker die duidelijk geleefd heeft, met een geschiedenis vol gebruikssporen en slijtage, doet zeker niet onder voor een smetteloze en beter dan nieuwstaat geres-taureerde automobiel. Voor liefhebbers van de authentieke automobiel is er wel een voordeel: ze zijn veel goedkoper dan de in concoursstaat verkerende tijdgenoot.



De lak is er bijna af en de bekle-ding hangt er in rafels bij; dit is een authentieke klassieker en trots op de nooit geres-taureerde status

Onderscheid tussen klassieker en oude gebruiksauto

Langzaam, maar gestaag wordt er een tweedeling zichtbaar in klassiekerland. Niet meer vanzelfsprekend wordt elk meer dan 25 jaar oud voertuig als een klassieker beschouwd: nee, de lat ligt hoger om een echt historisch voertuig te onderscheiden van een gewone auto op leeftijd.



Garage stalling is voor deze Volga een voorwaarde om een oldtimerpolis af te sluiten

De ChristenUnie wilde in 2008 de vrijstelling Wegenbelasting stoppen. Maar bij deze parlementsverkiezingen rijdt de CU wel vrolijk rond in een belastingvrije Volkswagen bestelbus op LPG uit 1977



Kenmerkend klassiek

Aan de ene kant heb je auto's die als mobiel erfgoed zijn te beschouwen en hoe ouder hoe meer dat aspect speelt. Deze voertuigen worden door hun eigenaren gekoesterd en staan mooi droog en warm opgeborgen in een garage. De eigenaren rijden er alleen in als het mooi weer is en er een leuke gelegenheid zich aandient om het voertuig te gebruiken. Het heeft ook nog blauwe kentekenplaten en je moet ook niet verbaasd zijn als bij de APK blijkt, dat er in het afgelopen jaar nog geen 2000 km mee gereden is. Aan de andere kant zijn er de auto's van net 25 jaar oud, vaak recent in Nederland geïmporteerd omdat we hier een leuke vrijstelling wegenbelasting kennen voor auto's van 25 jaar en ouder. Het zijn keurige auto's van Duitse kwaliteitsmerken uit de jaren '80, die nog prima meekunnen in het huidige verkeer. Dagelijkse gebruik is heel goed mogelijk en tegen weer en wind zijn ze goed bestand. Een overdekte stallingsplek zoeken hoeft ook al niet. Getooid met een modern 3-letter ken-

teken heb je er een knappe auto aan. Vaak worden ze gesignaleerd in een van de 'prachtwijken'. De Mercedes Benz 190D is daarbij de auto, die veel mensen voor ogen hebben als het over deze categorie gaat.

Verzekeraars reageren als eerste

Natuurlijk is dit wat generaliserend neergezet, maar het tekent wel het beeld waar de overheid en ook inmiddels verzekeraars mee worstelen als ze kijken naar het fenomeen klassiek voertuig: hoe maak je onderscheid in de categorie 25+ voertuigen tussen mobiel erfgoed; de echte liefhebbersvoertuigen en de gewone oude gebruiksauto's. De overheid legt de voertuigbezitter drie verplichtingen op: naar de APK gaan, minstens WA verzekeren en wegenbelasting betalen. Bij de laatste twee zijn er inmiddels ontwikkelingen in gang gezet om het mobiel erfgoed te onderscheiden van de gebruiksauto's. De wegenbelasting wordt niet meer kwijtgescholden voor ieder voertuig dat 25 jaar oud wordt. Vanaf januari jl. moet het extra belastingbedrag bovenop het benzinetarief voor een voertuig op LPG of diesel betaald blijven worden en de grens voor vrijstelling gaat in de komende 10 jaar geleidelijk naar 30 jaar. Dat spoort met de internationale definitie die voor een historisch voertuig wordt aangehouden: ouder dan 30 jaar en niet dagelijks in gebruik. De verzekeraars die serieus werk maken van oldtimerverzekeringen zien ook dat het rendement op de oldtimers in hun portefeuille daalt. Een grote verzekeraar kwam in dit verband recent met de volgende eisen voor hun oldtimerverzekering: de klassieker moet in een afgesloten garage gestald staan en het maximum km's per jaar is 7500 km. Auto's tot 40 jaar oud alleen op benzine en geen kale WA meer, maar minstens WA/bepert casco. Altijd een taxatierapport erbij waaruit blijkt dat het om een kwalitatief goede auto gaat die minstens € 5000 waard is. Er moet een andere auto voor dagelijks gebruik aanwezig zijn.

Klassiekers zijn er niet voor dagelijks gebruik

De FEHAC heeft al lang hoog in het vaandel staan dat alle bijzondere uitzonderingsregels er vooral moeten zijn om het rijden in mobiel erfgoed mogelijk te houden. Niet voor niets onderschrijft ze in de internationale definitie van een klassieke voertuig, dat ze niet 'in daily use' mogen zijn.



Vredestein: naast de banden ook taxeren

1 op de 8 auto's in Nederland rijdt op Vredestein banden en bij klassiekers is dat misschien nog wel meer. Deze Enschedese bandenfabrikant maakt al zolang er auto's zijn de banden. Voor klassiekers heeft Vredestein zelfs een speciaal ontworpen band met een klassiek uiterlijk: de Sprint Classic. Banden en klassiekers is geen doorsnee verhaal: langdurig stallen en uitdroging heeft meer invloed op het achteruit gaan in kwaliteit van de band dan het ermee rijden.



Door verdroging kan spontaan een klapband ontstaan. Aanbevolen wordt oudere banden tijdig te vervangen



Huib Adolfs is één van de zes taxateurs, die de Vredestein taxaties verricht

Niche markt klassiekers

Vredestein richt zich uitsluitend op de vervangingsmarkt, niet op de markt voor de nieuwe auto's af fabriek. Daarbij gaat men niet voor goedkoop, maar wel voor kwaliteit. Banden van Vredestein worden alleen geleverd via de bandenvakhandel: want een goede band samen met een deskundige montage door vakmensen leveren pas een goed eindresultaat. Banden verkopen via internet en het monteren overlaten aan Beun de Haas gebeurt niet.

Eind jaren '80 kreeg de fabriek de beschikking over een geweldige in eigen beheer ontwikkelde machine, waardoor zelfs het maken van banden in een kleine oplage nog lonend is. Dat betekent dat banden in niet meer gangbare maten toch soms nog nieuw gemaakt kunnen worden. Zo heeft Vredestein voor de Citroën HY Club en de DAF Club speciaal de band voor deze auto's weer gemaakt en zo de liefhebbers van deze type auto's kunnen helpen. Een zelfde project voor de klassieke Mini staat op stapel. De minimum oplage is 1000 stuks, dus als 200 klassiekereigenaren rondom een nieuwe set banden (met reservewiel) willen voor specifiek hun merk en type valt daar met Vredestein over te praten. Doelgroep van Vredestein is de bewuste autoliefhebber met primair een Europese auto, die weet dat een band meer is dan een vies, zwart, rond en duur ding. Daarvoor is er nu voor klassiekers een assortiment met 23 bandenmaten, waarvan sinds kort drie met ook witte zijranden, de zogenoemde white walls. Deze banden hebben een klassiek uiterlijk met symmetrisch loopvlak, maar beschikken over moderne rijeigenschappen. Klassiekerliefhebbers zijn bewuste autoliefhebbers, die zich vooraf eerst oriënteren en niet op het verkeerde moment als de band snel vervangen moet worden.

Originele banden zitten er nog op
Soms hoor je wel over een klassieker trots vertellen: "de originele banden zitten er nog op!". Voor een auto van meer dan 25 jaar is dat een levensgevaarlijke aanbeveling. Banden hebben een beperkte levensduur, ongeacht het aantal kilometers dat ermee gereden wordt. Ze verdrogen, er komen haarscheurtjes in en door het langdurig stilstaan komen er beschadigingen in het loopvlak die tot een spontane klapband kan leiden. Uit veiligheidsoverwegingen is het daarom raadzaam op tijd de banden te vervangen.

Vredestein Taxatiedagen

Vredestein werkt nauw samen met de bandenvakhandel en zoekt naar mogelijkheden om nog beter in contact te komen met klanten met een klassiek voertuig. Daarom zijn de Vredestein Taxatiedagen in het leven geroepen: samenkomen op een zaterdag bij een bandenhandel; klassiekers kunnen daar op een brug getaxeerd worden, waarbij extra aandacht gegeven wordt aan de staat waarin de banden verkeren. Want alleen op een brug is ook de onderkant en de staat van de binnenkant van de banden te beoordelen. De taxaties worden uitgevoerd door zes onafhankelijke taxateurs - die allemaal FEHAC goedgekeurde taxatierapporten maken - en die niet in dienst zijn van Vredestein, maar die wel gebruik kunnen maken van de faciliteiten van de dealers van Vredestein. Zo'n taxatie kost drie kwartier. Jaarlijks worden bijna 40 van die taxatiedagen gehouden, waarbij per taxateur 10 taxaties gedaan worden.

Business partner FEHAC

Vredestein banden is een van de gewaardeerde business partners van FEHAC. De FEHAC sluit deze partnerships af met bedrijven die producten of diensten leveren speciaal voor eigenaren van klassieke voertuigen. Dankzij hun Classic Sprint band kunnen klassiekers van een fraaie 'tijdloze' band voorzien worden. Op de taxatiedagen is er extra aandacht voor de specifieke eisen die aan banden voor een klassieker gesteld worden.

Meer informatie: www.vredestein.nl

Kort nieuws

MGB Dutch Open

Op zondag 2 september viert de MG Car Club het 50-jarig bestaan van de MGB met een groots evenement in het Autotron te Rosmalen. Van 10.00 tot 17.00 uur staat alles in het teken van de MGB. Meer informatie vindt u op de website www.mg-carclub.nl.



Spa Six Hours

Voor het 20ste opeenvolgende jaar bent u van harte welkom op het circuit Spa-Francorchamps om te genieten van de meest mooie race-klassiekers. Op 22 en 23 september a.s. verzamelen zich vele amateur-coureurs op het prachtig in de Ardennen gelegen circuit om deel te nemen aan de Spa Six Hours voor klassieke race auto's. Op het programma van het weekend staan 12 races waarvan de meest bekende de Spa Six Hours is. Het biedt u de mogelijkheid om de strijd te zien tussen Ford GT 40's, Jaguar E-type's, Aston Martin DB4's, Austin Healey's, MGB's, Porsche 911's en vele andere historische race auto's. De FEHAC biedt de unieke mogelijkheid dit klassieke auto evenement te bezoeken met twee kortingsbonnen. U betaalt slechts € 15,- in plaats van € 25,-. Bovendien ontvangt u een gratis T-shirt in het Village Paddock. Voor kinderen tot 12 jaar is de toegang gratis. De kortingsbonnen kunt u downloaden op de FEHAC website: www.fehac.nl. Meer informatie over het evenement vindt u op de website www.roadbook.be.



Nationaal Veteraan Treffen

Ieder jaar vindt in september het Nationaal Veteraan Treffen plaats in Woerden. Dit jaar op 22 september. Een evenement met internationale allure, waar jaarlijks vele duizenden deelnemers en liefhebbers van klassieke twee- en driewielers op afkomen. De vele voertuigen, de uitgebreide onderdelenbeurs, een toerit (Kaasrit) en



vele andere attracties maken dit evenement tot een waar openluchtmuseum. Kortom, een spektakel dan niemand mag missen. Vanzelfsprekend is ook de FEHAC aanwezig met een stand.

Nationaal Oldtimer Festival

Op 30 september kunt u genieten van de 6e editie van het Nationaal Oldtimer Festival op het circuitpark Zandvoort. Races met historische race auto's, vrij rijden, volle clubpaddocks, stands en veel sfeer! Natuurlijk bent u met uw oldtimer van harte welkom. Als eigenaar van een oldtimer betaalt u geen entreekosten. Voor uw oldtimer betaalt u slechts €6,- voor een showplaats als u op de dag zelf aankomt, maar tot en met zaterdagmiddag 29 sept. kunt via de nieuwe webshop (www.nationaaloldtimerfestival.nl) een gratis autoticket aanvragen inclusief gratis entree voor de bestuurder. Een kortingsbon voor bezoekers en/of passagiers kunt u downloaden via de FEHAC website www.fehac.nl. Europeesche Verzekeringen roept liefhebbers met een eigen oldtimer op om deel te nemen aan de Grootste Oldtimer Tourtocht van Nederland. Deelnemers starten 's ochtends thuis en toeren via één van de drie officiële startplaatsen naar Zandvoort. Het aanmelden voor deze tour kan via het online aanmeldformulier op de website www.nationaaloldtimerfestival.nl.



Oldtimer & Classic Beurs te Leek

Op vrijdag 12, zaterdag 13 en zondag 14 oktober 2012 wordt in het Sportcentrum Leek de 17e Oldtimer & Classic Beurs gehouden. De Oldtimershow in Leek is een succesvolle en vooral ook een gezellige beurs. Meer dan 5.000 bezoekers worden verwacht. De beurs is in een nieuwe opzet opgestart. Sportcentrum Leek, waar de beurs wordt gehouden, heeft de afgelopen jaren een metamorfose ondergaan en is fors uitgebreid. De expositieoppervlakte is verdubbeld naar 8500m². Voor meer informatie kunt u terecht op de website www.oldtimerleek.nl.



Interclassics-Topmobiel MECC

Op 11, 12 en 13 januari 2013 vindt het grootste oldtimer evenement van de Benelux

COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- 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 Hoosemans
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

weer plaats in Maastricht. Het thema voor 2013 is '100jaar Aston Martin'. Meer informatie op: www.ic-tm.nl

Tips voor een dagtrip

Wilt u er eens uit op een mooie dag met uw oldtimer, dan is dit wellicht een leuke tip: Auto Union Museum. Het privé museum is geopend van april tot medio december op zaterdag en zondag van 13.00 tot 17.00 uur. Het adres is Ruïnelaan 11, 1861 LK Bergen NH, tel. 072-5813640.

Of als u meer een tweewieler liefhebber bent: Laverda Museum, Akervoorderlaan 10, 2161 DS Lisse. Meer informatie over openingstijden enz. vindt u op website www.laverdamuseum.nl. Of naar Grootmoederstijd en Motoren Museum, Schulpweg 47, 1733 AT Nieuwe Niedorp, tel: 0226-413571. Hier zijn o.a. meer dan 275 motoren te bewonderen. Voor de openingstijden kijken op de website www.motoren-museum.nl. Als u in Noord-Frankrijk bent kunt u langs het Automobiel Museum in Reims. Als FEHAC lid krijgt u € 2,- korting op de toegangsprijs van € 8,-. Meer info vindt u op www.musee-automobile-reims-champagne.com.

FEHAC Jubileumbos

In het kader van het 35-jarig jubileum van de FEHAC wil de FEHAC geheel in het teken van deze tijd een bijdrage leveren aan het thema 'duurzaamheid'. Het FEHAC bestuur roept alle bij de FEHAC aangesloten clubs, samen met hun ruim 70.000 leden, op om het initiatief te ondersteunen voor het aanplanten van een FEHAC jubileum bos. Het plan is om in samenwerking met de stichting Oud voor Behoud (Oldtimers & natuurbehoud) een boomaanplant te doen op het Landgoed Gulbergen te Nuenen. Met deze aanplant laten de clubs en hun leden hun maatschappelijke betrokkenheid zien ten aanzien van het in stand houden van onze mooie natuur. Door een eenmalige bijdrage te storten van € 27,50 draagt elke club -

bij aan de aanplant van dit FEHAC bos. Ook de leden van de bij de FEHAC aange-



sloten clubs worden gevraagd dit initiatief te ondersteunen met een eenmalige persoonlijke bijdrage van € 5,-. Door deze bundeling van oldtimer liefhebbers

hoopt de stichting Oud voor Behoud de FEHAC een mooie start te kunnen geven met de aanleg van het FEHAC jubileum bos.

Aan de rand van het bosperceel zullen op een plaquette alle sponsors met hun club logo vermeld worden. De bijdrage van € 27,50 per club of € 5,- per individueel lid kan gestort worden op rekeningnummer 1413.64.912 tnv stichting Oud voor Behoud onder vermelding van 'FEHAC jubileum bos'. Wij houden u graag via de FEHAC Nieuwsbrief op de hoogte over de voortgang van deze FEHAC jubileum actie.

Klassieker kentekens

RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 10-8-2012:

Bedrijfsauto < 1973: BE-74-23

Motorfiets < 1973: ZF-72-20

Personenauto < 1973: AR-46-99

Personenauto < 1978: 87-YB-41

De laatste motorfiets was een Harley Davidson Sport 1920. De laatste personenauto was een Tatra T603-2 1968. De laatste bedrijfsauto was een Chevrolet C20 1974.



1920 Harley Davidson Sport