

## december 2013



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

## Nog geen verplichte stalling voor oldtimers deze winter

*Per 1 januari 2014 gaat de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting naar voertuigen van 40 jaar en ouder. Diesel en LPG rijders gaan het volle pond aan belasting betalen en voor benzine auto's en alle motorfietsen, bussen en vrachtwagens tussen 26 en 40 jaar oud is er een overgangsregeling. Voorwaarde in de overgangsregeling is dat de voertuigen die daar onder vallen 's winters niet gebruikt mogen worden.*

### Belastingplan 2014: definitief vrijstelling Motorrijtuigenbelasting pas bij 40 jaar

Wat in oldtimerkringen al gevreesd werd is nu werkelijkheid: het Belastingplan 2014 heeft het compromis tussen de oldtimeralliantie van FEHAC, KNAC, ANWB, BOVAG, RAI en FOCWA en staatssecretaris Weekers van Financiën over de nieuwe vrijstelling Motorrijtuigenbelasting ongewijzigd doorgevoerd. Werk achter de schermen richting het ministerie en richting Tweede Kamerleden om de scherpe kantjes er nog af te halen heeft helaas niets meer opgeleverd. Alleen de Eerste Kamer behandeling kan de regeling nog wijzigen. Gevolg is dat vanaf 1 januari 2014 *alleen voertuigen van 40 jaar en ouder geheel vrijgesteld zijn* van het betalen van Motorrijtuigenbelasting (MRB). Alleen personen- en bestelauto's op benzine en ongeacht de brandstof motorfietsen, bussen en vrachtwagens ouder dan 26 jaar maar jonger dan 40 jaar, worden met een overgangsregeling nog een beetje gespaard door de belastingdienst. Voor die categorieën voertuigen geldt een kwarttarief met een maximum van € 120 per jaar. Een benzineauto met een gewicht van rond de 1150 kg zit op dat maximum van € 120.

### Niet rijden in de wintermaanden

Daarnaast is er nog een bijzondere voorwaarde in die overgangsregeling: u mag in de wintermaanden december, januari, februari niet in een klassieker rijden of op de openbare weg parkeren. Doet u dat toch en wordt u betrapt dan is de eigenaar alsnog het normale tarief MRB verschuldigd plus een dikke verzuimboete. Nu is er met die winterse stallingplicht wat gek aan de hand. Het is een rij- en parkeerverbod, geen van rijkswege opgelegde schorsing of zoiets. In de winterperiode blijven de verplichtingen van de houder bestaan: belasting betalen, een APK goedkeuring hebben en minstens WA verzekeren. En schorsen kan niet. Normaal wordt het voldoen aan die houdersverplichtingen administratief gecontroleerd. Computers checken automatisch of men 'over tijd is' en als dat zo is volgt de boete. Met die drie maanden winterstop kan alleen een agent of een ouderwetse camera-auto vast stellen of er gereden of fout geparkeerd wordt. Op heterdaad vaststellen dus en bepaald geen 100% pakkans zoals bij de administratieve boetes.  
(vervolg op pag.2)

## Laatste pogingen om oldtimer regeling te wijzigen stranden

Bij de laatste stemming in de Tweede Kamer over de vrijstellingsregeling MRB hebben vier Tweede Kamerleden nog geprobeerd de regeling die nu per 1 januari 2014 ingaat te wijzigen. PVV-er Roland van Vliet stelde voor niets te wijzigen; de huidige regeling werkt goed naar zijn idee en de regeling is destijds ingesteld op grond een door hem ingediend amendement. Norbert Klein van 50plus wilde een jaar uitstel, omdat er nog heel veel onduidelijkheden zijn over de effecten en juridische houdbaarheid van de voorgestelde regeling. Pieter Omtzigt (CDA) en Farshad Bashir (SP) dienden een voorstel in om ook voor de diesel- en LPG auto's tussen 30 en 40 jaar oud een overgangsregeling te treffen. Die groep wordt onrechtvaardig zwaar getroffen en Pieter Omtzigt heeft op aangeven van de FEHAC daar geprobeerd nog wat aan te doen. Dit was ook de minst kostbare wijziging op de nieuwe vrijstellingsregeling. Maar ook daar eiste staatssecretaris Weekers en in zijn kielzog mevrouw Helma Neppérus van de VVD een alternatieve belastingdekking voor. Coalitiepartijen PvdA en VVD trekken zich er dus niets van aan dat deze regeling desastreuze effecten heeft op de oldtimerbranche, voor verzamelaars en voor de diesel- en LPG rijders. Ze willen maar niet inzien dat de beoogde belastingopbrengst bij lange niet gehaald zal worden. Argumenten tellen niet meer; alleen de beoogde extra belastingopbrengst moet er komen. Oldtimervrienden zitten niet bij de PvdA en de VVD.

## Nog geen verplichte stalling voor oldtimers deze winter (vervolg)

### Openbare weg is niet altijd duidelijk

Niet het eigendom, maar het gebruik van een weg is bepalend of het een openbare weg is of niet. De parkeerplaatsen in uw straat vallen onder het begrip openbare weg, maar ook de parkeerplaats van bijvoorbeeld IKEA en ook een kazerneterrein zijn voorbeelden van een openbare weg. Of een oprit van een huis eronder valt wordt van geval tot geval bepaald. Alleen als u niet zichtbaar vanaf de openbare weg parkeert of uw voertuig in een stalling zet bent u veilig voor de wetshandhavers.



Op straat parkeren is in de overgangsregeling tijdens de wintermaanden geen optie



### Deze winter mag nog gereden worden

Binnen de overgangsregeling is ook weer een overgangsregeling getroffen. De nieuwe vrijstelling moet natuurlijk ingevoerd worden. Iedereen waarvan het voertuig binnen de termen van de overgangsregeling valt krijgt uiterlijk 28 februari 2014 een blauwe brief van de belastingdienst thuis waarin de houder van een voertuig voor de keuze wordt gesteld of hij/zij onder het volle tarief van de MRB wil gaan vallen of dat hij/zij onder de overgangsregeling wil gaan vallen. Mensen die de mogelijkheid willen houden om te schorsen of echt in de winter willen blijven rijden kunnen met de keuze voor het volle tarief MRB dit blijven doen. Maar de overgangsregeling begint nog niet deze winter: in de aanloop naar de nieuwe regeling mag in de maanden januari en februari 2014 nog gewoon met het voertuig worden gereden.

### Diesel en LPG vallen buiten de overgangsregeling

Ten overvloede meldt het ministerie nog dat de personen- en bestelauto's op LPG en diesel niet onder de overgangsregeling vallen: tot ze 40 jaar zijn geworden moeten ze per 1 januari 2014 weer het volle pond aan MRB gaan betalen. De FEHAC vindt dit laatste echt een weeffout in deze regeling. In de contacten met Financiën zal de FEHAC erop blijven hameren dat dit nog veranderd moet worden. En die kans krijgt de FEHAC beslist nog in de 14 jaar die de overgangsregeling nog zou moeten gaan gelden.

## Vrijstelling blijft, maar wel veel te beperkt

De vrijstelling blijft en geldt voor alle voertuigen van 40 jaar en ouder. Op zich is dat het goede nieuws als men bedenkt dat het kabinet Rutte II aanvankelijk 'om milieuredenen' alle klassiekers weer MRB wilde laten betalen. Daar is direct met een email-actie door de KNAC en FEHAC samen tegen geprotesteerd. De Tweede Kamer riep vervolgens de staatssecretaris op met een regeling te komen die de echte klassiekers, het mobiel erfgoed dus, zou ontzien maar de dagelijkse rijders weer zou belasten. Na veel onderhandelen met een alliantie van belangenbehartigers waar de FEHAC deel van uit maakte, is er uiteindelijk een vrijstelling bij 40 jaar uitgekomen met een overgangsregeling voor benzineauto's, motoren en vrachtwagens. Deze regeling is niet wat de FEHAC wilde, maar de alliantie heeft deze moeten slikken, want anders zou het hele compromisvoorstel van tafel gaan. Als FEHAC hebben we ingezet op vrijstelling bij 30 jaar en voor de diesels bij 35 jaar. De overheid had een extra belastingopbrengst van € 153 miljoen uit de oldtimers ingeboekt en wilde daar niet te veel van weggeven. Alle argumenten dat een hele bedrijfstak hier zwaar onder lijdt, dat LPG toch echt schoon is en net als benzine behandeld zou moeten worden, dat door de al op gang gekomen export van diesels de opbrengst zal tegenvallen en nog veel meer mochten niet baten. De staatssecretaris en de coalitiepartijen zijn daar doof voor gebleken. De FEHAC zal zich blijven inzetten om te komen tot een betere vrijstellingsregeling met vooral een betere regeling voor diesels en LPG rijders. Die zijn nu zwaar de dupe van de nieuwe vrijstellingsregeling.

# Utrecht weert straks alle oude diesels uit de binnenstad

*Utrecht gaat per 1-1-2015 dieselauto's die ouder zijn dan 15 jaar weren uit de binnenstad. Dat duurt nog wel een jaar maar betekent wel dat de 120 eigenaren van diesels hun auto moeten gaan verkopen of hun auto aan de rand van de binnenstad moeten achterlaten.*



**In de Domstad wil men dieselauto's, ouder dan 15 jaar, weren**



## De milieuzone in Utrecht



## Utrecht kiest weer een andere variant

De stad Utrecht is niet de eerste stad met een milieuzone. 10 gemeenten gingen Utrecht voor met een milieuzone. Daarvoor hebben deze gemeenten een convenant, een afspraak, gemaakt met de rijksoverheid en de vervoerdersorganisaties om alleen nog vrachtauto's met lage emissies volgens de Euro 4 normen toe te laten. Maar Utrecht wil nu alle diesels van 15 jaar en ouder, ook personenauto's, uit de binnenstad gaan weren. Rotterdam heeft al een milieuzone en daar gaan stemmen op uit de GroenLinks-hoek om de zone uit te breiden tot heel Rotterdam. Amsterdam tenslotte probeerde naast oude vrachtwagens ook oude personenauto's uit de grachtengordel te weren, maar heeft uiteindelijk het hele milieuzoneplan moeten laten varen. Nederland krijgt zo een lappendeken aan milieuzones, waar iedere gemeente kan kiezen voor zijn eigen verboden categorie voertuigen en voor het gebied waar het gaat gelden. Net als met de snelheidsbeperkingen op de A2: het overzicht waar wat wel en niet mag raakt helemaal zoek. De bezwaren ertegen zijn wel overal hetzelfde: ondernemers willen geen milieuzones omdat ze dit klanten kost, het aantal onduidelijke verkeersborden neemt toe, het handhaven van het verbod is complex en kostbaar en of het werkelijk scheelt in de luchtkwaliteit is maar helemaal de vraag.

## Willekeurige grenzen voor de milieuzones

De FEHAC heeft moeite met het weren van bepaalde categorieën voertuigen uit de steden en de willekeur waarmee de grenzen van de 'verboden stad' soms getrokken worden. Klassieke voertuigen en ook klassieke diesels voldoen aan de toelatingseisen voor hun bouwjaar, er wordt voldaan aan alle houderschapsverplichtingen (verzekeren, APK en inmiddels weer belasting beta-

len) en het positieve effect op de luchtkwaliteit is maar heel beperkt. Ook ontzegt een stad een deel van haar inwoners een klassieker hobby, want 'binnen de muren' van een milieuzone mag er niet gereden worden bepaalde klassieke voertuigen. Maar als er een oorlogsherdenking is of een trouwerij op het stadhuis, dan vindt men het allemaal wel heel mooi als er fraaie klassieke voertuigen te zien zijn. Een mooi voorbeeld van hoe een milieuzone klassiekers raakt speelde in Eindhoven. Oudere vrachtwagens mochten er niet meer in, maar DAF - waar men in Eindhoven terecht trots op is, heeft het DAF Museum binnen de zone. De grote klassieke DAF's konden alleen op diepladers met zware trekkers (en dus ook best wat uitlaatgas) nog naar het museum. Aan die onzin is eenvoudig een eind gemaakt door de grens van de milieuzone zo op te schuiven dat het DAF Museum nu net buiten de milieuzone valt.

## Gebrek aan regie van de overheid

Milieuzones instellen kan per gemeente en elke gemeente mag zelf bedenken welke voertuigen er niet meer inkomen. Het convenant om de milieuzones alleen te beperken tot vrachtwagens wordt links en rechts ingehaald door steden die ook oudere personenauto's willen gaan weren. De FEHAC zou graag zien dat de regie over de instelling van milieuzones meer bij de rijksoverheid komt te liggen. Als er dan al milieuzones moeten komen, dan kunnen overal gelijke categorieën voertuigen gekozen worden en kan er ook een eenvormige uitzonderingsregeling voor klassiekers komen, die in elke stad hetzelfde is.



## In Den Haag wil men ook een milieuzone instellen voor personenauto's

## Oldtimers zijn hooguit vijf keer vuiler dan moderne auto's

*De FEHAC heeft onderzoek gedaan naar de vervuiling door klassiekers. Daar wordt veel over geroepen zonder dat er enige feitelijke of wetenschappelijke onderbouwing voor is. Met een eerste steekproef heeft de FEHAC nu in ieder geval gegevens in handen om enig tegengas te geven.*



**Oldtimers zijn minder vervuilend, dan altijd wordt beweerd**



**Zelfs Porsche moest stoppen met de luchtgekoelde motor in de 911**

### **Bewering zonder onderbouwing**

De vorige staatssecretaris van milieu, Joop Atsma, heeft wel eens geroepen dat oldtimers wel 100 tot 500 keer meer vervuilen dan moderne auto's. Je zou zeggen dat als je van de regering bent en de staatssecretaris van milieu bent, dat je dan wel weet waar je het over hebt, maar Atsma's opmerking bleek maar een losse flodder te zijn. Er is geen enkel onderzoek bekend, waaruit blijkt dat deze bewering ook maar een beetje klopt.

### **Eigen onderzoek van de FEHAC**

De FEHAC heeft al veel langer eens willen kijken wat er nu precies uit het uitlaatpijpje van een oldtimer komt. Dus is eigen onderzoek gedaan. Dat was geen officieel wetenschappelijk onderzoek -dat is erg kostbaar en dat kan de FEHAC niet betalen-, maar wel een gedegen onderzoek met geavanceerde meetmiddelen van een APK-station. Er zijn 15 oldtimers van verschillende typen, uit de bouwjaren 1979-1986 op de rollenbank gezet en aan de uitlaattestgas-meter gehangen. De metingen zijn verricht bij verschillende snelheden: 50 km per uur in de derde versnelling en 80 km en 100 km per uur in de hoogste versnelling. Ter vergelijking zijn drie moderne auto's van een paar jaar oud, die aan de Euro 3 norm voldoen, in de test meegenomen. Dat zijn bij zowel bij oldtimers als bij de moderne auto's, de voorbeelden die in grote aantallen rondrijden. Het heeft enkele geen zin om een vooroorlogse Buick met een splinternieuwe auto met A-label te vergelijken, want de uitkomst daarvan is niet representatief voor de samenstelling van zowel het oldtimer wagenpark als van het moderne autopark.

### **Vergelijk ook de jaarlijks gereden kilometers**

Uit de metingen blijkt dat een oldtimer zoals verwacht minder schoon is dan een

moderne auto, maar dat 100 tot 500 vuiler wel heel erg overdreven is. De uitstoot blijkt hooguit vijf keer meer dan bij een moderne auto. Maar dat zijn alleen momentopnamen tijdens de meting. Ook moet je kijken naar het aantal kilometers dat een voertuig in een jaar rijdt. Een stilstaande auto heeft immers geen uitlaatgas. Een oldtimer rijdt gemiddeld 2.000 kilometer per jaar; een moderne auto rijdt gemiddeld 15.000 kilometer per jaar. Zo vergeleken kom je op de uitkomst dat een hobby-oldtimer op jaarbasis zelfs minder vervuilend is dan een moderne auto. Reken maar na: 5x vuiler gedeeld door het jaarlijks kilometrage (2.000/15.000) is 0,67 keer vuiler.

### **Goede afstelling motor**

Wat ook bij de metingen bleek is dat de eigenaar zelf ook veel kan doen om de oldtimer schoner te maken. De juiste afstelling van de motor maakt echt heel veel uit: niet alleen goed voor het milieu, maar het betekent ook minder brandstofverbruik. Bij de meting viel een slecht afgestelde Mercedes direct door de mand. Een oldtimer net zo schoon maken als een moderne auto vergt uitgebreide aanpassingen aan motor en uitlaatsysteem. Ook bleek uit het testresultaat van één van de laatste luchtgekoelde Volkswagen modellen, een 411LE uit 1971, dat we nu niet voor niets geen luchtgekoelde motoren hebben. Door de luchtkoeling kan de warmtehuishouding van de motor onvoldoende gecontroleerd worden en daarmee wordt de temperatuur niet voldoende beheerd. Met luchtkoeling kunnen de nieuwste emissie- en geluidsnormen nooit meer gehaald worden. Zelfs Porsche moest daarom stoppen met de luchtgekoelde motor in de 911.

### **Officiële laboratorium metingen nodig**

Deze eerste steekproef metingen waren nu het maximaal haalbare voor de FEHAC. Officiële metingen moeten onder laboratorium omstandigheden door een erkend meetinstituut gedaan worden. Als een officiële instantie emissiemetingen wil gaan doen en financieren: heel graag! En de FEHAC zal dan ook met alle plezier zorgen voor de nodige oldtimers om de metingen uit te voeren.

# Echt goed afstellen van de motor is specialistenwerk

*Bij FEHAC-emissietest bleek dat heel veel te winnen valt met het juist afstellen van de motor. FEHAC-voorzitter Bert Pronk deelt met u zijn ervaringen bij het afstellen van zijn eigen klassieker: een rode Morris Minor uit 1969.*

## **Morris Minor 1969 als proefobject**

Tijdens de nabespreking van de recent gehouden emissietesten in Speed Centre Geldermalsen merkte eigenaar Jaap van Wuijkhuijse op, dat hij één van de auto's uit de test wel eens wat langer op de testbank zou willen hebben, zodat hij kon zien wat de resultaten waren als die auto op de testbank optimaal op vermogen werd afgesteld. En ik wilde dat ook weleens zien en zo kwam het dat ik onze Morris Minor 1000 uit 1969 als proefkonijn in Geldermalsen afleverde. In de emissietest kwam de auto er zeker niet slecht uit, dus ik was erg benieuwd wat afstellen op de testbank nog zou kunnen toevoegen aan de prestaties. We hadden al lang gemerkt, dat de auto op de snelweg niet vooruit te branden was en hooguit 100 km/u reed. Rechts blijven rijden was het devies want inhalen was dan geen optie meer. Bij lagere snelheden was de Morris levendig genoeg, maar boven de 90 km/u was de fut er echt uit. Kortom, een auto waar je liever niet mee in het dagelijkse verkeer reed. En als het even kan, ook niet mee op de snelweg komt.

## **Metten en afstellen levert 20% meer vermogen op**

Begonnen werd met een meting van de werkelijke prestaties en daarna zou geprobeerd worden door een aangepaste afstelling de prestaties te optimaliseren. Theoretisch moet een Morris Minor ongeveer 48 pk leveren. Maar we weten dat het opgegeven vermogen van oldtimers nog wel eens erg optimistisch is opgeschreven. In de eerste test kwam de Morris echter niet verder dan een schamele 36,1 pk. Een professionele blik onder de motorkap bracht aan het licht dat de gaskabel niet heel erg strak stond. Met een klein beetje schroefwerk werd dat opgelost. Vervolgens was de ontsteking aan de beurt. Het ontstekingstijdstip werd later gezet en dat leverde meteen al een rustiger draaiende motor op. Het duur-

de niet lang tot de ontsteking optimaal was afgesteld. Daarna de carburateur. Was deze niet versleten, niet vervuild, was de goede naald gemonteerd, was het benzine/luchtmengsel goed? Was de naald wel goed afgesteld? Het kostte wat meer tijd om dit allemaal te onderzoeken, maar ook hier werd de optimale afstelling gevonden. Na iedere 'ingreep' werd de Morris weer aan een test onderworpen. Het uiteindelijke resultaat was dat de auto nu 42,7 pk levert. Een verschil van zo'n 20%! Op de testbank was al duidelijk dat de emissie zeker niet slechter was geworden. Een bijkomend voordeel.

## **Weggedrag beter en veel zuiniger**

De rit naar huis was een verrassing. De Morris was duidelijk sneller en pittiger geworden. Het was niet meer nodig om tussen de vrachtauto's te blijven 'hangen': inhaalmanoeuvres werden vlot uitgevoerd en er was een duidelijk snelheidsverschil met de vrachtauto's. Zonder enige moeite konden snelheden van 110 tot 115 km/u worden gehaald. Maar de grootste verrassing kwam bij de benzinepomp. Nieuwsgierig als ik ben, heb ik meteen na thuiskomst getankt. Op basis van de afgelegde kilometers, inclusief het draaien op de testbank, had ik verwacht iets meer dan 20 liter te moeten tanken. Tot mijn verbazing bleef de meter staan bij nog geen 17 liter....De auto heeft het veel levendiger karakter gehouden en het rijden lijkt veel minder inspanning te vragen. Met het moderne verkeer meekomen is geen enkel probleem meer. Al blijft de binnenweg natuurlijk wel meer het domein van onze Morris. We hebben niet de mogelijkheid om de emissie uitgebreid te controleren, maar het is duidelijk te merken (en te ruiken!) dat de benzine veel vollediger verbrandt. Het brandstofverbruik is met ongeveer 20% gedaald. En dat ondanks de duidelijk veel betere prestaties.

## **Afstelspecialisten zorgen voor betere prestaties en lager brandstofverbruik**

Ik heb ervaren bij Speed Centre Geldermalsen dat een op het oog en gehoor goed afgestelde motor nog veel meer in zich heeft. Allereerst blijkt er een duidelijke relatie

aanwezig tussen een goede afstelling van de motor en een lage emissie. Bovendien zijn de prestaties duidelijk verbeterd en is het brandstofverbruik blijvend verlaagd. Onze auto was zeker niet slecht afgesteld en is in regelmatig onderhoud bij een garage met liefde voor oldtimers. En toch bleek het nóg beter te kunnen. Ik kan iedereen een bezoek aan een afstelspecialist aanbevelen. Je hebt daarna nog veel meer rijplezier en ons milieu is er zeker ook bij gebaat.



**Carburatie en ontsteking afstellen**



**Carburatie aanpassen is puur handwerk**



**Een beter rijdende Morris Minor en zijn trotse eigenaar, Bert Pronk**

# Het NCAD: 2 kilometer auto-archief vanaf 1897



*Het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie (NCAD) verzamelt, beheert, ontsluit en catalogiseert een unieke verzameling boeken, tijdschriften, foto's en andere documenten op het gebied van de geschiedenis van de auto en mobiliteit. Het is één van de grootste archieven op auto- en verkeershistorisch gebied in Europa en bevat stukken van eind 19e eeuw tot heden.*

## Archief

Het archief bevat 100.000 persfoto's, 15.000 brochures en 20.000 tijdschriften. Daarnaast bevat het archief vele duizenden boeken over autotechnologie, auto-industrie, milieu en olie-industrie en is er reeds een omvangrijk digitaal archief opgebouwd. Het NCAD beheert naast haar eigen collectie het P.A.C.-, Olyslager- en het technisch archief van de ANWB.

## Scheningen

De Stichting NCAD heeft een culturele ANBI-status (Algemeen Nut Beogende Instelling). Daardoor zijn scheningen aan het NCAD in de vorm van geld of een collectie voor de schenker aftrekbaar van het belastbaar inkomen.

## Donateurs

De Stichting NCAD heeft een groot aantal donateurs, waaronder particulieren, auto-clubs en bedrijven. Het donateurschap voor particulieren kost € 25,- per jaar en voor clubs afhankelijk van de grootte tussen € 75,- en € 150,- per jaar. Donateurs hebben toegang tot het archief en krijgen korting op producten van het NCAD.

## Werkzaamheden

Werkzaamheden zijn zoal:

- Het samenstellen van tentoonstellingen zoals de History of the Electric Car en Engines & Fuels for Cars.
- Ondersteuning van lesmateriaal voor opleidingen, zoals TU/e en Fontys Automotive.
- Presentaties / lezingen met unieke link verleden, heden en toekomst.
- (Wetenschappelijk) onderzoek.

- Ontsluiting en digitalisering van het omvangrijke archief, waardoor de toegankelijkheid tot de juiste informatie enorm toeneemt.
- Verkoop via de NCAD-webwinkel ([www.ncad.nl](http://www.ncad.nl)) van dubbele materialen waaronder (werkplaats-) boeken, persfoto's en brochures.

## Contact

Stichting Nederlands Centrum voor Historische Documentatie  
Steenovenweg 1, 5708 HN Helmond,  
Postbus 1015, 5700 MC Helmond  
[www.ncad.nl](http://www.ncad.nl) / [info@ncad.nl](mailto:info@ncad.nl),  
Tel. 0492-562 412





**Alle vormen van mobiliteit en mobiel erfgoed komen in 2014 in de schijnwerpers te staan**



## 2014: het jaar van mobiliteit en mobiel erfgoed

*2014 wordt het 'Jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed', kortweg 2014 Mobiel. Dat wordt een jaar met veel tastbare herinneringen aan onze mobiliteitsgeschiedenis. Het moet ook het ons denken over de toekomst van de mobiliteit gaan beïnvloeden. Het gaat dan niet alleen over de mobiliteit op de weg, maar ook die in de lucht, op het water en op rails.*

### Mobiele Collectie Nederland

Het initiatief voor dit themajaar komt van de stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN), het samenwerkingsverband voor al het mobiel erfgoed in ons land. De FEHAC zit in deze stichting voor de sector 'weg', dus alles op banden en dat rijdt op wegen in ons aandachtsgebied. Met *2014 Mobiel* wil MCN onze mobiliteitsgeschiedenis voor het voetlicht brengen en laten zien dat ook het mobiel erfgoed behoort tot onze cultuur en het absoluut waard is om bewaard en gekoesterd te worden. De keuze voor het jaar 2014 is niet toevallig; er zijn volgend jaar een paar opvallende jubilea. Zo werd 350 jaar geleden de eerste Zeven Provinciën gebouwd; het roemruchte schip van admiraal Michiel de Ruyter. 175 jaar geleden reed de eerste trein in ons land, 80 jaar geleden vloog de DC-2 'Uiver' de recordvlucht naar Melbourne en 50 jaar geleden begon in ons land de opmars van de Japanse auto. Allemaal museumstukken: de Zeven Provinciën wordt herbouwd op de Bataviawerf in Lelystad, voor de eerste trein moet u in het Spoorwegmuseum zijn, de Uiver staat in het Aviodrome en de eerste Japanse auto's vindt u in het Louwman Museum.

### Onschatbare betekenis

Mobiliteit is voor Nederland van onschatbare betekenis. De Gouden Eeuw, de Industriële Revolutie en de enorm toegenomen welvaart en mobiliteit in de tweede helft van de 20e eeuw zijn niet denkbaar zonder de evolutie van scheepvaart, railvervoer, wegverkeer en luchtvaart. Het mobiliteitserfgoed wordt door particulieren en musea terecht voor het nageslacht behouden. *2014 Mobiel* vertelt het verhaal van de mobiliteit op allerlei manieren. Er zijn fysieke restauraties van historische vervoermidde-

len te zien, er komen tal van evenementen, er worden tv-programma's gemaakt en er komen bijdragen in de landelijke pers. Natuurlijk ontbreken de sociale media, app's en boekpublicaties niet. Daarvoor komt ook nog een speciaal daartoe ingericht website in een aantrekkelijke, overkoepelende huisstijl.

### Open monumentendag thema: 'op reis'

Er wordt samengewerkt met een gevarieerde groep organisaties en bedrijven, waaronder de rijksoverheid, de verschillende cultuurfondsen en de Stichting Open Monumentendag. In 2014 krijgt de Open Monumentendag het thema 'op reis'. Het tweede weekend van september is de vaste datum voor Open Monumentendag: het belooft een prachtige afsluiting van *2014 Mobiel* te worden!

Alle partners zijn overtuigd van het belang van het thema en willen bijdragen aan het succes van *2014 Mobiel* door te participeren met eigen activiteiten, of door het verlenen van financiële, materiële en immateriële steun. Ook de leden van de FEHAC kunnen meedoen aan *2014 Mobiel*. Dat kan door als club aan te sluiten bij één van de mobiliteitsthema's, door geheel eigen activiteiten te ontwikkelen en door uw mobiel erfgoed tijdens Open Monumentendag aan een publiek van jaarlijks meer dan 900.000 bezoekers te presenteren.

Vragen en suggesties over *2014 Mobiel*, het jaar van Mobiliteit en Mobiel Erfgoed: [info@mobiel-erfgoed.nl](mailto:info@mobiel-erfgoed.nl)



## Nieuwe regels voor aanvraag van erkenning taxatierapporten

*De FEHAC kent sinds 2008 de mogelijkheid dat taxatierapporten het FEHAC predicaat 'goedgekeurd taxatierapport' krijgen. Zowel clubs als onafhankelijke taxateurs kunnen die erkenning voor hun taxatierapporten krijgen. Het rapport moet voldoen aan tal van eisen en ook de deskundigheid van de taxateurs wordt beoordeeld. Recent is de FEHAC gekomen met aanvullende eisen over de inhoud van het rapport en de kwalificaties van de taxateurs.*

alle aspecten van een taxatie aan de orde laat komen die nodig zijn voor een adequate waardebepaling. Het FEHAC-bestuur heeft daarom besloten om géén nieuwe taxateurs zonder VRT of TMV erkenning meer aan te nemen. De kleine groep van 10 niet-aangesloten taxateurs handhaaft de FEHAC met de afspraak dat die tweejaarlijks streng getoetst zullen worden op hun deskundigheid. Die groep wordt ook aangespoord om aansluiting te zoeken bij een van de branche organisaties.

### Uniform voorblad voor alle taxatierapporten

Voor de verzekeraars van oldtimers en de voertuigeigenaren is het handig als de belangrijkste zaken rond de taxatie ook direct te vinden zijn, zonder dat eerst het hele rapport doorgenomen hoeft te worden. Daarom willen we gegevens over het voertuig als kenteken, merk, bouwjaar en vooral ook de taxatiewaarde plus de gegevens over de eigenaar terug zien op het eerste blad van het rapport. Verderop in het rapport is dan genoeg ruimte voor de beoordeling op details van het voertuig door de taxateur. Er blijft ook genoeg vrijheid en ruimte voor de taxateur om zijn rapport een eigen gezicht te geven.

### Alleen nog VRT en TMV taxateurs

Er zijn twee organisaties waar taxateurs van klassieke voertuigen zich bij aan kunnen sluiten. Dat zijn de Federatie van Taxateurs, Makelaars en Veilinghouders in roerende zaken, kortweg de federatie TMV en de stichting Verenigd Register Taxateurs: de VRT. Beide organisaties nemen aspirant taxateurs een examen af om hun bekwaamheid te toetsen en kennen een systeem van permanente educatie. Daarnaast was (en is) er kleine groep van taxateurs die niet bij TMV of VRT zijn aangesloten en die op basis van langjarige ervaring door de FEHAC zelf werden getoetst op hun deskundigheid. De laatste jaren zijn er met name over de rapporten van een aantal van die niet-aangesloten taxateurs klachten bij de FEHAC binnen gekomen. De enige intrekkingen van de erkenning kwam ook uit die groep. De FEHAC heeft nu eenmaal niet de instrumenten in huis om goed de deskundigheid van een taxateur te toetsen: wel kunnen we beoordelen of een rapport

### Weinig club taxateurs

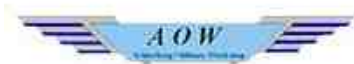
Van de ruim 200 clubs die bij de FEHAC zijn aangesloten hebben acht clubs de FEHAC erkenning 'goedgekeurd taxatierapport' voor hun taxatie-aanpak. Erkenning is voorbehouden aan merk- en typegebonden clubs, omdat die veel specifieke kennis in huis hebben over het eigen merk voertuig. Een algemene of streekgebonden club komt niet in aanmerking voor erkenning. De erkenning van clubtaxaties is belangrijk omdat de meeste oldtimerverzekeraars de waarde van dit FEHAC keurmerk erkennen. Naast de clubs mogen 35 onafhankelijke taxateurs 'FEHAC goedgekeurde taxatierapporten' maken en dat is exclusief de groep van 10 niet-aangesloten taxateurs. De kosten voor erkenning bedragen jaarlijks € 125,-. Op de FEHAC-website staat vanaf 12 november 2013 de aangepaste aanvraagprocedure.



### Taxeren is specialistenwerk







**EPR**

## Vrienden van de FEHAC

*Met ingang van het kalenderjaar 2013 is de FEHAC gestart met een nieuw initiatief, 'Vrienden van de FEHAC'. Het 'Vrienden van de FEHAC' programma is gericht op professionele toeleveranciers en/of dienstverleners, die aantoonbaar betrokken zijn bij klassieke voertuigen en/of hun gebruikers, het gebruik en de restauratie van klassieke voertuigen.*

### Doelstellingen van 'Vrienden van de FEHAC'

Het 'Vrienden van de FEHAC' programma kent een aantal doelstellingen:

- Het bevorderen van formeel en informeel (periodiek) overleg met voor de klassiekerwereld belangrijke toeleveranciers en/of dienstverleners.
- Het uitwisselen van kennis en informatie tussen de FEHAC en de 'Vrienden van de FEHAC'.
- Het stimuleren en/of initiëren van alles dat kan bijdragen tot gebruik en behoud van klassieke voertuigen.
- Het op een voor beide partijen aantrekkelijke manier bij elkaar brengen van vraag en aanbod.

Aangesloten bedrijven mogen het 'Vrienden van de FEHAC' logo voeren, ontvangen het blad FEHACtiviteiten en kunnen deelnemen door FEHAC georganiseerde evenementen.

### Wie kan zich bij 'Vrienden van de FEHAC' aansluiten ?

Bedrijven of organisaties met een aantoonbare betrokkenheid bij klassieke voertuigen en/of hun gebruikers, het gebruik en de restauratie van klassieke voertuigen in het algemeen. Ook zij die specifieke producten en/of diensten leveren toegesneden op de wensen van leden van FEHAC in het bijzonder, kunnen zich aansluiten bij 'Vrienden van de FEHAC'. Bedrijven, aangesloten bij 'Vrienden van de FEHAC', betalen € 150,- per jaar.

### Aanmelden voor 'Vrienden van de FEHAC'

Aanmelden bij 'Vrienden van de FEHAC' kan via het aanmeldformulier op de website [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl). Bij acceptatie ontvangt u een factuur. Na betaling van de factuur ontvangt u een sticker en een JPG bestand van het 'Vriend van de FEHAC' logo.

Deze kunt u in uw bedrijf aanbrengen en daarmee tot uiting brengen, dat u een 'Vriend van de FEHAC' bent. Vanzelfsprekend is de FEHAC blij met zoveel mogelijk vrienden.



# SONAX®

## Business Partner SONAX Car Care

FEHAC business partner SONAX Car Care kent een 110 jaar lange geschiedenis. Sonax biedt een heel gamma van producten om uw voertuig te verzorgen. SONAX doet in deze advertorial uit de doeken hoe ze zijn ontstaan en welke producten ze de klassiekerliefhebber allemaal bieden.

### De start in 1903

In 1903 opende de toen 37-jarige Franz Hoffmann zijn eerste mineralenmijn in het Duitse Neuburg an der Donau. Hier haalde hij 'Kieselerde' uit de grond, een hele fijne en zuivere witte kalksubstantie, die miljoenen jaren geleden ontstaan is. Deze 'Kieselerde' werd in het begin van de 20e eeuw voor verschillende doeleinden gebruikt en bleek ook een uitstekende polijstende substantie in zilverpoets te zijn. Met het aan zich binden van de Engelse firma Reckitt & Sonns, producent van de nog altijd bekende producten Silvo (zilverpoets) en Brasso (koperpoets) breidde het bedrijf van Franz Hoffmann verder uit.



### Do it yourself poetsen



### Professioneel poetsen

### Sona + wax = SONAX

Omstreeks 1930 ontwikkelde Franz Hoffmann zijn eerste eigen zilverpoetsmiddel en bracht deze op de markt onder de naam Sona (verwijzend naar het Duitse woord Sonnenglanz). In 1950 werd hier wax aan toe gevoegd en werd het mogelijk om met dit product ook auto's te poetsen en te beschermen. Een merknaam voor het nieuwe autopoetsmiddel was snel geboren: Sona + wax werd SONAX. In de daaropvolgende jaren werd een compleet assortiment aan SONAX car care producten geïntroduceerd die in de groeiende automarkten gretig aftrek vonden. Om het merk wereldwijd op de kaart te zetten, werd in 1985 heel bewust gekozen om SONAX te koppelen aan de dynamiek van de Formule 1 racerij. Teams als Williams, BAR en McLaren werden gesponsord en sinds 2012 is SONAX 'Official Team Supplier' van Red Bull Racing.

### SONAX in de 21e eeuw

Vandaag de dag is de Hoffmann Group met dochterondernemingen SONAX en Hoffmann Mineral een 4e generatie Duits familiebedrijf. Eigenaar Manfred Hoffmann is er trots op dat alle producten (SONAX) en halffabricaten (Hoffmann Mineral) nog altijd uit de eigen fabrieken en laboratoria in Neuburg an der Donau komen, wat zeer bepalend is voor de innovatiekracht van de organisatie en de kwaliteit van de producten. Wel is de kieselerde in de autopoetsmiddelen grotendeels vervangen door moderne polijstende werkstoffen zoals aluminiumoxide. Kieselerde wordt tegenwoordig nog toegepast als 'eigenschappenversterkend vulmateriaal' in bijvoorbeeld rubber voor autobanden en vloerbedekking.

### SONAX producten en diensten in Nederland

SONAX onderscheidt in het car care programma vier productlijnen: Do It Yourself, Professioneel, Car Wash en Winter. Binnen de Do It Yourself lijn worden de Premium Class, Xtreme en Original series gevoerd. SONAX is in Nederland o.a. verkrijgbaar bij Halfords, sonaxshop.nl, BP, Formido, Brezan, AD en de beter gesorteerde automaterialengrossiers en -shops. Voor consumenten, dealers, importeurs en leasemaatschappijen (re)conditioneert de eigen landelijke franchiseorganisatie SONAX Car Care op professionele wijze auto's, vrachtwagens, bussen, motorfietsen, campers en caravans. Door middel van advertenties, beurzen, presentaties en demo's wordt de voor SONAX zo belangrijke doelgroep van klassieker- en youngtimerliefhebbers intensief benaderd. Het FEHAC Business Partnership past hier perfect bij!



# Nationaal Register Mobiel Erfgoed

*Mobiel erfgoed wordt in de Erfgoedmonitor opgenomen als een zelfstandig onderdeel. Binnen de FEHAC houdt de Werkgroep Cultureel Erfgoed zich hiermee bezig. Deze werkgroep vraagt de merkenclubs nu een lijstje te maken van de binnen hun club vertegenwoordigde voertuigtypen.*

## Erkenning maatschappelijk belang mobiel erfgoed

Zowel binnen als buiten de FEHAC bestaat er steeds meer begrip en instemming voor het inzicht dat wij met z'n allen een belangrijk stuk Nederlands mobiel erfgoed beheeren. Helaas heeft dit inzicht niet veel heeft geholpen bij de recente discussie over de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting, maar toch zien we dat de overheid wel degelijk het maatschappelijke belang erkent van onze collectie mobiel erfgoed. Zo heeft de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed recent besloten dat het mobiel erfgoed vanaf medio 2013 als zelfstandig onderdeel wordt opgenomen in het totale overzicht van het Nederlands Erfgoed: de Erfgoedmonitor. Ook de overheid ziet ons dus als beheerders van nationaal erfgoed.

Het wordt hoog tijd voor de volgende stap: het meer inzichtelijk maken wat die collectie mobiel erfgoed allemaal omvat. De FEHAC heeft, samen met de Mobiele Collectie Nederland, de koepelorganisatie van weg-, rail-, lucht- en watererfgoed, een register opgezet om al het mobiele erfgoed van Nederland te kunnen presenteren. Dat register is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, kortweg NRME.

## Medewerking merkenclubs gevraagd

Wat nu van alle (merken)clubs gevraagd wordt, is een beperkt aantal voorbeeldvoertuigen te laten opnemen in dit register, zodat we een eerste overzicht kunnen maken van de mobiele collectie. Dit aanmelden gebeurt via de Werkgroep Cultureel Erfgoed van de FEHAC.

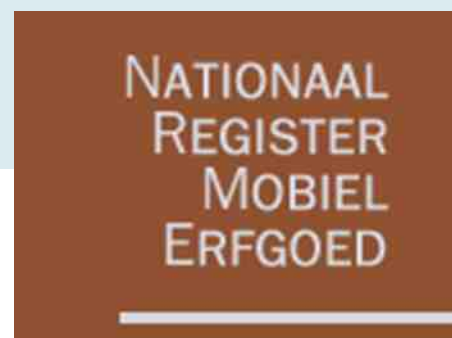
Het beperkt houden van het aantal voorbeeldvoertuigen wil de werkgroep doen, door van ieder merk (Opel, Volkswagen, Jawa, Honda, etc) één voorbeeldvoertuig per merk aan te laten leveren door de club van dat merk. Dus bijv. van Citroën wil de werkgroep één Traction Avant, één DS, één 2CV, één Ami, etc. Bij Volkswagen

vraagt de werkgroep ook om maar één Kever en één busje op te geven. Beperking tot de hoofdzaak dus en als er van een type een cabrio, een gesloten versie en een besteluitvoering zijn gemaakt dan is één voorbeeldauto voldoende.

Concreet is het verzoek van de FEHAC aan alle aangesloten (merken)clubs:

- Neem als club op korte termijn contact op met de Werkgroep Cultureel Erfgoed via email [wce@fehac.nl](mailto:wce@fehac.nl) en laat u informeren over de manier waarop de voertuigen aangemeld kunnen worden.
- Maak dan per merk een lijst met typen/modellen en zoek bij ieder type een voorbeeldvoertuig.
- Meldt deze aan bij de werkgroep, die ze in het register zullen opnemen.

Bij voorbaat dank voor uw medewerking namens de FEHAC werkgroep Cultureel Erfgoed.



**Ook de Stichting Veteranen Autobussen heeft haar autobussen opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed**

## 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** (per 27 november 2013)

### Voorzitter

Bert de Boer

e-mail:voorzitter@fehac.nl

### Vice-voorzitter en Juridische zaken

Cander van der Veer

e-mail:juza@fehac.nl

### Secretaris

Roel Augusteijn

e-mail:secretaris@fehac.nl

### Penningmeester

Wilco Boer

e-mail:penningmeester@fehac.nl

### Bestuurslid Personenauto's, FIVA

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

### 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

### InterClassics & Topmobiel 17 -19 januari 2014

Tijdens oldtimerevenement InterClassics & TopMobiel, van 17 t/m 19 januari 2014 in MECC Maastricht, wordt het 100-jarig jubileum van het Italiaanse automerk Maserati uitgebreid belicht. Hiermee is '100 Jaar Maserati' dit jaar één van drie beursthema's. Maar liefst 30 zeer exclusieve Maserati's zijn tijdens InterClassics & TopMobiel te zien. Exclusief voor dit evenement stelt het Louwman Museum één van hun topstukken, namelijk de Maserati 8CM Monoposto Grand Prix Car, beschikbaar. Ook kunnen de bezoekers van InterClassics & TopMobiel de Tipo 26 aanschouwen. InterClassics & TopMobiel is het grootste oldtimerevenement van de Benelux en vindt plaats van 17 t/m 19 januari in MECC Maastricht. De mooiste en meest exclusieve voertuigen in de Benelux, maar ook alles op het gebied van onderdelen en automobilia en de thema's '100 jaar Maserati', 'Mustang Big Screen Heroes' & 'Pre War Race Legends' maken het evenement een must voor de oldtimerliefhebber. Dit alles op een record oppervlakte van maar liefst 33.000 m<sup>2</sup>. Natuurlijk is ook de FEHAC met een stand vertegenwoordigd.

### Concours d'Élégance Paleis Het Loo 21+22 juni 2014

De 11e editie van het Concours d'Élégance Paleis Het Loo heeft alles in zich om die van 2012 te overtreffen. Nieuw en werkelijk uniek is dat de 'basse-cour', het plein voor het paleis, mag worden gebruikt. Voor de editie van 2014 heeft een aantal aansprekende merken inmiddels aangegeven van de partij te zullen zijn. Maserati viert zijn 100-jarig bestaan in Apeldoorn en Renault wil er zijn rijke verleden onder de aandacht brengen. De verwachting is dat meer topmerken het concours zullen kiezen om hun unieke modellen aan het autominnende publiek te tonen. De organisatie heeft al

bijzondere auto's weten op te sporen, stuk voor stuk klassiekers die niet eerder op het concours te zien zijn geweest. Zo komt er een Renault 40CV en neemt Maserati eveneens een aantal bijzonderheden mee. Ook de klasse van de Etceterini's -de kleine Italiaanse carrosseriebouwers- belooft meer dan de moeite waard te worden. Verder zal er veel aandacht zijn voor Bentley en thema's als Special Coachwork, de Gentleman Sports cars en mooi en glimmend koper in de Edwardian-klasse. Ook de FEHAC is met een stand vertegenwoordigd.

### Nieuwe FEHAC website

De FEHAC website wordt in zijn geheel vernieuwd. Het grootste deel is klaar. Graag nodigen wij u uit om de vernieuwde website te bekijken (www.fehac.nl).



## Klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 19 nov. 2013:

Bedrijfsauto	< 1973: BE-76-89
Motorfiets	< 1973: ZF-79-50
Personenauto	< 1973: AR-67-93
Personenauto / Bedrijfsauto / Motorfiets	< 1978: 97-YB-15

De laatste motorfiets was een Honda C90 1969. De laatste personenauto was een VW 1600 ponton 1971. De laatste bedrijfsauto was een VW Transporter T1 1963.



1971 VW 1600 ponton AR-67-93

