



januari 2009

FEHACtiviteiten is
de nieuwsbrief
van de Federatie
Historische Automobielen-
en Motorfietsclubs (FEHAC)
Kantorenhuis De Merseberghen
Ambachtsweg 4-S
3953 BZ Maarsbergen
www.fehac.nl

*De FEHAC wenst u
een goed en
pechvrij 2009!*

DREIGING ONMIDDELIJKE BEVRIEZING BELASTINGVRIJSTELLING AFGEWEND

Ook in het najaar 2008 kwam het Belastingplan voor het volgend jaar aan de orde in de Tweede Kamer. Onverwacht werd vanuit de Tweede Kamer de belastingvrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor klassiekers van 25 jaar en ouder ter discussie gesteld. Aanvankelijk werd voorgesteld om geen nieuwe vrijstellingen meer te verlenen. Na discussie en inbreng van de FEHAC is nu afgesproken dat pas bij het invoeren van de kilometerbeprijzing in 2012 de belastingvrijstelling van klassiekers wordt bevroren.

Woon-werkverkeer als argument

Voor de FEHAC kwam de discussie over de bestaande belastingvrijstelling als een verrassing, omdat vorig jaar de vrijstelling nog was geëvalueerd en men in Den Haag toen tot de conclusie kwam dat er géén verandering nodig was. Het voorstel tot wijziging van de belastingvrijstelling was niet onderbouwd met cijfers over het dagelijks gebruik van klassiekers, maar was vooral gebaseerd op het 'onderbuikgevoel' dat er veel 25-plus auto's voor dagelijks gebruik worden geïmporteerd. Deze indruk werd nog eens versterkt door allerlei websites en tijdschriftartikelen die jonge klassiekers aanbieden als belastingvrij alternatief voor het dure woon-werkverkeer. In de beeldvorming van velen is een klassiekerrijder verworpen tot iemand die vanwege de belastingvrijstelling lekker goedkoop en ook nog eens flink vervuilend rondrijdt.

Daarom werd bij amendement van de Christen Unie (gesteund door PvdA en Groen Links) aanvankelijk het voorstel gedaan om de belastingvrijstelling per 2009 direct al te bevriezen: dus in feite per direct geen nieuwe vrijstellingen meer. Voertuigen van 1983 en ouder zouden dan nog wel zijn vrijgesteld maar daarna zou er niets meer bijkomen. Staatssecretaris De Jager (CDA) ontraadde het amendement, onder verwijzing naar de evaluatie eind 2007 van de belastingvrijstelling.

E-mail bombardement

Uiteraard was de FEHAC onaangenaam verrast: niet alleen omdat dit een onverhoedse aanslag op één van de belangrijkste regelingen voor klassiekers betekende, maar vooral omdat elke serieuze onderbouwing voor het voorstel ontbrak. De FEHAC zocht contact met de initiatiefnemer van het amendement, Ernst Cramer van de Christen Unie en stuurde ook verschillende e-mails naar de overige Tweede Kamerleden. In korte tijd heeft de FEHAC bovendien haar leden gemobiliseerd, wat er toe leidde dat de Tweede Kamerleden werden bestookt met meer dan 1.000 e-mails waarin wél de juiste argumenten werden naar voren gebracht:

- De FEHAC schat dat maar 5% van de ongeveer 200.000 klassieke 25-plus auto's dagelijks wordt gebruikt, maar deze groep krijgt overmatig aandacht en bepaalt helaas het imago van de klassiekerrijder negatief.
- Nog maar een jaar geleden is de vrijstelling geëvalueerd en was een wijziging niet nodig. Toen werd nog aangegeven dat de vrijstelling pas weer bekeken zou worden bij de invoering van de kilometerbeprijzing.

- Het aantal klassiekers neemt toe omdat er elk jaar een jaargang van zo'n 10.000 'overlevers' bij komt uit een periode dat erg veel auto's werden verkocht. 25 jaar geleden werden er jaarlijks vaak meer auto's verkocht dan nu. De levensduur neemt toe: ook daardoor halen meer auto's de 25 jaar.
- De vervuiling door klassiekers is er, maar valt echt mee: ze produceren niet meer fijnstof dan gewone voertuigen, er wordt maar heel weinig mee gereden (jaarlijks gemiddeld 1900 km) en het aandeel vervuilende oude diesels is vergeleken met benzine en LPG gering.

De actie van de FEHAC had succes: de dreigende directe ingreep is van tafel. Met een gewijzigd amendement is bepaald de vrijstelling te bevriezen per 1 januari 2012, de beoogde datum van invoering van de kilometerbeprijzing. Het huidige regime van vrijstelling blijft in 2009, 2010 en 2011 nog in stand. De onmiddellijke bevroering van de vrijstelling is dus afgewend. Neveneffect van deze hele actie is geweest, dat de FEHAC zich weer eens als een invloedrijke en krachtige oldtimerorganisatie heeft gemanifesteerd in de Tweede Kamer. Positief is zeker dat de 'belastingvrijstelling' nu minder betekenis krijgt als argument om een 24 of 25 jaar oude auto te verkopen aan mensen die goedkoop rijden het belangrijkste vinden.

Motorfietsen

De inbouw van het noodzakelijke meetkastje voor de kilometerbeprijzing is bij motoren niet mogelijk. Daarom wordt voor deze categorie motorvoertuigen de kilometerbeprijzing niet ingevoerd, maar blijft de Motorrijtuigenbelasting gehandhaafd. Het is niet duidelijk of daarbij ook de vrijstelling voor 25-plus motoren gehandhaafd blijft, maar de FEHAC zal zich volop inzetten om dat wel gehandhaafd te houden.

NADELIG MILIEUEFFECT VAN KLASSIEKERS WORDT VAAK OVERSCHAT

De meeste mensen waarderen mobiel erfgoed om de historie en de nostalgie. Als er al kritiek komt is dat vaak vanwege het goedkoop rijden en de milieubelasting die klassiekers met zich zouden meebrengen. Oldtimers voldoen aan de voorwaarden die van toepassing waren bij eerste toelating tot de weg. Dit betekent niet dat oldtimers per definitie de 'fijnstofbommetjes' zijn, zoals een kamerlid onze hobbyvoertuigen plastisch omschreef in een recent parlementair overleg over de belastingvrijstelling voor 25-plussers.

Doelstelling behoud maar ook kunnen blijven rijden

De FEHAC-doelstelling is het behoud van voertuigen vanuit historisch oogpunt, maar ook het behoud van de mogelijkheid om historische voertuigen op de openbare weg te kunnen blijven gebruiken. Regelmatig gebruik is essentieel voor een goede conditie van het voertuig en de blijvende werking van de belangrijkste mechanische functies. Als het over de schadelijke elementen van de uitlaatgassen gaat, zijn de uitstoot van CO², NOx en fijnstof van belang.

Kooldioxide CO²

De CO²-uitstoot is direct gerelateerd aan het verbruik. Het brandstofverbruik van de meeste oldtimers is, in tegenstelling tot de beeldvorming, niet veel hoger dan dat van moderne voertuigen. Vaak is het zelfs lager. Dit komt omdat de auto's van nu door een grote hoeveelheid extra comfort- en veiligheidsvoorzieningen veel meer wegen dan auto's van een vergelijkbare klasse van 25 jaar of langer geleden. Zo weegt een nieuwe VW Golf van 2008 bijna 400 kg meer dan een inmiddels klassieke Golf van bouwjaar 1974.

Fijnstof

Fijnstof, voorzover dit uit de uitlaat komt, wordt voornamelijk door dieselauto's geproduceerd. Het aandeel diesels onder de oldtimers is uitermate gering. Volgens de meest recente cijfers van het CBS (per 1 juni 2008) kent Nederland 1.251.082 dieselpersonenauto's; daarvan zijn er maar 8090 van 1980 of ouder, ofwel maar 0,6%. (bron: CBS statline - motorvoertuigen; personenauto's naar technische kenmerken). Naar verhouding rijden klassieke voertuigen veel vaker dan hun moderne tegenhangers op benzine of LPG.

Het fijnstof dat door wegverkeer wordt veroorzaakt komt maar voor 50% uit de uitlaat; de rest is afkomstig van remmen en banden. Het grootste deel van het fijnstof uit de uitlaat komt van het wegvervoer, vracht- en bestelwagens. Dit rijdt vrijwel uitsluitend op diesel.

Uit het vorenstaande blijkt klip en klaar dat oldtimers absoluut geen rol spelen op het gebied van fijnstofemissie. En het probleem speelt verder ook nauwelijks omdat klassiekers heel weinig in de stad worden gebruikt, maar vooral bij recreatieve ritten op het platteland.

Stikstofoxide NOx

De meest gezondheidschadelijke vorm van stikstofoxide: de stikstofdioxide (NO²) wordt in grotere mate door dieselauto's dan door benzineauto's geproduceerd. Door gebruik van de driewegkatalysator is de uitstoot van NOx door benzineauto's sinds medio jaren '80 al sterk teruggedrongen. Maar in dieselauto's werkt deze katalysator niet, waardoor in dieseluiltoetgassen vijf tot tien keer zoveel stikstofoxiden zitten als in benzine-uitlaatgassen.

Door het verwaarloosbare aandeel van diesels in het oldtimerbestand gaat het milieu-argument ook voor het component stikstofoxide NOx in de emissie niet op.



Tussen de VW Golf van de eerste generatie en de Golf V zit 35 jaar.

De Golf uit 1974 weegt 830 kg en de Golf uit 2008 1215 kg. Ook een reden waarom de uitlaatemissie lastig te vergelijken is.

NIET ALTIJD GOED VERZEKERD BIJ DEELNAME AAN TOERRIT OF RALLY

De Wet Aansprakelijkheid Motorrijtuigen (WAM) biedt verzekeringsmaatschappijen de mogelijkheid om snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsritten en -wedstrijden van de WA-dekking uit te sluiten. Nog steeds zijn er verzekeraars die dekkingsbeperkingen hanteren bij deelname aan dergelijke ritten en wedstrijden. De wet gaat er van uit dat organisatoren van rally's, ritten en wedstrijden de WA-verzekering van de deelnemers controleert en/of voor hen een juiste verzekering afsluit. In de praktijk wordt dit alleen gedaan voor ritten en rally's die worden verreden volgens het Nationaal Reglement Regelmatigheidsritten (NRR) en waar de FEHAC Commissie Historische Ritten & Rally's (CHR&R) toezicht op houdt.

Het is al heel gauw een wedstrijd

Deelname aan een mooie rit is een van de dingen die het rijden in een klassiek voertuig zo leuk maakt. Je treft gelijkgestemde zielen met dezelfde voorliefde voor klassieke voertuigen, je rijdt over de mooiste weggetjes en hebt een hele leuke dag. Die hele leuke dag kan weleens heel vervelend worden als er een aanrijding is en dat wordt nog erger als je verzekeraar niet thuis geeft omdat in de polisvoorwaarden staat dat je tijdens dat ritje geen WA-dekking hebt. En behendigheid is er al gauw: het achteruit rijden zonder de neergelegde eieren kapot rijden is al reuze behendig en een wedstrijd is het al als je na afloop voor thuisconsumptie een flesje wijn mee krijgt.

De WAM biedt verzekeraars de mogelijkheid (niet de verplichting...) om in geval van een snelheids-, regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd een dekkingsuitsluiting op te nemen in de polisvoorwaarden van de WA-verzekering. In de praktijk beperken de meeste verzekeraars hun uitsluiting alleen tot wedstrijden met een snelheidselement. Er zijn echter nog steeds polisvoorwaarden in omloop met dekkingsbeperkingen voor toer-, regelmatigheids-, behendigheidsritten en -wedstrijden. Wat dacht u van een polisvoorwaarde als 'eenvoudige puzzelritten zijn gedekt'. Een uitleg wat 'eenvoudig' inhoudt ontbreekt en zoiets is een bron voor discussie bij elke schade van enige omvang. De markt trekt geen duidelijke lijn op het punt van de dekking voor toerritten.

Wet en praktijk botsen

Wettelijk is het zo geregeld: in de Wegenverkeerswet art. 10 staat dat op de openbare weg geen wedstrijden gehouden mogen worden. En er staat vervolgens in de wet een omschrijving van wat een wedstrijd is en die is nogal ruim: het rijden om de prestaties van deelnemers te vergelijken is al een wedstrijd. Als organisator van een ritje ben je dus al gauw eigenlijk verplicht zo'n vergunning aan te vragen. Maar goed, een wet is geen wet als er geen uitzondering mogelijk is: in art. 148 Wegenverkeerswet staat dat de organisator van

zo'n wedstrijd een ontheffing kan aanvragen bij de overheid. Degene die de ontheffing aanvraagt moet daarbij aantonen dat de deelnemers een geldige aansprakelijkheidsverzekering hebben of moet een verzekering afsluiten waarop dit wel gedekt is. In feite vallen de gewone clubtoerrijtes, een rally voor een goed doel en oldtimerdag van de winkeliersvereniging hier ook onder. Maar hier is deelnemen belangrijker dan winnen, de hoofdprijs bestaat meestal alleen uit de eeuwige roem en een aardigheidje en er wordt tijdens de rit niet anders dan als gewone verkeersdeelnemer aan het verkeer deelgenomen. Kortom: er is geen enkele gevaarverhogende activiteit verbonden aan dit soort plezierige ritten.

Voor de grotere rally's en ritten, zoals de Tulpenrallye, wordt wel toestemming vooraf aan de overheid gevraagd en wordt de WA-dekking gecontroleerd. Voor alle ritten die onder het toezicht van de CHR&R worden verreden, is het zelfs een verplichting voor de organisator. Praktijk is dat zo'n organisator van de deelnemers een zogenoemde assurantieverklaring verlangt. Daarin verklaart de verzekeraar van de deelnemer dat er een WA-dekking van kracht is bij deze rally's en ritten. Veel verzekeraars, maar niet allemaal, zijn bereid zo'n assurantieverklaring af te geven.

Controleer uw polis

De FEHAC heeft zich altijd op het standpunt gesteld: géén beperking van de dekking tijdens ritten en rally's (met uitzondering van snelheidsritten). Veel verzekeraars kennen inderdaad geen dekkingsbeperkingen, maar helaas een aantal (nog) wel. Die laatste groep beroept zich ondermeer op de uitsluitingsmogelijkheid in art. 4 van de WAM. Maar daar staat een uitsluiting 'kan' en niet dat een uitsluiting voor een regelmatigheids- of behendigheidsrit of -wedstrijd 'moet'.

Het is goed uw polis (onder 'uitsluitingen') eens te controleren of de WA-dekking niet is uitgesloten bij ritten en rally's. Als u de polis op dat punt onduidelijk vindt, vraag dan uw tussenpersoon of maatschappij om uitleg. Dan weet u welke ritten wel of niet gedekt zijn op uw polis.



De Saab 96 van Erik Carlsson tijdens de 1961 Swedish Rally. Tijdens een heden-daagse rally gaat het er wat rustiger aan toe.

STEEDS MEER TAXATEURS ERKEND

De FEHAC geeft aan onafhankelijke experts en aan clubtaxateurs de mogelijkheid om hun taxatierapporten te laten erkennen door de FEHAC. Die taxatierapporten moeten een bepaalde standaardinhoud hebben en de taxateurs moeten deskundig zijn. Eenmaal erkend mogen taxateurs het keurmerk 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' op hun rapporten vermelden.

Goed bezochte avond voor taxateurs

Eind oktober jl. heeft de FEHAC taxateurs uitgenodigd voor een voorlichtingsavond over de aanpak van de FEHAC om een kwaliteitskeurmerk voor taxatie-rapporten in te voeren. Eén van de sprekers op die avond was Sjoerd Wiggemansen van de Europeesche Verzekeringen. De Europeesche is een van de toonaangevende verzekeraars van oldtimers en is tevens businesspartner van de FEHAC. In een prikkelende presentatie gaf Wiggemansen aan wat hij als verzekeraar verwacht van een taxatie van een klassiek voertuig.

Digitaal en controleerbaar

Als grote oldtimerverzekeraar wordt de Europeesche geconfronteerd met een grote verscheidenheid aan taxatierapporten. Iedere taxateur maakt het rapport dat hij mooi en goed vindt: wel of geen foto's, soms lange verhalen over het voertuig (dat werd 'poëzie en dagsluiting' genoemd) en meestal zonder objectieve toetsing van de waarde aan de hand van naslagwerken. Als verzekeraar, die dagelijks taxatierapporten te beoordelen krijgt, vond Wiggemansen taxateurs in zijn algemeenheid afhoudend en behoudend, weinig visie hebben en te weinig werken met objectieve normeringen. Hij bepleitte vernieuwing en beter inspelen op wat de

klant, de verzekeraar en de FEHAC wil. Nog maar weinig taxateurs maken een kort en bondig rapport dat ook digitaal naar de verzekeraar kan worden gestuurd. Heel weinig taxateurs toetsen hun eigen waardeoordeel aan actuele internationale data als EurotaxGlass's en de Duitse Marktspiegel. Veel taxateurs hanteren eigen creatieve invullingen voor klasse-indeling van de kwaliteit van voertuigen, terwijl de internationale breed geaccepteerde conditie-indeling 1-5 toch als norm zou moeten gelden. Tot slot ontbreekt een klachteninstantie waar klanten terecht kunnen met klachten over hun taxatie.

Naar een nieuwe taxatiecultuur

Taxeren op straat in weer en wind of in een krappe garage zonder rond het voertuig te lopen of er onder te kunnen kijken kan nooit een goed rapport opleveren. Aan te raden is een auto niet alleen op de bovenkant te beoordelen, maar ook de onderzijde bij de taxatie mee te nemen. Dat kan door het taxeren te laten plaatsvinden op een onderhouds-adres, waar een brug aanwezig is. In een rapport moeten ook de banden (noteren welk productiejaar ze hebben) en de werking van de schokbrekers beoordeeld worden. De opmerking dat een 40 jaar oude auto nog steeds op zijn originele banden rijdt vindt misschien de eigenaar leuk, maar in feite is het rijden op zulke verdroogde en verouderde banden levensgevaarlijk. Bij een nieuwe taxatiecultuur hoort ook: regelmatig overleg tussen betrokken partijen rond de kwaliteit van het taxeren en de wijze van rapporten, transparanter worden in de bedrijfsvoering door een klachteninstituut in het leven te roepen, veel betere opleiding, invoering van ervaringscertificaten en rapportage via een standaard computerprogramma. Nieuw efficiënt rapporten betekent voor Wiggemansen: taxeren op basis van de internationale klasse-indeling, per e-mail versturen onder vermelding van kenteken en nawegegevens van de eigenaar naar de verzekeraar en de hertaxatie zelf agenderen als de geldigheid van het rapport is verstrekt.

Taxateurs reageren gematigd positief

Op voorhand was niet duidelijk dat taxateurs en hun werkwijze zo kritisch besproken zouden worden. Op allerlei praktische punten, zoals 'de klant wil een mooi rapport op papier', 'de maatschappij moet voor een nieuw taxatierapport het initiatief nemen, niet de taxateur' kwam wel reactie. Maar niet ontkend kan worden dat de rapporten een veelheid aan uitvoering kennen, de organisatiegraad van taxateurs gering is en dat drie organisaties zich bemoeien met de erkenning van de vakbekwaamheid van taxateurs en dat een klachteninstantie ontbreekt. Ook verwijzingen naar de klasse-indeling en objectieve internationale naslagwerken ontbreken inderdaad vaak. De FEHAC heeft toegezegd taxateurs, clubs en verzekeraars in de toekomst uit te nodigen voor een vervolgbijeenkomst.



Het keurmerk FEHAC goedgekeurd taxatierapport mogen taxateurs en clubs met een erkenning van de FEHAC gebruiken in hun rapporten, in advertenties en op hun briefpapier.

WEER VEEL ACTUEEL NIEUWS ROND KLASSIEKERS

De ledenvergadering is altijd de gelegenheid voor een 'rondje langs de velden': het bestuur meldt dan wat er aan nieuwe ontwikkelingen te melden valt rond klassiekers.

APK voor motoren en caravans

Af en toe horen we geluiden dat er ook een APK voor motorfietsen en voor caravans moet komen. De verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk argument. Concrete plannen bestaan op dit punt echter niet, dus als het er al van zou komen duurt invoering ervan nog vele jaren.

Langere schorsingmogelijkheden

Nu is het mogelijk om voor maximaal een jaar verlost te zijn van de voertuigenverplichtingen. Tijdens een schorsing worden de drie voertuigverplichtingen van de houder van het kenteken opgeschort: geen belasting betalen, APK hoeft niet en ook hoeft het voertuig niet verzekerd te worden. Vanwege de soms langdurige restauraties van een voertuig pleit de FEHAC er al heel lang voor om een schorsing een langere geldigheidsduur te geven dan 1 jaar. Er wordt nu een regeling ontwikkeld waarbij dat mogelijk gemaakt wordt.

Contributieverhoging

De contributie is de laatste ledenvergadering met 10 cent verhoogd naar € 1,85 per aangesloten clublid. Een club met 100 leden betaalt dus € 185 voor het lidmaatschap van de FEHAC. Voor de prijs van slechts 1,5 liter benzine regelt de FEHAC een heleboel onmisbare zaken voor de klassiekerliefhebber. Het trieste is dat een aantal clubs dit nog te veel vinden en vanwege het kostenaspect geen lid zijn of geen lid meer zijn van de

FEHAC. Toch profiteert ook de achterban van de clubs die geen lid zijn van de FEHAC van al het werk van deze belangenbehartiger. Wat dat betreft is het net een vakbond. Er is wel een oplossing voor: door de contributie voor de club en de contributie aan de FEHAC gescheiden op de contributienota te zetten. Dan wordt precies inzichtelijk voor hoe weinig geld het clublid mag rekenen op de FEHAC, die ook *zijn* belangen behartigt.

Nieuw bestuurslid motoren

De bij het vertrek van Jan Ostermeijer ontstane vacature is opgevuld door Jeroen Hopman. Op de laatste ledenvergadering is Jeroen Hopman (48) als kandidaat-bestuurslid aan de leden voorgesteld en hij is unaniem benoemd als bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor. Hij heeft de liefhebberij voor motoren al vroeg meegekregen: nog maar 4 jaar oud werd hij bijna dagelijks, zittend op de tank van de motorfiets van zijn vader naar school gebracht. Dat mag natuurlijk allang niet meer, maar het was wel het begin van de interesse voor historisch gemotoriseerd erfgoed. Hij bezit een aantal twee- en vierwielers uit de '60-er tot vroege '80-er jaren van Italiaanse, Japanse en Engelse komaf, waarbij de motorfietsen uitsluitende 3-cilinders zijn: Laverda, Yamaha, Triumph. Als er nog wat bij komt zijn dat machines uit het midden van de 30-er jaren: motoren als New Imperial, Ace en FN.

Bij de FEHAC gaat Jeroen Hopman vooral de tweewieler belangen behartigen. Veel van wat er in de jaren '30-'50 aan mobiliteit tot stand is gebracht is mede mogelijk gemaakt door de gemotoriseerde tweewieler. In de latere decennia zijn veel tweewielers zeer innovatief gebouwd: reden genoeg om ook de motoren uit die tijd te koesteren.

Communicatie FEHAC richting clubs meer per e-mail

Informatie van de FEHAC aan de bij haar aangesloten 200 clubs komt in de praktijk neer op het versturen van telkens meer dan 1200 poststukken. Dat komt omdat meerdere bestuursleden van de clubs op de verzendlijst staat. Deze postale verzending is een kostbare zaak: denk aan de kosten die gemaakt worden voor drukwerk, enveloppen en porto. Ook de noodzakelijke uren om alles verzendklaar te maken gaan van het budget kantoorkosten af. In het kader van kostenverlagingen binnen de FEHAC, is daarom aan de leden tijdens de laatste FEHAC ledenvergadering van 13 november jl. gevraagd of men akkoord ging met het reduceren van het aantal verzendingen per post. De aanwezige leden gingen daarmee unaniem akkoord. Daarom zal voortaan één poststuk per club worden verstuurd: aan de secretaris. Verder zullen per e-mail de andere bestuursleden worden voorzien van de betreffende informatie. Alle clubs hebben onlangs een formulier ontvangen, waarop zij de e-mail adressen kunnen vermelden, waar de FEHAC-informatie digitaal naar toegestuurd kan worden.



Een motorfiets uit eind '30-er jaren: een Belgische FN



Jeroen Hopman is het nieuwe bestuurslid motoren

KLASSIEKERS OP DE AUTO RAI 2009

Tijdens de komende AutoRAI van 2 t/m 11 april 2009 zal er een speciaal Klassieker paviljoen worden ingericht. Hiermee wordt de AutoRAI nog aantrekkelijker voor mensen met belangstelling voor hedendaagse en klassieke auto's.

Klassiekerpaviljoen

Ongeveer 15 klassieke auto's en motoren zullen een extra publiekstrekker zijn tijdens de tweejaarlijkse AutoRAI. Om in aanmerking te komen voor een plek op het Klassieker paviljoen is een verkiezing in paar stappen opgezet.

De FEHAC zal alle ruim 200 aangesloten clubs vragen een voertuig binnen de club te nomineren. Alle ingebrachte nominaties zullen daarna door een deskundige vakjury worden beoordeeld.

Deze vakjury zal uit het aanbod 15 te showen klassiekers selecteren.

De eigenaren van de door de jury geselecteerde klassiekers zullen dan hun klassieke auto of motorfiets op het Klassieker paviljoen mogen plaatsen.

Nederlandse Klassieker van het Jaar

Duizenden bezoekers van de AutoRAI zullen het Klassieker Paviljoen bezoeken en zich ook kunnen uitspreken over welke klassieker zij dan de mooiste vinden. Kortom, het publiek wordt actief betrokken deze officiële verkiezing van de Nederlandse Klassieker van het Jaar verkiezing. De winnaar van deze verkiezing krijgt van de AutoRAI-organisatie een reis naar een Engelse sportwagen fabriek aangeboden.

Meer details en informatie hoe u als club en als clublid kan deelnemen aan deze verkiezing vindt u op de FEHAC-website. Alle bovenstaande informatie is wel onder voorbehoud: door de kredietcrisis zijn autofabrikanten in zwaar weer beland en het doorgaan van de AutoRAI in dezelfde vorm als voorgaande jaren staat nog niet helemaal vast.

SLEUTELAARS KLASSIEKE AUTO'S KUNNEN HUN HART OPHALEN

Bezitters van klassieke auto's krijgen een warm onthaal op AutovakRAI 2009. Zij worden uitgenodigd om op deze vakbeurs de laatste trends te volgen in restauratie, reparatie en onderhoud van auto's. Voor oldtimers is er zelfs een aparte parkeerplaats, terwijl ook de toegang én de catering gratis zijn. AutovakRAI 2009 wordt gehouden van 20 t/m 23 april 2009.

Gratis toegang, inclusief parkeren en catering tijdens AutovakRAI 2009

In de periode dat AutovakRAI 2009 plaatsvindt, gaat ook het klassiekerseizoen weer van start. Dan komt het mobiel erfgoed weer uit de winterstalling. Van maandag 20 april t/m donderdag 23 april 2009 van 11.00 tot 22.00 uur staat het Europacomplex van de RAI volledig in het teken van het beste en mooiste wat de automotive branche te bieden heeft. Klassieker eigenaars kunnen zich met hun oldtimer aanmelden voor een bezoek aan AutovakRAI 2009, waar zij het laatste nieuws over het professionele autovak tot zich kunnen nemen. Een wereld die precies past in hun interessesfeer: de nieuwste garage-uitrusting en gereedschappen worden getoond. Zij kunnen tevens hun kennis oprispen over zaken als schadeherstel, banden en wielen, accessoires en auto-onderdelen.

Exclusieve doorrijdkaart

Via een speciale button op www.autovakrai.com kunnen eigenaars van klassieke auto's (die minimaal 25 jaar oud zijn) door het invoeren van het kenteken en de geplande datum van bezoek, een gratis parkeerplaats reserveren voor de hoofdingang van het RAI-complex. Tijdig reserveren wordt aanbevolen, omdat het aantal beschikbare plaatsen beperkt is. De toegang tot de beurs is -na voorregistratie via www.autovakrai.com- eveneens gratis, net als de catering. De speciale doorrijdkaart voor klassiekers geeft een exclusief tintje aan het bezoek aan AutovakRAI 2009.

07-01-2009

KEN-TE-KEN
METER

personenauto's voor 1973

AM-71-19

eerder: DE, DH, DM, DR, AE, AH, AL

personenauto's 1973 - 1977

56-YB-38

eerder: YA

motorfietsen en scooters voor 1973

ZF-47-91

eerder: ZM

bedrijfsvoertuigen voor 1973

BE-63-43

eerder: -



Op de Auto RAI komt begin april een klassieker paviljoen met 15 klassieke motoren en auto's



Oude tijden herleven: gratis parkeren voor de hoofdingang als u eind april met een klassieker naar de AutovakRAI komt.



KORT NIEUWS

Bijtelling voor het zakelijk rijden in een klassieker

Niet veel mensen rijden zakelijk een klassieker. Zakelijke rijders moeten voor het privégebruik van een auto -ook voor een zakelijk gereden klassieker- inkomstenbelasting betalen. Maar voor de kleine groep dit dat wel doet verandert er wat in ongunstige zin in de fiscale bijtelling, per 1 januari 2010. Dit is het gevolg van het aanvaarden van een amendement van deze strekking van Christen Unie, PvdA en Groen Links, hetzelfde amendement waarin ook de belastingvrijstelling is bevroren. Gebruikelijk is dat een zakelijke- of een leaserijder een fiscale bijtelling als extra inkomen krijgt van 25% van de nieuwwaarde van de auto. Tot voor kort gold daarbij dat voor een auto van 15 jaar en ouder de oorspronkelijke cataloguswaarde kon worden aangehouden. Voor jongere auto's gold de actuele marktwaarde als basis voor de fiscale bijtelling. Veranderd is nu dat pas bij 25 jaar teruggevallen mag worden op de oorspronkelijke nieuwwaarde. Die oorspronkelijke nieuwwaarde van 25 jaar terug in guldens is veel lager dan de actuele marktwaarde en het gevolg daarvan is dat die groep nu meer belasting moet gaan betalen.

Jarig in 2008

- 1908 T-Ford
- 1938 Volkswagen Kever
- 1948 Morris Minor
- 1948 Citroën Deux Cheveau
- 1958 Trabant
- 1958 DAF 600 personenauto
- 1958 Triumph Herald
- 1963 Rover 2000
- 1968 Volvo 164
- 1968 Peugeot 504
- 1983 Mercedes 190 (Baby Benz)



Veiling zeldzame Bugatti uit 1937

Soms gebeurt het nog: na vele jaren verdwenen te zijn geweest komt een bijzondere klassieker weer uit een schuur tevoorschijn. Een bijzondere Bugatti Type 57S uit 1937 is na een ruim 40 jaar durende winterslaap ontwaakt. Deze Bugatti staat bekend als de 'ex Earl Howe Bugatti' en zal in februari de topattractie zijn van Bonhams' Rétromobile veiling in Parijs. Alles aan deze auto is nog origineel en de hele historie van deze auto is bekend. De auto heeft slechts 42.291 km gereden in 70 jaar. De opbrengst van dit unieke stuk wordt op € 3 miljoen geschat.

Nieuwe leden van de FEHAC

Tijdens de Algemene ledenvergadering van de FEHAC op 13 november jl. zijn weer drie clubs toegetreden tot de FEHAC.

2CV Kitcarclub

Stichting Rally van de Grensstreek

Volvo 700 Vereniging

De laatste twee clubs hadden één van hun clubauto's in de vergaderzaal staan zodat alle aanwezigen konden zien welke voertuigen in de nieuwe clubs vertegenwoordigd zijn.

Forse toename van het bezoek aan website FEHAC

Op de website van de FEHAC wordt het actuele nieuws rond klassiekers direct gepubliceerd. Opvallend was dat het bezoek aan onze website verdubbelde toen in de Tweede Kamer de beperking van de vrijstelling voor 25-plus voertuigen aan de orde kwam. Steeds meer mensen weten de FEHAC op internet te vinden en halen daar hun informatie vandaan over de maatregelen van de overheid met effecten voor klassieke voertuigen. Ook eens de actualiteit bekijken: het internetadres is heel eenvoudig: www.fehac.nl



COLOFON

FEHAC activiteiten is een uitgave van de **Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs**

www.fehac.nl

Secretariaat

Kantorenhuis De Merseberghen
Willeke Wallet
Ambachtsweg 4 - S
3953 BZ Maarsbergen
tel: 0343-437303
fax: 0343-437304
e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Bert Pronk
tel: 070-3976517
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Redactie FEHAC

Herman Steendam
Groenekansweg 79
3732 AB De Bilt
tel: 030-2205419
fax: 030-6021992
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR

Voorzitter

Bert Pronk
tel: 070-3976517
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter

Tiddo Bresters
tel: 071-5896982
fax: 071-5897987
e-mail: juza@fehac.nl

Secretaris

Willem Posthumus Meyjes
tel: 033-4325397
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Rob Röttscheid
e-mail: penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid personenauto's

Bert de Boer
tel: 0573-431348
fax: 0573-431402
e-mail: cpa@fehac.nl

Bestuurslid vrachtauto's, tractoren, bussen, militaire voertuigen, aanhangers, trailers en caravans

Henk Minne
tel: 0321-325283 en 0651-592578
e-mail: cbv@fehac.nl

Bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor

Jeroen Hopman
tel/fax: 030-2964530 en 0653-337340
e-mail: cmsrh@fehac.nl

Bestuurslid FIVA & Internationale Betrekkingen

John Pronker
tel: 0049-215-3950787
e-mail: fiva@fehac.nl

Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

Druk

Grafisch Bedrijf Wink BV, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam, Ard op de Weegh, fam. Kolvoort, Rob Glastra en anderen

Informatie uit FEHAC activiteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld. De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM. Clubleden en andere belangstellenden kunnen zich op FEHAC activiteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.

KORT NIEUWS

Het lot van de slapende schoonheden

25 jaar geleden mocht een Duitse fotograaf de verborgen oldtimercollectie van de Fransman Michel Dovaz fotograferen. Een collectie van ruim 50 klassiekers stond in en rond een boerderij op het Franse platteland te vergaan tot stof. Aston Martins, Ferrari's, Lancia's, Cords en maar liefst negen Bugatti's stonden daar te wachten tot ze uiteindelijk helemaal verroest zouden zijn. De foto's gingen de wereld rond als de ultieme schuurvondst. De collectie werd uiteindelijk voor het grootste deel geveild, kwam deels in een museum terecht en de oude eigenaar hield er zelf ook nog een paar. Twee Nederlanders, vader en zoon Op de Weegh en de Duitser Kay Hottendorff zijn minutieus nagegaan wat er met de individuele auto's in de afgelopen 25 jaar is gebeurd. De Bugatti's zijn inmiddels allemaal gerestaureerd, maar de beide Cords staan bijvoorbeeld nog ongerestaureerd in een museum. Enkele zijn simpelweg uiteengevallen en reddeloos verloren. Voor zover bekend is alleen een Lancia Aurelia B52 Coupe Vignale uit 1952 in Nederland terecht gekomen. Het resultaat van deze speurtocht is vastgelegd in een fraai boek: Het lot van de slapende schoonheden. ISBN 978 90 6013 302 6 € 32,50.



De slapende schoonheid 1935 Bugatti Type 57 Ventoux voor en na de restauratie



Klassieker voor straks: Alfa Romeo 8C

De leden van de KNAC hebben de nieuwe auto gekozen die het meest klassiekerpotentieel heeft van alle nieuw op de markt gekomen auto's. 45% koos voor de Alfa Romeo 8C als klassieker van de toekomst. Er worden maar 500 auto's van dit type gemaakt: 15 stuks zijn voor Nederland gereserveerd.



De auto van 2008 met het meeste potentieel om uit te groeien tot een échte klassieker: de Alfa Romeo 8C

Autobranche komt met een eigen sloopregeling

Sloopregelingen met het doel oude voertuigen vervoerd buiten gebruik te stellen leveren met name in de grote steden een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Bij zo'n sloopregeling krijgt de eigenaar een inruilpremie als hij zijn auto laat slopen en het demontagebedrijf garandeert dat het voertuig ook daadwerkelijk gesloopt wordt. De overheid en met name de grote gemeenten hebben het idee voor een sloopregeling wel omarmd, maar er is nog niets tastbaars van de grond gekomen. De RAI Vereniging, de BOVAG en Auto Recycling Nederland gaan nu de werkbaarheid van het idee toetsen en komen met een pilot-project dat zich richt op de sloop tegen een inruilpremie van personenauto's en bestelwagens van 12 jaar en ouder.

Autoklokken tentoonstelling in Schoonhoven

Onder de titel 'Op tijd op weg' is er nog t/m 17 mei 2009 een unieke tentoonstelling te zien van autoklokjes in het Nederlands Goud-, Zilver- en Klokkenmuseum in Schoonhoven. Voor het eerst houdt een Nederlands museum een expositie van deze bijzondere soort klokjes.

De tentoonstelling laat het hele scala van autoklokjes zien, van de allereerste modellen met veeruurwerk uit het begin van de vorige eeuw tot de elektronische uurwerken die in hedendaagse auto's zitten. In de beginjaren van de auto is een klokje vanzelfsprekend een accessoire, dat echter afzonderlijk aangeschaft moet worden. De prijs was fors: voor een in koper gevat eendaags uurwerk moest 19 gulden worden neergegeld. Voor een klokje dat een week loopt zelfs 29 gulden. Later worden klokjes in dure auto's standaard maar nog heel lang moeten ze met de hand worden opgewonden.

In de jaren '40 worden de elektrische systemen van auto's beter en kan het elektrische klokje worden ontwikkeld. Soms is het geïntegreerd in de snelheidsmeter, soms is het een apart instrument op het dashboard. Wie geen extra gat in zijn auto wil maken, kan een binnenspiegel met ingebouwd klokje kopen.

De komst van de elektronica brengt een omwenteling in de techniek van de dashboard instrumenten. Het kwartsklokje doet zijn intree, eerst analoog en later steeds meer digitaal. Inmiddels is een klokje in vrijwel iedere auto standaarduitrusting.