

FEHACTIVITEITEN december 2005

JAARVERGADERING BRENGT WEER VEEL NIEUWS OVER REGELGEVING

De bij onze federatie aangesloten clubs voor historische voertuigen hebben begin vorige maand weer de FEHAC-ledenvergadering gehouden. Daarin komen natuurlijk huishoudelijke zaken aan de orde die bij iedere vereniging horen zoals goedkeuring van de laatste notulen en de begroting voor het volgend jaar. Maar er waren ook heel wat nieuwtjes te melden die voor alle bezitters van historische voertuigen goed zijn om te weten.

Versoepeling APK regime wordt pas medio 2006

Alweer in augustus 2004 nam minister Karla Peijs van Verkeer & Waterstaat een voorstel van de FEHAC over om de APK voor klassiekers te versoepelen. Dat gebeurde in het kader van een evaluatie van de werking van de Algemene Periodieke Keuring. Dat voorstel hield in dat men met een voertuig van 30 jaar en ouder nog maar eens in de twee jaar naar de APK-keurmeester hoeft te gaan en dat historische voertuigen vanaf bouwjaar 1960 en alles wat daarvoor ligt helemaal vrijgesteld worden van de APK-verplichting. Er is steeds gesproken over alleen bouwjaren en nooit over categorieën voertuigen, dus deze maatregel gaat voor zowel klassieke personenauto's als klassieke vrachtauto's gelden. De motorfietsen vallen er helemaal buiten want die kennen geen APK en wat je niet hebt valt ook niet te vereenvoudigen. Een prima klassiekervriendelijk plan en de Tweede Kamer is het er mee eens.

Echter: zo'n voorstel is pas echt van kracht als het ook bij wet geregeld is en dat is nu nog niet het geval. De FEHAC verwacht dat op zijn vroegst medio dit nieuwe jaar de versoepeling van de APK ook in de Wegenverkeerswet geregeld is.

Tot die tijd blijft de huidige jaarlijkse APK-keuring nog gewoon van kracht. Dus alvast een voorschotje nemen op de nieuwe APK-regels en een keuring overslaan is niet de bedoeling. Voorlopig geldt het jaarlijks keuringsregiem nog en u bent en blijft strafbaar zonder geldige APK.

Maatregel verlichting overdag

Ter bevordering van de verkeersveiligheid wordt in EU-verband gedacht aan het altijd voeren van verlichting, óók overdag. Dat zou over een aantal jaren een verplichting moeten worden. Dit plan lag er maar liefst 15 jaar geleden ook al: toen wilde het ministerie van Verkeer & Waterstaat per 1 november 1990 verplicht dimlicht overdag in voeren. Wie ze nog in het archief heeft kan het nalezen in de FEHACTiviteiten van september 1990 en oktober 1993. De FEHAC heeft uiteraard geen bezwaar tegen maatregelen die de veiligheid bevorderen, maar wees er in 1993 al wel op dat de elektrische installatie van sommige typen oudere auto's het niet aankan om permanent de lichten te laten branden. Uiteindelijk werd het toen geen verplichting, maar bleef het bij een advies om dimlicht overdag te voeren. Nu komt dit plan dus via de omweg van de Europese Unie terug. Onderzoek heeft uitgewezen dat licht overdag jaarlijks 45 doden en 600 gewonden scheelt in het verkeer.

Nieuwe leden

Deze vergadering werden vier clubs lid van de FEHAC. Dat zijn:

- Mercedes Benz W 123 Club Nederland
- Mercedes Benz C 107 SL Club Nederland

- Renault Classique Utilitaire et Agricole
- De Lorean Club Nederland

De Mercedes W 123 werd 30 jaar geleden in januari 1976 geïntroduceerd en -hoewel vaak gedacht- rijden de meeste auto's in deze club toch niet op gas, zo meldde de voorzitter van deze club. De Mercedes Benz C 107 is een vierzits sportwagen, die van 1971 tot 1989 geproduceerd werd. De club voor de Nederlandse De Loreans telt 80 leden: er zijn dus meer van deze Back to the Future auto's in ons land dan menig een denkt. De nieuwe Renault club is voor de eigenaren van de klassieke vrachtwagens en tractoren van dit Franse merk. Het vrachtwagenmerk Saviem van Renault valt daar ook onder.

Dekking voor sleutelen op de WA-verzekering van de FEHAC

Een aantal, vooral grote, clubs is ook actief in het begeleiden van het sleutelen aan de auto's van de leden. Op zich is hulp geven bij het sleutelen geen vreemde activiteit voor een klassiekerclub. Maar hoe gaat dat als daar eens een ongelukje bij gebeurt: kan de club dan aansprakelijk zijn voor de schade. Bordjes met teksten als: sleutelen gebeurt op eigen risico en een verklaring laten tekenen dat de club geen aansprakelijkheid aanvaardt voor schade die uit sleutelen voortvloeit betekent nog niet dat een club nooit met een aansprakelijkheidstelling kan worden geconfronteerd. Bordjes aan de muur met de tekst: de directie stelt zich niet aansprakelijk voor etc. zijn onzin en helpen niets, want het is altijd een ander die aansprakelijk stelt; dat kan een directie nooit zelf doen. Uitgezocht wordt nu hoe ver de aansprakelijkheidspolis van de FEHAC-clubs gaat in het dekken van het sleutelrisico.

Klankbordgroep van vijf clubs

Vijf leden, die de verschillende soorten clubs binnen FEHAC representeren, hebben als klankbordgroep voor het bestuur gefungeerd. Vertegenwoordigers uit de MG Car Club Holland, de Association Peugeot Hollande, de motorfietsclub BMW Mono Club Nederland, de militaire vrachtwagenclub Bravo Compagnie en de Stichting Trabant Club Nederland spraken in een open discussie met het bestuur, die vooral raadplegend en meningvormend was. Zaken als deelname aan het MECC of de Klassieker RAI in 2006, de consequenties van de kilometerheffing voor klassiekers en biobrandstoffen werden besproken. Een eerste gevolg van deze gesprekken is dat het voorstel om een clubkaart met voordeel bij tal van leveranciers vervalt. De mogelijk te behalen voordelen bleken te beperkt en het aanmaken van de kaarten bleek steeds duurder uit te vallen en daarom is de stekker uit dit project getrokken.

NIEUW REGLEMENT VOOR RITTEN EN RALLY'S

Samen met de KNAF heeft de Commissie Historische Ritten en Rally's van de FEHAC een nieuw Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (NRR) opgesteld. Daaraan was behoefte omdat de FIVA slechts summiere regels heeft gesteld.

Organisatielicentie en assurantieverklaring

Nieuw is dat iedere organisator van een erkende historische regelmatigheidsrit een organisatielicentie moet hebben. Verder is het voor deelnemers van belang dat er minder technische keuringen zullen worden gehouden, waarbij wel gehandhaafd blijft dat een geldige FIVA Identity Card noodzakelijk blijft. Er zullen steekproefsgewijs nog wel

keuringen mogelijk blijven. Belangrijk is de controle op het hebben van de juiste aansprakelijkheidsverzekering voor het deelnemende motorvoertuig. Er moet een zogenoemde assurantieverklaring overlegd kunnen worden, waarin de verzekeraar van het voertuig verklaart dat er dekking bestaat bij deelname aan historische regelmatigheidsritten. Bij afgifte van zo'n garantie kunnen organisatoren een goedkopere aanvullende WA-verzekering sluiten. 2006 wordt een proefjaar, waarin op niet-naleving van de nieuwe regels van het NRR door de organisatoren en deelnemers nog niet direct een sanctie staat.

BELGIË ONDERZOCHT VORIG JAAR AL HET GEBRUIK VAN KLASSIEKERS

In het de vorige uitgave van dit blad werd al de grote Europese enquête naar het gebruik van klassieker aangekondigd. Vorig jaar heeft onze zusterfederatie, de BFOV, al een eigen onderzoek gedaan naar het fenomeen klassieker bij onze zuiderburen.

Opmerkelijke uitkomsten

Er werden 25.000 enquêteformulieren uitgezet, waarvan ruim 10% teruggestuurd werd. Ook in België is sprake van een vergrijzende hobby: 77% van de liefhebbers daar is ouder dan 40 jaar en bijna 50% heeft Abraham al gezien. De oldtimerverzekering is wat anders geregeld dan in ons land, want de BFOV biedt zelf die verzekeringen aan, waar 51% van de liefhebbers ook gebruik van maakt. De gemiddelde premie bedraagt € 146,58 per voertuig, waarbij het product van de BFOV gemiddeld goedkoper is dan dat van de overige aanbieders. Voor 'pechverhelping' wordt in België gemiddeld € 48,17 betaald, terwijl dat in ons land in de premie voor de oldtimerverzekering meegenomen wordt. Een grote meerderheid van 58% gebruikt de klassieker alleen voor plezierritten en slechts 8% voor regelmatig woon werk verkeer. Daarbij rijdt 11% meer dan 5000 km per jaar, 49% zit tussen de 1000 en 5000 km per jaar en 40% rijdt jaarlijks nog geen 1000 km. Bij het gebruik van loodvrije benzine gebruikt 62% een additief om de eigenschappen van loodhoudende benzine te benaderen en 15% heeft de klepzittingen in de motor aangepast. 73% restaureert zelf, maar laat ook in 74% van de gevallen door derden aan de voertuigen werken, waarvoor gemiddeld € 1889 per jaar wordt uitgegeven. Opmerkelijk is tenslotte dat 96% van de Belgische oldtimerbezitters een persoonlijke voordeelkaart wel ziet zitten.

FIVA enquête: via internet of op papier

De FIVA enquête die nu in 11 landen gehouden wordt moet ondermeer een antwoord geven op de vraag of het beeld in België representatief is voor de rest van Europa.

Hoewel de vraagstelling vaak wat anders is, vraagt de FIVA ook naar gebruik en uitgavenpatroon rond klassiekers.

De clubs verspreiden de enquêteformulieren nu onder hun leden, maar het staat iedereen vrij om niet op papier maar via internet (www.fiva-survey.org) de enquête in te vullen.

KORT NIEUWS

Londense dubbeldekker verdwijnt

Voor de klassieke rode dubbeldekkerbus uit Londen is op 9 december jl. het doek gevallen. De Routemaster met open balkon, conducteur en wenteltrapje naar het bovendeck werd door London Transport zelf ontwikkeld. De eerste bus van dit type dateert uit 1954 en kostte toen 8.000 pond. Ze werden voor 20 jaar trouwe dienst

ontworpen maar de meeste bleven twee keer zo lang op de weg. 2.500.000 km op de teller is meer regel dan uitzondering. Erg veilig waren ze niet, want ieder jaar viel wel iemand van het achterbalkon met dodelijk gevolg. Een paar Routemasters blijven rijden op één de erfgoedroutes in de Britse hoofdstad. Liefhebbers die een nu buiten dienst gestelde Routemaster willen kopen, moeten er snel bij zijn: ze kosten nu als tweedehandsje ongeveer 4.000 pond (€ 6.000).

De DAF 2000 DO serie

Als over een merk vrachtwagen een boek verschijnt is dat bijzonder, maar als er een boek verschijnt over één type vrachtwagen van Nederlands fabrikaat is dat helemaal een unicum. Auteur Hans Stoovelaar kwam na een boek over de DAF Zevenstreper met een tweede boek over DAF vrachtwagens: de zware DAF 2000 DO die in 1957 werd geïntroduceerd. Voor de samenstelling van dit boek werd een vertrouwd recept gebruikt: alle transportbedrijven die ooit met deze DAF reden stelden hun archieffoto's beschikbaar; elk artikel dat in het DAFblad over deze vrachtwagen verscheen wordt geciteerd en de fabriek en het DAF-museum gaven inzage in hun (foto)archief. Zo ontstond een mooi kijkboek met een tijdsbeeld van het beroepsvervoer in de wederopbouwperiode. Eén puntje van kritiek: nergens staat in het boek waar de letters DO voor staan; we houden het maar op de dieselvrsie van de door Leyland geleverde O-engine die in deze vrachtwagen zat.

Voor € 29,50 verkrijgbaar in de boekhandel en het DAF-museum; ISBN 90 5994 099 7

Eerste airbag 25 jaar oud

De Mercedes S-klasse had in december 1980 de primeur van eerste productieauto met een airbag. Het idee van een beschermende plofzak bestond al in de jaren vijftig, maar het duurde jaren voor een scheurvaste airbagzak werd ontwikkeld, die in het stuurwiel paste en die in 30 milliseconden wordt opgeblazen. Sinds 1987 heeft de airbag alleen al in de V.S. 14.000 inzittenden van auto's het leven gered.

250.000 auto's gesloopt en gerecycled in 2004

Vorig jaar zijn 250.495 autowrakken gedemonteerd voor recycling, waarbij 85% van de materialen hergebruikt kon worden. Dit demonteren gebeurt door bedrijven die aangesloten zijn bij Auto Recycling Nederland (ARN). In 2003 werden 6% méér voertuigen gedemonteerd; de daling naar 2004 komt doordat veel in Nederland afgedankte auto's de grens overgaan voor een tweede leven in het buitenland.

AL kentekenserie wordt opgevolgd door AM

Voor klassieke personenauto's met een bouwjaar vóór 1973, bestaan speciale kentekenseries voor de gevallen waarin deze voertuigen nu een nieuw kenteken nodig hebben. Dat gebeurt vooral voor klassieke auto's die geïmporteerd worden. Die kentekens hebben een 'oude' letter-cijfer combinatie die bestaat uit twee letters vooraan gevolgd door vier cijfers. De serie die met de letters AL begon is inmiddels vol en de RDW geeft sinds kort klassiekerkentekens uit met als begincombinatie: AM.

De Russische Wolga legt het loodje

Na bijna een halve eeuw komt een einde aan de productie van de Wolga van de Russische autofabriek GAZ. Voor de gewone sovjetburger was na lang sparen een Lada het hoogste bereikbare en wie een Wolga reed had het gemaakt. Toen was de auto voor de elite, maar

de laatste jaren moesten topbestuurders verplicht een Wolga rijden, als gevolg van protectiemaatregelen van de overheid. Dit had tot gevolg dat er gespecialiseerde bedrijven in Moskou opgericht werden die Wolga's eerst compleet stripten en vervolgens van elke denkbare westerse luxe voorzagen. Uiteindelijk heeft de goede tweedehands import de Wolga de das omgedaan. In essentie is aan de Wolga sinds 1958 niets veranderd en de laatste poging tot modernisering mislukte jammerlijk.

De FEHAC gaat met ingang van 2006 elke twee maanden een internet nieuwsbrief verspreiden. Verzoek aan de clubs die nog geen e-mailadres bij het FEHAC-secretariaat bekend hebben gemaakt, dit MET SPOED alsnog te doen.

COLOFON

FEHACTiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs

www.fehac.nl

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

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

Informatie uit FEHACTiviteiten 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 FEHACTiviteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.