

THE “P” NEWS

JANUARY – 2016



**De uitgifte van een bulletin blijkt ieder jaar een huzarenstukje te zijn.
Daarom is een dankwoordje aan de leden voor het doorsturen van artikels en foto's hier zeker op zijn plaats. En vergeten we ook niet de vertalingen en tekstcorrecties door Jan Eggermont!**

**L'édition d'un bulletin est chaque année un travail immense.
Un petit mot de remerciement est bien à sa place aux membres qui ont contribués avec des articles et des photos. N'oublions pas les traductions et corrections de textes par Jan Eggermont!**

Guy Pieters





Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

Clubadres – Adresse du club:

Allée du bois de Bercuit 32 1390 Grez-Doiceau

Tel./fax: **010/888.268**

<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

Voorzitter, Président: **Daniel Saive**

Secretaris, Secrétaire: **Guy Pieters (tel.: 09/282.55.07)**

Penningmeester, Trésorier: **Guy Dams (tel.: 014/21.95.11)**

Belangrijk – Important

De Club houdt op eenvoudige vraag van elk clublid, de boekhouding van het afgelopen boekjaar ter beschikking.

Sur simple demande, le Club tient à la disposition de chaque membre le souhaitant, les comptes de l'exercice comptable de l'année écoulée.

BEPERKING VAN VERANTWOORDELIJKHEID

Hoewel iedereen ernaar streeft om technische informatie, advies en ervaringen, hetzij mondeling, hetzij schriftelijk zo juist en accuraat mogelijk mee te delen, wordt dit zonder enige verbintenis of verantwoordelijkheid van club of clubleden verspreid. Noch de club, noch de individuele leden, kunnen aansprakelijk gesteld worden voor gelijk welke schade of verwondingen die rechtstreeks of onrechtstreeks het gevolg zijn van het zich baseren op dit advies of deze informatie.

DENEGATION DE RESPONSABILITE

Bien que tout soit fait pour assurer l'exactitude des avis techniques et des informations donnés aux membres – que ce soit oralement ou par écrit – ces avis sont suivis par les membres entièrement sous leur responsabilité et ni le Club ni aucun individu ne sera d'aucune façon tenu responsable d'une blessure, d'une perte ou d'un dommage résultant directement ou indirectement d'un avis ou d'une telle information.

Editoriaal

Beste “vrienden”,

Wat een op het eerste gezicht banaal en alledaags woord: vrienden. Al eens over nagedacht of de betekenis eens opgezocht in één of ander geleerd woordenboek?

We hebben verbazend genoeg reeds vijftien jaar achter de rug in de nog kersverse 21ste eeuw, alles verandert supersnel en evolueert tegen een verbijsterend tempo, behalve de Belgische files dan toch... Gelukkig vinden we tussen al die haast en spoed af en toe blijkbaar een onverwoestbare constante, waarop de gekke snelheidsrace en commercie weinig vat kunnen krijgen: ons “eeuwige” clubje bijvoorbeeld, onze BCRCB, onze, mogen we zeggen, “vriendenclub”. Ja, we geven toe dat er hier en daar een klein veranderingetje in het ledenbestand te bespeuren valt, al zien de gezichten en formaten van de leden in de loop der jaren en evenementen er ook niet altijd meer hetzelfde uit – daar kan je de evolutie dan ook weer niet tegenhouden – van revolutie kan er binnen de BCRCB moeilijk sprake zijn... en blijkbaar houden wij in ons clubje daar van.

De reacties op de twee jaar geleden gestelde pertinente vraag over het al dan niet bestaan en overleven van ons officieus of officieel ledenbestand in clubverband – de vaste kern en de leden-op-papier – stelden dat het ten eerste zonde zou zijn onze verworven tradities van diner, bbq, rally's en vaste praatavond in Brussel na al die aangename jaren te laten teloorgaan, én dat we het alles bij mekaar zo nog steeds prima-de-luxe vinden. Conclusie is dus: doorgaan op ons tempo, gestadig, maar niet overweldigend, maar ophouden, geen denken aan, ah, neen! En dat geeft een fijn gevoel: al zijn het steeds dezelfde mensen die aan het roer staan en trekken, al worden we eens meewarig bekeken door andere “kwaliteitsclubs”, onze verstandhouding doet het perfect, op onze manier.

Het jaar 2016 mag dus, gemotoriseerd in P4, P5, P6 of een 75er weer genieten van onze traditionele evenementen, waarvoor je het traditioneel goedgekeurde programma in dit clubblad kan ontdekken, steeds ook met hartelijke dank aan de meestal even traditionele initiatiefnemers en uitvoerders.

Laten we, tot ieders tevredenheid dus, gewoon “vrienden” blijven, in clubverband en verder. Niets op tegen.

Een mooi 2016 gewenst, in naam van het bestuur én de leden natuurlijk,

Guy D, voor de BCRCB

Editorial

Chers « amis »,

Un mot qui semble, à première vue, assez banal et ordinaire : « amis ». Avez-vous un jour réfléchi à ce mot, ou même recherché sa signification au dictionnaire ?

Nous avons étonnamment déjà parcouru quinze ans dans ce nouveau 21^{ième} siècle, tout change à grande vitesse et tout évolue à un rythme effréné – à l'exception des bouchons de voitures en Belgique... Heureusement, nous retrouvons parmi tous ces changements ultrarapides quelque chose de constant, de sûr, quelque chose d'inaltéré, non attaqué par cette course folle ou par le commerce omniprésent : notre club « éternel » par exemple, notre BCRCB, notre « club d'amis ». Oui, nous admettons que l'on enregistre parfois des tout petits changements dans notre fichier de membres, même si les visages et les gabarits respectifs des membres changent eux aussi au fil des années et des événements (l'évolution ne se fait pas arrêter à ce niveau-là), mais il ne peut pas y avoir de révolution au sein de la BCRCB... et c'est quelque chose auquel nous tenons au sein de notre petit club.

Les réactions à la question pertinente posée il y a deux ans concernant l'existence et la continuité de notre liste officieuse ou officielle des membres sous forme de club – le noyau dur et les membres non actifs – nous ont fait comprendre qu'il serait tout d'abord dommage de perdre, après toutes ces années agréables, cette tradition acquise de dîners, barbecues, rallies et rencontres mensuelles à Bruxelles, et ensuite que nous sommes toujours, tout compte fait, très contents d'être ensemble. La conclusion logique qui s'impose : continuer à notre rythme, de manière stable et sans précipitation, mais arrêter notre club ? Ah non, pas question ! Et cela nous fait chaud au cœur : même si ce sont toujours les mêmes personnes qui sont aux commandes et qui font bouger les choses, même si les autres clubs « de qualité » nous regardent parfois avec compassion, notre entente fonctionne très bien, à notre manière.

En 2016 aussi, nous vous attendons nombreux au volant de votre P4, P5, P6 ou 75 dans le cadre de nos événements traditionnels. Vous trouverez le programme dans ce magazine, avec tous nos remerciements aux initiateurs et organisateurs traditionnels.

Continuons donc, à la satisfaction générale, à être tout simplement des « amis », sous forme de club. Et oui, pourquoi pas ?

Je vous souhaite une belle année 2016, au nom du comité et des membres bien sûr,

Guy D, pour le BCRCB

Aanpassing aan het Huishoudelijk reglement:

Als gevolg van meerdere negatieve ervaringen uit het verleden, met onaangename en soms ook financiële gevolgen voor de club en haar reputatie, hebben de organisatoren en het bestuur besloten om in het vervolg voor sommige evenementen voor inschrijving en deelname voorschotten en/of volledige vooruitbetaling te vragen. Bij de meeste reservaties worden, zoals bekend, rechtmatige voorschotten vooruitbetaald, en de organisatoren zelf steken daarnaast energie, tijd en geld in opzoek- en regelwerk. Wij vragen iedereen in hetzelfde verband ook te willen begrijpen en aanvaarden dat “last minute” beslissingen en/of aanpassingen, zoals annuleren enz. zo goed als onmogelijk recht te zetten of te regelen zijn en daarom, buiten gevallen van heirkraft eventueel, ook niet meer kunnen worden aanvaard. Om deze reden heeft het bestuur moeten beslissen dat het zelf of de andere leden hiervoor op geen enkele manier nog kunnen verantwoordelijk worden gesteld, en dus de verantwoordelijke personen in kwestie zelf (financieel) moeten instaan voor de eventuele bijkomende gevolgen.

Wij zijn ervan overtuigd hiervoor op jullie begrip te mogen rekenen, waarvoor dank.

Het bestuur

Adaptation au Règlement d'ordre intérieur

Suite à plusieurs expériences négatives du passé, avec des conséquences désagréables et parfois même financières pour le club et sa réputation, les organisateurs et le comité ont décidé de demander à l'avenir pour certains événements une avance et/ou un paiement anticipé intégral pour l'inscription et la participation. Pour la plupart des réservations, des avances sont nécessaires, et les organisateurs investissent eux-mêmes beaucoup de travail, de temps et d'argent dans les activités administratives. Nous espérons que vous comprendrez dès lors que les décisions ou modifications « de dernière minute » (par exemple les annulations) sont souvent presque impossibles à corriger ou à régler ; c'est pourquoi, à l'exception des éventuels cas de force majeure, nous ne pouvons plus les accepter. Le comité s'est donc vu dans l'obligation de décider que la responsabilité n'incombe plus à lui ou aux autres membres et que ce seront dorénavant les personnes participantes qui devront assumer elles-mêmes les éventuelles conséquences (financières).

Nous sommes convaincus que nous pouvons compter sur votre compréhension et nous vous en remercions.

Le Comité

Voorziene evenementen voor 2016 - Evénements prévus pour 2016

Datum/Date:	Georganiseerd door: Organisée par:	Plaats/Endroit;	Uur/ Heure:
Woe/mer 13/01/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 16-17/01/2016		Internat. Oldtimerbeurs Rosmalen - NL	
Woe/mer 10/02/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 13-14/02/2016		Oldtimerbeurs Gent	
WE 04-06/03/2016		Oldtimerbeurs Antwerpen	
Woe/mer 09/03/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zat/sam 09/04/2016	BCRCB	Diner BCRCB - Brussel	19u
Woe/mer 13/04/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zat/sam 16/04/2016		Pride of Longbridge	
Zon/Dim 01/05/2016	A.S.A. Tornacum	Rally Doornik – Tournai	
We 05-08/05/2016	ROCH	45 jaar Rover Owners Club Holland	
Woe/mer 11/05/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 13-16/05/2016	Rover 75 – ZT club	Int. Rover 75 – ZT meeting – Zuid-Limburg	
WE 21-22/05/2016		Internat. Spring Autojumble Beaulieu – UK	
Woe/mer 08/06/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Zon/Dim 12/06/2016	BCRCB	Club Rally	
WE 25 – 26/06/2016	RSR - UK	Rover Sports Register Nat. Rally – Milestones Museum, Basingstoke, Hampshire	
Zon/dim. 03/07/2016	BCRCB	Barbecue BCRCB - De Pinte	11h30
Woe/mer 13/07/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe/Mer 10/08/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 03-04/09/2016		Internat. Autojumble Beaulieu - UK	
Woe/Mer 14/09/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 16-18/09/2016	BFOV – FBVA (1)	6 uren Spa-Francorchamps – Classics	
WE 08-09/10/2016	BCRCB	Bugatti-& trein/train musea - Mulhouse	
Woe./Mer. 12/10/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 09/11/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
Woe./Mer. 14/12/2016	BCRCB	Praatavond – réunion	20u
WE 06-09/07/2017	RACB	Circuit des Ardennes	

(1): BFOV: Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

FBVA: Fédération Belge des Véhicules Anciens

*Voor de evenementen in ‘**bold**’ wordt, indien ze doorgaan zoals gepland, steevast ongeveer 3 à 4 weken op voorhand een uitnodiging verstuurd. Neem contact met iemand van het bestuur mocht je de uitnodiging niet tijdig ontvangen hebben. Voor de andere evenementen wordt op de praatavond concreet afgesproken (carpooling,...). Onze praatavonden houden we steeds op de 2^{de} woensdag van elke maand, in het restaurant “L’Espace” 152, François Gaystraat 152, 1150 Brussel.*

*Pour les événements en ‘**gras**’ une invitation sera envoyée 3 à 4 semaines auparavant, si tout se déroule comme prévu. N’ hésitez pas à contacter quelqu’ un du comité si vous n’ auriez pas reçu l’invitation à temps.*

Pour les autres événements, on se donne rendez-vous fixer en détail (carpooling,...). Les réunions se tiennent toujours le 2^{ème} mercredi du mois au restaurant ‘Espace 152, rue François Gay 152, 1150 Bruxelles

Een terugblik op het seizoen 2015

We kijken even terug op het afgelopen seizoen met een korte beschrijving van de verschillende activiteiten, die we voor dit jaar enigszins hebben verminderd met het oog op de vroegere deelnames.

De traditionele seizoensopener is ons diner, dat plaatsvond op 28 maart.

1. 28 mars – het diner

We konden opnieuw terecht in Autoworld, waar de chef ons gewoontegetrouw een uitstekend menu voorstelde dat bij iedereen in de smaak viel. We telden 24 inschrijvingen, maar op de avond zelf hebben nog 2 echtparen (4 personen) afgezegd wegens ziekte. Dat kan natuurlijk altijd gebeuren, maar de club heeft de prijs van deze 4 maaltijden moeten betalen; in de toekomst zullen deze kosten worden aangerekend aan de leden die afzeggen na de uiterste inschrijvingsdatum. Dit gezegd zijnde verliep de maaltijd alleszins in een prima sfeer, en bovendien vond er tegelijkertijd een groot feest plaats op het achterbalkon van de museumhal, zodat het museum de hele avond verlicht bleef en we konden meegenieten van de muziek!



Al deze foto's en nog heel wat andere vindt u op onze website BCRCB.ORG

2. 18 april – Pride of Longbridge

Zoals elk jaar sinds 2005 organiseerden de werknemers van de MG – Rover fabriek van Longbridge op de immense grasvlakte tegenover de fabriek een grote bijeenkomst van alles wat in deze fabriek geproduceerd werd, maar ook van heel wat andere modellen van de British Leyland groep, behalve Jaguar.

Normaal vindt deze bijeenkomst altijd plaats op de tweede zaterdag van april, maar dit jaar was er wegens andere samenvallende evenementen gekozen voor de derde zaterdag.

Ik was de enige van de club die er naartoe trok, en afgezien van Lukas Staes heeft niemand anders van de club de trip gemaakt, hoewel het toch zeker de moeite waard loont.

Ik vertrok donderdagnamiddag zodat ik in Calais kon overnachten en vrijdag heel vroeg de Shuttle kon nemen; zo had ik een royale dag tijd om richting Longbridge te trekken en van de gelegenheid gebruik te maken om een en ander te bezoeken.

's Zaterdags zou ik dan op het evenement zijn en op het einde van de namiddag vertrekken om in de nacht van zaterdag op zondag weer thuis te zijn.

Ik ging deze trip maken met mijn Rover 200 BRM.

Dit jaar was het 10 jaar geleden dat ons lievelingsmerk failliet ging, en voor mijn derde trip naar Longbridge verwachtte ik een gigantisch aantal auto's – en dat bleek te kloppen...

Zo rond het midden van de dag schatten de organisatoren dat er zowat... 4000 auto's present waren. Jazeker, **4000**, u leest het goed!

Zo ver het oog reikte was het immense grasveld gevuld met auto's, en door de glooiing van het terrein kon je zelfs moeilijk een overzicht krijgen van het geheel. De auto's waren zo goed mogelijk gegroepeerd per model, en dit jaar deden enkele Britse clubs mee aan het evenement, zoals het RSR en de SD1 Club en nog enkele andere clubs die bij ons niet gekend zijn.

De enkele foto's hieronder zeggen meer dan honderd woorden.



3. 1 mei – Balade du Muguet

Het wordt stilaan ook een traditie dat onze club deelneemt aan de “Balade du Muguet” rondrit die georganiseerd wordt door de ASA Tornacum, een Doornikse oldtimerclub waarvan onze vriend Philippe Menez lid is.

Ook dit jaar hebben enkele leden deelgenomen aan deze prachtige rondrit in de streek van Doornik; het platteland is er heel mooi en rustig, wat deze uitstap extra charme verleent.

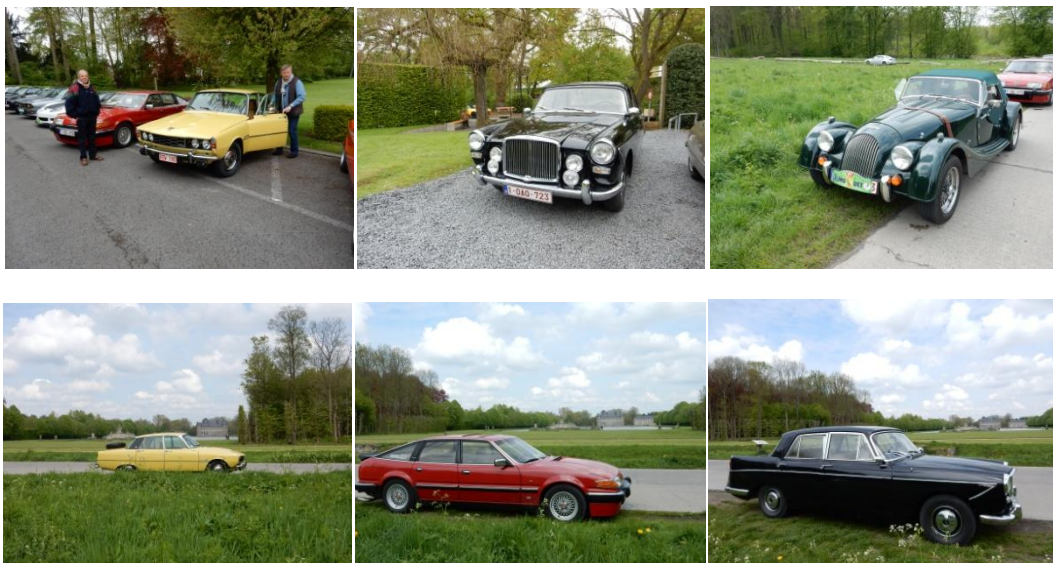
Bij de deelnemers waren Guy (onze secretaris), Philippe Menez zelf uiteraard, Frédéric Herinckx, José Duprez en ikzelf. Omdat de P4 van Guy nog niet helemaal hersteld is van de problemen die vorig jaar bij het Circuit des Ardennes waren opgedoken, nam Guy deel met zijn fraaie Morgan. De weergoden waren ons gunstig gezind!

Een andere gewoonte is dat de leden die van ver komen (Frédéric en ik) de avond voordien arriveren en dan samen met Philippe een heerlijke couscous gaan eten in een Marokkaans restaurant.

We krijgen in Doornik altijd een perfect opgesteld road-book. De rondrit begint met een ontbijt, waarna elke deelnemer naar eigen goeddunken vertrekt.

's Ochtends telde het traject 151 richtingveranderingen alvorens we arriveerden aan het château d'Arondeau (in Roucourt) waar er voor ons een schitterend buffet klaar stond.

's Namiddags telde het bochtenwerk 185 stuurbewegingen vóór de aankomst in de Imagix (bioscoopcomplex) in Doornik waar er een laatste glas werd aangeboden.



Na deze mooie en welgevulde dag trok iedereen tevreden huiswaarts.
Op onze website vindt u nog andere foto's van deze dag.

4. 31 mei – Rally door de 2 provincies Brabant

Dit jaar hadden Guy Van den Berghe en Pooh voor ons een prachtige rondrit uitgestippeld met vertrek aan het “Musée Folon” in Terhulpen.

Het programma bood de gelegenheid om een uur uit te trekken voor een bezoek aan dit heel fraaie museum.

Daarna volgde een heel mooi traject dat ons naar Neerijse voerde voor een uitstekend middagmaal waarbij we de gelegenheid hadden om de lekkere lokale bieren (De Kroon) te proeven.

Na het middagmaal volgde het tweede deel van de rit die eindigde in Beersel voor een laatste glas alvorens naar huis te rijden.

We mochten rekenen op een mooi aantal deelnemers.

Guy en Pooh, bedankt voor deze aangename rondrit!





5. 5 juli – Barbecue

De barbecue vindt om de twee jaar bij ons in Grez-Doiceau plaats, en dat was ook dit jaar het geval. Hoewel we ons meestal zorgen maken over de regen, was het dit jaar gewoon veel te warm. Voor het weekend werden temperaturen van meer dan 30° aangekondigd en omdat we medelijden kregen met de kok aan de gloeiende houtskool, hadden we het programma aangepast door te kiezen voor een super koud buffet dat we binnen hebben opgegeten omdat het daar toch wat aangenamer was. Na het aperitief op het terras trokken we dus naar onze feestzaal in de kelder. Ik denk dat iedereen deze oplossing op prijs heeft gesteld, en de sfeer was uitstekend. De namiddag konden we buiten doorbrengen onder de parasols en de liefhebbers konden gebruik maken van het zwembad. Andere leden maakten een wandeling die besloten werd met een laatste glas. Uiteindelijk heeft een plots opstekende stormwind van een onweer iedereen naar huis gejaagd.



6. Spa Six Hours

De laatste activiteit van het seizoen is voor de liefhebbers de 6 uren van Spa, waar de Engelsen wedstrijden komen rijden met schitterende oude sportwagens. Voor wie er nog nooit naartoe geweest is: zeker doen, het loont de moeite.

Daniel Saive



Geef toe: er bestaan minder elegante plaatsen om even te pauseren

Admettez: il existe pas mal d'endroits moins élégant pour prendre un repos

Rally BCRCB

Zondag 31 mei 2015: een groep vrienden van de BCRCB blaast verzamelen met een bont allegaartje van auto's: het is zelfs absoluut niet zeker dat onze Engelse oudjes in de meerderheid waren. Maar natuurlijk had iedereen (mezelf inbegrepen) zo zijn redenen om met een andere auto te verschijnen.

Er was afgesproken rond 10u00 bij de "Fondation Folon" in de hoeve van het domein van het Château Solvay in La Hulpe. Een prachtige tentoonstelling schetst er het leven en de werken van deze belangrijke hedendaagse Belgische schilder. En het moet gezegd: zowel de presentatie van de werken als de omgeving van de stichting, met het park van het in de verte zichtbare kasteel, waren de verplaatsing – met welke auto dan ook – zeker waard.



Daarna vertrokken we, via de gemeente La Hulpe en na het oversteken van een kleine waterloop met de naam *l'Argentine*, richting Rosières, waar een klein kapelletje bepaalde deelnemers heel wat hoofdbrekens heeft opgeleverd. Als ze nochtans de hulp van Notre Dame de Bon Secours hadden ingeroepen, zouden ze niet zoveel problemen ondervonden hebben om de juiste naam te vinden...

Onder een lichtbewolkte maar droge hemel kwamen we langs mooie vierkantshoeves en loodsten de kleur van de aardappelplanten en andere al dan niet gemakkelijke vragen de deelnemers langs de kleine weggetjes van Vlaams-Brabant tot aan Brouwerij de Kroon in Neerijse, waar het aperitief en een voortreffelijke maaltijd ons stonden op te wachten.



Die maaltijd werd opgediend in het voormalige atelier voor het onderhoud van de vrachtwagens van de brouwerij, zoals nog te merken was aan de balk die gebruikt werd om motoren (en andere zware lasten) omhoog te hijsen en aan de antieke benzinepomp op de binnenplaats. Zowat iedereen had de pomp zien staan, maar bijna niemand had aan tafel omhooggekeken en de balk, de lier en de haak bemerkt. Logisch ook: we hebben allemaal geleerd van netjes in ons bord te kijken tijdens het eten, en niet naar het plafond.

En andere clubleden – en niet van de minst toegewijde – hadden dan weer tot in de vroege uurtjes op een trouwfeest rondgehangen en beschikten dus niet over de nodige helderheid van geest om alle vragen correct te beantwoorden. Maar zij hadden dan tenminste weer wel hun oldtimer meegebracht...

's Namiddags trokken we eerst langs de wijngaarden van Overijse (of wat er tenminste nog van overblijft) en de paardenstallen van Hoeilaart onder de geamuseerde blik van Nero, en daarna doorkruisten we een stuk van het mooie Zoniënwoud dat in het Brussels Gewest ligt. Met het oog op het communautaire evenwicht (een must in ons land) reden we vervolgens even door Waals-Brabant, door Vlaams-Brabant en door enkele faciliteitengemeenten.

Jammer genoeg hadden we de tijd niet om een bezoekje te brengen aan het originele Kasteel van Beersel, maar dat zal voor een volgende keer zijn!

Iets na 17u20 (lokale tijd) brachten we hulde aan de ongelukkige Kitty Van Nieuwenhuysen alvorens te passeren langs de buste van Renaat van Elsende die ons de weg wees naar onze eindbestemming, het kasteel van Gaasbeek, dat we evenmin met een bezoek konden vereren. Alweer een bestemming voor een (misschien) toekomstige rondrit?

Terwijl alle deelnemers zich even ontspanden na deze bijzonder zware beproeving begon de jury (Pooh en ik dus) de antwoorden op de vragen meedogenloos te corrigeren. En aangezien de appel nooit heel ver van de boom valt, hoeft het niet te verbazen dat de familie Saive ex-aequo op de eerste plaats eindigde.

Helaas was het intussen opnieuw beginnen regenen en heeft iedereen de terugreis moeten aanvatten onder een kletsnatte, loodgrijze hemel.

Guy VDB

Wallonië - aanpassing fiscaliteit vanaf 01.01.2016 11/10/2015

LAATSTE UPDATE 13.11.2015

Dit bericht is van toepassing op de liefhebbers die in Wallonië wonen!

Ter herinnering, deze nieuwe wet heeft niets te maken met de overgang naar 30 jaar voor wat de inschrijving onder een O-plaat betreft. Deze is nog steeds niet gewijzigd en blijft dus mogelijk vanaf 25 jaar. Voor wat betreft de overgang naar 30 jaar, raden we u aan om onze onderhandelingen te volgen via <http://www.bfov-fbva.be/nl/politieke-dossiers-lobbying/oldtimerleeftijd-25-30-jaar-01-03-2015/>

Definitieve beslissing

De BFOV werd op donderdag 12 november 2015 ontvangen op het kabinet van Minister Lacroix.

De Minister blijft bij zijn eerder samengevatte intenties en voorziet geen overgangsmaatregelen voor de momenteel reeds ingeschreven voertuigen tussen 25 en 30 jaar oud.

Daarentegen meldt hij ons dat hij de echte liefhebbers niet wenst te bestraffen en dat hij ten volle bereid is om samen met de BFOV te werken aan het nieuwe oldtimerstatuut bij de overschakeling naar 30 jaar.

In dit nieuw project, dat eerder al werd overhandigd aan het kabinet van Mevrouw de Minister Galant en nog voor het nieuwe Waalse voorstel, stellen wij drie categorieën van voertuigen voor (Youngtimer - Oldtimer - Heritage). Het doel is om de echte liefhebbers te beschermen en niet zozeer het profitariaat. Er zal weldra een vergadering georganiseerd worden op federaal niveau samen met de verschillende regionale overheden, die allen naar het voorstel van de BFOV zullen luisteren. We hopen dan ook om zeer vlug tot een akkoord te komen tussen de federale en regionale overheden.

Van zodra we deze vergadering achter de rug hebben, zullen u meer details kenbaar maken inzake het project van het toekomstig oldtimerstatuut.

Intussen verzoeken we u om het positieve imago van de echte liefhebber te bewaren en om samen sterk te blijven. Bepaalde acties, zoals door een minderheid naar voor geschoven worden, zouden de toekomstige onderhandelingen van de BFOV kunnen schaden.

Wat verandert er?

Om terug te komen op de nieuwe fiscale wetgeving in Wallonië, proberen we hierna een overzicht weer te geven in de vorm van 'vraag en antwoord'.

Vanaf wanneer zal deze nieuwe wetgeving in voege treden?

De nieuwe wetgeving zal in voege treden vanaf 1 januari 2016.

Welke zijn de voertuigen die in aanmerking komen?

Enkel de auto's van de leeftijdscategorie 25 tot 30 jaar oud, die al dan niet ingeschreven zijn in Wallonië. Deze wetgeving is dus niet van toepassing in de regio Brussel, noch in Vlaanderen. Dit is volledig wettelijk ingevolge de regionalisatie van de bevoegdheden, waaronder de fiscaliteit, en de Staatshervorming.

Wat zal er veranderen vanaf 1 januari 2016?

De voertuigen van 25 tot 30 jaar oud, zullen niet meer kunnen genieten van de forfaitaire verkeersbelasting van +/- 35 EUR, maar zullen normaal belast worden zoals een moderne auto en dit volgens de tabel die hernomen wordt in dit communiqué.

De eigenaars van voertuigen die momenteel reeds ingeschreven zijn, zullen bij de eerstvolgende vervaldag een aanslagbiljet ontvangen met een volledige verkeersbelasting. Voor de reeds ingeschreven voertuigen zal er uiteraard geen bijzondere inverkeersbelasting noch een bijkomende Ecomalus moeten betaald worden, omdat het geen nieuwe inschrijving van het voertuig betreft.

Daarentegen, de liefhebbers die een voertuig tussen 25 en 30 jaar willen inschrijven zullen rekening moeten houden met de volgende te betalen belastingen:

- de bijzondere inverkeersbelasting à 61,50 EUR (geen wijziging met wat vandaag van toepassing is in Wallonië)
- + de volledige verkeersbelasting in plaats van de forfaitaire verkeersbelasting
- + de Ecomalus belasting berekend volgens de CO2-waarde*.

* Indien de CO2-waarde niet gekend is (wat het geval is voor 75% van de voertuigen), wordt er een forfaitair bedrag van 600 EUR toegevoegd aan de bijzondere inverkeersbelasting.

Vanaf welk ogenblik wordt de verkeersbelasting berekend?

De verkeersbelasting wordt steeds berekend vanaf de 1e dag van de maand waarin u het voertuig op uw naam inschrijft of werd ingeschreven. Deze datum zal in het algemeen steeds verschillend zijn van de datum van eerste ingebruikname!

Vanaf wanneer zal u kunnen genieten van de forfaitaire verkeersbelasting?

Vanaf het ogenblik dat het voertuig de fiscale leeftijd van 30 jaar heeft bereikt.

Voorbeeld :

- Datum van eerste ingebruikname: 15.03.1986
- Datum waarop u het voertuig op uw naam heeft ingeschreven: 10.01.2014

Het voertuig bereikt de fiscale leeftijd van 30 jaar op 01.04.2016.

In dit specifiek voorbeeld heeft u het voertuig op uw naam geregistreerd op 10.01.2014; de verkeersbelasting wordt berekend voor een periode van 12 maanden vanaf 01/01; op dat ogenblik wordt het voertuig nog steeds niet aanzien als oldtimer en zal u nog een volledig jaar de volledige belasting moeten betalen en zal de forfaitaire verkeersbelasting pas van toepassing zijn vanaf 10.01.2017.

Wat kan u ondernemen om deze nieuwe belasting te vermijden?

De keuze blijft uiteraard bij de eigenaar die zijn eigen berekening zal moeten maken om na te gaan of hij zal instemmen met deze nieuwe belasting of niet.

De liefhebber die deze nieuwe belasting niet wenst te betalen, zal zijn voertuig moeten uitschrijven voor de 1e dag van de maand waarin deze ingeschreven werd op zijn naam. Ter herinnering, de datum van eerste ingebruikname is meestal verschillend van de datum waarop het voertuig op uw naam werd ingeschreven.

Voorbeeld:

U hebt een voertuig ingeschreven op uw naam op 15.06.2013 => dan dient u deze uit te schrijven voor 01.06.2016. Op deze manier vermijdt u deze nieuwe belasting.

Wat wordt het bedrag van de verkeersbelasting voor voertuigen van minder dan 30 jaar oud?

Tabel Jaarlijkse verkeersbelasting (auto's tot 30 jaar oud)

Fiscale PK	Jaarlijks bedrag €	Fiscale PK	Jaarlijks bedrag €
3	77,35	19	1738,84
4	77,35	20	1979,47
5	96,76	21	2087,32
6	139,92	22	2195,16
7	182,82	23	2303,00
8	226,12	24	2410,85
9	269,28	25	2518,69
10	312,05	26	2626,54
11	405,11	27	2734,39
12	497,90	28	2842,22
13	590,90	29	2950,07
14	683,63	30	3057,91
15	776,42	31	3165,76
16	1017,06	32	3273,60
17	1257,83	33	3381,44
18	1498,60	34	3489,29

Hoeveel bedraagt de bijzondere inverkeersbelasting (BIV)?

In Wallonië bedraagt de BIV 61,50 EUR

Hoeveel bedraagt de bijkomende Ecomalus?

Ter herinnering, dit bedrag is in functie van de CO2-waarde. Indien de CO2-waarde niet gekend is, zal er een forfaitair bedrag van 600 EUR aangerekend worden.

Hierna vindt u een overzicht van de bedragen volgens de CO2-waarden die gekend zijn bij de fiscale cel van de SPW.

CO2 (g/km)	Bedrag	CO2 (g/km)	Bedrag
van 146g van tot 155g	€ 100	van 206g tot 215g	€ 700
van 156g tot 165g	€ 175	van 216g tot 225g	€ 1.000
van 166g tot 175g	€ 250	van 226g tot 235g	€ 1.200
van 176g tot 185g	€ 375	van 236g tot 245g	€ 1.500
van 186g tot 195g	€ 500	van 246g tot 255g	€ 2.000
van 196g tot 205g	€ 600	+ 255g	€ 2.500

Hoe maken we de juiste berekening?

Ingevolge deze nieuwe wetgeving zal de berekening afhankelijk zijn van een aantal factoren, zoals bijvoorbeeld of het voertuig van 25 tot 30 jaar al dan niet is ingeschreven.

a) voor een voertuig van 25 tot 30 jaar dat momenteel is ingeschreven:

Controleer de fiscale PK van het voertuig en dan kan u de jaarlijkse verkeersbelasting aflezen in de hogergenoemde tabel 'Jaarlijkse verkeersbelasting'.

U bezit bijvoorbeeld een Mercedes 2800 cc met 13 PK, dan zal uw jaarlijkse verkeersbelasting 590,90 EUR bedragen.

b) voor een voertuig van 25 tot 30 jaar dat u wenst in te schrijven en waarvan u de CO2-waarde kent.

Voorbeeld : auto van 27 jaar oud met een gekende CO2-waarde van 175 g/km en met 9 fiscale PK

De volgende berekening is dan van toepassing:

- Bijzondere inverkeersbelasting = 61,50 EUR

- Ecomalus = 250 EUR

- Jaarlijkse verkeersbelasting = 269,28 EUR

Totaalbedrag om dit voertuig op de weg te krijgen = 580,78 EUR (wat een verhoging is met 500% ten opzichte van de huidige situatie)

c) voor een auto van 25 tot 30 jaar oud maar waarvan u de CO2-waarde niet kent.

Zelfde voorbeeld: auto van 27 jaar oud met een niet gekende CO2-waarde en met 9 fiscale PK

De volgende berekening is dan van toepassing:

- Bijzondere inverkeersbelasting = 61,50 EUR

- Ecomalus = 600 EUR

- Jaarlijkse verkeersbelasting = 269,28 EUR

Totaalbedrag om dit voertuig op de weg te krijgen = 930,78 EUR (wat een verhoging is met 900% ten opzichte van de huidige situatie).

Hoe kan ik de fiscale PK terugvinden van mijn voertuig?

Zie hieronder een overzichtstabel

CM ³	PK / CV	CM ³	PK / CV	CM ³	PK / CV
0 - 750	4	3251 - 3450	17	5851 - 6050	30
751 - 950	5	3451 - 3650	18	6051 - 6250	31
951 - 1150	6	3651 - 3850	19	6251 - 6450	32
1151 - 1350	7	3851 - 4050	20	6451 - 6650	33
1351 - 1550	8	4051 - 4250	21	6651 - 6850	34
1551 - 1750	9	4251 - 4450	22	6851 - 7050	35
1751 - 1950	10	4451 - 4650	23	7051 - 7250	36
1951 - 2150	11	4651 - 4850	24	7251 - 7450	37
2151 - 2350	12	4851 - 5050	25	7451 - 7650	38
2351 - 2550	13	5051 - 5250	26	7651 - 7850	39
2551 - 2750	14	5251 - 5450	27	7851 - 8051	40
2751 - 3050	15	5451 - 5650	28	8051 - 8250	41
3051 - 3250	16	5651 - 5850	29	8251 - 8450	42

Andere vragen?

Voor alle andere vragen verzoeken we u om een email te sturen naar het secretariaat van de BFOV (sec@bfov-fbva.be) in plaats van te telefoneren, gezien elk geval verschillend is en omdat ons secretariaat niet altijd in de mogelijkheid is om onmiddellijk op een correcte manier te antwoorden.

We danken u bij voorbaat voor uw begrip.

De BFOV

PROJECT NIEUW OLDTIMERSTATUUT

INLEIDING

Sedert 01.07.2013 is het nieuwe oldtimerstatuut van kracht, waarvoor BFOV al sinds 2006 vragende partij was.

Hieronder herhalen we nog eens de redenen die destijds naar voor gebracht werden om het oldtimerstatuut te wijzigen:

- wetgeving niet aangepast aan het oldtimerpark (de vorige tekst was opgesteld in het begin van de jaren '70)
- geen duidelijk gedefinieerde gebruiksvoorwaarden
- veel zorgen met politiediensten door verschillende interpretaties van de gebruiksvoorwaarden
- problemen met verzekeringsmaatschappijen

Na onze ondernomen stappen van begin 2015 aan het kabinet van mevrouw Galant, Federaal Minister van Mobiliteit, en na het debat is Autoworld op 13.08.2015 werd duidelijk dat de BFOV voorstander is van een herziening van het oldtimerstatuut.

Hierna leest u onze visie voor de toekomst van de oldtimers.

EVALUATIE NIEUW OLDTIMERSTATUUT

Het aantal liefhebbers van oude voertuigen is de laatste jaren in stijgende lijn.

Redenen :

- de economische crisis zorgt ervoor dat veel liefhebbers ervoor kiezen om te investeren in een oldtimer die zijn waarde behoudt in plaats van het geld op een spaarrekening te zetten
- de media (talloze veilingen met soms onbegrijpelijke prijzen)
- de georganiseerde evenementen (Cars & Coffee, Zoute Grand Prix, beurzen, ...)
- het proactieve werk en de communicatie van de BFOV in verband met het geleverde lobbywerk, activiteiten ...

- ...

De cijfers

Het aantal voertuigen die 25 jaar oud geworden zijn, is ook gestegen.

Vandaag zijn bij de DIV +/- 356 000 voertuigen van meer dan 25 jaar oud ingeschreven.

Het is belangrijk te weten dat veel van deze voertuigen nog dagelijks gebruikt worden voor professionele doeleinden zoals :

- aanhangwagens die in de private transportsector gebruikt worden
- professioneel gebruikte landbouwtrekkers (rode nummerplaat type 'G-L')
- vrachtwagens die voor professioneel transport gebruikt worden
- bulldozers op werven

- ...

Het aantal voertuigen met een O-kenteken bedraagt momenteel +/- 58 000. Dit aantal zal in de komende maanden nog stijgen, gezien motorfietsen sinds oktober 2014 een O-kenteken kunnen bekomen en binnenkort komen daar nog de bromfietsen bij. Hun aantal is niet bekend maar wordt geschat op +/- 100 000.

Import auto's Nederland

België is net als Duitsland en het noorden van Frankrijk slachtoffer geworden van een nieuwe wet die in Nederland van kracht is sinds 01.01.2014. Voor deze datum was er voor de voertuigen ouder dan 25 jaar geen verkeersbelasting in Nederland.

De overheid heeft beslist om, **enkel om fiscale redenen**, de leeftijd van een oldtimer op te trekken naar 40 jaar. Voor auto's jonger dan 40 jaar moest er meteen tot 2 000 EUR belasting betaald worden per voertuig.

Hierdoor zijn voertuigen van minder dan 40 jaar oud op de markt gekomen tegen een goedkope prijs.

Die werden dan voornamelijk gekocht **door mensen die geen interesse hadden voor de geschiedenis van de oldtimer** maar die gewoon goedkoop wilden rondrijden (= misbruik).

De misbruiken

Misbruik is er altijd geweest, zelfs voor de invoer van de 'O'-plaat in 1999 en voor het oldtimerstatuut dat in 2013 werd ingevoerd.

Misbruiken zullen altijd blijven bestaan, niet alleen op het gebied van de wetgeving over oldtimers, maar ook op het niveau van de wegcode (dagelijks rijden bestuurders sneller dan 120 km/h op de snelwegen ...). De BFOV is vragende partij om misbruiken tegen te gaan en merkt opnieuw op dat de invoer van een periodieke technische keuring een eerste had kunnen zijn.

We moeten echter de misbruiken samen bestrijden:

- de BFOV door communicatie aan haar liefhebbers
- de clubs, die een sociale controle over hun leden hebben
- de ordediensten
- de verschillende overheden (FOD Mobiliteit, GOCA, de Gewesten ...)

Het is moeilijk om een cijfer te plakken op het aantal misbruiken, maar uit nationale en internationale onderzoeken kunnen we afleiden dat het niet om meer dan 5 % van de oldtimers gaat.

De meerderheid van de liefhebbers zijn hun oldtimer niet anders gaan gebruiken sinds het nieuwe oldtimerstatuut.

We moeten dus noch de 95 % echte oldtimerliefhebbers straffen, noch de jongeren die willen toetreden tot de wereld van de oldtimer.

Economische impact

In onze toekomstige onderhandelingen mogen we zeker de economische impact van de beweging van oldtimers niet vergeten. Veel mensen zijn actief in de professionele sector voor herstellingen, restauraties ... We stellen namelijk vast dat meer en meer liefhebbers een auto kopen voor hun vrije tijd maar de mechanische werking ervan niet kennen.

Er worden ook talloze activiteiten georganiseerd door de clubs, die musea en culturele evenementen bezoeken, gebruik maken van restaurants en hotels ... en hieraan behoorlijk wat geld uitgeven.

CONCLUSIES BFOV

De BFOV gaat akkoord met het feit:

- dat de leeftijd van oldtimers moet worden opgetrokken naar 30 jaar;
- dat het noodzakelijk is om categorieën van oldtimers te creëren (wat ons eerste project was in 2006);
- dat de echte liefhebbers van oldtimers beschermd moeten worden;
- dat misbruik bestreden moet worden;

maar ook

- dat we jonge liefhebbers moeten aanmoedigen;
- dat we de echte liefhebbers (95%) niet mogen straffen;
- dat we de technische staat van de auto's moeten verbeteren;
- dat we de verkeersveiligheid moeten verbeteren;
- dat de fiscaliteit moet worden herzien;
- dat auto's in hun originele staat beschermd moeten worden;
- dat de BFOV op een of andere manier moet worden betrokken in de verzoeken om registratie om valse oldtimers tegen te gaan (recent gebouwd).

De leeftijd van de oldtimer

De leeftijd van 30 jaar wordt bepaald in een Europese richtlijn 2014/45/EU, waar voor de eerste keer een definitie van voertuigen van historisch belang gepubliceerd werd.

We hernemen hieronder enkele passages uit deze richtlijn:

(13) Motorvoertuigen van historisch belang worden verondersteld het industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand te houden en worden geacht nauwelijks op de openbare weg te worden gebruikt. Het moet aan de lidstaten worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te bepalen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.

Hoofdstuk 1, artikel 2 punt 2

2. De lidstaten mogen de volgende op hun grondgebied ingeschreven voertuigen uitsluiten van de toepassing van deze richtlijn:

— voertuigen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd of gebruikt, en voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, zoals voertuigen van historisch belang of wedstrijdvoertuigen;

7) „voertuig van historisch belang”: elk voertuig dat door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en aan de volgende voorwaarden voldoet:

— *het is tenminste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven;*

— *het specifieke voertuigtype, zoals omschreven in het relevante Unie- of nationale recht, wordt niet langer geproduceerd;*

— *het is historisch bewaard gebleven en in de oorspronkelijke staat behouden en de technische kenmerken van de hoofdonderdelen hebben geen veranderingen ondergaan;*

Onze federatie wil zich houden aan deze definitie, namelijk 30 jaar

Elk voertuig verdient bescherming, of het nu 10 of 75 jaar oud is. Elk geproduceerd voertuig draagt bij aan de ontwikkeling van een nieuwe technologie en maakt deel uit van de geschiedenis van de automobiel, die in 1896 begon met de uitvinding van de verbrandingsmotor.

Vandaag worden meer en meer auto's vernietigd. Dit betekent dat binnen 10 à 20 jaar veel massaal geproduceerde auto's verdwenen zullen zijn. De enkele bewaarde exemplaren zullen dan een verzamelwaarde hebben.

Voor de BFOV is het merk en/of model van het voertuig van geen belang, want het is niet de auto die misbruik maakt van het oldtimerstatuut, maar wel de eigenaar die ermee rijdt.

Zowel een Audi Quattro, Volkswagen Golf, Honda Camino, ... of een Lamborghini of Aston Martin worden verzameld door echte liefhebbers van oldtimers. De bewijzen hiervan zie je al in Autoworld, waar dit soort auto's in de belangstelling staan en waar het publiek hiervoor vragende partij is.

Tegenwoordig zijn minder dan 5500 vooroorlogse auto's ingeschreven in België. Dit bewijst dat de beweging stukje bij beetje aan het verplaatsen is.

VOORSTELLEN VAN DE BFOV

Om misbruik tegen te gaan
Om bij te dragen aan de verkeersveiligheid
Om fiscale fraude te bestrijden
Om de jeugd aan te moedigen om deel te nemen aan de beweging van oldtimers
Om de echte liefhebbers van oldtimers te beschermen
De BFOV stelt dit project voor als uniek in de wereld, modern, streng ...

1. Gebruik van de oldtimer

De BFOV is van mening dat de gebruiksvoorwaarden van oldtimers, zoals beschreven in het oldtimerstatuut van 01.07.2015, niet gewijzigd moeten worden.

2. Invoeren van categorieën

In 't Algemeen

Dit project is van toepassing op alle soorten oldtimers

Voor elk voorgestelde categorie, is de tussenkomst van de BFOV op de een of andere manier noodzakelijk. Het idee bestaat erin om een vignet te creëren (hierna voorlopig Oldtimer Pass genaamd), dat overeen zal stemmen met de categorie waarin het voertuig kan ingeschreven worden. Dit vignet zou uitgereikt worden door een onafhankelijke instantie samengesteld uit de beroepsfederaties UPEX - GOCA en de BFOV.

Categorie YOUNGTIMER

= voertuig met potentieel om een voertuig van historisch belang te worden

Karakteristieken:

- * van toepassing op voertuigen van minstens 20 jaar oud.
- * invoeren van een kentekenplaat type Y-AAA-001 (eventueel andere kleur)

Voorwaarden om deze kentekenplaat te kunnen krijgen:

- vignet Oldtimer Pass
- jaarlijkse technische controle, uitgezonderd motorfietsen, bromfietsen en landbouwvoertuigen
- verplicht gelijkvormigheidsattest (geen wijzigingen aan het voertuig of tuning)
- degressieve belasting per leeftijdscategorie

Voordelen:

- aanmoediging voor de jeugd => het gaat om een zichtbare erkenning voor jonge liefhebbers (fierheid)
- hernieuwing van het wagenpark => wie geen auto heeft voor dagelijks gebruik zal ofwel volledige belastingen moeten betalen, ofwel een modernere auto moeten aanschaffen
- minder misbruik => het verkrijgen van een vignet zal de niet-liefhebbers van oldtimers ontmoedigen om deze stap te zetten + financiële gevolgen
- Bescherming van potentieel belangrijke wagens => echte verzamelaars zullen dit soort wagens bewaren voor de toekomst

Categorie OLDTIMER

Karakteristieken:

- * Van toepassing op voertuigen van minstens 30 jaar oud
- * De huidige kentekenplaat type O-AAA-001

Voorwaarden om deze kentekenplaat te kunnen krijgen:

- vignet Oldtimer Pass
- driejaarlijkse technische controle voor voertuigen vanaf 1950, uitgezonderd motorfietsen, bromfietsen en landbouwvoertuigen. Vrijstelling voor voertuigen van voor 1950. De periodieke technische controle, geregionaliseerde materie, zal toelaten om:
 - de voertuigen te regulariseren die nog een normale nummerplaat dragen en die nooit voldoen aan de technische controle en die in feite niet correct ingeschreven zijn
 - meer inkomsten te creëren voor de staat / de regio's
 - een exact overzicht te hebben van het aantal afgelegde kilometers
 - de niet onderhouden oldtimers te elimineren
 - de technische staat van oude wagens te verbeteren
 - bij te dragen aan de verkeersveiligheid
- geen verplichting gelijkvormigheidsattest, maar met een aantal toegestane wijzigingen
- forfaitaire belasting

Voordelen:

- minder misbruik => het verkrijgen van een vignet zal de niet-liefhebbers van oldtimers ontmoedigen om deze stap te zetten + financiële gevolgen
- driejaarlijkse periodieke controle
- bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid
- het terug op punt stellen van slecht onderhouden oldtimers of de verkoop van deze wagens, gezien de kost voor het op punt stellen
- echte verzamelaars zullen dit soort wagens bewaren voor de toekomst

Lijst van toegelaten wijzigingen voor inschrijving in de categorie OLDTIMER (onder voorbehoud van de onderhandelingen)

Deze lijst, die nog kan gewijzigd worden, is gebaseerd op de ervaring van onze federatie en wat in het verleden door de wetgeving werd toegelaten

- trommelremmen vervangen door schijfremmen
- kabelremmen vervangen door hydraulische remmen
- vervanging van de motor (zelfde type brandstof) met toelating om het vermogen te verhogen met max. 25 % (een 1200 cc niet vervangen door een 2000 cc)
- de versnellingsbak vervangen
- uitlaat in INOX
- toevoeging van een rolbeugel
- de originele zetels vervangen door kuipzetels indien de originele ankerpunten gebruikt worden
- veiligheidsgordels toevoegen indien de originele ankerpunten gebruikt worden
- Een Left Hand Drive voertuig omvormen naar Right Hand Drive
- Wijzigingen/vervangingen van het chassis met toelating van de constructeur of zijn vertegenwoordiger
- Banden: diagonaal => radiaal
- Powersteering installeren (stuurbekrachtiging)
- ophanging, regelbare schokdempers ...
- ...

Categorie HERITAGE

Karakteristieken:

* Van toepassing op voertuigen van minstens 50 jaar oud

* Kentekenplaat type H-AAA-001

Voorwaarden om deze kentekenplaat te kunnen krijgen:

- attest Oldtimer Pass
- driejaarlijkse technische controle voor voertuigen vanaf 1950, uitgezonderd motorfietsen, bromfietsen en landbouwvoertuigen. Vrijstelling voor voertuigen van voor 1950. De periodieke technische controle, geregionaliseerde materie, zal toelaten om:
 - de voertuigen te regulariseren die nog een normale nummerplaat dragen en die nooit voldoen aan de technische controle en die in feite niet correct ingeschreven zijn
 - meer inkomsten te creëren voor de staat / de regio's
 - een exact overzicht te hebben van het aantal afgelegde kilometers
 - de niet onderhouden oldtimers te elimineren
 - de technische staat van oude wagens te verbeteren
 - bij te dragen aan de verkeersveiligheid
- Geen verplichting gelijkvormigheidsattest, maar met een heel beperkt aantal toegestane wijzigingen
- Fiscaliteit : Nulbelasting

Voordelen:

- geen misbruik gezien de minimumleeftijd van 50 jaar
- driejaarlijkse periodieke controle voor voertuigen vanaf 1950
- bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid
- het terug op punt stellen van slecht onderhouden oldtimers of de verkoop van deze wagens, gezien de kost voor het op punt stellen
- de eigenaars van aangepaste voertuigen zullen er alles aan doen om hun oldtimer in originele staat te brengen om een 'H'-kenteken (Heritage) te bekomen
- echte verzamelaars zullen dit soort wagens bewaren voor de toekomst

Lijst van toegelaten wijzigingen voor inschrijving in de categorie HERITAGE (onder voorbehoud van de onderhandelingen)

- vervangen van de motor door een met hetzelfde type brandstof en volgens de originele specificaties
- de versnellingsbak vervangen volgens de originele specificaties
- uitlaat in INOX
- Historische aanpassingen
- Wijzigingen/vervangingen van het chassis met toelating van de constructeur of zijn vertegenwoordiger
- Banden: diagonaal => radiaal

Categorie O-X (uitzonderingen)

Verschillende voertuigen zijn nu geblokkeerd na keuring omwille van een identificatieprobleem, zoals bepaalde Kit Cars op basis van een VW-chassis van voor 15.06.1968. Hetzelfde geldt voor wagens die te veel aangepast zijn zoals Hot Rods, replica's, ...

De BFOV vraagt dat deze voertuigen geregistreerd worden met een O-XAA-001 kenteken met een andere kleur. Het gaat hier om voertuigen van meer dan 30 jaar oud die soms sterk aangepast werden of voorzien zijn van kits die in die tijd verkocht werden maar die voldoen aan de technische voorwaarden om op de openbare weg te rijden. Het identificatieprobleem mag geen obstakel

worden voor de liefhebbers van deze wagens, zolang we ze correct kunnen inschrijven:
Voorbeeld Ford - Kit Car Robin Hood, dit betekent dat het voertuig gebaseerd is op een chassisnummer van het merk Ford maar met een Robin Hood kit
of

Voorbeeld VW - Kit Car Lamborghini, dit betekent dat het voertuig gebaseerd is op een chassisnummer van het merk Volkswagen maar met een Lamborghini look

Karakteristieken:

- * Toepassing op voertuigen vanaf 30 jaar
- * De kentekenplaat type O-XAA-001 (met andere kleur)

Voorwaarden om deze kentekenplaat te kunnen krijgen:

- attest Oldtimer Pass
- driejaarlijkse technische controle voor voertuigen vanaf 1950
- forfaitaire belasting

Voordelen:

- geen misbruik
- driejaarlijkse periodieke controle voor voertuigen vanaf 1950, volledige vrijstelling voor voertuigen van voor 1950
- bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid
- het opkuisen van het wagenpark en de echte oldtimers van de valse onderscheiden

OVERGANGSMAATREGELEN

Op het moment waarop het nieuwe oldtimerstatuut van kracht wordt, moeten we rekening houden met de overgangsmaatregelen met betrekking tot de leeftijd van het voertuig.

Wij stellen voor dat de ingeschreven voertuigen van meer dan 25 en minder dan 30 jaar als oldtimers ingeschreven moet blijven onder de huidige voorwaarden, dit wil zeggen het behoud van de O-plaat en het behoud van de forfaitaire belasting.

HERINNERING - HERINNERING

De BFOV meldt dat

- **DIT EEN PROJECT IS**
- **ER NOG GEEN BESLISSING GENOMEN WERD**
- **WE SAMEN HET IMAGO VAN DE OLDTIMERS MOETEN BESCHERMEN**
- **WE SAMEN DE ECHTE LIEFHEBBERS MOETEN BESCHERMEN**
- **WE U VERZOEKEN OM ENKEL EN ALLEEN DE BERICHTEN VAN DE BFOV TE VERSPREIDEN AAN UW LEDEN**
- **UW SUGGESTIES ZIJN WELKOM OP HET SECRETARIAAT**
- **WE U ZULLEN OP DE HOOGTE HOUDEN VAN DE ONDERHANDELINGEN**

De BFOV

CRACKED, RACKED OR JACKED

2015 has been an eventful year in many respects. Guy (Pieters) and I continue our welding classes at evening school although it seems we are concentrating more on actual welding than repairs to Charlie, our TR6. During the previous school year we managed to replace all the filler we uncovered in the trailing edge of the boot lid as well as some minor rust removal to the offside rear wing. The good thing about the TR6 (and other cars of that era) is that most parts are bolted on and not spot-welded. At the end of the school year we had reached the stage of spraying both the wing and the boot lid but that was as far as we got. I now need to rub them down again and put on a final coat but that is something I shall have to tackle at home and when the weather is a bit warmer.

While we were busy working on those parts I foolishly started on the bonnet. Why? Because a friend pointed out to me that the bonnet was not quite straight. I tracked down the problem quickly enough to the two locating pins which had pulled the bonnet off-centre. Having removed the bonnet from the car I noticed that the grill-surround had several rust holes. Why is it one job leads to another? I cut out the offending piece of metal – now this was one part that was spot-welded! The main cause of this particular rust problem here lay in that fact. Water had managed to get in between the two sheets of metal and had rusted out. Having knocked a piece of metal into the correct shape, using the skills learnt in our first year of evening classes, I welded it in and started spraying. I also managed to spray various other minor parts, intentionally, I would add. So, at the moment Charlie is in several pieces awaiting some spare time for me to finish it off and start the re-building process.

In the meantime, I had noticed that a steering squeak on the XJS (Purdy) was getting progressively worse. There were a number of other minor faults so I checked her into Jaguar Vernaave for them to sort out. It turned out that the problem with the steering rack was due to worn-out rubber seals – not surprising considering the age of the car. The cost of the replacement seals was only a few Euros but the cost of removing the rack and having it rebuilt was rather more! However, I am pleased to say that Purdy is now back to normal. Well, not quite. I took her for a drive to Roeselare the other day and noticed that the indicators weren't working. This has happened before and I knew the solution. Take off the fusebox cover under the dashboard and fiddle a bit with the offending fuse. On this occasion, however, I realized that my simple solution was not going to work. The horn was still working (on the same fuse) and therefore the problem lay not with the fuse. At this stage I have assumed that the problem is the indicator relay and have ordered a replacement. If that doesn't work then it's back to the manual! Earlier this year, we took Blossom (my 1934 Triumph) on a rally with KBC. It was quite an arduous rally taking us from Antwerp up through Holland and around and about. We took her in our new trailer as far as Antwerp but the rally was still a couple of hundred kilometers of fast and furious driving. By the end of the rally she had started to lose power at the top end. She refused to go more than 80kph and she was blowing smoke out of the oil breather. Once we got home I had no time to look into the problem as we were off again with Blossom to the UK for the annual gathering of the pre-war Triumphs. While we were there I took the opportunity to chat to some members of the club to see if they had any ideas regarding her loss of power. The most obvious cause seemed to be leaking oil rings so once we got home I checked the compression. It was then apparent that this was where the problem lay. Compression was low on all cylinders but when I poured in a little oil through the spark plug holes the compression went up. So it looked as though the problem was either the valves not seating properly or the oil rings allowing a loss of compression. Rather than remove the head and check it out I took the step of taking her to a specialist in Roeselare (D'Haene) to be looked at. After a couple of weeks I received the call to pop over and have a word. It turns out that the block has several cracks in it. Some of the cracks are around the stud holes where the company that rebuilt the engine some 5 years ago had inserted helical coils to reinforce the threads. This was not a good solution as this is where the cracks had appeared. Not only there but also several cracks were found in the cylinder walls (after removing the liners). The head was also cracked where the company had gas-flowed the exhaust channels and managed to grind their way through the walls!

I contacted several club members over in the UK (and actually here in Belgium) and eventually they turned up a possible replacement engine. This engine had been removed from a Triumph about 40 years ago and left standing in someone's garage. The car from which it had been removed had since been rebuilt with another engine so the owner had this one as a spare. I bought it on the condition I could return it should it be found to be cracked. After picking up the engine in Derby, D'haene stripped this engine and informed me that while the head was in reasonably good and repairable condition the block was even worse than mine. So, from two complete engines I have two cracked blocks and one cracked head.

While at the Classic Car Show at the NEC this November I was pointed in the direction of a company from Coventry that specialize in cold-stitching and claimed to be able to repair almost anything. So my next job is to take one of the blocks over to the UK after Christmas to have them start work on my original engine block. My idea is that when I pick that one up I can take the second block and my old head with me for them to continue working on so that I end up with a spare engine. Of course, there is no guarantee that they will be able to fix my engine but as I have the only other engine in the UK I have no idea that I have a Plan B. Having said that, there is a guy in Dorset that builds Alfa 8C engines on which the original Triumph Straight 8 was based. He has said he would be happy to build me a replica eight cylinder by making some cosmetic changes to the Alfa engine. Only problem there is the price! An engine-gearbox unit with supercharger and the necessary changes to mounting and fitting etc would come to some 280,000 Euros! As I am unlikely to win the lottery I think that does not even qualify as a Plan Z! So, next time someone suggests that low compression is a minor problem I shall be able to correct them!

Since starting this article, however, I have learnt from Dirk, a Belgian member of our Pre-1940 Triumph Club, that he has located another engine – in Australia! I have asked whether that one has any cracks, but when one considers the cost of transportation, not to mention the costs of getting it rebuilt perhaps I will stick to my current plans for the time being.

Is there any good news, I hear you ask? Well, we sold Daisy, the Mini, a few months ago. The problem was that every time we turned round we found yet another sign of rust. The quality of metal in that car left a lot to be desired. Incredible in this day and age that a car built in 1999 should have so little rust-protection. So, we decided to cut our losses and get rid of her. We actually sold her to a guy who has a collection of 40 Minis! As ours was a 40th Anniversary Limited Edition it was at least something more than your average rusty heap of metal!

We were debating what to replace her with. Our initial thoughts were a Mini Cooper Convertible (the BMW modern one) but while on a trip to the UK I noticed several Mazda MX5s and we both agreed that this might be a better option. Two weeks later we became the proud owners of Elsie (yes, we name all our old cars). A week after buying her (from a lady in Belgium) we took her on our annual holiday to the UK where we put on 2,500 kilometers driving around the country. There is one spot of rust on the leading edge of the bonnet but the size of a 1 cent piece so I shall leave it for the time being. Other than that she is in pretty good condition. The previous owner had used the car to carry her baby in a special car seat which managed to scratch the plastic glovebox lid but I am working on that. I noticed the roof had never been cleaned and the glass in the side windows was badly scratched. A glass scratch repair kit has improved the situation with the glass and a good clean of the roof has made a big difference. The glass is not perfect and I think the only real solution is to replace the glass but I think that can wait until the TR6 is back on the road and Blossom and..... finally, there is Myrtle (my 1967 Beetle) which has been waiting for me to finish off what started as a replacement of the fuel pipes but that, as they say, is another story!

At least, this is not yet another story of Belgian bureaucracy. However, I am sure that changes to the laws regarding Oldtimers will lead to a resurgence in paperwork and bureaucracy and next year's article will revert to more amusement!

A Happy New Year to all our members and hope to be able to meet up with you soon.

Steve Myers

En Wallonie - adaptation de la fiscalité à partir du 01.01.2016 11/10/2015

DERNIERE MISE A JOUR - 13.11.2015

Ceci concerne les amateurs habitant en Wallonie!

Pour rappel, cette nouvelle loi n'a rien à voir avec l'obtention d'une plaque O, qui actuellement reste possible à partir de 25 ans. Pour ce qui concerne le passage à 30 ans (immatriculation), nous vous conseillons de suivre nos travaux de lobbying via <http://www.bfov-fbva.be/fr/dossiers-politiques-lobbying/l-age-du-vehicule-ancien-25-30-ans-01-03-2015/>

Décision définitive

La FBVA a été reçue ce jeudi 12 novembre 2015 au cabinet de monsieur le ministre Lacroix.

Le ministre reste sur sa position et ne prévoit pas de mesures transitoires pour les véhicules actuellement immatriculés entre 25 et 30 ans d'âge.

Par contre, il a signalé qu'il ne désire pas pénaliser les vrais amateurs de véhicules anciens et qu'il est prêt à collaborer à notre nouveau projet du statut ancêtre suite au passage obligatoire à 30 ans.

Dans ce nouveau projet, qui a déjà soumis au cabinet de madame la ministre Galant avant la nouvelle proposition fiscale en Wallonie, nous proposons trois catégories de véhicules anciens (Youngtimer - Oldtimer - Heritage). Le but étant de protéger les vrais amateurs et non les profiteurs. Une réunion au niveau fédéral sera prochainement organisée, où les trois régions seront à l'écoute de la FBVA. Nous espérons pouvoir trouver un accord assez rapide avec les autorités fédérales et régionales.

Dès que cette première réunion aura eu lieu, nous reviendrons vers vous avec les détails de ce nouveau projet du 'statut ancêtre'.

Entre-temps nous vous demandons de ne pas nuire à l'image du vrai amateur et de continuer à rester uni. Des actions, telles que proposées par une minorité de personnes, peuvent mettre en péril les futures actions de la FBVA.

Qu'est-ce qui va changer?

Pour revenir à la nouvelle législation fiscale en Wallonie nous reprenons ci-après le résumé sous forme de 'questions et réponses'.

A partir de quand la nouvelle législation entrera-t-elle en vigueur?

La nouvelle législation sera d'application à partir du 1er janvier 2016.

Quels sont les véhicules concernés?

Les voitures de la catégorie 25 à 30 ans d'âge, déjà immatriculés ou à immatriculer en région Wallonne. Cette législation ne concerne pas les amateurs habitant dans la région bruxelloise, ni en Flandres. Ceci étant tout à fait légal vu la régionalisation des pouvoirs en matière fiscalité et la réforme de l'Etat.

Qu'est ce qui changera à partir du 1er janvier 2016?

Les voitures de 25 à 30 ans, ne bénéficieront plus de la taxe forfaitaire de +/- 35 EUR, mais seront taxés comme une voiture moderne selon le tableau que vous trouverez plus loin dans le présent communiqué.

Les propriétaires des voitures actuellement immatriculés, recevront une demande de paiement de la taxe pleine au moment de leur date d'échéance, date à laquelle vous devrez payer votre taxe de circulation annuelle. Pour ces voitures il n'y aura bien entendu pas de taxe de mise en circulation, ni d'Ecomalus à payer, vu qu'il ne s'agit pas d'une immatriculation du véhicule.

Par contre, les propriétaires qui désirent immatriculer une voiture de 25 à 30 ans devront à l'immatriculation payer :

- une taxe de mise en circulation de 61,50 EUR (rien ne change à ce niveau puisque déjà d'application à l'heure actuelle)
- + une taxe pleine de circulation annuelle au lieu de la taxe forfaitaire
- + une taxe Ecomalus selon le taux de CO2*.

* Au cas où le taux de CO2 n'est pas connu (ce qui sera le cas pour 75 % des véhicules), une taxe forfaitaire de 600 EUR sera ajoutée à la taxe de mise en circulation.

A partir de quand la taxe de circulation est-elle calculée?

La taxe de circulation est toujours calculée à partir du 1er du mois dans lequel vous avez immatriculé votre véhicule à votre nom. Cette date est, en général, différente que la date de 1ère mise en circulation!

A partir de quand pouvez-vous bénéficier de la taxe forfaitaire?

A partir du moment où le véhicule atteindra fiscalement ses 30 ans.

Exemple :

- date de première mise en circulation : 15.03.1986
- date à laquelle vous avez immatriculé ce véhicule : 10.01.2014

Le véhicule devient fiscalement ancêtre à partir du 01.04.2016.

Dans cet exemple vous avez immatriculé le véhicule à votre nom en date du 10.01.2014; la taxe annuelle est donc calculée pour une période de 12 mois à partir du 01/01; à ce moment là, le véhicule n'est pas encore considéré comme ancêtre et vous allez encore payer une taxe pleine pour 12 mois et vous allez seulement bénéficier de la taxe de circulation forfaitaire qu'à partir du 10.01.2017.

Que pouvez-vous faire pour éviter cette nouvelle taxe pour le véhicule déjà immatriculé?

Le choix reste bien entendu auprès du propriétaire qui devra faire son propre calcul et qui décidera s'il payera ou pas le supplément de taxe imposée.

Celui qui décide de ne pas vouloir payer cette taxe supplémentaire, devra désimmatriculer son véhicule avant le 1er du mois dans lequel il a immatriculé ce véhicule à son nom. Pour rappel, la date de première mise en circulation n'est souvent pas la date à laquelle vous avez immatriculé le véhicule à votre nom.

Exemple :

Date à laquelle vous avez immatriculé le véhicule à votre nom = 15.06.2013 => désimmatriculer le véhicule avant le 01.06.2016. De cette façon vous évitez la taxe supplémentaire.

Quel sera le montant de la taxe de circulation annuelle pour les véhicules de moins de 30 ans?

Tableau Taxe de Circulation annuelle (voitures de 25 à 30 ans)

CV Fiscal	Montant annuel €	CV fiscal	Montant annuel €
3	77,35	19	1738,84
4	77,35	20	1979,47
5	96,76	21	2087,32
6	139,92	22	2195,16
7	182,82	23	2303,00
8	226,12	24	2410,85
9	269,28	25	2518,69
10	312,05	26	2626,54
11	405,11	27	2734,39
12	497,90	28	2842,22
13	590,90	29	2950,07
14	683,63	30	3057,91
15	776,42	31	3165,76
16	1017,06	32	3273,60
17	1257,83	33	3381,44
18	1498,60	34	3489,29

Quel est le montant de la taxe de mise en circulation (TMC)?

En Wallonie la TMC s'élève à 61,50 EUR

Quel est le montant de l'Ecomalus?

Pour rappel : le montant est calculé selon le taux de CO2. Au cas où le taux de CO2 n'est pas connu, un forfait de 600 EUR sera ajouté à la taxe de mise en circulation.

Ci après les montants si le taux de CO2 est connu auprès de la cellule fiscalité de l'SPW.

CO2 (g/km)	Taxe Ecomalus	CO2 (g/km)	Taxe Ecomalus
de 146g de à 155g	€ 100	de 206g à 215g	€ 700
de 156g à 165g	€ 175	de 216g à 225g	€ 1.000
de 166g à 175g	€ 250	de 226g à 235g	€ 1.200
de 176g à 185g	€ 375	de 236g à 245g	€ 1.500
de 186g à 195g	€ 500	de 246g à 255g	€ 2.000
de 196g à 205g	€ 600	+ de 255g	€ 2.500

Comment faire le calcul?

Suite à la nouvelle législation le calcul sera différente selon le fait si le véhicule est déjà immatriculé ou si vous désirez immatriculer un véhicule de 25 à 30 ans.

a) exemple pour un véhicule de 25 à 30 ans qui est déjà immatriculé:

Vérifiez les CV (Chevaux Fiscaux) de votre véhicule et vous devez uniquement tenir compte du tableau ci-dessus appelé 'Taxe de circulation annuelle'.

Par exemple vous avez une Mercedes 2800 cc avec 13 CV, votre nouvelle taxe de circulation s'élèvera à 590,90 EUR.

b) exemple pour un véhicule de 25 à 30 ans que vous désirez immatriculer et dont vous connaissez le taux de CO2.

Par exemple : voiture de 27 ans d'âge avec un taux de CO2 connu de 175 g/km et 9 CV

Le calcul suivant sera d'application :

- Taxe de mise en circulation = 61,50 EUR

- Taxe Ecomalus = 250 EUR

- Taxe de circulation annuelle = 269,28 EUR

Total pour la mise en circulation de ce véhicule = 580,78 EUR (soit une augmentation de 500% à la situation actuelle)

c) exemple pour un véhicule de 25 à 30 ans que vous désirez immatriculer et dont vous ne connaissez pas le taux de CO2.

Même exemple : voiture de 27 ans d'âge avec un taux de CO2 inconnu et 9 CV

Le calcul suivant sera d'application :

- Taxe de mise en circulation = 61,50 EUR

- Taxe Ecomalus = forfait = 600 EUR

- Taxe de circulation annuelle = 269,28 EUR

Total pour la mise en circulation de ce véhicule = 930,78 EUR (soit une augmentation de 900% à la situation actuelle).

Où trouver les CV de mon véhicule?

Voir ci-dessous un aperçu

CM ³	PK / CV	CM ³	PK / CV	CM ³	PK / CV
0 - 750	4	3251 - 3450	17	5851 - 6050	30
751 - 950	5	3451 - 3650	18	6051 - 6250	31
951 - 1150	6	3651 - 3850	19	6251 - 6450	32
1151 - 1350	7	3851 - 4050	20	6451 - 6650	33
1351 - 1550	8	4051 - 4250	21	6651 - 6850	34
1551 - 1750	9	4251 - 4450	22	6851 - 7050	35
1751 - 1950	10	4451 - 4650	23	7051 - 7250	36
1951 - 2150	11	4651 - 4850	24	7251 - 7450	37
2151 - 2350	12	4851 - 5050	25	7451 - 7650	38
2351 - 2550	13	5051 - 5250	26	7651 - 7850	39
2551 - 2750	14	5251 - 5450	27	7851 - 8051	40
2751 - 3050	15	5451 - 5650	28	8051 - 8250	41
3051 - 3250	16	5651 - 5850	29	8251 - 8450	42

Autres questions?

Pour tout autre renseignement nous vous demandons d'envoyer un mail au secrétariat de la FBVA (sec@bfov-fbva.be) au lieu de téléphoner puisque chaque cas est différent et notre secrétaire ne pourra pas toujours répondre correctement par téléphone.

Nous vous remercions pour votre compréhension.

La FBVA

PROJET NOUVEAU STATUT ANCETRE

INTRODUCTION

Depuis le 01.07.2013, Le nouveau statut ancêtre, demandé par la FBVA depuis 2006, a été mis en application.

Nous rappelons ci-après les raisons évoquées à l'époque pour modifier l'ancien statut ancêtre :

- législation pas adaptée au parc d'ancêtres (l'ancien texte datait du début des années '70)
- conditions d'usage non clairement définies
- beaucoup de soucis avec les services de police vu l'interprétation différente des conditions d'usage
- problèmes avec les compagnies d'assurances

Suite à nos démarches début 2015 auprès du cabinet de Madame Galant, Ministre Fédérale de la Mobilité et au débat qui s'est tenu à Autoworld le 13.08.2015, il est évident que la FBVA est demandeuse de revoir le statut ancêtre.

Ci-après notre vision pour le futur du véhicule ancien.

EVALUATION NOUVEAU STATUT ANCETRE

Le nombre d'amateurs de véhicules anciens est en augmentation ces dernières années.

Raisons :

- suite à la crise économique, certains amateurs préfèrent investir dans un véhicule ancien qui garde sa valeur au lieu de laisser l'argent sur un compte d'épargne
- suite aux médias (nombreuses ventes aux enchères avec des prix, parfois, incompréhensibles)
- suite aux événements organisés (Cars & Coffee, Zoute Grand Prix, bourses, ...)
- suite au travail proactif et de communication de la FBVA au niveau du lobbying, activités, ...
- ...

Les chiffres

Le nombre de véhicules anciens qui ont atteint 25 ans a également augmenté.

Actuellement la DIV enregistre +/- 356.000 véhicules de plus de 25 ans. Mais il faut savoir que beaucoup de ces véhicules sont encore utilisés journalièrement à des fins professionnelles comme :

- remorques utilisées dans le secteur du transport professionnel
- tracteurs agricoles en usage professionnel (plaques rouge type 'G-L')
- camions utilisés dans le secteur du transport professionnel
- des bulldozers sur des chantiers
- ...

Le nombre de véhicules en plaque O est actuellement de +/- 58.000 véhicules. Ce nombre augmentera dans les mois à venir vu que depuis octobre 2014, les motocyclettes peuvent être immatriculées avec une plaque 'O' en usage oldtimer et bientôt les cyclomoteurs s'y ajouteront dont le nombre n'est pas connu mais estimé à +/- 100.000 engins.

Importation véhicules Pays-Bas

La Belgique, ainsi que l'Allemagne et le nord de la France, ont été victimes d'une nouvelle législation introduite aux Pays-Bas depuis le 01.01.2014. Avant cette date, il n'y avait pas de taxe de circulation pour les véhicules anciens de +25 ans d'âge aux Pays-Bas.

Les autorités ont décidé d'augmenter l'âge du véhicule ancien, **uniquement pour des raisons fiscales**, vers 40 ans. Les véhicules de moins de 40 ans devaient immédiatement payer une taxe allant jusqu'à 2.000 EUR par véhicule.

De ce fait, les véhicules de moins de 40 ans sont arrivés sur le marché à un prix attractif et ont été achetés **par une majorité de personnes qui ne s'intéressent pas au patrimoine du véhicule ancien** mais qui simplement avait envie de rouler à moindre prix (= les abus).

Les abus

Des abus ont toujours existé, même avant l'introduction de la plaque 'O' en 1999 et même avant l'ancien statut ancêtre introduit en 2013.

Les abus existeront toujours, non seulement quant à la législation des ancêtres mais également au niveau du code de la route (journalièrement il y a des conducteurs qui roulent plus vite que 120 km/h sur les autoroutes, ...). La FBVA souhaite également combattre ces abus et signale, à nouveau, qu'une première démarche aurait été d'introduire le contrôle technique périodique.

Mais il faut combattre les abus tous ensemble:

- la FBVA en communiquant avec ses amateurs
- les clubs qui ont un contrôle social sur leurs membres
- les services de l'ordre
- les différentes autorités (SPF Mobilité, GOCA, Régions, ...)

Il est difficile de chiffrer le nombre d'abus mais selon les enquêtes organisées au niveau national et international, nous pouvons conclure que cela ne dépasse pas les 5% des véhicules anciens.

La plupart des amateurs n'ont pas changé leur comportement quant à l'utilisation de leur véhicule ancien suite au nouveau statut ancêtre.

Il ne faut donc pas pénaliser les 95% amateurs qui sont des vrais amateurs du véhicule ancien, ni les jeunes qui désirent entrer dans le monde du véhicule ancien.

Impact économique

Dans les futurs négociations, il ne faut surtout pas oublier l'impact économique suite au mouvement du véhicule ancien. Beaucoup de personnes sont actives dans le secteur professionnel pour effectuer des réparations, des restaurations, ... puisque nous constatons que de plus en plus d'amateurs ont un véhicule pour le loisir mais ne s'y connaissent pas en mécanique. Egalement le nombre d'activités organisées par les clubs qui visitent des musées, des événements culturels, des restaurants, hôtels, ... et qui consacrent pas mal d'argent à ce genre d'activités.

CONCLUSIONS FBVA

La FBVA marque son accord sur le fait :

- qu'il faut augmenter l'âge du véhicule ancien vers 30 ans;
- qu'il est nécessaire de créer des catégories de véhicules anciens (ce qui était notre premier projet en 2006);
- qu'il faut protéger les vrais amateurs de véhicules anciens;
- qu'il faut combattre les abus;

mais aussi

- qu'il faut encourager les jeunes amateurs;
- qu'il ne faut pas pénaliser les vrais amateurs (95%);
- qu'il faut améliorer l'état technique des véhicules anciens;
- qu'il faut améliorer la sécurité routière;
- qu'il faut revoir la fiscalité automobile;
- qu'il faut protéger les véhicules dans leur état d'origine;
- qu'il faut que la FBVA soit impliquée, d'une façon ou l'autre, dans les demandes d'immatriculation pour combattre les faux ancêtres (récemment construits)

L'âge du véhicule ancien

Les 30 ans sont définis dans une directive européenne 2014/45/EU où pour la première fois une définition sur le véhicule historique a été publiée.

Nous reprenons quelques extraits de cette directive au sujet du véhicule ancien :

(13) Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique. Il convient dès lors de permettre aux États membres de déterminer la périodicité du contrôle technique pour ces véhicules. Il devrait également appartenir aux États membres de réglementer le contrôle technique pour les autres types de véhicules spécialisés.

Chapitre 1, article 2 point 2

2. Les États membres peuvent exclure de l'application de la présente directive les véhicules suivants, immatriculés sur leur territoire:

— véhicules exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que véhicules qui n'utilisent pas, ou presque pas, les voies publiques, comme les véhicules présentant un intérêt historique ou les véhicules de compétition,

7) «véhicule présentant un intérêt historique»: tout véhicule considéré comme historique par l'État membre d'immatriculation ou par une autorité désignée délivrant les autorisations, et qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:

— il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans,

— son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union ou nationale, n'est plus produit,

— il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux;

Notre fédération est d'avis de se conformer à cette définition, c'est à dire passer à 30 ans.

Chaque véhicule mérite d'être protégé, âgé de 10 ans ou de 75 ans. Chaque véhicule construit contribue à l'amélioration d'une nouvelle technologie et fait partie de l'histoire du véhicule qui a débuté en 1896 avec le moteur à explosion.

Nous vivons actuellement dans un monde où les véhicules sont de plus en plus détruits, ce qui veut dire que dans 10 à 20 ans beaucoup de véhicules 'de la mass production' auront disparu. Et les quelques véhicules collectionnés auront à ce moment-là une valeur de collection.

Pour la FBVA la marque et/ou type de véhicule n'a aucune importance, puisque ce n'est pas le véhicule qui abuse du statut ancêtre mais bien le propriétaire qui roule avec ce véhicule.

Aussi bien une Audi Quattro, Volkswagen Golf, Honda Camino, ... qu'une Lamborghini ou Aston Martin, a le mérite d'être collectionné par les vrais amateurs de véhicules anciens. La preuve existe déjà à Autoworld où ce genre de véhicules est exposé et où le public est demandeur de cette gamme de véhicules.

Actuellement moins de 5.500 véhicules d'avant-guerre sont encore immatriculés en Belgique. Ce qui prouve que le mouvement est en train de se déplacer petit à petit.

PROPOSITIONS DE LA FBVA

Pour remédier aux abus
Pour contribuer à la sécurité routière
Pour combattre la fraude fiscale
Pour encourager la jeunesse à participer dans le mouvement des véhicules anciens
Pour protéger les vrais amateurs de véhicules anciens
La FBVA propose le présent projet comme un projet unique au monde, moderne, sévère, ...

1. Usage du véhicule ancien

La FBVA est d'avis de ne pas modifier les conditions d'usage du véhicule ancien comme décrit dans le statut ancêtre du 01.07.2015

2. Création de catégories

En Général

Le projet serait d'application sur tous les véhicules anciens!

Pour chaque catégorie proposée, l'intervention de la FBVA, d'une façon ou l'autre, et ce avant immatriculation, devrait être nécessaire. L'idée serait de créer une vignette (ci-après appelée provisoirement Oldtimer Pass) , correspondant à la catégorie du véhicule et appliquée sur le formulaire rose de demande d'immatriculation. Cette vignette serait délivrée par un organisme indépendant constitué des Fédérations UPEX - GOCA et la FBVA.

Catégorie YOUNGTIMER

= véhicule avec un intérêt potentiel pour devenir un véhicule historique

Caractéristiques :

- * Applicable aux véhicules à partir de 20 ans
- * Création d'une plaque minéralogique type Y-AAA-001 (éventuellement couleur différente)

Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :

- vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique annuel, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles
- certificat de conformité obligatoire (pas de modifications autorisées au véhicule, ni tuning)
- dégressivité fiscale par tranche d'âge

Avantages :

- encouragement de la jeunesse => il s'agit d'une reconnaissance visible pour ces jeunes amateurs (fierté)
- renouvellement du parc automobile => ceux qui n'ont pas de véhicule à usage journalier devront soit payer une taxe pleine, soit changer de véhicule pour un plus moderne
- moins d'abus => le fait d'obtenir une vignette démotivera les non-amateurs de véhicules anciens à faire cette démarche + conséquences financières
- Protection des véhicules d'un intérêt potentiel => les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

Catégorie OLDTIMER

Caractéristiques :

- * Applicable aux véhicules à partir de 30 ans
- * La plaque minéralogique actuelle type O-AAA-001

Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :

- vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles. Dispense totale pour les véhicules d'avant 1950. Le contrôle technique périodique, matière régionalisée, permettra :
 - de régulariser les véhicules toujours immatriculés en plaques normales qui ne passent jamais le contrôle technique et qui sont en fait en défaut d'immatriculation
 - avoir un suivi exact du nombre de kms parcourus
 - d'éliminer les ancêtres non entretenus
 - améliorer l'état technique des véhicules anciens
 - contribuera à la sécurité routière
- certificat de conformité non obligatoire mais avec une série de modifications autorisées
- fiscalité forfaitaire

Avantages :

- moins d'abus => le fait d'obtenir une vignette de la FBVA démotivera certains non-amateurs de véhicules anciens + conséquences financières
- Contrôle périodique tous les 3 ans
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- Remise en état des véhicules anciens non entretenus ou bien la vente de ces véhicules vu le coût pour les remettre en état.
- les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

Liste des modifications autorisées pour l'immatriculation en catégorie OLDTIMER (sous réserve des négociations)

Cette liste, qui pourra être modifiée selon les cas rencontrés, est basée sur l'expérience de notre fédération et sur ce qui avait été autorisé dans le passé par la législation.

- remplacer les freins à tambours par des freins à disques
- remplacer les freins à câbles par des freins hydrauliques
- changement de moteur (même type de carburant) avec une autorisation d'augmenter la puissance de max 25% (ne pas changer un 1200 cc par un 2000 cc)
- remplacer la boîte de vitesses
- échappement en INOX
- ajoute d'un arceau de sécurité
- remplacer les sièges d'origine par des sièges baquets à condition d'utiliser les points d'encrages d'origine
- ajouter des ceintures de sécurité à condition d'utiliser les points d'encrages d'origine
- Modifier un véhicule "conduite à droite" en "conduite à gauche"
- Modifications/changement châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant
- Pneumatiques : diagonal => radial
- ajoute Powersteering (direction assistée)
- suspension, amortisseurs réglables, ...
-

Catégorie HERITAGE

Caractéristiques :

* Applicable aux véhicules à partir de 50 ans

* La plaque minéralogique type H-AAA-001

Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :

- Vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950, à l'exclusion des motocyclettes, cyclomoteurs, véhicules agricoles. Dispense totale pour les véhicules d'avant 1950. Le contrôle technique périodique, matière régionalisée, permettra :
 - de régulariser les véhicules toujours immatriculés en plaques normales qui ne passent jamais le contrôle technique et qui sont en fait en défaut d'immatriculation
 - avoir un suivi exact du nombre de kms parcourus
 - d'éliminer les ancêtres non entretenus
 - améliorer l'état technique des véhicules anciens
 - contribuera à la sécurité routière
- certificat de conformité non obligatoire mais avec très peu de modifications autorisées
- fiscalité zéro

Avantages :

- pas d'abus vu l'âge de minimum 50 ans
- Contrôle périodique tous les 3 ans pour les véhicules à partir de 1950
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- Remise en état des véhicules anciens non entretenus ou la vente de ces véhicules vu le coût pour les remettre en état.
- les propriétaires de véhicules modifiés feront le nécessaire pour remettre en état d'origine leur ancêtre en vue d'obtenir une plaque 'H' (Heritage)
- les vrais collectionneurs sauvegarderont ce genre de véhicules pour le futur

Liste des modifications autorisées pour l'immatriculation en catégorie HERITAGE (sous réserve des négociations)

- changement de moteur même type de carburant et selon les spécifications d'origine
- remplacer la boîte de vitesses selon les spécifications d'origine
- échappement en INOX
- Modifications d'époque
- Modifications/changement châssis avec autorisation du constructeur ou son représentant
- Pneumatiques : diagonal => radial

Catégorie O-X (catégorie d'exception)

Plusieurs véhicules sont actuellement bloqués depuis le passage au GOCA pour un problème d'identification comme certains Kit Cars sur base d'un châssis VW d'avant le 15.06.1968. De même pour des véhicules trop modifiés comme les Hot Rods, répliques, ...

La FBVA demande que ces véhicules soient immatriculés sous une plaque O-XAA-001 de couleur différente. Il s'agit des véhicules de plus de 30 ans parfois fortement modifiés où pourvus de Kits vendus à l'époque, mais qui répondent aux conditions techniques pour circuler sur la route. La problématique d'identification ne devrait pas être un obstacle pour ce genre d'amateurs, pour autant que nous puissions les immatriculer correctement :

Par exemple Ford - Kit Car Robin Hood, ce qui veut dire que le véhicule est basé sur un n° de châssis de la marque Ford mais avec un kit Robin Hood

ou

Par Exemple VW - Kit Car Lamborghini, ce qui veut dire que le véhicule est basé sur un n° de châssis de la marque Volkswagen mais avec un look Lamborghini

Caractéristiques:

* Applicable aux véhicules à partir de 30 ans

* La plaque minéralogique type O-XAA-001 (éventuellement de couleur différente)

Conditions pour pouvoir obtenir ce genre d'immatriculation :

- vignette Oldtimer Pass
- contrôle technique tous les trois ans pour les véhicules à partir de 1950
- fiscalité forfaitaire

Avantages :

- pas d'abus
- Contrôle périodique tous les 3 ans pour les véhicules à partir de 1950, dispense totale pour les véhicules d'avant 1950
- Contribution à l'amélioration de la sécurité routière
- nettoyer le parc automobile et scinder les vrais oldtimers des fausses oldtimers

MESURES TRANSITOIRES

Au moment où le nouveau statut ancêtre serait mis en application il faudrait tenir compte des mesures transitoires pour ce qui concerne l'âge du véhicule.

Nous proposons que les véhicules actuellement immatriculés de plus de 25 ans et qui n'ont pas encore atteint l'âge de 30 ans, devraient rester immatriculés comme ancêtres aux conditions actuelles, c'est-à-dire maintien de la plaque O, maintien de la fiscalité forfaitaire.

RAPPEL RAPPEL

La FBVA vous signale que

- **CECI EST UN PROJET**
- **RIEN N'A ETE DECIDE**
- **NOUS DEVONS PROTEGER ENSEMBLE L'IMAGE DU VEHICULE ANCIEN**
- **NOUS DEVONS PROTEGER LE VRAI AMATEUR DU VEHICULE ANCIEN**
- **NOUS VOUS DEMANDONS DE DIFFUSER UNIQUEMENT LES COMMUNIQUEES DE LA FBVA**
- **VOS SUGGESTIONS PEUVENT ETRE ENVOYEEES AU SECRETARIAT**
- **NOUS VOUS TIENDRONS AU COURANT DES NEGOCIATIONS**

La FBVA

Retro sur la saison 2015

Un petit retour sur la saison écoulée et descriptif des différentes activités que nous avons un peu allégées pour cette saison au vu des participations antérieures. Traditionnellement la saison commence avec le dîner qui a eu lieu le 28 mars.

1. 28 mars – Le Dîner

Nous avons à nouveau pu le faire à l'Autoworld où le chef nous a proposé comme d'habitude un excellent menu toujours apprécié de tous. Nous étions 24 inscrit mais le soir même 2 couples (4 personnes) ont décommandés pour cause de maladie. Cela peut toujours arriver mais le club a dû supporter les coûts de ces 4 repas ; dans l'avenir ces coûts seront facturés aux membres qui se désistent après la date limite d'inscription. Ceci dit, l'ambiance fut très bonne et cerise sur le gâteau ce soir là avait lieu une grande fête sur la partie balcon arrière ce qui nous a valu de la belle musique et l'éclairage du musée toute la soirée ; tout cela en prime !



Toutes ces photos et bien d'autre encore sont à voir sur notre site web BCRCB.ORG

2. 18 avril – Pride of Longbridge

Comme chaque année depuis 2005 les employés de l'usine MG – Rover de Longbridge organisent sur la pelouse en face de l'usine un grand rassemblement de tout ce qui a été fabriqué dans cette usine mais aussi de bien d'autres modèles du groupe British Leyland sauf Jaguar.

Normalement cette concentration a toujours lieu le deuxième samedi du mois d'avril mais cette année pour des raisons de concordance de dates avec d'autres événements ce fût le troisième samedi.

Je fus le seul du club à m'y rendre et à part Lukas Staes personne d'autre du club n'a fait le déplacement qui vaut quand même la peine.

Parti le jeudi après-midi pour loger à Calais et prendre le Shuttle le vendredi tôt au matin j'avais une belle journée pour me rendre dans les environs de Longbridge et profiter pour visiter l'une et l'autre chose.

Le samedi sur place et retour en fin d'après-midi pour rentrer dans la nuit du samedi au dimanche.

Tout cela avec ma 200 BRM.

Cette année marquait le 10^{ème} anniversaire de la faillite de notre marque favorite et pour la troisième fois je me rendis à Longbridge m'attendant à une énorme concentration de voitures et je ne fus pas déçu.

En effet vers le milieu de la journée les organisateurs estimaient la participation à environ 4000 véhicules. **4000**, oui vous avez bien lu !

A perte de vue sur cette pelouse ce ne sont que des voitures et il est même difficile d'avoir une vue d'ensemble vu le vallonnement de cette pelouse. Les voitures sont tant bien que possibles regroupées par modèle et nouveauté certains club anglais y participent comme le RSR et le SD1 Club et encore d'autres pas connus chez nous.

Quelques photos ci-dessous valent mieux qu'un long discours.



3. 1 mai – Balade du Muguet

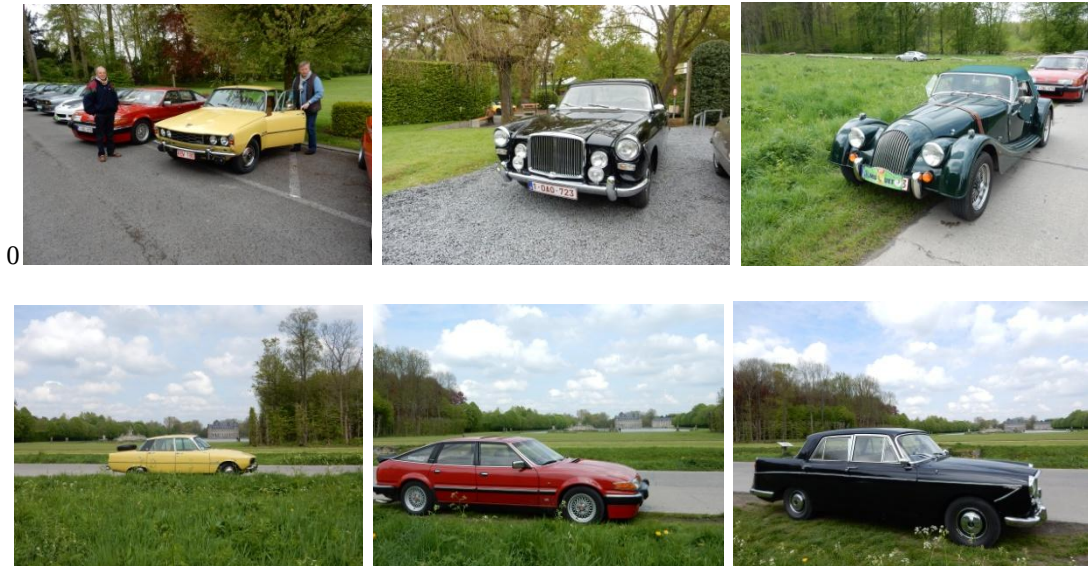
Cela devient une tradition aussi que le club participe à la Balade du Muguet organisée par l'ASA Tornacum, club tournaisien de voitures anciennes et dont notre ami Philippe Menez est membre.

Cette année encore quelques membres ont participé à cette magnifique balade dans la région de Tournai ; la campagne est très belle et calme ce qui ajoute au charme de cette excursion.

Participait Guy (notre secrétaire), Philippe Menez bien entendu, Frédéric Herinckx, José Duprez et moi-même. Guy dont la P4 n'était pas encore remise de ses problèmes survenu l'année d'avant au Circuit des Ardennes participait avec sa belle Morgan. Le temps était au beau !

Une habitude aussi est que ceux qui viennent de loin (Frédéric et moi-même) arrivent la veille et ensemble avec Philippe allons déguster un délicieux couscous dans un resto marocain.

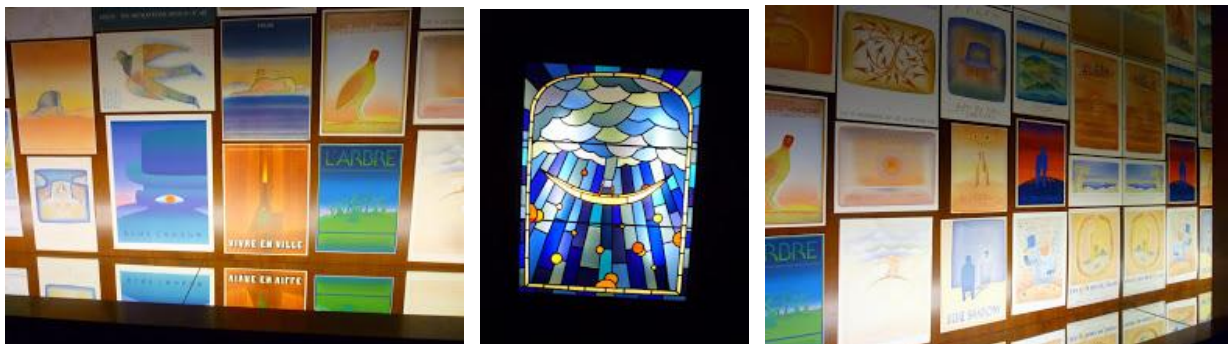
Nous avons toujours droit à un road-book parfait. La balade commence par un petit-déjeuner et puis chaque participant prend la route à sa convenance.
 Le matin nous avons 151 changements de direction avant d'arriver au château d'Arondeau (Roucourt) où un superbe buffet nous attendait.
 L'après-midi 185 changements de direction pour arriver à l'Imagix (complexe de cinéma) à Tournai où un dernier verre était offert.



Après cette belle journée bien remplie chacun s'en retourna chez soi.
 D'autres photos sont également à voir sur notre site web.

4. 31 mai – Rallye sur les 2 Brabants

Cette année c'est Guy Van den Berghe et Pooh qui nous ont concoctés cette belle balade au départ du musée Folon à La Hulpe.
 L'occasion de consacrer 1 heure à la visite de ce très beau musée.
 La suite est un très beau parcours qui nous mène à Neerijse pour un excellent repas du midi et où nous pouvons déguster de bonnes bières locales (De Kroon).
 Après ce bon repas, nous reprenons la route pour terminer le parcours à Beersel pour un dernier verre avant la route du retour.
 La participation des membres était correcte.
 En tout cas merci à Guy et Pooh pour cette agréable balade.





5. 5 juillet – Barbecue

La règle de l'alternance fait que c'est chez moi à Grez-Doiceau qu'à lieu le Barbecue. Alors décidément quand le temps n'est pas à la pluie il fait trop chaud. Pour le weekend des températures de plus de 30° étaient annoncées et plaignant le cuistot au-dessus de son feu nous avons changé le programme en proposant un super buffet froid que nous avons dégusté à l'intérieur où la température était quand même plus agréable. L'apéro fut quand même pris sur la terrasse et pour le repas on s'installa dans la salle de fêtes dans les caves. Tout le monde je pense a apprécié cette solution et l'ambiance était excellente. L'après-midi nous avons pu la passer sous les parasols et profiter de la piscine pour les amateurs. D'autres se sont promenés et ont bu un dernier rafraichissement. Un vent violent (d'orage) arriva soudainement et chassa tout le monde vers sa demeure respective.





6. Spa Six Hours

Dernière activité de la saison seront pour les amateurs les 6 heures de Spa où les Anglais viennent courir avec de superbes voitures de sport anciennes. Pour ceux qui n'y ont jamais été, cela vaut la peine.

Daniel Saive

Rally BCRCB – 31 mai 2015

Dimanche 31 mai 2015, rassemblement d'un groupe d'amis du BCRCB avec une flottille de voitures très hétéroclite : il n'est absolument pas certain que nos ancêtres anglais étaient majoritaires. Mais bien sûr, chacun (en ce y compris moi) avait ses raisons et avait raison d'être infidèle.

Rendez-vous était pris vers 10 :00 à la fondation Folon, située dans la ferme du Domaine du Château Solvay à La Hulpe. Superbe exposition retraçant la vie et l'œuvre de ce peintre contemporain belge important. Et il faut bien reconnaître que tant la présentation des œuvres que les environs de la fondation que le parc du château visible au loin valaient le déplacement, quelle que soit la voiture.



Puis départ via la commune de La Hulpe et après avoir traversé un petit cours d'eau appelé l'Argentine, direction Rosières, où une petite chapelle a donné bien des soucis à certains participants. Pourtant, s'ils avaient prié Notre Dame de Bon Secours, ils n'auraient pas eu tant de problèmes pour trouver son nom.

Sous un ciel légèrement couvert, mais par temps sec, en passant par de belles fermes en carré, la couleur des plants de pommes de terre et d'autres questions plus ou moins faciles guidaient les participants le long des petites routes du Brabant Flamand jusqu'à la Brasserie de Kroon à Neerijse, où un apéritif et très bon repas nous attendait. Ce repas était servi dans l'ancien atelier d'entretien des camions de livraison de la brasserie, comme en témoignent la poutre utilisée pour soulever les moteurs (et autres charges lourdes) ainsi que l'antique pompe à essence dans la cour intérieure. Si quasi tout le monde a identifié la pompe, bien peu ont regardé au-dessus de leur tête à table et ont donc raté la poutre, le treuil et le crochet. Normal, nos parents nous ont appris à regarder dans notre assiette en mangeant et pas le plafond.

Et puis certains, parmi les plus assidus du club, étaient rentrés aux petites heures du matin d'une fête et n'avaient pas toute la lucidité nécessaire pour bien répondre à toutes les questions. Mais au moins, ils avaient leur voiture ancêtre, eux.

L'après-midi, après être passé par les vignobles de Overijse (du moins pour ce qu'il en reste) et les écuries de Hoeilaart sous le regard amusé de Néron, nous traversons une partie de la belle Forêt de Soignes, située dans la région Bruxelloise. Question de garder l'équilibre communautaire (indispensable dans notre pays), nous parcourons ensuite un peu de Brabant Wallon, du Vlaams Brabant et des « gemeenten à facilités ».



Malheureusement nous n'avions pas le temps de visiter l'original Château de Beersel mais ce sera pour une prochaine fois !

Peu après 17 :20 (heure locale) nous rendons hommage à la malheureuse Kitty Van Nieuwenhuisen avant de passer devant le buste de Renaat van Elslande qui nous indique la route vers notre destination finale, le Château de Gaasbeek, que nous n'avons pas l'occasion de visiter non plus. Encore une destination future (peut-être).

Pendant que tous les participants se décontractent après cette épreuve particulièrement éprouvante, le jury (c.a.d. Pooh et moi) corrige de façon impitoyable les questionnaires. Et comme une pomme ne tombe jamais très loin de son arbre il ne faut pas être surpris de constater que la famille Saive termine ex-aequo premier.

Malheureusement entretemps la pluie a fait son apparition et c'est donc sous les nuages gris et les trombes d'eau que chacun retourne chez lui.

Guy VDB

British Classics & Rover Club Belgium

Huishoudelijk reglement

Het is geenszins de bedoeling een loodzware administratie op te zetten, maar wel via een 'georganiseerd amateurisme' de werking voor zowel leden als Bestuur aangenaam en leefbaar te houden.

Art.1

Een kandidaat-lid dient zijn inschrijvingsformulier terug te sturen naar de secretaris en het lidgeld over te maken aan de penningmeester op de wijze vermeld op het inschrijvingsformulier. Pas na bekrachtiging door het Bestuur wordt men als lid van de vereniging opgenomen.

Art.2

Het lidgeld is bepaald op 35 euro, jaarlijks op voorhand betaalbaar per 1 januari van elk jaar. Nieuwe leden die toetreden na één september blijven aangesloten tot het einde van het volgende jaar.

Elk lid dat de gevraagde bijdrage niet voor 1 maart betaalt, wordt geacht uittredend te zijn. Er wordt dan een brief gestuurd met de melding 'ontslagnemend':

- bedanking voor de betoonde interesse in het verleden;
- aanbieden van de mogelijkheid alsnog te betalen (=enige rappel).

Art. 3

Bij de organisatie van evenementen worden steeds antwoordformulieren gebruikt.

Laattijdige inschrijvingen kunnen eventueel om organisatorische redenen niet in aanmerking komen.

Bij de meeste reservaties worden, zoals bekend, rechtmatige voorschotten vooruitbetaald, en de organisatoren zelf steken daarnaast energie, tijd en geld in opzoek- en regelwerk. Wij vragen iedereen in hetzelfde verband ook te willen begrijpen en aanvaarden dat "last minute" beslissingen en/of aanpassingen, zoals annuleren enz. zo goed als onmogelijk recht te zetten of te regelen zijn en daarom, buiten gevallen van heikracht eventueel, ook niet meer kunnen worden aanvaard. Om deze reden heeft het bestuur moeten beslissen dat het zelf of de andere leden hiervoor op geen enkele manier nog kunnen verantwoordelijk worden gesteld, en dus de verantwoordelijke personen in kwestie zelf (financieel) moeten instaan voor de eventuele bijkomende gevolgen.

Art. 4

Het Bestuur:

Het moet duidelijk zijn dat personen die werden aangeduid en die aanvaarden een rol in de organisatie te spelen, zowel verantwoordelijk als betrouwbaar moeten zijn. Het is ook goed te benadrukken dat de rol van elkeen volledig onbaatzuchtig moet zijn.

Beschrijving van de functies:

De Voorzitter:

- zal zich bezig houden met de vertegenwoordiging bij officiële instanties en bij andere clubs: hij onderhoudt de contacten en behartigt van de belangen van de Club;
- zal jaarlijks verkiesbaar zijn binnen het Bestuur;
- zal zijn mandaat slechts 3 maal kunnen verlengen, behalve indien er zich geen andere kandidaat aandient;
- zal ook tussenkomen bij geschillen met de club (extern) en tussen leden onderling. Zijn beslissing kan slechts worden aangevochten via schriftelijke aanvraag bij het Bestuur. Dit Bestuur neemt de uiteindelijke beslissing na beide partijen gehoord te hebben;
- kan het lidmaatschap van een nieuw lid weigeren, mits akkoord van 2 andere leden van het Bestuur;
- kan definitief en met onmiddellijke ingang van zijn functies worden ontheven in geval van onregelmatigheden met de gelden van de Club en in geval van het niet respecteren en opzettelijk ontwichten van de goede werking van de Club. Deze ontheffing gaat in na gewone meerderheid van het Bestuur. Deze beslissing is onomkeerbaar, maar betekent geenszins de uitsluiting van de persoon als lid van de Club.

De Ondervoorzitter:

- verzorgt het voorzitterschap 'ad interim' tot de normale voorziene vervaldag;
- speelt een actieve rol bij de taken en verplichtingen van de voorzitter;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

De Schatbewaarder:

- speelt de rol van 'minister van financiën' die erin zal bestaan de financiële middelen en tegoeden van de Club goed te beheren;
- mag en moet op ieder moment antwoorden op de vragen van één of meer bestuursleden inzake de financiële situatie van de Club;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

De Secretaris:

- verzorgt de administratie. Aangezien de Club een nationale Club wenst te zijn, is de briefwisseling, o.m. uitnodigingen, clubblad, enz., tweetalig;
- verzorgt het clubblad, waarbij indien noodzakelijk hulp van de clubleden kan worden gevraagd;
- zal lid zijn van het uitvoerend Bestuur.

Met uitzondering van de voorzitter, zal elk lid van het uitvoerend Bestuur verkozen zijn voor 2 jaar en herkiesbaar zijn voor dezelfde duur, behalve indien hij vraagt om ontlast te worden om strikt persoonlijke redenen. Het mandaat neemt, met onmiddellijke ingang, een einde na unanieme beslissing van het Bestuur, volgend op als geldig beschouwde redenen. Een lid van het Bestuur kan zijn plaats doorgeven aan een andere lid van de Club voor zover de meerderheid van de andere leden, met inbegrip van de voorzitter, de voorgestelde kandidaat aanvaardt.

Voorzitter: Daniel Saive.

Schatbewaarder: Guy Dams.

Secretaris: Guy Pieters.

Art. 5

- De beschikking over de tegoeden op de Bank geschiedt door de penningmeester of bij diens afwezigheid door de voorzitter;
- Er wordt maximaal gebruik gemaakt van overschrijvingen. Opvragingen in contanten moeten steeds een uitzondering blijven. De bankuittreksels zijn een hulp- en controlemiddel voor het stipt bijhouden van de boekhouding.
- Alle gemaakte onkosten dienen gedetailleerd per evenement te worden ingediend: de penningmeester moet in zijn jaarverslag een globalisatie per soort onkosten voorleggen: fotokopieën, postzegels, rastering van foto's, lidgeld, BFOV, ...
- De leden zullen op eenvoudig verzoek de kosten/baten per evenement kunnen inkijken. Zo zal geweten zijn of bepaalde activiteiten verlieslatend zijn en zo ja, hoeveel de clubkas heeft moeten bijspringen + vermelding van de reden.
- Voorlegging van de boekhouding en decharge van het Bestuur voor de beheersdaden van het vorige boekjaar dat per 31/12 van ieder jaar wordt afgesloten, zal steeds op het eerste evenement (dus niet de praatavond) van het volgende boekjaar gebeuren.

Art. 6

Onze vereniging is lid van de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen, het BFOV.

Praktische info: neem contact op met het Bestuur.

Versie 27/12/2015.

British Classics & Rover Club Belgium

Règlement d'ordre intérieur

Notre intention n'est certainement pas d'installer une administration lourde mais bien d'assurer un fonctionnement agréable tant pour les membres que pour le Comité grâce à un 'amateurisme organisé'.

Art.1

Un candidat doit envoyer son formulaire d'inscription au secrétaire et verser sa cotisation au trésorier selon les indications du formulaire d'inscription. C'est seulement après la ratification du Comité que le membre sera accepté dans l'association.

Art.2

La cotisation est fixée à 35 euros par an, payable à l'avance au 1^{er} janvier de chaque année. Les nouveaux membres qui s'inscrivent après le 1^{er} septembre restent affiliés jusqu'à la fin de l'année suivante.

Le membre qui ne règle pas sa cotisation avant le 1^{er} mars, est considéré comme démissionnaire. Il lui est alors envoyé une lettre avec la mention 'démissionnaire':

- remerciement pour son intérêt dans le passé;
- la possibilité de payer encore toujours (=seul rappel).

Art. 3

Des formulaires-réponses seront toujours employés lors de l'organisation d'évènements. Ceci à moins qu'il en soit stipulé autrement.

Les inscriptions tardives peuvent être refusées pour des raisons d'organisation. Pour la plupart des réservations, des avances sont nécessaires, et les organisateurs investissent eux-mêmes beaucoup de travail, de temps et d'argent dans les activités administratives. Nous espérons que vous comprendrez dès lors que les décisions ou modifications « de dernière minute » (par exemple les annulations) sont souvent presque impossibles à corriger ou à régler ; c'est pourquoi, à l'exception des éventuels cas de force majeure, nous ne pouvons plus les accepter. Le comité s'est donc vu dans l'obligation de décider que la responsabilité n'incombe plus à lui ou aux autres membres et que ce seront dorénavant les personnes participantes qui devront assumer elles-mêmes les éventuelles conséquences (financières).

Art. 4

Le Comité:

Il doit être clair que les personnes désignées et acceptant un rôle dans l'organisation doivent être responsables et dignes de confiance. Il est bon de rappeler que le rôle de chacun est entièrement désintéressé.

Description des fonctions:

Le Président:

- s'occupera de la représentation auprès des instances officielles et des autres clubs. Il maintient les contacts et il défend les intérêts du Club;
- sera éligible annuellement parmi les membres du Comité;
- ne pourra prolonger que 3 fois son mandat, sauf si il n'y a pas d'autre candidat qui se présente;
- intervient aussi dans les différends extérieurs au Club et des membres entre eux. Sa décision peut seulement être discutée par une demande écrite au Comité. Le Comité prend la décision finale après avoir entendu les deux parties;
- peut refuser l'inscription d'un nouveau membre moyennant l'accord de deux autres membres du Comité.
- peut être démis de ses fonctions définitivement et avec effet immédiat en cas d'irrégularité avec les avoirs du club et en cas de non-respect et sabotage de la bonne marche du Club. Cette révocation est prononcée à la majorité du Comité. Elle est irréversible mais ne signifie en aucun cas l'exclusion du Club.

Le Vice-président:

- remplit la fonction du président 'ad interim' jusqu'à l'échéance normale prévue;
- joue un rôle actif dans les tâches du Président;
- est membre du Comité.

Le Trésorier:

- sa fonction consiste en tant que 'Ministre des Finances' à bien gérer les moyens et les avoirs du Club;
- peut et doit à chaque moment répondre aux questions d'un ou de plusieurs membres du Comité au sujet de la situation financière du Club;
- sera membre du Comité.

Le Secrétaire:

- s'occupe de l'administration du club. Comme le Club est nationale, l'administration est donc bilingue, tout comme les invitations et les revues;
- s'occupe de la revue du club et si nécessaire, un coup de main occasionnel sera demandé à tous les membres du Club;
- sera aussi membre du Comité.

A l'exception du Président, chaque membre du Comité sera élu pour deux ans et rééligible pour la même période à moins qu'il ne demande à être déchargé de ses fonctions pour des raisons personnelles. Le mandat peut prendre fin – avec effet immédiat – suite à une décision unanime du Comité et ce pour autant qu'il y ait des raisons valables. Un membre du Comité peut transmettre sa place à un autre membre du Club pour autant que la majorité des autres membres, y compris le Président, accepte le candidat proposé.

Président: Daniel Saive.

Trésorier: Guy Dams.

Secrétaire: Guy Pieters.

Art. 5

- L'utilisation des avoirs en Banque est du domaine du trésorier ou en son absence du Président.
- Il est fait un usage intensif de virements. Les retraits d'argent doivent toujours rester l'exception. Les extraits de banque sont un moyen de contrôle de la bonne tenue de la comptabilité.
- Tous les frais exposés doivent être répartis par événement. Le trésorier devra – dans son rapport annuel – présenter une globalisation par sorte de frais: photocopies, timbres, impression de photos, cotisations, FBVA, ...
- Les membres pourront vérifier sur simple demande les frais/profits par événement. On pourra ainsi savoir si certaines activités sont déficitaires et dans ce cas, combien la caisse du club a du suppléer et quelles sont les raisons du déficit.
- La présentation de la comptabilité et la décharge du Comité pour son activité de l'année comptable écoulée, qui se clôture au 31/12 de chaque année, aura toujours lieu au premier événement de l'année suivante (donc pas lors de la réunion mensuelle).

Art. 6

Notre association est membre de la Fédération Belge des Véhicules Anciens, la FBVA.
Pour toute information pratique: contactez le Comité.

Version:
27/12/2015.



Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau
Tel / Fax : +32 (0)10 888.268
<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

De British Classics & Rover Club Belgium is een nationale, onafhankelijke club, die openstaat voor alle Rovers en alle andere engelse wagens.

Onze club is een feitelijke vereniging.

De British Classics & Rover Club Belgium is erkend o.a. door de Engelse Roverclubs. Zij is daarbij aangesloten bij de '**Belgische Federatie voor Oude Voertuigen**'.

Haar doelstellingen zijn niet-commercieel en omvatten o.m.:

- het groeperen van de eigenaars;
- het aanbieden van hulp bij onderhoud en registratie;
- het organiseren van uitstappen, bezoeken;
- het bevorderen van de onderlinge communicatie door praatavonden en clubbladen.

De praatavond gaat door elke tweede woensdag van de maand in het restaurant "L'Espace" 152, François Gaystraat 152, 1150 Brussel, vanaf 20.00 uur.

Het lidgeld voor 2016 bedraagt 35,00 EUR.

Bankgegevens: BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB ten name van
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit, 32
1390 – Grez-Doiceau

Bestuursleden zijn o.m.:

Daniel Saive
Voorzitter
Allée du bois de Bercuit 32
1390 - Grez-Doiceau
tel & fax 010-888.268

Guy Pieters
Secretaris
Guido Gezellelaan, 25
9840 - De Pinte
tel.: 09-282.55.07
guypieters@hotmail.com



Belgium

Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau

Tel / Fax : +32 (0)10 888.268

<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

Le British Classics & Rover Club Belgium est un club national, indépendant et ouvert à toutes les Rover et toutes autres voitures anglaises.

Notre club est une association de fait.

Le British Classics & Rover Club Belgium bénéficie du soutien des Rover clubs anglais.

Il est en outre affilié à la FBVA, 'Fédération Belge des Véhicules Anciens'.

Ses buts ne sont pas commerciaux et comprennent:

- le regroupement des propriétaires de ces véhicules;
- l'offre d'aide à l'entretien et à la restauration;
- l'organisation de visites, événements, expositions;
- la transmission d'information lors de réunions en soirées et par l'intermédiaire du journal du club.

Notre réunion mensuelle a lieu le deuxième mercredi du mois vers 20h00 au restaurant 'Espace 152, rue François Gay 152, 1150 Bruxelles.

La cotisation pour 2016 s'élève à 35,00 EUR.

Les données bancaires: BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB au nom du
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit, 32
1390 – Grez-Doiceau

Membres du comité à contacter:

Daniel Saive
Président
Allée du bois de Bercuit 32
1390 - Grez-Doiceau
tél & fax 010-888.268

Guy Pieters
Secrétaire
Guido Gezellelaan 25
9840 De Pinte
tél 09-282.55.07
guypieters@hotmail.com



Belgium

Fondé le 14 octobre '97 - membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau
Tel / Fax : +32 (0)10 888.268
<http://bcrcb.org/BCRCB.htm>

INSCHRIJFFORMULIER

Ik wens lid te worden van de British Classics & Rover Club Belgium.

Hiervoor

- ° stort ik 35,00 EUR op de bankrekening van de club:

BE57 230 - 0121362-35 / GEBABEBB ten name van
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit 32
1390 – Grez-Doiceau

- ° betaal ik 35,00 EUR contant

Persoonlijke gegevens:

Naam: Voornaam:
Straat: Nummer: . . . Bus: . . .
Postcode: . . . Gemeente:
Telefoon privé: werk:
Email:

Gegevens van de auto:

Merk: Rover - - Andere
type: Datum eerste ingebruikname :
Chassisnummer: Nummerplaat:
Kleur koetswerk: Interieur:

Staat van de wagen: perfect - redelijk - te restaureren

Terugzenden naar de secretaris:

Guy Pieters
Guido Gezellelaan 25
9840 De Pinte
guypieters@hotmail.com



Belgium

Fondé le 14 octobre '97 – membre de la FBVA, Fédération Belge des Véhicules Anciens
Opgericht 14 oktober '97 - lid van het BFOV, Belgische Federatie voor Oude Voertuigen

B.C.R.C.B. Allée du bois de Bercuit 32 B-1390 Grez-Doiceau

Tel / Fax : +32 (0)10 888.268

<http://bcrCB.org/BCRCB.htm>

BULLETIN D'INSCRIPTION

Je désire devenir membre du British Classics & Rover Club Belgium et

- ° je verse 35,00 EUR au compte du club:
BE57 230-0121362-35 / GEBABEBB au nom du
British Classics & Rover Club Belgium
Allée du bois de Bercuit 32
1390 – Grez-Doiceau

- ° je paie 35,00 EUR comptant

Données personnelles:

Nom: Prénom:
Rue: Numéro: Boîte: . . .
Code postal: Commune:
Téléphone privé: Professionnel:
Email :

Données de la voiture:

Marque: Rover - - Autres
type: Mise en circulation:
Numéro de châssis: Immatriculation:
Couleur carrosserie: Intérieur:
Etat: concours - raisonnable - à restaurer

A renvoyer au Secrétaire :

Guy Pieters
Guido Gezellelaan, 25
9840 - De Pinte
guypieters@hotmail.com

