

KLASSIEKER vademecum



EDITIE
2012/2013
ONDERHOUD

De auto blijven uitvinden. Sinds 1886.



125 jaar geleden vonden wij de auto uit. Met dezelfde passie als toen werken wij ook vandaag aan nieuwe ideeën, van elektrische aandrijfsystemen tot brandstofceltechnieken. Want over 125 jaar willen wij nog steeds onze tijd ver vooruit zijn. www.mercedes-benz.nl

125!jaar innovatie



Mercedes-Benz
Das Beste oder nichts.

Zo goed als nieuw

Een klassieke auto roept passie op bij mensen die genieten van mobiliteit, van reizen, van vrijheid en van mooie techniek. Het is toch geweldig om zo een auto te zien en nog meer om die te besturen?



Blinkend chroom, glanzende lak en nergens een smetje te zien en toch niet kapot gerestaureerd. Wel de geur van oud leer, benzine en minerale olie! De KNAC voelt zich verwant met de liefhebbers van o zo fraaie klassieke auto's. De club staat hen ook met raad en daad bij. In de eerste plaats met een bijzonder pakket diensten en hulpverlening voor bezitters van bijzondere en klassieke auto's. Dit *Klassieker vademecum* biedt daarbij veel tips en wetenswaardigheden om de auto goed te onderhouden en nog meer te genieten van reizen en vrijheid. Bekijk het, lees het aandachtig. U zult het met mij eens zijn dat passie ons drijft. We willen de beste zijn met de behartiging van uw belangen en u – de hedendaagse automobilist die houdt van autorijden – met raad en daad bijstaan.

Koninklijke Nederlandsche Automobiel Club

MR ROBERT S. CROLL

Voorzitter

INHOUD

Perfekte conditie begint bij lakonderhoud	4
Wassen zonder krassen	6
'Oude' motorolie in nieuwe blikken	8
Brandstof	
E10, Euro 98 en loodvervangers	10
Blijven blinkend chroom	12
Onderhoud van bekleding	13
Nieuwe 'oude' banden	14
Waarop letten bij spaakwielen	15
Taxatie voor waardebehoud	16
Tips voor een juiste stalling	18
Uit de stalling: een grondige check	20
KNAC-ambassadeurs	22
Met fiscaal pensioen	23
Met de klassieker op vakantie	24
Apk-eisen minder streng	26
Klassiek kunstwerk	28
Werkplaatshandboeken:	
altijd hulp bij de hand	30
Colofon	31
KNAC Classic Car-verzekeringen	32

Perfekte conditie begint bij

LAKONDERHOUD

De carrosserie is het deel van de auto dat het meest wordt blootgesteld aan invloeden van buitenaf. Regen, zonlicht, sneeuw, pekelslag, insecten en cetera. De lak heeft enorm veel te verduren. Om een klassieker in topconditie te houden, is lakonderhoud essentieel.

Zorg voor de lak begint bij regelmatig wassen, want vuil tast de lak aan. Voor een langdurige bescherming is het verstandig om een paar keer per jaar na een wasbeurt een waxlaag aan te brengen. De beste bescherming ontstaat immers door het dichtmaken van de 'poriën' van de lak, waardoor vuil zich moeilijk kan hechten.

Horizontale oppervlakken zoals de motorkap en het dak vereisen extra verzorging. Behalve van de gebruikelijke invloeden van buitenaf hebben vooral deze delen last van UV-straling. Jaarlijks twee á drie poetsbeurten met wax helpen voorkomen dat de carrosserie ongelijkmatig verkleurt. Het beste resultaat is te bereiken door elektrisch te





poetsen. Bijvoorbeeld met een poets- en polijstschiif op een boormachine. Zorg dat er voldoende licht is, want het is belangrijk om exact te zien wat je doet.

Professionele middelen

Er zijn talloze aanbieders van poets- en polijstmiddelen. Goedkopere middelen blijken in de praktijk minder werkzaam en leveren minder bescherming. Duurdere poetsmiddelen dragen werkelijk bij aan het behoud van de klassieker. Voor informatie over professionele poetsmiddelen is een kijkje op www.swissvax.nl, www.protech.nl en www.meguiars.nl aan te raden.

Paint Rubber

Als de lak oneffenheden vertoont, is het gebruik van Paint Rubber een ideale oplossing. Dit is een elastische 'reinigingsklei' die vuil van de lak verwijderd zonder de lak aan te tasten. Het verwijderd ook aanslag en spuitnevel en laat een glad oppervlak achter. Na

de Paint Rubber-behandeling moet de lak wel worden behandeld met poetsolie om kleine krassen, vlekken en oude waxresten volledig te verwijderen.

Polijsten

Als gewoon poetsen de uitstraling van de klassieker niet meer verbetert, hoeft de auto nog niet direct opnieuw te worden gespoten. Gespecialiseerde bedrijven kunnen namelijk beschadigde bovenste laklaag mechanisch verwijderen. Vóór de behandeling wordt de lakdikte opgemeten, zodat bekend is hoever de lak kan worden gepolijst.

Er zijn dus meerdere manieren om de lak van een klassieker in topconditie te brengen en te houden. De beste methode is en blijft het gebruik van wax. Een aantal waxbehandelingen per jaar behoudt de glans en de kleur. En omdat wax bescherming biedt, wordt ook de kans op roestvorming aanzienlijk verkleind.

WASSEN

zonder krassen

Om de lak van een klassieker in topconditie te houden, is het van belang om de auto regelmatig te reinigen. Maar als een auto te vaak en met verkeerde middelen wordt gewassen, kunnen onnodige beschadigingen ontstaan.

Om krassen tijdens het wassen te voorkomen, is het aan te raden om een autowasstraat te mijden. Het beste resultaat ontstaat door de auto eerst af te spoelen en dan met de hand te wassen. Gebruik twee emmers en een zachte spons. De spons neemt veel vuil op – ook harde vuildeeltjes en zand, komen in de spons terecht. Spoel de spons regelmatig uit in de tweede emmer, zodat het vuil grotendeels in die emmer achterblijft. Door het ‘verse’ water uit de andere emmer te gebrui-

ken, voorkom je dat je juist met de spons krasjes veroorzaakt.

Drogen

Na het wassen is het belangrijk om de auto goed droog te maken. Opgedroogde druppels blijven zichtbare kringen, voornamelijk door de kalk en het achtergebleven vuil in het water.

Wie de auto meteen na het wassen wil poetsen, moet de oppervlakken volledig droog





maken, anders doet het poetsmiddel z'n werk niet. Dat drogen kan met de hand met de welbekende zeem – een natuurzeem verdient de voorkeur boven een veel goedkopere synthetische zeem. Veel moderner is de speciale microvezeldoek – krasvrij en pluïsvrij drogen en poetsen tegelijk. Om moeilijk bereikbare delen te drogen, gebruiken professionele autowas- en poetsinrichtingen ook wel perslucht. Maar een halfuurtje rijden met de auto werkt ook.

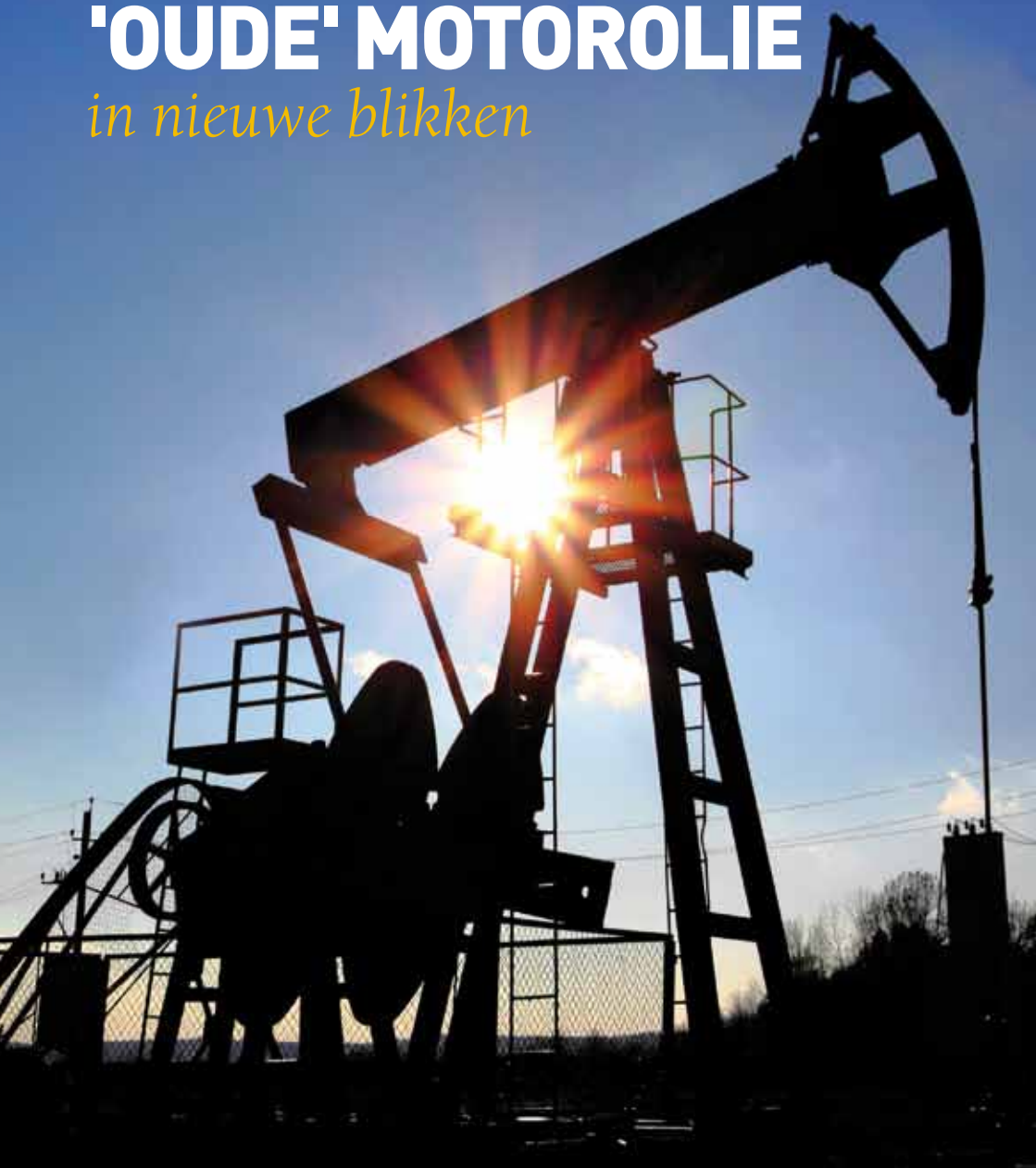
Wassen zonder water

Een auto wassen zonder water klinkt tegenstrijdig, maar het kán. Vooral voor het reini-

gen van de ruiten en het verwijderen van vogelpoep en andere spetters als je geen water bij de hand hebt, is dit een ideale optie. Drywash is een van de aanbieders van speciale setjes (spuitbus en microvezeldoekjes) waarmee je een auto kunt reinigen zonder water. De belangrijkste eigenschap van Drywash is dat het niet krast. Wanneer het schoonmaakmiddel wordt opgespoten, weekt het vuil los en lost het gedeeltelijk op. Na verloop van tijd kan Drywash zó worden afgeveegd. Het resterende vuil hecht zich aan de bijgeleverde vezeldoekjes, waardoor het van het oppervlak verdwijnt. Kijk op www.drywash.nl voor meer informatie.

'OUDE' MOTOROLIE

in nieuwe blikken



Motorolie is het levenselixer voor de (klassieke) auto. Om lang plezier te hebben van een oldtimer is het gebruik van het juiste smeermiddel van groot belang. Moderne motorolie is vaak niet geschikt voor een oude motor, maar welke olie dan wel?

De functie van motorolie is vijfvoudig. Olie minimaliseert de inwendige wrijving voor een beter rendement, het beschermt de bewegende delen tegen slijtage, het reinigt en voorkomt corrosie, het zorgt voor warmteafvoer en – als het goed is – het verbetert de compressie (gasdichtheid) doordat het de ruimte tussen zuiger en cilinderwand afsluit. De kwaliteit van het smeermiddel bepaalt in hoge mate de levensduur en de prestaties van de motor.

Minerale motorolie, gewonnen uit aardolie, is het meest geschikt voor klassiekers. De meeste moderne smeermiddelen bestaan uit synthetische olie of een combinatie van minerale en synthetische olie en dat is minder goed voor oude motoren.

Viscositeit

Moderne motorolie is meestal te dun en bevat toevoegingen – ‘dopes’ – die schadelijk kunnen zijn voor klassieke motoren en de toegepaste materialen. Oudere motoren zijn bijvoorbeeld gevoeliger voor vuildeeltjes. Dikke olie voert deze deeltjes beter af naar de oliefilter dan dunne, en voorkomt beter dat vuil zich ophoopt en problemen veroorzaakt.

Het begrip viscositeit geeft de dikte van motorolie aan. Olie met een lage viscositeit is dun en olie met een hoge viscositeit is dik. De viscositeit van olieproducten wordt vastgesteld aan de hand van de SAE-norm, bijvoorbeeld 5W30 voor een multigrade-olie waarvan de getallen de viscositeit onder winterse (5W - met de aanduiding W achter de winterse viscositeit) en zomerse temperaturen weergeven. Daarmee is de

dikte van motorolie makkelijk te achterhalen. Want hoe hoger het SAE-getal, hoe hoger de viscositeit.

Motorolie voor klassiekers

Het instructieboekje en informatie van de fabrikant bieden uitkomst bij het kiezen van de juiste olie. Ook navraag bij merken- en klassiekerclubs kan uitkomst bieden. Een aantal olieproducenten biedt de klassiekerrijder eveneens de helpende hand. Onder meer de merken Bardahl, Castrol, Kroon Oil, Millers, Penrite en Xado bieden speciale motoroliën voor klassiekers aan.

Het Nederlandse Kroon Oil (sinds 1906) introduceerde in 2011 onder de naam Classic Oils een complete lijn smeermiddelen voor oldtimers. Op de website www.kroon-oil.com beveelt de adviesdatabase de juiste motorolie aan voor talloze klassiekers – gewoon merk, model en type invullen.

Op de websites van Bardahl (www.bardahl.nl) en Castrol Nederland (www.castrol.com) is eveneens advies te vinden.





Waaraan te denken

BIJ HET TANKEN

E10, Euro 98 en loodvervangers

De ontwikkelingen op brandstofgebied staan niet stil. Nieuwe brandstoffen, zoals E10-benzine, en oudere motoren verdragen elkaar vaak slecht. Waarop moet de klassiekerrijder letten als het om brandstof gaat?

E10 (benzine met 10 procent ethanol) vervangt op termijn Euro 95, dat 5 procent ethanol bevat. Hoewel Euro 95 in Nederland voorlopig nog volop verkrijgbaar is, kan enige kennis van de nadelige effecten van E10 op oudere motoren geen kwaad.

Belangrijk om te weten is dat niet alle materialen E10-bestendig zijn. Slangen en afdichtingen van natuur- en butylrubber zijn niet bestand tegen deze brandstof. Ook zink en kurk (in vlotters van oude carburateurs) reageren negatief op E10. Hetzelfde geldt voor aluminium delen van het brandstofsysteem. De laatstgenoemde onderdelen kunnen beschermd worden met een coating. De rubberen delen die in contact komen met de brandstof zijn het beste te vervangen door nitrilrubber of viton. Deze zijn verkrijgbaar bij de beter gesorteerde automaterialenhandel. Informatie hierover is ook in te winnen bij merken- en klassiekerclubs.

Aanslag en corrosie

Het vervangen en beschermen van onderdelen alleen is niet voldoende om probleemloos op E10 te rijden met een klassieker. Bestaande aanslag in de benzinetank en -leidingen kan door ethanol loskomen en zich ophopen in de carburateur en de brandstoffilter. Het is daarom zaak de filter regelmatig te reinigen of te vervangen. Als sprake is van bezinksel op de bodem van de tank, dan is het raadzaam die te verwijderen.

Niet alleen tijdens het rijden kan E10 een klassieker aantasten. Ook als de auto niet gebruikt wordt, vraagt een aantal zaken de aandacht. Ethanol trekt namelijk water aan. Bij wisselende temperaturen zuigt E10 vochtige lucht

aan in de brandstoftank. Na verloop van tijd ontstaat daardoor een corrosief mengsel van water en ethanol op de tankbodem. Dit is te voorkomen door de auto te stallen op een plek met een constante temperatuur en – als de oldtimer langdurig niet gebruikt wordt – met een volle tank. Houd er wel rekening mee dat E10 na zes maanden beperkt houdbaar is. E95 blijft in elk geval langer goed dan de tijd die de auto 's winters gestald is.

Loodvervangers

Voorlopig is Euro 95 nog overal verkrijgbaar. Veel oldtimers kunnen hier prima mee uit de voeten. Klassieke sportauto's en auto's met een motor met een hoge compressieverhouding zijn vaak beter af met een benzine met een hoger octaangetal. Het voor deze auto's zeer geschikte Euro 98 is echter steeds moeilijker verkrijgbaar. Van de grote oliemaatschappijen biedt alleen nog BP Euro 98 aan bij de pomp, onder de naam Ultimate.

Alle tot nu genoemde brandstoffen zijn loodvrij. Hoewel de meeste oldtimers daar probleemloos op rijden, is een aantal beter af met loodhoudende benzine. De fabrikant of de desbetreffende club kan u daarover informeren. Het lood beschermt de 'zachte' klepzetels van deze motoren tegen slijtage. Hiermee worden onder meer startproblemen, een onregelmatig draaiende motor en vermogensverlies voorkomen. Omdat loodhoudende benzine niet meer verkrijgbaar is, zijn er loodvervangers te koop bij de verschillende automaterialenhandels. De meeste fabrikanten raden aan bij elke tankbeurt de aangegeven hoeveelheid loodvervanger toe te voegen aan de brandstof.



Blijvend blinkend **CHROOM**

Klassieke auto's zijn over het algemeen voorzien van veel verchromde onderdelen. Het spreekt vanzelf dat de zichtbare uitstraling van de auto wordt bevestigd door de glans van het chroom. Om dat decennialang glimmend te houden, is onderhoud onontbeerlijk.

Chroom is weliswaar een roestvrij metaal, maar onderhoud is wel degelijk nodig. Verchromde delen aan de buitenzijde van de auto zijn onderhevig aan allerlei invloeden van buitenaf, waardoor de chroomlaag na verloop van tijd zijn glans verliest. Steenslag en onzichtbare metaaldeeltjes kunnen de oppervlakte beschadigen, terwijl verchromde delen rond lasverbindingen extra kwetsbaar zijn als de spanning op deze plekken verandert.

Voor een diepe glans zijn speciale poets- en polijstproducten te koop. Op www.meguiars.nl en www.swissvax.nl zijn professionele middelen te vinden. En dan gaat het niet alleen om glans, maar ook om (tijdelijke) bescherming. Gebruik hoe dan ook krasvrije vezeldoeken om het poetsmiddel in te wrijven.

Roest

Roestig chroomwerk is te herkennen aan (bruine) puntjes in het chroomwerk. Enkele

kleine roestplekjes kunnen met chroomverf subtiel worden bijgewerkt, maar roest verwijderen is geen optie. Ook het schuren van roestig chroom met schuurpapier of staalwol levert geen resultaat op. Het is niet het chroom dat roest, maar het staal onder de chroomlaag. Roest zet namelijk uit en breekt door de dunne chroomlaag heen.

Uiteindelijk is opnieuw verchromen, mits mogelijk, de beste oplossing. Voordat de nieuwe chroomlaag kan worden aangebracht, moet alle roest zijn verwijderd en het onderdeel moet worden geslepen. Dit kan problemen opleveren als het onderdeel ernstig is aangetast. Door het wegslijpen kan de materiaaldikte te klein worden of komen er onefenheden in het oppervlak. In dat geval resteert alleen complete vervanging. De kosten van verchromen zijn dan ook niet altijd vooraf op te geven.

Kijk op www.chroomtechnologie.nl voor meer informatie.

Onderhoud van **BEKLEDING**

De bekleding van een oude auto vereist het nodige onderhoud. Vooral als het gaat om leder. Met leder beklede zetels kunnen wel 'mooi gebruikt' ogen, maar voordat je het weet ontstaat onherstelbare schade. Het is dus belangrijk om bekleding preventief te verzorgen

Om een klassieker in topconditie te houden, is het onderhoud van het interieur net zo belangrijk als dat van het exterieur en de techniek. De staat van het interieur heeft bovendien ook grote invloed op de waarde van de klassieker. Als de bekleding niet voldoende aandacht krijgt, wordt de kans op onherstelbare schade steeds groter. De slijtage van lederen bekleding wordt mede veroorzaakt door uitdroging. Het leder wordt na verloop van tijd harder, stugger en het krimpt. Daardoor ontstaan droogtescheurtjes die kunnen doorscheuren.

Methoden

Er zijn eenvoudige behandelmethoden om uitdroging van lederen bekleding tegen te gaan. Swissvax is een gerenommeerde aanbieder van middelen voor diverse soorten leder, dat in de vorm van een lotion of spray snel en eigenhandig kan worden aangebracht. Hetzelfde is mogelijk met leder dat als gevolg van wrijving zijn kleur begint te verliezen. Er zijn veel soorten lederverf te koop, waarmee het leder op een eenvoudige manier is op te knappen.



Nieuwe ‘oude’ BANDEN

Voor moderne auto's is de keuze aan banden welhaast onbeperkt. Maar voor klassiekers is het een ander verhaal. De vereiste afwijkende bandenmaten zijn moeilijk verkrijgbaar. Maar niet getreurd: ze zijn er wél.

Wie een klassieker bezit, wil die in de meeste gevallen in originele staat houden. Dus ook de wielen en banden. Het ‘probleem’ is echter dat klassiekers banden nodig hebben die heel andere maten hebben dan banden voor moderne auto's. Een vooroorlogse auto rolt op smalle, hoge banden; en die verkoopt de reguliere bandenhandel niet meer. Er zijn echter fabrikanten die nog wél banden voor klassieke auto's produceren. En die zien er hetzelfde uit als de banden van destijds, maar ze zijn gemaakt met de technologie van nu.

Tyre Selector

Michelin is al jarenlang actief in het klassiekersegment. De bandenfabrikant heeft er zelfs een website aan gewijd: www.michelin-passion.com. Behalve dat hier het hele assortiment – het bandengamma gaat terug tot de jaren dertig van de vorige eeuw – te bekijken is, is er ook een handig hulpmiddel te vinden: de *Tyre Selector*. Voer het merk, het model en het bouwjaar van de klassieker in en de *Tyre Selector* doet een suggestie voor een geschikte band, onder vermelding van de originele bandenmaten. In Nederland is slechts één adres dat deze Michelin-banden verkoopt: Oldtimer, gevestigd in Heeze. Handig: het bedrijf heeft een webshop waar de banden online besteld kunnen worden: www.oldtimerbv.nl.

Winterband

Ook het Nederlandse Vredestein heeft voor de meeste klassiekers een geschikte band in het assortiment. En wie met zijn klassieker de winter niet schuwt, kan ook winterbanden voor zijn klassieker aanschaffen. Ideaal voor wie deelneemt aan rally's als de Winter Trial. Via de dealerlocator op www.vredestein.nl is te zien waar de banden te koop zijn.

Beste van twee werelden

Zowel Michelin als Vredestein past moderne technologie toe in de banden voor klassiekers. Daardoor bieden de banden meer grip en comfort dan die waarmee de auto oorspronkelijk geleverd werd, maar ze hebben wel de authentieke look. Het beste van twee werelden dus.



Waarop letten bij **SPAAKWIELEN**

Autofabrikanten zijn al jaren geleden afgestapt van de toepassing van spaakwielen. Er zijn echter genoeg – vooral Britse – klassiekers die voorzien zijn van *wire wheels*. Ze zien er fraai uit, maar vragen wel de nodige aandacht. Goed onderhoud is van levensbelang.

Onder meer Jaguars uit de jaren zestig (Mk II etc.), MG's, Triumphs én Morgans – vele daarvan waren af fabriek al voorzien van fraaie spaakwielen. *Wire wheels* waren destijds een populaire optie. Wie in het bezit is van een dergelijke klassieker en waarde hecht aan de uitstraling van zijn auto, zal dit type wielen op waarde schatten. Let echter wel op een aantal dingen.

Reinigen

Behalve lusten brengen spaakwielen ook lasten met zich mee. De noodzaak ze grondig te onderhouden is daar één van. Wie het schoonmaken van de spaken te lang uitstelt, wacht om een hels karwei. Het is sowieso al lastig om met de vingers en een doek of met een borstel tussen de spaken te komen. Laat staan dat tussen de spaken aangekoekt vuil zich gemakkelijk laat verwijderen.

Voor het schoonmaken kan velgenreiniger gebruikt worden, maar niet alle soorten. Sommige kunnen namelijk de lak of het chroom aantasten. Lees daarom goed de verpakking of bijsluiter. Wie het zekere voor het onzekere wil nemen, reinigt de spaakwielen met autoshampoo en een zachte spons of borstel.

Juiste spanning

Net als de bandenspanning vereist ook de spanning van de spaken de nodige aandacht. Is de spanning van (een van) de spaken te laag, dan kan een slag in het wiel ontstaan. Dan kunnen spaken zelfs breken – dat is natuurlijk nog slechter voor de toestand van het wiel. De auto zou hierdoor zelfs onbestuurbaar kunnen raken.

Een te hoge spanning van de spaken is echter ook gevaarlijk; in het uiterste geval kan de velg daardoor breken.

Controleren

Het is daarom raadzaam elk jaar de spanning van de spaken in elk wiel te (laten) controleren. Dit kan bij bijvoorbeeld Haan Wheels Classic (www.haanwheels.com/nl/classic) in Schijndel.

Behalve dat dit bedrijf reparaties aan spaakwielen kan uitvoeren, kan het ook alle mogelijke spaakwielen en spaken leveren.

Wie nieuwe spaken nodig heeft, doet er verstandig aan een oud exemplaar te bewaren. De spaken worden meestal naar het voorbeeld van de oude gefabriceerd.

Taxatie voor **WAARDEBEHOUD**

Een klassieke auto is een waardevol bezit, die zijn waarde vaak ook behoudt in tijden van recessie. Het is natuurlijk prettig als die waarde ook ergens vastligt – handig voor de verzekering en in het geval van een nalatenschap. Al is het in het laatste geval fijn als de waarde weer niet te hoog is, in verband met successierechten.



In tijden van economische tegenwind blijkt een mooie en liefst ook zeldzame klassieker veel waardevaster dan aandelen. Sinds de eeuwwisseling is de waarde van veel exclusieve oldtimers vertienvoudigd en behouden ze ook nu hun waarde. Dat blijkt alleen al uit

het feit dat in 2011 bijna zestig klassieke auto's voor meer dan een miljoen dollar op veilingen zijn verkocht. Gezamenlijk brachten deze auto's bijna 160 miljoen dollar op en de duurste wisselden voor meerdere miljoenen van eigenaar (zie kader). Het gaat echter

wel om zeer exclusieve modellen.

Dergelijke kostbare klassiekers zijn uiteraard uitzonderingen. Klassieke evergreens als Austin-Healeys, Jaguar XK's en diverse bijzondere Alfa Romeo's bevinden zich in de bandbreedte van tien- tot honderdduizend euro.

Een in onberispelijke staat verkerende oldtimer is en blijft gewild, bij kopers die zonder gedoe en gesleutel direct willen genieten van het rijden, of als familiekapitaal. En het is bij zo'n waardevol exemplaar in de garage een geruststellende gedachte als de verzekering de waarde vergoedt bij onverhoopte diefstal.

Taxatie

Om verzekerd te zijn van volledige uitkering van de waarde van de auto, is het belangrijk dat er een taxatierapport is, opgesteld door een registertaxateur die door de assurantiëwereld wordt geaccepteerd en die weet wat een in perfecte staat verkerende klassieke auto in de markt 'doet'. Wat die auto voor een liefhebber waard is, is veelal veel meer dan de dagwaarde.

De KNAC adviseert te kiezen voor een taxa-

teur die is aangesloten bij de Stichting Verenigd Register van Taxateurs (VRT) of bij de Federatie van Taxateurs, Makelaars en Veilinghouders in Roerende Zaken (Federatie TMV). De stichting en de federatie zetten zich in voor de kwaliteit van de taxatie en het kennisniveau van de taxateurs, zodat verzekeringen en ook de fiscus het taxatierapport serieus nemen en het zien als een gedegen waardebepaling en dus als waardevol document bij een klassieke auto.

Overlijden

Een taxatierapport is ook belangrijk als de eigenaar van de auto overlijdt. Als geen verzekerde waarde is vastgesteld, dan geldt de marktwaarde, dus wat de klassieker op dat moment bij directe verkoop in het economisch verkeer waard is.

In de praktijk meldt de Belastingdienst zich binnen enkele maanden na iemands overlijden bij de ergenamen. Het is dus belangrijk om zo snel mogelijk de marktwaarde van de nagelaten auto('s) vastgesteld te hebben. De fiscus baseert zich op de actuele marktwaarde bij het bepalen van de aanslag.

Top 10 duurste klassiekers in 2011 geveild

1. Ferrari 250 Testa Rossa, 1957	16 miljoen dollar
2. Duesenberg Model J, 1931	>10 miljoen dollar
3. Mercedes-Benz 540K special roadster, 1937	10 miljoen dollar
4. Ferrari 250 GT SWB Berlinetta, 1960	5,2 miljoen dollar
5. Mercedes-Benz Type S open tourer, 1927	5 miljoen dollar
6. Ferrari 375 MM Berlinetta, 1955	4,8 miljoen dollar
7. De Dion-Trepardoux, 1884	4,6 miljoen dollar
8. Mercedes-Benz 540K roadster, 1939	4,6 miljoen dollar
9. Talbot-Lago T150C SS, 1938	4,5 miljoen dollar
10. Ferrari 340 Mexico coupé Vignale, 1952	4,3 miljoen dollar

Tips voor een juiste STALLING

Het stallen van de klassieker voor de winter is niet slechts een kwestie van wegzetten, afsluiten en checken of alles uit is. Wie zijn klassieker na de winter probleemloos uit de stalling wil rijden, moet voorzorgsmaatregelen treffen.

Als de winter aanbreekt, gunnen veel klassiekerbezitters hun auto een paar maanden rust. Ze stellen hun klassieker niet graag bloot aan winterse omstandigheden, en pekel op de weg doet de carrosserie geen goed. Maar tref wel de nodige voorzorgsmaatregelen voordat de auto 'op stal gaat'.

- Een auto die in goede staat wordt gestald, komt er ook makkelijker weer uit. Voer het noodzakelijke onderhoud uit voordat de klassieker de stalling in gaat: vervang olie en koelvloeistof, herstel eventuele lakschades. Tank de auto af, zodat roest in de brandstoftank geen kans krijgt.
- Zet de auto schoon en droog in de stalling. Was de auto dus en rij hem goed droog. Dat voorkomt dat vocht zich nestelt in de holten van de auto en daar corrosie veroorzaakt. Na een rit van een kilometer of vijftig is de accu ook goed opgeladen.
- Ontkoppel de accu en koppel hem aan een zogenoemde druppellader. Het doet een accu geen goed als hij lang niet wordt gebruikt zonder dat hij wordt bijgeladen.
- Verhoog de bandenspanning. Als de auto lang stilstaat, kan het karkas van de banden vervormen, waardoor de banden platte kanten vertonen. Een hoge bandenspanning voorkomt dat. Nog beter: zet de auto op assteunen, zodat de banden vrij van de grond komen.

- Ventileer stalling én auto. Zet de kofferbak en de ruiten van de auto open, zodat ook het interieur fris en vochtvrij blijft. Smeer rubbers en chromen onderdelen in met vaseline. Zet de auto niet op de handrem.
- Zorg dat de APK in orde is en geldig blijft gedurende de stallingsperiode, tenzij de auto bij RDW geschorst wordt. Daarmee vervalt ook de apk- en verzekeringsplicht.
- Wie tijdens de schorsing de verzekering opschort, moet zich ervan bewust zijn, dat hij niet gedekt is voor diefstal en brand. Bedenk dat kortsluiting nooit is uitgesloten in een stalling met oude auto's. Bovendien kan ook de eigen auto de oorzaak zijn van schade aan ander(en), dus dan bent u aansprakelijk. Beter is het dus de (klassieker) verzekering niet te schorsen. Klassieker-verzekeringen kunnen vaak ook niet worden geschorst omdat in de tarieven al rekening is gehouden met beperkt gebruik.





Buiten de deur **STALLEN**

Voor het stallen van de auto is een eigen garage geen must. Hij kan ook bij andere klassieke auto's in een speciale klassiekerstalling. Of gewoon in de tuin, beschermd tegen de elementen in een zogenoemde Carcoon.

Classic Car Shelter is een bedrijf in Waalwijk dat stalling aanbiedt voor klassiekers. Het bedrijf biedt plaats aan vijftig auto's en rekent een tarief van 50 euro per maand per auto, exclusief BTW. Als de auto niet kan rijden, kan Classic Car Shelter de auto ook ophalen. Transporteren in binnen- en buitenland behoort ook tot de mogelijkheden. Een overzicht van de diensten staat op www.classic-carshelter.nl.

Wie in de stalling ook wil kunnen sleutelen aan zijn klassieker, kan terecht bij Het Klassieker Centrum in Delft. Voor prijzen vanaf 120 euro per maand staat de auto droog én kan op bepaalde dagen aan de auto gewerkt worden; alleen stallen kost ongeveer de helft. Alle tarieven plus diensten

zijn te vinden op www.klassiekercentrum.nl/stalling.

Voor de deur

Een risico van het stallen in andermans beheer is dat de eigenaar zijn auto niet zomaar kan redden in het geval van kortsluiting in het pand of in een andere klassieker. De kans bestaat dat de auto dan schade oploopt. Wie daarom liever de auto geconserveerd in eigen beheer opslaat, heeft niet eens een garage nodig, maar kan de klassieker ook stallen in een zogenoemde Carcoon (www.carcoon.co.uk/). Deze beschermt de auto, zodat hij in de tuin kan worden gestald - stof- en vochtvrij. In Nederland is de Carcoon verkrijgbaar via de website <http://dancovershop.com>



Uit de stalling: neem tijd voor **EEN GRONDIGE CHECK**

Het is niet verstandig om na de winterslaap meteen met de klassieke auto te gaan rijden. Sterker nog: voor het behoud van de techniek en voor de eigen veiligheid is éérst een grondige check van een aantal zaken essentieel.

Het eerste voorjaarszonnetje is natuurlijk heel verleidelijk om weer te gaan rijden. Maar dan moet de klassieker wel startklaar staan. Dat betekent niet alleen dat de accu vol is en de motor snel start, maar dat ook

eerst de tijd is genomen voor een aantal checks, zodat die eerste rit geen onverwachte problemen oplevert en ook de ritten daarna niet. Onder het motto: een goed begin is het halve werk.



Waarop te letten:

- ✓ Controleer het oliepeil van de motor en de transmissie, en eventueel ook dat van het cardan bij achterwielaangedreven auto's.
- ✓ Controleer het niveau van de koelvloeistof in het expansievat of in de radiator.
- ✓ Vervang de remvloeistof of laat die vervangen. Door het zogenoemde hydroscopische effect van deze vloeistof kan die bij langdurige stilstand vocht hebben opgenomen. Vocht kan in het remcircuit overgaan in stoom als de remmen heet worden. Dat leidt tot een verminderde remwerking.
- ✓ Ontlucht het remsysteem of laat het ontluchten na het vervangen van de remvloeistof. Achtergebleven lucht heeft hetzelfde effect als stoom. Het pedaal voelt sponzig aan bij remmen en de auto remt slecht.
- ✓ Demonteer de luchtfilter en kijk of die nog schoon is en nog in goede staat verkeert. Vooral papieren filterelementen kunnen na verloop van tijd zijn aangetast. Als de filter is beschadigd, kan vooral opgewaaid zand in de motor terechtkomen en voor extra slijtage zorgen.
- ✓ Niet vergeten: controleer de bandenspanning en breng de banden indien nodig op de juiste spanning.
- ✓ Kijk ook of de banden – en dan vooral de zijkant – geen haarscheurtjes vertonen. Zijn die er, laat de banden dan spoedig vervangen. Rijd in elk geval geen lange rit meer met deze banden, want de scheurtjes kunnen het begin zijn van een klapband.
- ✓ Als de kleppen voor het stalen nog zijn gesteld, is controle daarvan niet meer direct nodig. Maar als ze niet zijn gesteld, verdient het aanbeveling de klepspelings bij het uit de stalling halen van de auto spoedig te controleren of dat te laten doen door een specialist.
- ✓ Een conventionele ontsteking met contactpunten verdient extra aandacht. Voor een probleemloze werking is het verstandig om de afstelling te controleren. Ook kan tijdens een lange stalling oxidatie zijn ontstaan op de contactpunten, wat leidt tot een slecht starten- en slecht lopende motor.
- ✓ Controleer ook de bougies: voldoet de afstand tussen elektrodes nog aan de voorgeschreven waarde? Informatie daarover is te vinden in de technische gegevens in het instructieboekje. Het is natuurlijk ook mogelijk de technisch specialist dat tegelijk te laten doen met de inspectie van de ontsteking en de klepspelings.
- ✓ Zorg dat de APK in orde is, en als de auto was geschorst bij RDW, zorg dan dat die schorsing weer ongedaan gemaakt wordt. Meld dat ook aan de verzekeraar. Dat moet de eigenaar van de auto zelf doen, want er is geen automatisch koppeling tussen RDW en de verzekeringmaatschappij.

KNAC-AMBASSADEURS

Al vele jaren zijn er bedrijven die de KNAC een warm hart toedragen en autoliefhebbers enthousiasmeren om lid te worden van de KNAC. Deze bedrijven zijn:

	Verkoop	Schadeherstel	Onderhoud	Restauratie
The Gallery www.thegallerybrummen.nl	X	O	X	O
Burton Car Company www.burtoncar.nl	X	X	X	X
Historic Motoring www.historicmotoring.com	X	O	O	O
Van Laar Classic Cars www.vanlaarclassiccars.nl	X	X	X	X
Jagpoint www.jagpointsoesterberg.nl	X	O	X	X
Van der Kooi Sportscars Lochem www.lotuscars.nl	X	X	X	X
Van der Kooi Sportscars Amsterdam www.lotuscars.nl	X	X	X	X
S&S Tuning www.senstuning.nl	X	X	X	X
Sportscar Centre www.sportscarcentre.nl	X	X	X	X
Classic Jaap www.classicjaap.nl	X	X	X	X
VSOC www.vsoc.nl	X	O	X	X
Jurgen Schoenmakers Classic Cars www.jurgenschoenmakers.nl	X	O	X	X
Altena Classic Services www.altenaclassicservices.nl	X	X	X	X
Smiths Veglia www.smithsveglia.nl	X	O	O	O
Geert Jan Peters Automobiel Restauratie www.classicgarage.com	X	X	X	X
Lex Classics www.lexclassics.nl	X	X	X	X
Classic Cars Friesland www.classiccarsfriesland.com	X	O	X	O
Piet Mozes Restauraties www.pietmozes.com	X	X	X	X
Amicale Facel Holland www.classicgarage.com	X	X	X	X
Imparts British Cars en Spares www.imparts.nl	X	O	X	X

X = wel

O = geen

Met fiscaal

PENSIOEN

Klassieke auto's zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. Tot voor kort gingen auto's met fiscaal pensioen als ze de leeftijd van 25 jaar hadden bereikt. Die pensioengerechtigde leeftijd schuift echter op naar 30 jaar.



De overheid voerde de belastingvrijstelling voor oude auto's ooit in met de gedachte dat de eigenaren er toch relatief weinig mee rijden. Het is ook een geste richting mensen die hun klassieker koesteren en daarmee een bijdrage leveren aan het behoud van bijzondere auto's. Zij spannen zich immers in voor het behoud van automobiel erfgoed, waarvan veel anderen ook genieten als die klassiekers acte de présence geven bij toerritten of andere manifestaties, zoals het Concours d'Élégance Paleis Het Loo.

30 jaar

Personenauto's die dertig jaar geleden in gebruik zijn genomen, zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting. De Belastingdienst hanteert de datum van eerste toelating voor

de datum waarop het voertuig in gebruik is genomen. De vrijstelling beperkt zich tot het basisbedrag van de motorrijtuigenbelasting en de provinciale opcenten, maar geldt niet voor een eventuele brandstoftoeslag. Eigenaren van klassiekers die op diesel of lpg rijden, moeten die toeslag dus blijven betalen.

Auto's die voor 31 december 2011 de leeftijd van 25 jaar hebben bereikt, vallen nog onder de oude regel. Die zijn vrijgesteld van motorrijtuigenbelasting inclusief de toeslag voor diesel of lpg.

Overgangsregeling

Er geldt een overgangsregeling voor voertuigen die de komende jaren de leeftijd van 25 jaar bereiken:

jaar van toelating	belastingvrijstelling
1987	na 26 jaar
1988	na 27 jaar
1989	na 28 jaar
1990	na 29 jaar
na 1990	na 30 jaar

Eventuele brandstoftoeslag moet voor deze voertuigen wél worden betaald. De Belastingdienst stuurt bericht van de vrijstelling.

Met de klassieker **OP VAKANTIE**



Veel eigenaren vinden het geweldig om met hun klassieker op vakantie te gaan. Er is echter wel een aantal zaken waarmee vakantiegangers rekening moeten houden. Hoe neem je de bagage mee, zonder de auto te veel te belasten?

Sommige klassiekers zijn voorzien van een rekje op de kofferdeksel. Andere zijn uitgerust met een imperiaal op het dak. Handig om bagage te vervoeren, en als de lederen koffers met een riem aan het bagagerek zijn vastgezet, rij je ook nog eens fraai in stijl.

Dakdrager

Maar wat als de klassieker slechts beperkte bagageruimte biedt? Voor een weekendje is dat vaak geen probleem. Als meer bagage

mee moet, kan een dakdrager – of mooier nog: een imperiaal – uitkomst bieden.

Dakdragers zijn er in soorten en maten. Sommige zijn verstelbaar en dus ook op een klassieker te gebruiken, maar meestal zijn ze speciaal voor jongere auto's en specifieke modellen bedoeld.

Imperiaal

De meeste klassiekers zijn voorzien van dakgoten, waarop het destijds niet ongewoon was



een imperiaal te monteren. Om de klassieker zo min mogelijk te belasten, is het verstandig om het gewicht op het imperiaal beperkt te houden en goed te verdelen. Advies bij het zoeken naar de juiste dakdrager of imperiaal? Raadplaag www.classicoldtimeradvies.nl.

AutoSlaap Trein

Wie met de klassieker naar het verre buitenland wil, maar niet te ver wil rijden, kan kiezen voor de AutoSlaap Trein. Dit is een goede optie voor vakantiegangers met een klassieker, omdat de auto's tijdens de reis op de trein staat, terwijl bestuurder en passagier(s) zich in een luxe coupé kunnen ontspannen. Uiteindelijk arriveert de klassieker met zijn

bemanning zonder dat hij een zware, lange reis heeft hoeven maken en dus zonder extra slijtage.

De trein vertrekt vanuit Den Bosch naar Alessandria en Livorno in Italië. Alessandria ligt aan de grens met Frankrijk en vanuit hier is ook de Côte d'Azur goed te bereiken. Kijk op www.autoslaaptrein.nl voor mogelijkheden, vertrektijden en prijzen.

Meenemen: basisgereedschap voor simpele reparaties, een liter olie, jerrycan met de juiste soort benzine, lampjes, V-snaar, reserve wiel, koelvloeistof enz.

Voor pech onderweg: denk aan het lidmaatschap van KNAC of ANWB, de creditcard en de papieren van de reisverzekering.

APK-EISEN

minder streng

Miljoenen auto's ondergaan jaarlijks of tweejaarlijks een apk-keuring. Voor eigenaren van klassiekers is dat bijna even spannend als een bezoek aan de tandarts. Afkeuring kost niet alleen geld, maar vaak ook veel moeite om vervangende onderdelen te vinden. Toch zijn de keuringseisen voor klassiekers minder streng dan voor moderne auto's.



De Algemene Periodieke Keuring (APK) is een in Europa wettelijk verplichte keuring ter bevordering van de verkeersveiligheid en ter bescherming van het milieu. Begin jaren tachtig is de APK ingevoerd voor auto's van drie jaar en ouder. Al gauw bleek dat veel klassieke auto's niet konden voldoen aan de emissienormen, simpelweg omdat ze stammen uit een tijd dat er helemaal geen normen waren.

RDW (voorheen de Rijksdienst voor het Wegverkeer, maar nu verzelfstandigd) hanteert daarom een speciale regeling voor historische voertuigen, waarin de keuringseisen

zijn gerelateerd aan het bouwjaar van de auto. Een voorbeeld: de zwaardere remverta-gingsnormen die per 30 juni 1967 werden gesteld, zijn niet van toepassing op auto's van voor die datum.

'Bijzonderheden'

Is echter sprake van een geïmporteerde klassieker, dan geldt niet de datum van afgifte van het kentekenbewijs als uitgangspunt voor de keuringseisen, maar het bij 'bijzonderheden' vermelde bouwjaar.

De regeling voor historische voertuigen bevat nog meer leuke weetjes. Een voorbeeld is dat voertuigen met bouwjaar voor 1 juli 1967 ten minste één ruitenwisser moeten hebben. En dat ruitensproeiers verplicht zijn per 30 september 1970 en autogordels verplicht zijn in auto's die na 1970 zijn gebouwd. Tot 1 juli 1967 waren zelfs mechanisch te bedienen richtingaanwijzers nog toegestaan en auto's van voor 1974 hoeven niet te voldoen aan de CO-eis (koolmonoxide).

Boete

Bij afkeuring krijgt de eigenaar twee maanden de tijd om zijn auto te (laten) herstellen en opnieuw ter keuring aan te bieden. In die periode mag overigens niet met de auto wor-

Wanneer keuren?

Hoe ouder de auto, hoe minder vaak APK. Dat is het geval sinds in het voorjaar van 2006 de nieuwe wet is aangenomen door de Tweede Kamer. Daarin is een keuringsfrequentie bepaald die ervan uitgaat dat klassieke auto's veelal alleen hobbymatig worden gebruikt en derhalve minder vaak gekeurd hoeven worden. De regels zijn als volgt.

Personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen	Brandstof	Wanneer keuren?
Datum eerste toelating na 1 januari 2005	Benzine en/of elektromotor	Eerste APK na 4 jaar, daarna twee keer na 2 jaar, daarna elk jaar
	Diesel, gas of anders (evt. in combinatie met elektrisch)	Eerste APK na 3 jaar, daarna elk jaar
Datum eerste toelating vóór 1 januari 2005	Alle	Eerste APK na 3 jaar, daarna elk jaar
Voertuig van 30 jaar of ouder	Alle	Eens per 2 jaar APK
Datum eerste toelating vóór 1 januari 1960	Alle	Geen apk-plicht

den gereden. Lukt reparatie niet op tijd, en dat kan gebeuren bij een klassieker, dan rest alleen schorsing om aan een boete (100 euro) te ontkomen.

Schorsing kost 50 euro voor auto's die ouder zijn dan vijftien jaar. Zijn ze jonger, dan moet het drievoudige worden neergeteld. Sinds 1 januari 1996 is er voor verzamelaars een regeling op basis waarvan alle voertuigen van vijftien jaar en ouder waarvan het kenteken deel II op dezelfde naam staat, geschorst kunnen worden voor een bedrag van 250 euro.

Voor schorsen en ontschorsen kun je terecht op het postkantoor én online met een DigiD-code.

SO-APK

Specifiek met betrekking tot de APK neemt de KNAC deel aan overleg van de Stichting Overlegorgaan APK (SO-APK). Alle disciplines die bij de APK betrokken zijn, nemen daaraan deel, evenals RDW en enkele ministeries.

Goed om te weten

- Sinds 1 januari 1997 ondergaan auto's met een dieselmotor én van bouwjaar 1980 of later bij de apk-keuring een roetmeting.
- Sinds 1 januari 1998 moeten auto's met een benzinemotor of een lpg-motor met een 'geregelde' katalysator én van bouwjaar 1993 of later een zogenoemde viergasmeting ondergaan.
- Sinds 1 maart 1999 is registratie van de kilometerstand een wettelijk verplicht onderdeel van de apk-keuring. De kilometerstand wordt geregistreerd in de databank van de Stichting Nationale Auto Pas.
- Van auto's die op of na 1 februari 2003 in Nederland op kenteken zijn gezet, wordt bij de apk-keuring gecontroleerd of de duplicaatcode op het kentekenbewijs gelijk is aan die op de kentekenplaat.

KLASSIEK

kunstwerk

Genieten van een klassieker kan op veel manieren. Sommigen zouden hun auto het liefst in de woonkamer zetten. Uiteraard zijn er ook minder vergaande manieren om binnenskamers plezier te beleven aan een klassieker.

Bijvoorbeeld door hem te laten vereeuwigen door een professionele kunst-schilder of fotograaf.

Diverse fotografen en kunstschilders zijn gespecialiseerd in het portretteren van (klassieke) auto's en werken ook in opdracht van particulieren.

Schilderijen

Kunstschilder Araun Gordijn maakt bijna fotorealistische aquarellen en olieverfschilderijen met veel details. In veel van zijn werk staan auto's en hun omgeving centraal. Gordijn portretteert geen mensen in combinatie met hun auto. Voor een aquarel rekent hij tussen de 1.500 en 1.800 euro en voor een olieverfschilderij 3.000 euro. www.araungordijn.nl

De olieverfschilderijen van Evert de Vreugd zijn alleen van (heel) dichtbij als zodanig te herkennen. Zelf omschrijft hij zijn werk als 'realistischer dan de werkelijkheid'. De Citroën DS is veruit zijn favoriet, maar hij portretteert ook andere echte klassiekers. Bij voorkeur auto's met veel chroom. De Vreugd rekent hiervoor tussen de 350 en 4.000 euro. www.evertdevreugd.nl

Foto's

Stephan van Leiden is een professioneel all-round fotograaf met grote interesse in en liefde voor auto's. Tot zijn opdrachtgevers

behoren onder meer automagazines en -importeurs. Van Leiden fotografeert ook klassiekers in opdracht van particulieren. Hiervoor rekent hij een prijs vanaf 500 euro. www.vanleiden.nl

Vrijwel alles op wielen passeert de lens van Thijs van Wijk, zo geeft hij zelf aan. Het fotograferen van auto's (nieuw en oud) is zijn specialiteit. Zijn uurtarief is 55 euro. Een speciale all-inprijs behoort ook tot de mogelijkheden. www.automotiveart.nl



2.



1. *Purfina Station met Panhard P24 uit 1963 door Araun Gordijn.*

2. *De neus van een Citroën DS Cabriolet van Evert de Vreugd.*

3. *Jaguar Eventer, gefotografeerd door Stephan van Leiden.*

4. *Renault Alpine vastgelegd door Thijs van Wijk.*



3.

4.



Altijd hulp

BIJ DE HAND

Sommige klusjes aan een klassieker kan iedereen doen, maar voor andere klussen wil je steunen op de kennis en ervaring van iemand anders. Maar die is niet altijd beschikbaar. Een oplossing is het werkplaatshandboek.



In Nederland is de *Vraagbaak* van Olyslager een begrip. Piet Olyslager was een autoriteit op autotechnisch gebied en hij schreef aan het begin van de jaren zestig het *Auto Technisch Handboek*, dat vooral voor professionele garages was bedoeld. Daarvan is de *Vraagbaak*-serie afgeleid: handboekjes voor talloze modellen, voor particulier gebruik. Maar die zijn natuurlijk niet meer nieuw te vinden.

Tegenwoordig geeft Kosmos Uitgevers de *Vraagbaak*-reeks uit, ruim tweehonderd titels die gedeeltelijk ook via *Printing on demand* verkrijgbaar zijn. De oudste modellen op de lijst zijn de Kever en de Mini uit de jaren zeventig. Zie www.autovraagbaak.nl.

Uit Olyslagers *Auto Technisch Handboek* is overigens ook een onlineversie voortgekomen: www.ath-online.nl. De algemene informatie is vrij toegankelijk; voor specifieke

informatie is een abonnement vereist.

In de jaren zeventig was ook een Nederlandstalige serie *Nu kan ik het zelf verkrijgbaar*, vertaalde boekjes van de Duitse serie *Jetzt helfe ich mir selbst*. De Duitse serie loopt nog steeds, maar ook daarvoor geldt: ze behandelen vooral recentere auto's. Zie www.motorbuch-verlag.de.

Engelstalig

Een topper van alle tijden voor wie niet terugschrikt voor de Engelse taal is de serie *Owners Workshop Manuals* van Haynes, die al sinds 1965 loopt. Vooral voor Engelse auto's uiteraard, maar ook relatief veel oudere modellen. Deze boeken zijn gemaakt aan de hand van de complete demontage en montage van het desbetreffende model in de werkplaats van de uitgeverij, met gebruikmaking van gewoon gereedschap dat elke autoliefhebber bezit. Rijk geïllustreerd met veel foto's, tekeningen en diagrammen. Neem vooral een kijkje op www.haynes.co.uk.

In de jaren zestig en zeventig gaf uitgeverij Autobooks Ltd. ook een serie van meer dan honderd *Owners Workshop Manuals* uit van toen gangbare Engelse en Europese auto's. Jarenlang waren deze uitgaven niet meer verkrijgbaar, maar Brooklands Books (GB) en Veloce Press (USA) brengen nu herdrukken

uit en regelmatig verschijnen nieuwe heruitgaven. Zie www.tmbbooks.be/nl.

NCAD

Het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie (NCAD) in Helmond beheert een van de grootste autoarchieven

van Europa. Het bevat onder meer technisch materiaal uit de archieven van Olyslager, de ANWB en de Pionier Automobiel Club. Op afspraak is het archief te raadplegen, maar alleen voor donateurs. Particuliere donateurs betalen minimaal 20 euro per jaar. Voor informatie: www.ncad.nl.

Zoeken

Werkplaatshandboeken zijn niet alleen op oldtimerbeurzen te vinden, of bij antiquariaten als Boekhandel De Slegte, maar ook via de desbetreffende oldtimerclub, of op internet.

Een selectie van websites:

www.asnbooks.nl	www.autoboek.nl	www.autoboek.net
www.autonetclassic.nl	www.autosleutelen.nl	www.autovraagbaak.nl
www.robnobel.nl	www.automobiliahaarlem.nl	www.autolandhilversum.nl
www.deslegte.com	www.ath-online.nl	www.motorbuch-verlag.de
www.haynes.co.uk	www.tmbbooks.be/nl	www.ncad.nl

COLOFON

Hoofredactie

Henri Stolkwijk

Redactie en realisatie

HSPublicity, Bodegraven

Fotoredactie

Ivo Lucas Luijckx

Vormgeving

Buro N11, Bodegraven

Secretariaat

Elles Ernste, Ilse Verweij

Uitgever

N.G. Versteeg
KNAC Services BV

KNAC

Handelsregister nr. 40407193
Wassenaarseweg 220
2596 EC Den Haag
Postbus 93114
2509 AC Den Haag
Telefoon (070) 383 16 12
Fax (070) 383 19 06
ledenservice@knac.nl

KNAC Assurantiën

Telefoon (070) 385 55 58
verzekeringen@knac.nl

KNAC Technische voorlichting

Telefoon (070) 383 16 12

www.knac.nl

© KNAC

Deze uitgave is met de grootst mogelijke zorg samengesteld. Indien in deze uitgave opgenomen informatie achteraf onjuist blijkt te zijn, is de KNAC resp. KNAC Services BV niet verantwoordelijk voor eventuele daaruit voortvloeiende gevolgen en/of schade. Aan deze uitgave kunnen geen andere rechten worden ontleend dan die welke in van toepassing zijnde voorwaarden zijn vermeld.

KNAC Classic Car

VERZEKERINGEN

De KNAC biedt zijn leden complete verzekeringsoplossingen voor klassieke auto's en youngtimers. Tegen aantrekkelijke premies mogen KNAC-leden maatwerk verwachten, en persoonlijke, deskundige begeleiding.

KNAC Classic Car-verzekering voor hobbyauto's ouder dan 25 jaar:

- vaste lage premie, ook na schade door eigen schuld
- vast eigen risico van 225 euro
- recht op behoud van restanten bij total loss
- gegarandeerde uitkering bij total loss en diefstal, o.b.v. taxatierapport van lid van TMV (Federatie van Taxateurs Makelaars Veilinghouders in Roerende Zaken) of VRT (Verenigd register van taxateurs) of o.b.v. overeengekomen waarde
- keuze uit jaarkilometrages van 5.000 en 10.000
- dekking bij deelname aan FIVA-/FIA- en NRF-rally's, -ritten e.d.
- 25 procent extra premiekorting bij auto's van voor 1960 en bij drie of meer klassiekers

Wie ook het Classic Car Hulppakket neemt, is ervan verzekerd dat zijn klassieker na pech of ongeval in het buitenland wordt gerepatrieerd.

KNAC Youngtimerverzekering voor hobbyauto's die nog niet ouder zijn dan 25 jaar

Behalve de voordelen van de KNAC Autoverzekering (zie onze website) krijgt u ook:

- 30 procent extra premiekorting op de basispremie
- direct 50 procent bonuskorting of overname van de elders opgebouwde bonuskorting als die hoger is
- keuze uit jaarkilometrages van 7.500 en 12.000
- maximaal twee vaste bestuurders

Meer informatie

Zie de website www.knac.nl/verzekeringen of neem contact op: verzekeringen@knac.nl of bel tijdens kantooruren (070) 385 55 58.

