



# INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO • MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

1 | 2020

V.U./E.R.: EDUARD DE LANDTSHEER | BOESBERGSTRAAT 12 | 1933 STERREBEEK



IN DIT NUMMER - DANS CETTE ÉDITION:

**Interclassics Brussels 2019**

**Mededeling van de B.F.O.V  
Message de la F.B.V.A.**

# InterClassics Brussels 2019



*Lancia Club Belgio was er weer bij en dit voor de 5<sup>e</sup> maal! Deze editie van InterClassics Brussels bracht een hommage aan vijf van de meest legendarische italiaanse auto ontwerpers! We konden een unieke verzameling van italiaanse klassiekers, ontworpen door Pininfarina, Bertone, Zagato, Touring en Ghia bewonderen op de vorige editie van deze steeds belangrijker wordende beurs.*

## Opvallende aanwezigheid van Lancia's

**D**e geschiedenis van deze 'great Italian designers' werd door een aantal unieke exemplaren in beeld gebracht. Jammer genoeg stond er maar één Lancia tussen, een zwarte Aurelia B20 s1 die ooit aan de Mille Miglia zou deel genomen hebben. Volgens ons een gemiste kans want er bevinden zich heel wat exclusieve en mooie Lancia's in Belgische collecties. Speciale aandacht ging ook uit naar Zagato dat vorig jaar zijn 100<sup>ste</sup> verjaardag vierde. Het is misschien daarom dat de *Lancia Flaminia Super Sport* van Marreyt Classics de award van 'Best Preserved car' in de wacht sleepte. Een terechte beloning voor deze merkwaardige en zeer exclusieve Lancia. Er werden ook enkele andere Lancia pareltjes geëxposeerd. Er stond een perfect gerestaureerde *Lancia Aurelia B24 Spider*. Het zeer hoogstaand niveau van deze restauratie werd na een grondige controle door *Lancia Heritage* met een score van 100/100 beloond. Die B24 had zeker ook een prijs verdiend, maar er waren natuurlijk ook nog andere mooie en merkwaardige classics aanwezig! Er stond ook een aantrekkelijk geprijsde Aurelia B21 in zeer originele staat te koop alsmede een paar Fulvia's en zoals gebruikelijk verschillende Integrales!

## Nog verjaardagen

Naast de Italiaanse koetswerbouwers werd de 100<sup>ste</sup> verjaardag van Bentley gevierd. Ettore Bugatti omschreef de Bentleys, tegen wie hij tijdens de 24u van Le Mans in de jaren 20 moest opboksen, als "de snelste vrachtwagens ter wereld". Waar of niet waar, ik weet het niet en laat bijgevolg deze boude uitspraak volledig over aan de Italiaanse Fransman. Een 15-tal topstukken uit de Bentley

collectie vertelde de roemvolle geschiedenis van dit traditiemerk. Ze stonden fier te pronken op hun zeer verzorgde stand!

InterClassics meldt ons dat er 25.000 bezoekers kwamen en dat geloven we graag. Gelukkig zijn ze niet allemaal via de Lancia Club Belgio stand gepasseerd! Maar het was toch behoorlijk druk op onze stand. Mijn Lancia Augusta 'Open Tourer' met March koetswerk, de Lancia Beta Monte Carlo van Lode Van Lathem en de Lancia Beta Spider van Jean Claude Delatte trokken zeker de aandacht van vele liefhebbers. We hebben meer dan 290 door ons geregistreerde bezoekers op onze stand ontvangen! Vrijdagnamiddag heeft ons lid, Lancia kenner en schrijver **Wim Oude Weernink** zijn nieuwste Lancia gerelateerd boek op onze stand voorgesteld (zie kaderstuk hiernaast). Dit evenement werd meermaals omgeroepen door 'Radio Heyssel' en de toeloop op onze stand was dan ook enorm. **Lancia Flavia en Fulvia, The avant-garde Lancias**, is een waar meesterwerk over deze Lancia's. Indien je het boek nog niet in je bezit hebt kan je het bij mij nog steeds bestellen, een mailtje naar [jan@vanhoorick.com](mailto:jan@vanhoorick.com) volstaat en ik stuur u de nodige informatie toe!

Zaterdagavond hielden we ons eindejaarsbanket in 'La Brasserie du Heizel'. Een gezellig samenzijn met de aanwezige leden. En na een drukke zondag was het alweer voorbij!

## Een nieuwe toekomst voor Lancia?

Het was zeer leuk om met heel wat bestaande en nieuwe leden en sympathisanten van Lancia een gezellige babbel te hebben. In België worden er niet veel Lancia's meer verkocht, maar Lancia leeft nog. Hopelijk is Carlos Tavares, de nieuwe grote baas van FCA - PSA een groter automan dan de betreunde Marchionne.

De laatste, een zeer bekwaam boekhouder, daar niet van, had weinig vandoen met auto's en geschiedenis uit Turijn. Tavares is wel een 'petrolhead' wat hij bewijst met de lancering en het succes van het 'nieuwe' merk DS uit de PSA groep. Het bewijs is er, met een goede strategie is veel mogelijk. Misschien eindelijk een sprankeltje hoop voor Lancia? De toekomst zal het ons vertellen.

Ook en vooral dank aan alle mensen van onze club die ook dit jaar hielpen met het opzetten en de afbouw van onze stand, met het leveren van de tentoongestelde auto's, met de decoratie van de stand en de 'bezetting' van de stand gedurende de beurs.

Tot volgend jaar! InterClassics Brussels loopt van 20 tot 22 november 2020.

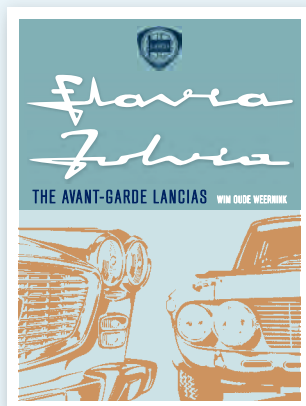
Jan VH

## Flavia & Fulvia

Tegenwoordig zijn voorwiel aandrijving, vooruitstrevende techniek en verfijnde kwaliteit de norm bij volumeautobouwers. Bijna 60 jaar geleden presenteerde Lancia - bekend om zijn toonaangevende technologie - de Flavia. In vele opzichten een baanbrekend ontwerp gerealiseerd door Antonio Fessia met de goedkeuring van visionaire eigenaar Carlo Pesenti.

Al snel werd de Flavia bijgestaan door een even geavanceerde Fulvia. Beide modellen zetten meer dan 15 jaar de toon in de geschiedenis van Lancia. Flavia en Fulvia waren de maatstaf voor het toekomstige premiumniveau waar vele autofabrikanten naar streefden.

Om te voldoen aan de behoeften van verzamelaars en kenners van de Flavia en de Fulvia heeft Wim Oude Weernink beslist om na vele jaren al zijn beschikbare informatie aanvullend met nieuwe feiten en gegevens te herschikken en uit te geven in dit nieuwe boek: Flavia Fulvia, The avant-garde Lancias.



Voorstelling van het boek Flavia & Fulvia op de stand van Lancia Club Belgio. V.l.n.r. uitgever Leo Van Hoorick, auteur Wim Oude Weernink en onze voorzitter Jan Van Hoorick.

## Editoriaal

2019 was een wat bewogen jaar voor Lancia Club Belgio, vooral wat het bestuur betreft. Koen Keutgens en Kevin Kersemans namen om persoonlijke redenen afscheid na vele jaren geapprecieerde inzet voor de club. Onze oproep vorig jaar naar jullie leden, om nieuw bloed voor het bestuur, leverde resultaat op: Michaël Gevaert zet zijn persoonlijke ervaring in om onze website en facebook-pagina te onderhouden. Daarnaast sluit ook Lode Van Lathem aan, maar wij zijn vooral blij om opnieuw een vrouw in ons bestuur te mogen verwelkomen: Tania Smits. Welbedankt Koen en Kevin voor jullie zeer gewaardeerde bijdrage gedurende de voorbije jaren. Welkom Tania, Michaël en Lode.

Met de nieuwe lente in zicht halen we onze oude Lancia's weer van stal om te onderhouden, om alle kleine gebreken op te lossen en de wagens rijklaar te maken voor het nieuwe seizoen. De eerste lijnen voor ons programma van dit jaar zijn al uitgezet: de kalender ligt ondertussen vast (zie onderaan pagina 12), de details van elke bijeenkomst moeten nog uitgewerkt worden. In elk geval ontvangen jullie ten gepaste tijde de details over elk gepland evenement, waarvoor we jullie hierbij alvast willen uitnodigen. Noteer alvast deze data in uw agenda.

En hoewel we ons vooral met onze oude Lancia's bezig houden, blijven we natuurlijk nog altijd benieuwd of er nog een toekomst is voor nieuwe Lancia's. De recente fusie tussen moederhuis Fiat Chrysler Automobiles en PSA (Peugeot, Citroën, DS en Opel) levert al zeker op het internet veel voer voor speculaties omtrent de herlancering van ons merk. Persoonlijk droom ik zelf al meer dan een jaar van een mogelijke E-psilon.

En dit brengt ons bij de enige Lancia die vandaag nog geproduceerd wordt, maar voorlopig enkel nog te koop aangeboden wordt op de Italiaanse markt: de Ypsilon. Het klinkt misschien als onzin, maar feit is dat dit model in zijn eentje - én enkel in Italië - vorig jaar beter verkocht dan het volledige gamma van Alfa Romeo, in alle Europese landen samen geteld. Maar liefst 34.684 nieuwe Ypsilons vonden een koper in Italië, terwijl er maar 27.702 kopers geïnteresseerd waren in een Stelvio, Giulia en nog wat Guilietta's. Deze cijfers zouden de verantwoordelijken van de fusiegroep toch even aan het denken mogen zetten...

Eduard

## OPROEP

Wij zijn altijd op zoek naar materiaal om de volgende Informazione mee te vullen. Uw bijdragen over alles wat van ver of van dichtbij met (uw) Lancia(s) te maken heeft, zijn dus nog altijd welkom. Een restauratieverhaal? Iets leuks beleefd met uw Lancia? Voor wie zin heeft om ook eens een stukje te schrijven voor publicatie, één adres: [informazione@lancia-club-belgio.be](mailto:informazione@lancia-club-belgio.be). Ook Lancia-gerelateerde zoekertjes zijn natuurlijk welkom.

# Editorial

*Pour le comité du Lancia Club Belgio 2019 fut une année fort mouvementée. Pour des raisons personnelles aussi bien Koen Keutgens que Kevin Kersemans ont pris la décision, après plusieurs années de bons et loyaux services, de quitter le comité du Club. Notre appel vers vous, les membres, pour amener du sang neuf dans le comité a porté ses fruits: Michaël Gevaert met son expérience professionnelle à notre disposition pour s'occuper et entretenir notre site web ainsi que notre page facebook. On accueille également Lode Van Lathem mais nous sommes surtout très heureux de pouvoir accueillir à nouveau une femme dans le comité: Tania Smits. Un grand merci à Koen et à Kevin pour leur efforts soutenus pendant plusieurs années et à Tania, Michaël et Lode, soyez les bienvenus!*

*Avec le printemps en vue nos vieilles Lancia's seront probablement sorties de leur hibernation pour effectuer les petits et grands entretiens afin de les préparer et mettre en pleine forme en vue d'une nouvelle saison. On a tracé les grandes lignes du programme 2020. Le calendrier est déjà établi, voir cadre à la page 12, et on travaille sur les détails des sorties. Notez d'ores et déjà les dates, de plus amples informations sur nos événements vous seront envoyées en temps voulu.*

*Et bien que notre intérêt se porte généralement vers les vieilles Lancia, nous sommes toujours intéressés de savoir s'il y a encore un futur pour des Lancia modernes. La fusion récente entre notre maison mère Fiat Chrysler Automobiles et PSA (Peugeot, Citroën, DS et Opel) incite sur internet pas mal de spéculations à propos du re-lancement de notre marque favorite. Personnellement je rêve depuis plus d'une année d'une E-psilon.*

*Et cela nous mène à l'unique Lancia encore en vente, et en plus uniquement sur le marché Italien: l'Ypsilon. Cela peut paraître gratuit, mais le fait est là, ce modèle à lui tout seul et uniquement sur le marché Italien c'est vendu mieux que toute la gamme Alfa Romeo, tous modèles confondus dans l'Europe entière. Pas moins de 34.684 nouvelles Ypsilons ont trouvé acquéreur, contre 27.702 Stelvio, Giulia et encore quelques Guilietta's. Avec ces chiffres en main les dirigeants du groupe fusionné ont peut-être de quoi remettre certaines décisions en question...*

Eduard

## APPEL

Nous sommes toujours à la recherche de matière pour remplir les prochains *Informazione*. Toute contribution sur des faits en rapport avec (votre) Lancia, est donc la bienvenue. Une histoire sur une restauration ou sur quelque chose que vous avez vécu avec votre Lancia? Pour tout membre qui désire écrire un article (surtout en français!), une seule adresse: [informazione@lancia-club-belgio.be](mailto:informazione@lancia-club-belgio.be). Des petites-annonces en rapport avec Lancia sont évidemment aussi les bienvenues.

# InterClassics Bru

Pour la 5<sup>ème</sup> fois le Lancia Club Belgio était présent à cette importante foire de voitures anciennes! Cette dernière édition d'InterClassics rendait hommage à cinq des plus grands et plus légendaires carrossiers italiens. Nous pouvions admirer une collection unique des modèles extraordinaires de Pininfarina, Bertone, Zagato, Touring et Ghia lors de cette fête de la vieille voiture qui prend de plus en plus d'importance.

## Des Lancia visiblement présents

L'histoire de ces 'great Italian designers' est retracée par quelques exemplaires remarquables. Dommage qu'il n'y avait qu'une Lancia, une Aurelia B20 s1 noire, qui aurait participé aux Mille Miglia. Nous restons un peu sur notre faim parce que nous savons qu'il y a pas mal de belles et exclusives Lancia appartenant à des collectionneurs belges. Une mention spéciale pour Zagato qui fêtait son 100<sup>ème</sup> anniversaire l'année passée. C'est peut-être pour cela que la Lancia Flaminia Super Sport, dénomination officielle des versions Zagato, de Marreyt Classics a reçu le prix de 'Best Preserved car'. Une récompense justifiée pour cette Lancia remarquable et exclusive. De nos Lancia's il y avait encore quelques perles, notamment une Lancia Aurelia B24 Spider restaurée à la perfection. Le niveau de cette restauration était tel que Lancia Heritage l'a gratifiée d'un score de 100/100. Elle le méritait! Mais il y avait encore d'autres bijoux extraordinaires à regarder. Il y avait une Aurelia B21 en état d'origine, ainsi que quelques Fulvia et différentes Integrale!



Une Alfa Romeo 6C 2500 Sport développée par PininFarina en 1952, sur le stand "great Italian designers", le thème de la 5<sup>e</sup> édition d'Interclassics à Bruxelles.



## Encore des anniversaires

A part les carrossiers Italiens on fêtait également le centenaire de Bentley. Ettore Bugatti, en compétition avec Bentley dans les années vingt, notamment au Mans, considérait les Bentley comme 'les camions les plus rapides'. Je ne sais pas si c'est vrai et je laisse cette remarque entièrement au compte de notre ami Franco-Italien. Une quinzaine de Bentley nous contaient leur histoire, exposées sur un stand à la hauteur du niveau de cette marque de tradition.

InterClassics nous a fait savoir qu'il y a eu plus de 25.000 visiteurs durant ces trois journées. Heureusement ils ne sont pas tous passés au stand du Lancia Club Belgio. Mais je confirme que nous avons pas chômé sur notre stand. On y présentait ma Lancia Augusta 'open tourer' avec carrosserie March, la Lancia Beta Monte Carlo de Lode Van Lathem et la Lancia Beta Spider de Jean Claude Delatte. Nos voitures ont eu un franc succès et nous avons noté plus de 290 visiteurs sur notre stand. Vendredi après-midi, Wim Oude Weernink, membre de notre club, connaisseur et auteur de Lancia, a présenté son dernier chef-d'œuvre consacré à Lancia sur notre stand. Cet événement a été annoncé par 'radio Heysel' et un nombre impressionnant est venu acheter le livre. Lancia Flavia and Fulvia, the avant-garde Lancias, est un travail de référence sur ces Lancias. **Si vous n'avez pas encore acheté le livre n'hésitez pas de me contacter. Un mail à [jan@vanhoorick.com](mailto:jan@vanhoorick.com) suffit et je ferai le nécessaire.**

Le samedi soir on a organisé notre dîner de fin d'année dans la 'Brasserie du Heysel' C'était un dîner agréable et convivial. Et après un dimanche fort chargé InterClassics Brussels s'est terminé.

## Un nouvel avenir pour Lancia?

Il était très agréable de pouvoir discuter avec nos membres habituels, de nouveaux membres ou simplement des sympathisants de notre marque. En Belgique on ne vend plus de Lancia, c'est triste, mais notre marque favorite existe encore! On espère que Carlos Tavares, le nouveau grand patron de FCA-PSA aura plus d'ambition et de "vista" que le défunt Marchionne. Ce dernier, un bon comptable, c'est sûr mais qui n'aimait pas la voiture et l'histoire de voitures de Turin. Tavares est un 'petrolhead' ce qu'il prouve avec conviction par le lancement, avec succès de la

nouvelle 'marque 'DS' du groupe PSA. La preuve est donc faite qu'avec une bonne stratégie tout est possible. Peut-être enfin un peu d'espoir de voir briller Lancia à nouveau! Le futur nous le dira.

On remercie les membres du club qui cette année encore ont aidé à la mise en place du stand, le démontage de celui-ci ainsi que la livraison des voitures, la décoration du stand et la tenue du stand durant l'événement

A l'année prochaine j'espère. InterClassics Brussels se tiendra du 20 au 22 novembre 2020.

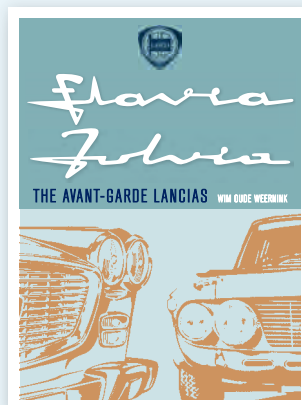
Jan VH

## Flavia & Fulvia

Actuellement, la traction avant, des technologies de pointe et une grande qualité sont la norme pour les constructeurs automobiles. Lancia, connue pour sa technologie de pointe, a présenté la Flavia il y a près de 60 ans. À bien des égards, un design novateur réalisé par Antonio Fessia avec l'approbation du propriétaire visionnaire Carlo Pesenti.

Bientôt, la Flavia fut assistée par une Fulvia également avancée. Pendant plus de 15 ans ces deux modèles sont les fers de lance de Lancia. Flavia et Fulvia ont été la référence pour le niveau de qualité et de technicité recherché par la plupart des constructeurs automobiles.

Pour répondre aux besoins des collectionneurs et des connaisseurs de Flavia et de Fulvia, Wim Oude Weernink a décidé, après de nombreuses années, de réorganiser toutes ses informations disponibles complétées par de nouveaux faits et données et de les publier dans ce nouveau livre: Flavia Fulvia, The avant-garde Lancias.



IN THE SPOTLIGHT:

# ZAGATO 100<sup>TH</sup> ANNIVERSARY

**Z**e beschrijven zichzelf als een artisaan bedrijf, en dat is niet gelogen. Zagato werd in 1919 in Milaan opgericht door Ugo Zagato en is al een eeuw lang een ronkende naam in de carrosserie-wereld. Het bedrijf vierde vorig jaar zijn honderdste verjaardag. Om dit bijzondere jubileum te vieren, stelde Autoworld een vijftiental historische wagens van Zagato tentoon, waaronder enkele uiterst exclusieve exemplaren. Een greep uit de collectie: een Alfa Romeo 1750 (1932), een Lancia Appia, een Flaminia, een Fulvia en de mock-up van de Hyena Zagato die in 1992 op het Autosalon van Brussel stond. Ook nog een Alfa Romeo Junior Z en een TZ, een Aston Martin DB4, een Nissan Stelio...



## Avant-garde sinds het begin

Zoals dat in Italië wel vaker het geval was, leerde Ugo Zagato de kneepjes van het vak tijdens de Eerste Wereldoorlog in de luchtvaartsector. Vanaf het begin gebruikte hij diezelfde technieken bij het uittekenen en ontwerpen van zijn carrosserie. Zijn avant-gardistische, aerodynamische profiel en lijnen zijn nog steeds het handelsmerk van het bedrijf. Ugo Zagato ontwierp hoogwaardige carrosserieën voor de meest exclusieve limited editions van een aantal gerenommeerde merken, zoals Lancia, Maserati en Aston Martin. Maar het merk dat zijn werk een echte cultstatus bezorgde, was Alfa Romeo. In de jaren 30 ontwierp hij voor hen enkele legendarische carrosserieën: de Alfa Romeo 6C 1500 (1929), de Alfa Romeo 6C 1750 (1932) en de Alfa Romeo 8C 2300. Van toewijding gesproken!

Na de Tweede Wereldoorlog bracht Zagato een nieuwe serie uit die ontworpen was

door Vieri Rapi op basis van een studie over de Isotta Fraschini Monterosa: de 'Panoramica' (1946). De berlinette tweezitters werden gebouwd op het gemotoriseerde chassis van de Fiat 500 Topolino en Fiat 1100, maar ook op dat van de Lancia Appia, de Ferrari 166 en de Maserati A6 1500. Het opvallendste aan de ontwerpen waren de grote raamoppervlakken, zelfs in het dak. In de jaren 1950 en 1960 beleefde 'Carrozzeria Zagato' zijn hoogtepunt dankzij de GT-modellen van Lancia, Maserati, Aston Martin, Abarth en natuurlijk Alfa Romeo. Hun lange, aerodynamische lijnen zijn een typisch kenmerk van Zagato en maken zijn ontwerpen herkenbaar uit de duizend. Dat geldt ook voor hun 'doppia bolla'-dak ('twee bubbels'). Het bedrijf wordt nog steeds door de familie Zagato uitgebaat.

Momenteel staat Ugo's kleinzoon Andrea Zagato aan het roer. De ontwerpen en ideeën van Zagato blijven tijdloos.

bron: Autoworld

## Hoe een Appia Convertibele in verzeilde...

**H**et was liefde op het eerste gezicht wanneer Peter (mijn man, toen nog mijn vriendje) me de eerste foto van dit autootje liet zien. Hij had het gespot op Subito (een Italiaanse verkoop-site). Ze zag er prachtig uit. Het wijnrode interieur met stoffen dak in dezelfde diepe kleur. De carrosserie in een mooie vanille-tint. Alles blonk onder de Italiaanse zon op de beelden en mijn hart smolt. Maar hoe gingen we dit aanpakken?

Telefonisch contact verliep zeer moeilijk. Italianen kunnen weinig of geen Engels en het Italiaans van Peter is minimaal. Toch konden we een afspraak maken. Dit bleek op een feestdag te zijn in dit land, maar de garagist wilde toch zijn deuren voor ons openen. Lekker decadent vlogen we met German Wings van Düsseldorf naar Milaan en namen we diezelfde avond een vlucht terug. Alles verliep vlekkeloos.

Een huurauto bracht ons in de garage in de buurt van Turijn waar deze beauty te bewonderen was. Met de Volkswagendealer klikte het meteen en het werd een aangename samenwerking. Het contact kende direct een zeker vertrouwen en de auto werd onmiddellijk op de brug gezet. En oké ze vertoonde mankementen. Een beetje olie-verlies, hier en daar een klein scheurtje in de zetelbekleding en kleine oneffenheden in de carrosserie achteraan, maar voor een Tuut van 1959 moet je dat er maar bijnemen. We keken naar deze schoonheid en waren in de wolken.

De garagist nodigde ons uit voor een glas Prosecco in een mooie kleine brasserie om de hoek en we besloten dat het onze Appia zou worden. We waren allebei zo gelukkig. Een internationale transporteur vervoerde haar naar België, maar we vertrouwden het niet om ook de oude originele documenten mee te laten komen. Die zouden we later zelf ophalen.

In de daarop volgende krokusvakantie reden wij, met onze eigen auto, terug naar Turijn voor deze autopapieren. Wanneer alle for-



# Vignale onze “stal”

maliteiten afgehandeld waren, kreeg Peter nog chocoladebonbons en ik een speciale roos geconserveerd in een plexi doosje.

We logeerden in een hotel dat gecreëerd was in de oude Fiatgebouwen en bezochten er de testracebaan op het dak. Adembenemend spectaculair, een aanrader. De volgende dag volledig onverwacht, op een zonovergoten terras, deed Peter me een huwelijksaanzoek, terwijl we die dag ook zijn verjaardag vierden. Ik zei ‘ja’ en een half jaar later stapten we in het huwelijksbootje met als ceremoniewagen onze prachtige Appia Vignale Convertibele.

Nu, drie jaar later, zijn de remmen compleet vervangen door de goede zorgen van Koen Keutgens. Dankzij Raoul Thybaut zal de rubberen strip rond de voorruit veranderen in een blinkend metalen en Gregor Stampa danken we voor het mooie originele stuk achteraan die verlichting aan de nummerplaat voorziet. Een dikke merci aan het adres van deze drie heren.

En zo geraakt ons juweeltje tiptop in orde om op de volgende rally's te schitteren aan de start, met een bestuurster en een copiloot die nog steeds in de zevende hemel zijn van elkaar en van deze Appia Vignale Convertibele.

*Tania Smits-Pauwels*



## EEN ASTURA VOOR DE HELE FAMILIE

Leden van de familie Timmermans uit Hasselt waren door de jaren heen enthousiaste Lancisti. Na de oorlog kochten ze in Brussel deze tweedehandse Astura. De hele familie pastte erin.

Toen de wagen enkele dagen later voor de deur geparkeerd stond, kwam een andere Lancista voorbij met zijn Lambda. Het was de bekende apotheker van "Het Sweert" in Hasselt op de markt. De man was zo gefascineerd door de Astura van meneer Timmermans dat hij het voorstel deed om de Astura over te nemen. Naast de aankoopsom deed hij er als geschenk zijn Lambda bovenop.



*Steven Wilsens*

## Het verhaal van de sentimentele belevenissen van een medeplichtige blauwe Flavia



Op het eind van het schooljaar 1973 ontmoette ik een vriendelijk meisje, alhoewel ik op dat moment reeds een vriendin had. Het was juist voor de zomervakantie. Ik had haar wel verteld dat ik de maand juli ging doorbrengen in Knokke met mijn ouders, die daar een appartement gehuurd hadden op de zeedijk. Tijdens de laatste week van juni hebben wij elkaar een paar keer ontmoet en zo wist ze met welke auto ik reed.

Wat was mijn verbazing onverwacht groot toen ik haar naast de wagen zag staan, die geparkeerd stond langs het voetpad op de zeedijk. Aangezien haar oom eveneens zijn verlof doorbracht in Knokke, mocht ze bij hem logeren en had ze de beslissing genomen mij te vinden door mijn wagen op te sporen. Een Flavia Coupé was toen een niet alledaagse verschijning en mijn blauwe Coupé was waarschijnlijk het enige exemplaar ter plaatse. Ze heeft niet lang moeten zoeken en ik was ietwat geschrokken haar zo snel terug te zien aangezien mijn andere vriendin hier ook op vakantie was. Het

was voor mij een pittige situatie, maar toch niet onoverkombaar!

Goed. Dit is nog niet het einde van het verhaal. Enkele maanden later, op een zondagmorgen, was ik samen met de vrienden zoals gewoonlijk te vinden in het parochiehuis. Onder de aanwezige meisjes was er eentje dat ik niet kende. We begonnen te babbelen en voordat we naar huis terugkeerden, spraken we af om iets te gaan drinken dezelfde namiddag. Ik vroeg natuurlijk hoe ze heette en zijn antwoordde: Michèle. Ongeveer twee maanden later was het tijd voor de legerdienst en vertrok ik na de opleiding naar Duitsland. Onze stevige verhouding werd bekroond met een gelukkig huwelijk in 1979.

De Flavia Coupé is nog steeds onze trouwe dienaar. Wij hebben nog altijd aangename herinneringen aan onze huwelijksreis onderweg naar Jersey met deze wagen. Onderweg doorkruisten wij Normandië. Naar mijn inzien een aangename, comfortabele en praktische wagen om te toeren op nationale en regionale wegen. Bijgevoegde foto werd genomen op een slip-way in Jersey. Wegens professionele redenen heb ik mijn Coupé – samen met mijn Flavia Cabriolet – moeten verkopen. Zo zijn beide wagens in het bezit gekomen van Georges Musso, het ietwat excentrieke en graag geziene lid van onze club dat ons te vroeg verlaten heeft. Ziezo, hier stopt wat mij betreft het levensverhaal van mijn blauwe Coupé. Ter conclusie zou ik willen weten, indien mogelijk, wie zich nu over deze wagen ontfermt.

*Michel Van Auwegem – 09 222 38 98*

IN THE SPOTLIGHT:

# ZAGATO 100<sup>TH</sup> ANNIVERSARY

Elle se définit comme une entreprise artisanale et c'est à juste titre. Carrosserie de renom depuis un siècle, la société Zagato fut créée à Milan en 1919 par Ugo Zagato. Il y a donc 100 ans l'année dernière, et pour fêter ce centenaire, Autoworld avait rassemblé une quinzaine de voitures historiques de la marque dont certaines tout à fait exclusives. Parmi elles, une Alfa Romeo 1750 (1932), une Lancia Appia, une Flaminia, une Fulvia Zagato et la maquette de la Lancia Hyena, présentée lors du Salon de Bruxelles de 1992. Et une Alfa Romeo Junior Z, une TZ, une Aston Martin DB4, une Nissan Stelvio...

## Une signature avant-gardiste dès le début

Comme ce fut souvent le cas en Italie, c'est dans l'industrie aéronautique qu'il se forma durant la Première Guerre mondiale. Dès le départ, Ugo Zagato utilisa les mêmes techniques dans l'élaboration des lignes et du design de ses carrosseries. Le profil aérodynamique et avant-gardiste sera sa signature jusqu'à aujourd'hui. Ugo Zagato habilla de façon très exclusive et en éditions très limitées des modèles de marques de grandes séries comme Lancia, Maserati, Aston Martin... mais c'est à Alfa Romeo qu'il vouait un véritable culte. Dans

les années 1930, il créa les carrosseries devenues légendaires: Alfa Romeo 6C 1500 (1929), Alfa Romeo 6C 1750 (1932) et Alfa Romeo 8C 2300. Consécration!

Après la Deuxième Guerre mondiale, Zagato sort une nouvelle série conçue par Vieri Rapi sur base d'une étude de l'Isotta Fraschini Monterosa, la «Panoramica» (1946). Les berlinettes deux places construites sur des châssis motorisés par des Fiat 500 Topolino, Fiat 1100, mais également des Lancia Appia, des Ferrari 166 et Maserati A6 1500, faisaient une place de choix aux larges surfaces vitrées incluant le toit. C'est dans les années 1950 et 1960 que la «Carrozzeria Zagato» se retrouve au sommet de son essor grâce aux GT des modèles Lancia, Maserati, Aston Martin, Abarth et, bien sûr, Alfa Romeo. Leurs lignes filantes et aérodynamiques, caractéristiques des carrosseries Zagato sont entre toutes reconnaissables. Ainsi que leur toit «doppia bolla» (double bulle).

Toujours dirigée par la famille, c'est actuellement le petit-fils de Ugo, Andrea Zagato, qui est aux commandes de l'entreprise. Les conceptions de Zagato restent hors du temps.

source: Autoworld

## Comment l'Appia Convertible est un membre de

Ce fut un coup de foudre quand Peter, mon mari (à l'époque encore mon ami) m'a montré pour la première fois la photo de cette petite merveille. Il l'avait trouvée sur Subito (un site de vente italien). Elle était superbe. L'intérieur couleur lie de vin avec la capote dans la même couleur rouge foncé. La carrosserie dans une teinte vanille! Sous le soleil italien tout cela brillait très fort et mon cœur a fondu. Mais comment allait-on s'y prendre?

Un premier contact par téléphone s'est avéré très difficile. Les Italiens ne sont pas très forts en anglais et l'italien de Peter n'est guère mieux! Mais on a tout de même pu prendre rendez-vous. On s'est rendu compte qu'en Italie c'était un jour férié, mais le garagiste a bien voulu nous recevoir. On a volé avec German Wings de Düsseldorf vers Milan et le soir même nous prenions le vol retour! Tout s'est bien passé.

Une voiture de location nous a amené dans les faubourgs de Turin où on fit connaissance avec cette beauté. Nous avons eu un contact très agréable avec le concessionnaire Volkswagen et une agréable collaboration. On s'est senti en confiance et la voiture fut immédiatement mise sur le pont. Et c'est vrai, il y avait quelques défauts. Des petites pertes d'huile, une petite déchirure dans le cuir des fauteuils, une petite griffe à l'arrière. Mais pour une vieille qui est née en '59 c'est évident qu'il y a de petits défauts. Mais on adorait sa beauté et on était aux nues!

Le garagiste nous a invité pour un verre de Prosecco dans le petit bistrot du coin et nous avons décidé que l'Appia serait la nôtre. On était tellement heureux... Un transporteur international ramena l'Appia vers la Belgique. Mais nous ne voulions pas que le transporteur nous amène les documents originaux. Nous avons décidé d'aller les chercher nous-même.

Les vacances suivantes de Carnaval, nous sommes retournés



# Appia Vignale devenue notre 'écurie'

en voiture à Turin pour récupérer les documents. Une fois toutes les formalités terminées, Peter reçut des bonbons en chocolat et moi une rose séchée dans une boîte en plexi!

Nous avons logé dans le Lingotto, une ancienne usine Fiat transformée en centre de conférence et hôtelier. Sur le toit se trouve une piste d'essai! Spectaculaire et à couper le souffle! Le jour suivant, sur une terrasse ensoleillée, totalement inattendu, Peter me demanda en mariage. C'était également son anniversaire! J'ai dit 'oui' et une demi année plus tard on s'est marié. La voiture de cérémonie fut évidemment notre splendide Appia Vignale Convertible.

Maintenant, trois années plus tard Koen Keutgens a refait les freins à neuf, Raoul Thybaut nous a fourni un cercle de pare-brise en chrome et Gregor Stampa nous a fourni l'éclairage de plaque arrière. J'adresse ici un grand merci à ces messieurs!

Et ainsi, notre petit bijou se met petit à petit en ordre pour affronter les prochains rallyes avec un chauffeur et un co-équipier qui sont toujours au septième ciel suite à leur décision et de l' Appia Vignale Convertible.

*Tania Smits-Pauwels*



## UNE ASTURA POUR TOUTE LA FAMILLE

**L**es membres de la famille Timmermans d'Hasselt ont toujours été des Lancistes enthousiastes à travers les années. Après la seconde guerre ils achetaient cette Astura d'occasion, offrant de la place pour toute la famille.

Quelques années plus tard un autre Lancista, possédant une Lambda, c'est aperçu de la voiture qui était garée devant la maison de la famille. C'était le pharmacien de "Het Sweert" sur le marché d'Hasselt. Il était tellement fasciné par l'Astura de monsieur Timmermans, qu'il lui fit la proposition de la reprendre. En plus de la somme d'achat convenue, il lui a offert la Lambda en supplément.

*Steven Wilsens*



## Histoire et témoignage des tribulations amoureuses vécu par un Coupé Flavia bleu assez complaisant et complice



**A** la fin de l'année scolaire de 1973, je faisais la connaissance d'une copine alors que j'en avais déjà une. C'était donc juste avant les vacances d'été et elle savait que j'allais passer le mois de juillet à Knokke, où mes parents avaient loué un appartement sur la digue. Nous nous sommes rencontrés plusieurs fois pendant cette dernière semaine de juin. Elle savait donc avec quelle voiture je roulais. Quelle ne fût pas ma stupéfaction de la voir, m'attendant à côté du Coupé Flavia bleu garé le long du trottoir sur la digue. Étant donné que son oncle passait aussi ses vacances à Knokke, elle pouvait loger chez lui et elle avait pris la décision de me retrouver en cherchant ma voiture. A l'époque, déjà, le Coupé Flavia n'était pas une voiture courante, c'était probablement le seul exemplaire parmi toutes les voitures en circulation. Elle n'a pas dû chercher longtemps. J'étais surpris. Je ne m'attendais pas à la revoir si tôt, surtout que mon autre copine était là aussi. Situation compliquée mais pas insurmontable.

Bon, l'histoire ne s'arrête pas là. Quelques mois plus tard – c'était un dimanche matin – je passais la matinée comme d'habitude avec les copains au cercle de la paroisse. Parmi les jeunes filles présentes, il y en avait une que je ne connaissais pas. Nous avons entamé la conversation et avant de rentrer à la maison, nous avons fixé un rendez-vous pour aller boire un verre à la campagne. Je lui demandais évidemment son nom, et elle me répondait « Michèle ». Deux mois plus tard, le devoir m'appelait et je me retrouvais en Allemagne pour le service militaire. Assagie, notre relation perdurait pour s'unir en couple par un mariage heureux en 1979.

Le Coupé Flavia était toujours fidèle au poste. Nous gardons de merveilleux souvenirs de notre voyage de noce à Jersey, tout en parcourant la Normandie à son volant. Une voiture vraiment agréable et confortable à conduire pour les voyages en empruntant des routes nationales et départementales. La photo ci-jointe fût prise sur un slip-way à Jersey. Pour des raisons professionnelles, j'ai dû me séparer de mon Coupé – et de mon Cabriolet Flavia – que j'ai vendu à Georges Musso, illustre et sympathique personnage de notre club, qui nous a quitté trop tôt. Voilà, ici se termine le journal intime de mon Coupé bleu. Pour conclure, j'aimerais bien savoir – si possible – qui s'occupe actuellement de cette belle voiture et la bichonne.

*Michel Van Auwegem – 09 222 38 98*

# Update politieke dossiers

*De drie deelregeringen in ons land zijn intussen allemaal gevormd. De Federale regering laat nog even op zich wachten.*

*De meeste bevoegdheden voor onze oldtimers zijn intussen doorgeschoven naar de gewesten, waardoor we als federatie de verschillende regeringen willen aansturen om eenzelfde regelgeving te bekomen.*

*Nieuwe regeringen betekent ook nieuwe ministers. Dit wil zeggen dat we als federatie opnieuw aan een consultatieronde dienden te beginnen, eens de verschillende medewerkers van deze kabinetten benoemd werden.*

*Naar aanleiding van ons 'Politiek Memorandum' vindt u hierna een overzicht van aan de gang zijnde dossiers maar eerst...*

## ONZE BOODSCHAP AAN DE POLITICI



Het memorandum formuleert de verwachtingen van de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen met betrekking tot de federale, regionale en Europese verkiezingen van 26.05.2019.

De BFOV vraagt om een optimale reglementering door middel van een efficiënt overleg tussen de verschillende machtsniveaus, een nauwe samenwerking met de sectorale organisaties, alsmede een duidelijke communicatie naar de sectoren toe.

Het institutioneel akkoord over de zesde Staatshervorming waarvan de teksten gepubliceerd werden in het Belgische Staatsblad van 31 januari 2014, heeft heel wat bevoegdheden overgeheveld van de federale Staat naar de Gewesten en de Gemeenschappen, zoals de technische keuring, de verkeersveiligheid, de opleiding voor het bekomen van het rijbewijs, de homologatie van de voertuigen en de fiscaliteit.

Wij moeten jammer genoeg vaststellen dat er heel wat verschillen optreden in de toepassing van de wetten en de reglementeringen tussen de 3 Gewesten voor wat betreft de technische keuring en de fiscaliteit van de historische voertuigen.

Wij betreuren deze situatie en pleiten daarom voor een optimaal en transparant overleg tussen de Gewesten, teneinde tot een intelligente harmonisatie te komen.

Het is duidelijk dat de BFOV steeds ter beschikking staat om zijn vaardigheden en zijn lange ervaring te delen met de Overheid en dit in een constructieve en vruchtbare samenwerking.

*De dossiers die een bepaalde aandacht vragen*

## FEDERALE BEVOEGDHEDEN

Het is nog even wachten op de nieuwe Federale minister voor mobiliteit, maar de volgende dossiers zullen dan besproken worden.

### Uniformiseren leeftijd van de oldtimer

De BFOV pleit eveneens voor een harmonisatie in de wetgeving omtrent de inschrijvingen en de nieuwe wetgeving in verband met de technische keuring. De vraag bestaat erin om in het artikel 2, §2, 7° van het Koninklijk Besluit van 15/03/1968 en in het artikel 2 §2.1 van het Koninklijk Besluit van 10/10/1974, die de voorwaarden stellen voor het bekomen van een O-nummerplaat, de woorden 'vijfentwintig' te vervangen door 'dertig' jaar.

### Inschrijvingsbewijzen terugvorderen

De oude originele Belgische of buitenlandse inschrijvingsbewijzen maken deel uit van het patrimonium gelinkt aan het historisch voertuig. Deze zouden moeten kunnen teruggevorderd worden nadat de inschrijving uitgevoerd werd door het DIV door bijvoorbeeld het oude inschrijvingsbewijs af te stempelen als «NON VALID».

### Het verbeteren van de inschrijvingsbewijzen

De BFOV stelt maar al te vaak vast dat bepaalde inschrijvingsbewijzen een foutief chassisnummer opgeven, soms gaat het om een enkele letter of andere foutieve gegevens (cilinderinhoud, vermogen, bouwjaar, datum van 1° ingebruikname, ...).

Er zou een procedure moeten opgesteld worden, waarbij we als federatie, de correcties van de foutieve gegevens zouden kunnen bevestigen om zo een correct inschrijvingsbewijs af te leveren door de DIV.

### Een nummerplaat voor historische voertuigen in 'originele toestand'

De BFOV draagt 'originaliteit' hoog in het vaandel en wil de liefhebbers die bijdragen tot het bewaren van de historische voertuigen in originele toestand belonen.

Hiervoor pleiten we voor een aparte nummerplaat, bijvoorbeeld van het type **H-OAA123**, waar voor de 'H' staat voor 'Historic'.

De eigenaars van dergelijke correcte voertuigen kunnen dan eventueel van een aantal bijkomende voordelen genieten op gebied van fiscaliteit, technische keuring, ... (te bespreken met de verschillende gewesten).

### Een nummerplaat voor meerdere voertuigen

Een nummerplaat voor grotere collecties van het type **O-ZAA123** zou kunnen worden afgeleverd worden vanaf minimum 3 verschillende voertuigen. Deze nummerplaat zou ook door musea kunnen bekomen worden om testritten uit te voeren.

## Het rijbewijs B voor historische voertuigen waarvan de MTM de 3500 kg overschrijdt (Rijbewijs C en D)

De Europese Richtlijn voorziet dat alle Lidstaten mogen afwijken van deze regel. In Engeland mogen de liefhebbers van historische vrachtwagens en autobussen deelnemen aan evenementen met een B-rijbewijs.

Teneinde de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen, zou een verplichte aangepaste opleiding en examen, erkend door de BFOV, noodzakelijk zijn.

## Voor onze professionele sector: een BTW tarief van 6 % voor de restauratie en het onderhoud van historische voertuigen

Teneinde het historisch patrimonium van de historische voertuigen te promoten en te behouden, dringen wij aan op een BTW belastingverlaging naar 6% voor de restauratie, onderhoud en herstellingen van deze voertuigen.

Deze maatregel zal de liefhebber nog meer aanzetten om zich naar de professionele sector te begeven, wat alleen maar kan bijdragen tot betere kwaliteit en veiligere voertuigen op onze wegen.

## REGIONALE BEVOEGDHEDEN

### MINISTER VOOR MOBILITEIT

## Procedure voor het herinslaan van het chassissnummer

De BFOV stelt maar al te vaak vast dat bepaalde chassissnummers niet overeenstemmen met deze vermeld op het inschrijvingsbewijs, of dat deze onleesbaar geworden is of gewoon totaal afwezig is.

Er zou een procedure moeten opgesteld worden, waarbij een door onze federatie erkend auto-expert, moet kunnen instaan voor het herinslaan van het chassissnummer.

## De technische keuring

Hieronder vindt u nogmaals een tabel die duidelijk de verschillen aangeeft van periodiciteit voor de technische keuring van de historische voertuigen tussen de Gewesten.

Daarbij blijft de vraag over de wettelijkheid van het document afgeleverd door de technische keuring aan een persoon wonende in Vlaanderen of Brussel, wanneer deze zich aanmeldt in Wallonië voor het bekomen van de vrijstelling voor een voertuig ouder dan 30 jaar met historisch karakter of voor een voertuig van meer dan 50 jaar.

Hierover is al gedeeltelijk duidelijkheid gekomen, met name iedereen mag gaan waar hij wil en zal er een keuringsbewijs, al dan niet met vrijstelling, bekomen.

Er blijft eveneens de vraag hoe de politiediensten de geldigheid van documenten zal interpreteren. Dit zal leiden tot talrijke problemen en geschillen. Derhalve moet deze verwarring zo spoedig mogelijk opgelost worden en buigen er zich verschillende juristen over dit probleem.

Naar aanleiding van de verschillende klachten die de BFOV ontvangen heeft, hebben we samen met MOW, GOCA Vlaanderen en VVV (Vereniging voor Verbouwde Voertuigen) onderhandeld. Het resultaat is dat MOW Vlaanderen een nieuwe instructie inzake de oldtimer-keuring zal uitvaardigen vanaf 01.01.2020. Vooral wat verbouwingen betreft komt er een versoepeling. Bij het ter perse gaan hadden we de nieuwe instructie nog niet ons bezit, maar deze zal zeker kenbaar gemaakt worden via mailing en de website.

## Homologatie van historische voertuigen met elektrische motor

Niettegenstaande de eisen die van toepassing zijn door de FOD Mobiliteit en Vervoer dienen bepaald te worden, moeten de Gewesten instaan voor de uitvoering ervan. Daarom hebben we onderstaande mee opgenomen tijdens onze gesprekken met de verschillende ministers voor mobiliteit.

Niettegenstaande originaliteit primeert, moeten we niet blind zijn voor de toekomst.

Er zal een debat moeten op gang gebracht worden over de homologatie van historische voertuigen met een omschakeling naar een elektrische motor.

Inmiddels hebben wij vernomen dat het SPW (Waalse overheid) reeds oude voertuigen met elektrische motor heeft gehomologeerd maar uitsluitend met akkoord van de constructeur.

Er moet zeker nagedacht worden over het verdere verloop van deze « vergroening » van de oude voertuigen. Dit wordt een dossier van lange adem, gezien het niet alleen om homologatie gaat, maar ook de verschillende hulpdiensten dienen hierbij betrokken te worden, zoals bvb de brandweer die bij ongeval duidelijk moeten kunnen opmerken dat het om een elektrische motor gaat in een oldtimer. Ook depannagefirma's die aan dergelijke voertuigen zullen moeten werken dienen voldoende geïnformeerd te worden.

Vervolg op pagina 12

|                                  | WALLONIË                                                                                                                                                                                        | VLAANDEREN EN BRUSSEL                                                                                                         |
|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Periodiciteit technische keuring | Voertuigen 25-30 jaar = jaarlijks<br>Voertuigen 30 tot 50 jaar = tweejaarlijks<br>Voertuigen 30 tot 50 jaar mits historisch karakter = vrijgesteld<br>Voertuigen meer dan 50 jaar = vrijgesteld | Voertuigen 25-30 jaar = jaarlijks<br>Voertuigen 30 tot 50 jaar = tweejaarlijks<br>Voertuigen meer dan 50 jaar = vijfjaarlijks |

## Low Emission Zone – LEZ

De BFOV betreurt dat de Gewesten er niet toekomen om het eens te worden over een eenzijdige reglementering. De luchtkwaliteit stopt immers niet aan de regionale grenzen!

We kunnen u wel melden dat onze klacht bij de Raad van State, voor wat betreft de LEZ te Gent, in oktober ontvankelijk verklaard werd. De zaak is dus lopende! We houden u op de hoogte.

**Het Vlaamse regeerakkoord vermeldt trouwens dat de Vlaamse overheid wil aansturen op een uniforme regeling voor gans Vlaanderen. Het was een verkiezingsbelofte die door de BFOV afgedwongen werd bij de verschillende politieke partijen, nu nog de uitvoering ervan!**

Bij het ter perse gaan van dit magazine, werden de afspraken genoteerd met de drie verschillende ministers voor Leefmilieu. Het resultaat zal het voorwerp uitmaken van aparte communiqués.

Wij durven hopen dat een zekere harmonisatie tussen de Gewesten het daglicht mag zien met de nieuwe regeringen.

We blijven ijveren dat gelet op de onbeduidende impact op het leefmilieu, door middel van het reeds beperkte gebruik van de historische voertuigen in België, kunnen we enkel hopen dat de reglementering van de het Brussels Gewest als enige juiste voorbeeld kan dienen, namelijk een vrijstelling voor de historische voertuigen van meer dan 30 jaar oud en ingeschreven onder het oldtimerstatuut.

## Harmonisatie van de belastingen in de 3 Gewesten

Als gevolg van de overheveling van de fiscaliteit van de Federale Staat naar de Gewesten ontstonden er sinds 2014 een aantal uiteenlopende reglementeringen inzake historische voertuigen. Enkel het forfaitaire bedrag is min of meer gelijklopend in de verschillende Gewesten, evenals de kilometerheffing.

Zo worden er in de 3 Gewesten verschillende tarieven gehanteerd voor zowel de toepassing van de verkeersbelasting voor

voertuigen van 25 tot 30 jaar oud, het heffen van een Ecomalus en de bijzondere inverkeersbelasting.

De BFOV is van mening dat, onder andere, de belastingen op lichte historische vrachtwagens van 30 jaar en ouder, in het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest discriminerend zijn, omdat deze nog steeds verrekend wordt op basis van de MTM (Maximaal Toegelaten Massa).

Het is duidelijk dat deze historische voertuigen geen goederen-transport meer uitvoeren, noch personen vervoeren en dat deze belastingbasis zou moeten vervangen worden door een forfaitaire belasting zoals dit het geval is in Vlaanderen.

Ook pleiten wij voor een vrijstelling van de kilometerheffing voor historische voertuigen die goederen (materiaal, andere voertuigen voor een tentoonstelling, ...) vervoeren van en naar een evenement. Onze federatie heeft een aantal ideeën om dit in goede banen te leiden.

**De BFOV had hieromtrent al een meeting met het kabinet van de Waalse minister Jean-Luc Crucke en het kabinet van de Brusselse minister Sven Gatz, die beiden werk gaan maken van onze eisen. We moeten nog een meeting hebben met de Vlaamse minister voor wat betreft de kilometerheffing in het kader van evenementen.**

**Voor wat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreft, komt er in 2021 een volledige nieuwe berekening van de verkeersbelastingen. De BFOV heeft gevraagd om de forfaitaire verkeersbelasting vanaf 30 jaar te vrijwaren.**

## Conclusie

We zijn ervan overtuigd dat u begrijpt waarom onderhandelingen soms lang kunnen duren, gezien de complexiteit van dit land, de dossiers, de administratieve molen alvorens er een publicatie van een nieuwe wet tot stand kan komen, ...

De BFOV werkt verder aan al deze dossiers en zal u blijven informeren en we rekenen op iedere oldtimerliefhebber om het imago van onze hobby hoog te houden. Enkel samen zullen we onze doelstellingen bereiken.

Peeter Henning  
CEO BFOV



## Kalender 2020 Calendrier

ZONDAG 26 APRIL – DIMANCHE 26 AVRIL

Voorjaarsontmoeting – Rencontre de printemps

ZONDAG 21 JUNI – DIMANCHE 21 JUIN

Voorjaarsrally – Rallye de printemps

ZONDAG 27 SEPTEMBER – DIMANCHE 27 SEPTEMBRE

Herfst rally – Rallye d'Automne

ZATERDAG 21 NOVEMBER – SAMEDI 21 NOVEMBRE

Eindejaarsdiner – Dîner de fin d'année

# Mise à jour des dossiers politiques

*Les trois gouvernements régionaux ont été mis en place. Toutefois, la formation du gouvernement fédéral se fait attendre.*

*Comme annoncé dans un autre magazine, la plupart des compétences au sujet des véhicules historiques a été transmises aux diverses Régions. De ce fait, notre fédération essaye d'obtenir une harmonisation de la législation dans ces trois Régions.*

*La mise en place d'un nouveau gouvernement signifie un changement de ministres. Afin de présenter le monde des collectionneurs, la FBVA a commencé à rencontrer les divers cabinets ministériels.*

*Dans le cadre du 'Mémoire politique', vous trouverez ci-dessous l'aperçu des divers dossiers. Mais tout d'abord...*

## NOTRE MESSAGE AU MONDE POLITIQUE



Le mémorandum formule les attentes de la Fédération Belge des Véhicules Anciens concernant les élections fédérales, régionales et européennes du 26.05.2019.

La FBVA réclame une réglementation optimale, moyennant une concertation efficace entre les différents niveaux de pouvoir, en étroite collaboration avec les organisations sectorielles ainsi qu'une communication claire vers les secteurs.

L'accord institutionnel sur la sixième réforme de l'Etat, dont les textes ont été publiés le 31 janvier 2014 au Moniteur Belge, a entraîné le transfert de nombreuses compétences de l'Etat fédéral vers les Régions et les Communautés, notamment en matière de contrôle technique, de sécurité routière, de formation à la conduite, d'homologation des véhicules et de fiscalité.

Force nous est de constater de nombreuses disparités dans l'application des lois et réglementations entre les trois régions en ce qui concernent le contrôle technique et la fiscalité des véhicules historiques.

Nous déplorons cette situation et nous plaçons pour une concertation optimale et transparente entre les Régions afin de tendre vers une harmonisation intelligente.

Bien évidemment, la FBVA est toujours disposée à apporter ses compétences et sa longue expérience aux autorités, dans un esprit constructif et collaboratif.

## Les dossiers qui demandent une attention particulière

### LES COMPETENCES FEDERALES

Nous devons encore attendre la création de ce gouvernement fédéral ainsi que la nomination du ministre fédéral responsable pour la mobilité.

### Uniformisation de l'âge du véhicule historique

La FBVA plaide également pour une harmonisation de la législation de l'immatriculation et de la nouvelle législation relative au contrôle technique. La demande existe de modifier l'article 2, §2, 7° de l'Arrêté Royal du 15/03/1968 et de l'article 2 §2.1 de l'Arrêté Royal du 10/10/1974 qui reprennent les conditions pour obtenir une plaque O, et de remplacer les mots 'vingt-cinq' par 'trente' ans.

### Les carnets d'immatriculation à récupérer

Les anciens certificats d'immatriculation originaux, belges ou étrangers, font partie du patrimoine du véhicule historique, et devraient, à ce titre, pouvoir être récupérés après la réalisation de l'immatriculation par la DIV. L'ancien certificat d'immatriculation pourrait être cacheté avec la mention « NON VALID ».

### Les carnets d'immatriculation à corriger

La FBVA constate, trop souvent, que certains certificats d'immatriculation mentionnent un numéro de châssis erroné, parfois simplement avec un caractère différent, ou d'autres données erronées (cylindrée, puissance, année de construction, date de 1ère mise en circulation, ...).

Une procédure devrait être mise en place avec l'aide de la FBVA, afin que cette dernière puisse valider les corrections apportées, en vue de la délivrance d'un certificat d'immatriculation correct par le biais de la DIV.

### Une marque d'immatriculation pour des véhicules historiques en 'état d'origine'

La FBVA attache une importance primordiale à l'«originalité» et voudrait récompenser les amateurs qui contribuent à la préservation de ces véhicules historiques en état d'origine.

Nous plaçons pour l'obtention d'une marque d'immatriculation du type **H-OAA123**, dans laquelle la lettre 'H' signifierait 'Historic'.

Les propriétaires de ces véhicules en état d'origine pourraient, par la suite, bénéficier de certains avantages supplémentaires au niveau fiscalité, contrôle technique, ... (à discuter avec les différentes régions).

### Une marque d'immatriculation pour plusieurs véhicules

Une seule marque d'immatriculation de collection, genre **O-ZAA123** pourrait aussi être envisagée pour être utilisée sur minimum 3 véhicules différents. Cette marque d'immatriculation pourrait également être acquise par des musées en vue de faire des essais.

Suite à la page 14

## Le permis de conduire B pour les véhicules historiques dépassant la MMA de 3500 kg (actuellement Permis C et D)

La directive européenne prévoit, en effet, que les Etats Membres peuvent déroger à cette règle. En Angleterre, les amateurs de poids lourds et autobus peuvent conduire, uniquement dans le cadre d'événements, ce genre de véhicules avec un permis B.

Afin de garantir la sécurité de tous, une formation (avec examen) reconnue par la FBVA, devrait être obligatoire.

## Pour le secteur professionnel: une TVA à 6% pour la restauration et l'entretien des véhicules historiques

Afin de promouvoir et préserver le patrimoine des véhicules historiques, nous réclamons une baisse du taux de la TVA à 6% pour la restauration, l'entretien et la réparation de ces véhicules.

Cette démarche incitera les amateurs de véhicules historiques à se diriger, encore plus, vers le marché professionnel, ce qui ne peut qu'améliorer la qualité et la sécurité des véhicules sur nos routes.

## LES COMPETENCES REGIONALES

### MINISTRE À LA MOBILITÉ

### Procédure pour la refappe du numéro de châssis

La FBVA constate régulièrement que certains n° de châssis ne correspondent pas à 100% avec celui mentionné sur le certificat d'immatriculation, sont complètement absents, ou parfois devenu illisibles.

Une procédure devrait être mise en place afin qu'un expert automobile reconnu par la FBVA puisse refrapper le n° de châssis.

### Le Contrôle technique

Ci-dessous, vous trouverez encore une fois un tableau qui reprend clairement les différences de périodicité entre les Régions en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules anciens.

En outre, la question reste posée sur la légalité du document de contrôle technique obtenu par une personne résidant en Flandre ou à Bruxelles qui se présente en Wallonie, pour obtenir la dispense pour un véhicule de plus de 30 ans à caractère historique ou pour un véhicule de plus de 50 ans.

Nous avons pu clarifier le choix de la station, c'est-à-dire que chacun peut se rendre dans une station de contrôle technique de son choix et y obtiendra une attestation valide (avec ou sans dispense).

Reste la question de savoir comment les services de police vont interpréter la validité de ces documents, cela posera inévitablement de nombreux problèmes et litiges. Il y a donc lieu de clarifier cet imbroglio dans les plus brefs délais.

## L'homologation des véhicules anciens avec moteur électrique

Les conditions sont rédigées par le SPF Mobilité et Transports, mais l'exécution des règles revient aux régions. De ce fait, nous avons lancé le débat avec les différents ministres responsables de la mobilité.

Bien que l'originalité prime, nous ne devons pas nous voiler la face pour le futur.

Un débat sur l'homologation des véhicules historiques avec une transformation vers un moteur électrique devra être lancé.

Nous avons appris qu'entretemps le SPW avait déjà homologué des véhicules anciens munis d'un moteur électrique, mais uniquement avec l'accord du constructeur.

Il y aura donc lieu de réfléchir à la suite à réserver à ce « verdissement » des véhicules historiques. Ce sera un dossier de longue haleine puisqu'il ne s'agit pas simplement d'homologuer ce genre de modifications, mais une concertation est nécessaire avec les services de secours, comme par exemple les pompiers qui doivent, en cas d'accident, pouvoir reconnaître un véhicule historique muni d'un moteur électrique. Les sociétés de dépannages doivent, également, être informées correctement en vue d'effectuer des travaux de réparation sur ces véhicules.

### MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT

### Low Emission Zone (zones à faible émission) – LEZ

La FBVA regrette que les Régions n'arrivent pas à s'entendre sur une réglementation uniforme. La qualité de l'air ne s'arrête pas à la frontière régionale.

Nous pouvons vous signaler que notre plainte auprès du Conseil d'Etat a été considérée comme recevable. L'affaire est en cours et nous vous tiendrons informés.

Nous avons pris des rendez-vous avec les différents ministres et le résultat fera l'objet d'un communiqué ultérieur.

Nous osons espérer qu'une certaine harmonisation entre les Régions pourra voir le jour avec les nouveaux gouvernements.

Vu l'impact insignifiant sur la qualité de l'air, dû à l'usage limité des véhicules historiques en Belgique, nous ne pouvons qu'espérer que la réglementation de la Région Bruxelloise puisse servir d'exemple aux autres régions, c'est-à-dire, exempter les véhicules historiques de plus de 30 ans et immatriculé sous le statut 'oldtimer'.

|                                | WALLONIE                                                                                                                                                                                  | FLANDRE ET BRUXELLES                                                                                                            |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Périodicité contrôle technique | Véhicules 25-30 ans = annuellement<br>Véhicules de 30 à 50 ans = tous les 2 ans<br>Véhicules de 30 à 50 ans à caractère historique = dispensés<br>Véhicules de plus de 50 ans = dispensés | Véhicules 25-30 ans = annuellement<br>Véhicules de 30 à 50 ans = tous les 2 ans<br>Véhicules de plus de 50 ans = tous les 5 ans |

## Harmonisation des taxes dans les 3 Régions

À la suite de la transition de la fiscalité automobile de l'Etat Fédéral vers les Régions, de plus en plus de différences sont apparues au niveau des taxes quant aux véhicules historiques. Seule la tarification forfaitaire et la taxation au km sont restées identiques dans les trois régions.

Il existe, à l'heure actuelle, des tarifs différents, dans les trois Régions, quant à l'imposition de la taxe de circulation, l'éventuel Ecomalus et la taxe de mise en circulation.

LA FBVA estime que la taxe sur les véhicules camionnettes historiques de 30 ans et plus, en Région Wallonne et Bruxelloise, est discriminatoire, puisqu'elle est toujours basée sur la MMA (Masse Maximale Autorisée).

Il est évident que ces véhicules historiques n'effectuent plus de transport de marchandises ni de personnes, et que cette base de taxation devrait être remplacée par un montant forfaitaire, comme c'est le cas en Flandre.

Nous plaçons également pour la dispense totale de la taxation au kilomètre pour les véhicules historiques lorsqu'ils transportent de la marchandise (matériel, autres véhicules à exposer, ...) sur le trajet du domicile vers, ou sur le retour d'un événement. Notre fédération a quelques idées pour garantir une application correcte.

La FBVA a déjà eu des réunions avec le cabinet wallon du ministre Jean-Luc Crucke et du cabinet bruxellois du ministre Sven Gatz, qui ont promis de travailler sur nos demandes. Reste à consulter le ministre flamand en ce qui concerne la taxation au kilomètre.

En ce qui concerne la Région Bruxelloise, un nouveau calcul de la taxe de circulation est en préparation pour 2021. La FBVA a demandé de maintenir la taxe forfaitaire pour les véhicules à partir de 30 ans.

## Conclusion

Nous sommes convaincus que vous comprenez pour quelles raisons des négociations peuvent prendre du temps, étant donné la complexité de ce pays, les divers dossiers, la procédure administrative qu'un dossier doit parcourir avant la publication d'une nouvelle loi, ...

La FBVA continue à travailler sur les dossiers afin de préserver notre loisir, et nous comptons sur vous afin de ne pas nuire à l'image du véhicule historique. Ce n'est qu'en réunissant nos forces, que nous pourrions atteindre nos buts.

Peeter Henning  
CEO FBVA

## BESTUUR LANCIA CLUB BELGIO

Op een vorige bestuursvergadering van de Lancia Club Belgio werd het bestuur van de club opnieuw samengesteld. De volgende functies worden bezet door de volgende personen:

- **Erevoorzitters:** Christian Mannès en André Lamotte
- **Voorzitter:** Jan Van Hoorick ([jan@vanhoorick.com](mailto:jan@vanhoorick.com))
- **Secretaris:** Hans Daemen ([hans.daemen@telenet.be](mailto:hans.daemen@telenet.be))
- **Ledenadministratie:** Jean Helsen ([jean.helsen@skynet.be](mailto:jean.helsen@skynet.be))
- **Penningmeester:** Jean-Pierre Vermer ([info@epoca-ricambi.be](mailto:info@epoca-ricambi.be))
- **Artistiek directeur:** Eduard De Landtsheer ([eduard@busybee.be](mailto:eduard@busybee.be))
- **Webmaster:** Michael Gevaert ([michael.gevaert@itgrale.be](mailto:michael.gevaert@itgrale.be))
- **Overige bestuursleden:** Tania Smits ([smitstania@gmail.com](mailto:smitstania@gmail.com)), Fabian Delory ([fabian.delory@gmail.com](mailto:fabian.delory@gmail.com)), Lode Van Lathem ([lodevanlathem@belgacom.net](mailto:lodevanlathem@belgacom.net))

## COMITÉ LANCIA CLUB BELGIO

Lors d'une précédente réunion du comité du Lancia Club Belgio, le comité a été révisé. Les différentes fonctions sont désormais occupées par les personnes suivantes:

- **Présidents d'honneur:** Christian Mannès et André Lamotte
- **Président:** Jan Van Hoorick ([jan@vanhoorick.com](mailto:jan@vanhoorick.com))
- **Secrétaire:** Hans Daemen ([hans.daemen@telenet.be](mailto:hans.daemen@telenet.be))
- **Administration des membres:** Jean Helsen ([jean.helsen@skynet.be](mailto:jean.helsen@skynet.be))
- **Trésorier:** Jean-Pierre Vermer ([info@epoca-ricambi.be](mailto:info@epoca-ricambi.be))
- **Directeur artistique:** Eduard De Landtsheer ([eduard@busybee.be](mailto:eduard@busybee.be))
- **Webmaster:** Michael Gevaert ([michael.gevaert@itgrale.be](mailto:michael.gevaert@itgrale.be))
- **Autres membres du comité:** Tania Smits ([smitstania@gmail.com](mailto:smitstania@gmail.com)), Fabian Delory ([fabian.delory@gmail.com](mailto:fabian.delory@gmail.com)), Lode Van Lathem ([lodevanlathem@belgacom.net](mailto:lodevanlathem@belgacom.net))

Te noteren in uw agenda:  
A noter dans votre agenda:

**26/04/2020**

**VOORJAARSDRINK  
DRINK DE PRINTEMPS**

Meer nieuws volgt binnenkort.  
Plus de nouvelles bientôt!



## INFORMAZIONE

MAGAZINE VAN DE LANCIA CLUB BELGIO  
MAGAZINE DU LANCIA CLUB BELGIO

Hoofdredacteur/Rédacteur en Chef:  
Jan Van Hoorick

Met bijdragen van/  
avec la participation de:

Jan Van Hoorick,  
Eduard De Landtsheer,  
Tania Smits-Pauwels,  
Steven Wilssens,  
Michel Van Auweghem

Opmaak & grafische productie/  
Mise en page et production graphique:

Busybee | Eduard De Landtsheer  
[www.busybee.be](http://www.busybee.be)

LANCIA CLUB BELGIO vzw/asbl  
Dr. Vandeperrestraat 74  
2440 Geel



# MAKE A DIFFERENCE

Make clever simple  
and simple clever

**[www.busybee.be](http://www.busybee.be)**