



INFO 4

Juli - augustus 2010

INHOUD

Woord voorzitter
Stoomtreinen
Paasuitstap
Beurzen kalender
Club Kalender
Varia-Zoekertjes
Babbelavonden



Beste leden,

Terwijl Bart De Wever als informateur optreedt, heeft de raad van bestuur van uw VVK ook een nieuwe beleidsvergadering achter de rug. Deze werd gehouden op 16 mei 2010 met als thema alles, maar dan ook alles, opnieuw te bekijken wat onze club aangaat. Van de identiteit van onze club (logo, ...) tot de afhandeling van een activiteit, werd alles overlopen. Verschillende zaken zullen naar de toekomst toe aangepast en/of bijgestuurd worden, steeds in het voordeel van onze leden, maar we kwamen echter tot de conclusie dat we als VVK geheel eigenlijk wel in de juiste richting sturen. Van zodra de aanpassingen gebeuren zullen we u uiteraard op de hoogte houden via ons clubblad.

Ik heb ook vernomen dat de reis naar centraal Europa 'Arlbergrun' zeer positief verlopen is en dat de voorbije activiteiten opnieuw de nodige aanwezigen telden.

Persoonlijk zal ik nog aan een aantal VVK-activiteiten deelnemen maar momenteel zit ik met mijn taak als CEO van de BFOV in een drukke onderhandelingsperiode voor de toekomst van de oldtimers. Wijzigingen aan de huidige reglementering zullen er vast en zeker komen, maar we weten enkel nog niet wanneer, want verschillende details dienen nog besproken te worden. U zal uiteraard op de hoogte gehouden worden hetzij door de BFOV zelf, hetzij via ons clubblad.

Verder werd er mij gevraagd om eens een artikel te schrijven betreffende het gebruik van de garageplaten (handelaars- en/of proefrittenplaat). In dit clubblad kan je het gebruik lezen en we raden echt aan om rekening te houden met deze wetgeving om zowel u als eventuele foute gebruikers te beschermen als ook de eigenaar van dergelijke plaat. Er gebeuren steeds meer controles waarbij deze nummerplaten bij foutief gebruik in beslag genomen worden.

We staan voor de drukste periode van het jaar, vakantie, vele activiteiten, dorstige en warme dagen, kortom geniet van deze periode, neem deel aan onze activiteiten, want voor je het weet zitten we terug aan de feesttafel om gevulde kalkoen te eten.

Veel leesplezier.

Peeter Henning
Algemene voorzitter VVK

NIEUW!

Metalen
plaquette
voor op de auto met het VVK logo. Super kwaliteit, met twee
gaatjes en schroefdraad voor bevestiging.

Te verkrijgen op de babbelavond

Kostprijs: **20 Euro**
of via het secretariaat:

Kostprijs: **25 Euro**
(inclusief verzendkosten)

Rekeningnummer: 001-1556420-34 op naam van VVK vzw - Muizen + 'AUTOBADGE'



De V.V.K. vzw is verzekerd voor haar 'vrijwilligers' bij de AXA Belgium onder
het polisnummer 518209223



Vereniging zonder winstoogmerk - Maatschappelijke zetel: Muizenhoekstraat 53 - 2812 Muizen
Verantwoordelijke uitgever: Peeter Henning - De Bruynlaan 38 - 3130 Begijnendijk
Tel: 0478 32 71 97 - fax: 016 53 78 20 - email: vvkzvz@skynet.be - www.vlaamsevehikelklub.be
Afgiftekantoor: DEURNE 1 - Erkenningsnummer P2A3533 - 8 X PER JAAR
Drukkerij VAN DEN BRANDE NV - Pulsebaan 48-I - 2242 Pulderbos-Zandhoven - www.vandenbrande.be

EMISSIECONTROLE

Hoe werkt de emissiecontrole in onze (Engelse) oldies?

Hoe werken de verschillende emissiecontrole systemen in onze Engelse oldies zoals: MG-Triumph-Sunbeam, Jaguar e.a. ? Hoe geraken we wegwijs in de schijnbaar hopeloze wirwar van slangen-buizen-cannisterslangen-vacuumslangen in de motorruimte? Het begrijpen hiervan is de sleutel tot een goede werking en onderhoud ervan. Deze controlesystemen zijn onder te verdelen tot twee verschillende groepen:

- carteremissie beperking. PCV klep
- verdamping van benzinedampen – Carburator Control Systeem

In motoren met inwendige verbranding is er (afhankelijk van de motor-slijtage) een zekere mate van blow-by gassen in het carter. Blow-by gassen ontstaan door de verbrandingsdruk die via de versleten zuigerveren en/of uitgesleten cilinders naar het carter geblazen worden. Tenzij dit carter op een of ander wijze wordt ontluicht, bouwen deze blow-by gassen druk op in het carter wat onvermijdelijk tot olieoverlies zou leiden uit elke mogelijke opening van de motor (keerringen (-bouragen-)-pakkingen e.d.), alsook de vorming van zuren in de motor. Tot in de vroege jaren '60 werden de blow-by gassen gewoon geventileerd naar de atmosfeer. Zo hebben sommige Triumph's een schuin afgesneden buisje onder de motor, door het schuin afsnijden en de juiste opstelling van deze buis wordt een licht vacuüm gecreëerd in het carter wanneer de wagen rijdt. Dit vacuüm zuigt als het ware de carterdampen uit het motorcarter. Dit systeem is verantwoordelijk voor +/- 20% van de totale koolwaterstof uitstoot van de motor.

Oplossingen:

1-Het Positief Carter Ventilatiesysteem- PCV-klep

Een eenvoudige manier om deze gassen uit de atmosfeer te houden is deze gassen om te leiden naar de inlaat van de motor en om hen daarna te verbranden in de cilinders. Om dit te verwezenlijken werd het PCV (Positief Carter Ventilatiesysteem) ontwikkeld.

3 – membraan (of diafragma) 4 - regelklep Dit systeem bestaat uit een membraan-regelklep verbonden door slangen tussen inlaatspruitstuk en carter. De aansluiting aan het carter bevat een (primitieve = metaalgaas) olieafscheider opdat er geen olie maar enkel dampen zouden worden aangezogen naar de inlaat van de motor. PCV-systemen gebruiken een gekalibreerde restrictie (doorlaat 9/64" =3,57mm) in de leiding naar de inlaat.De PCV-klep (valve) controleert de aanzuiging van de carterdampen in functie van de hoeveelheid aangezogen lucht door de motor (dus via de luchtfilter).De klep is zo gekalibreerd dat ze enkel damp doorlaat bij hoge snelheden en zware belasting van de motor,dus wanneer de blow-by het "ergst" is. Deze extra lucht/damp heeft in deze werkomstandigheden weinig of geen invloed op het functioneren van de motor. Tijdens lage motortoeren en stationair draaien van de motor -dus wanneer er weinig blow-by is – zal er een minimale aanzuiging zijn van carterdampen om een magere benzine/lucht mengsel te voorkomen. Nadeel van dit systeem. Hoewel de afzuiging aan het carter een olieafscheider bevat (metaalgaas) komt er toch olie in de PCV-klep,voeg daarbij dat er steeds onderdruk is aan het membraan van de klep zodat er steeds olie wordt aangezogen naar de inlaatcollector en in de motor verbrandt. Dit kan worden opgemerkt als een blauw/grijze rook aan de uitlaat De olievuldop is ook voorzien van een (lucht)filter en is dus geventileerd.

2 – Carburator Control Systeem.

In het begin van de jaren '70 werd de carbon absorptie cannister (7) gebruikt. Dit is een pot gevuld met koolstof (carbon) korrels. Hun functie is: het verzamelen,opslaan en hergebruiken van de benzinedampen die anders in de atmosfeer terecht komen. Deze dampen zijn eveneens goed voor 15 à 20 % van de koolwaterstof (HC) uitstoot van de auto. Aangezien hier ook het carter-ademhalingssysteem wordt verwerkt is dit samen goed voor 35 à 40% van de totale koolwaterstof vervuiling van onze motor. Benzinedampen uit de benzinetank en de vlotterkamer(-s) van de carburator(-en) worden geabsorbeerd en opgeslagen in een bed van koolstofkorrels binnenin de cannister. Wanneer de motor wordt gestart, wordt via de centrale (dikke) darm onderaan de cannister verse lucht aangezogen. De dampen (benzine-en oliedampen) worden opgepikt door deze luchtstroom en worden aangezogen door de inlaat van de motor en verbranden aldus in de cilinders als deel uitmakend van het verbrandingsproces. Opdat dit systeem correct zou werken is een NIET GEVENTILEERDE OLIEVULDOP (6) vereist. De goede werking van dit systeem hangt af van de lekvrije verbindingen en de juiste (gekalibreerde) doorlaat van de verbindingsslangen.

1-carterontluchting 11 –verb.anti-run-on valve-inlaatcollector
2 – darmverbinding carburator – carter 12 -benzinefilter 3 – ontluchting kleppendecksel via restrictieboring 13-benzinetank 4 – verb. Kleppendecksel met cannister 14 -benzinevuldop 5 – ontluchting cannister via anti-run-on valve 15 – ontluchting benz.tank 6 – niet geventileerde olievuldop 16 – ingang ontluchtungsleid. in tank 7 – cannister 17 -binnentank 8 – ontluchtungsleiding benzinetank 18 – separatie tank 9 – anti-run-on valve 19 – aanvoerleid. benzinepomp 10-verb anti-run-on valve /-cannister 20 -benzinepomp
Latere Engelse oldies (MG's en Triumph's) hebben een anti-run on klep gemonteerd (anti-run on valve -9-) tussen de dampcannister (7) en het inlaatspruitstuk. Gecontroleerd door het contactslot en de oliedrukschakelaar is de klep actief in de korte tijd tussen het moment waarop de ontsteking wordt uitgeschakeld en de oliedruk in de motor wegvalt. Gedurende deze beperkte tijd sluit de klep de normale luchtinlaat via de cannister-aanzuiging en laat het motorvacuüm optreden bovenin de vlotterkamer zodat er geen benzine meer aangezogen wordt door de motor, via de sproeier in de carburator Dit voorkomt het nadieselen van de motor.

Ook terug te vinden op de latere oldies is de cutt-off valve (brandstofafsluiter).Deze klep sluit de brandstoftoevoer naar de carburator(-s) af in het geval van een roll-over ongeval.
Bron : Moss Motors.Techntips.Emission Control General

Probleemstelling : overmatig olieoverbruik.MGB

Carterventilatie-problemen. – gevolgen van " blow-by " in het carter.

Blow-by gassen : verbrandingsdruk die via de versleten zuigerveren (of onrondheid van de cilinders) naar het carter geblazen worden en aldaar in het carter overdruk creëren ,overdruk die dan via het afzuigstelsel naar de inlaatpoorten ontsnapt en aldus een overmatig olieoverbruik (olieverbranden) tot gevolg heeft.

Indien het kleppendecksel is voorzien van een (origineel) gekalibreerde luchtaanzuiging (via de koolstofcannister) van 1/16 " (1,5 mm) kan deze tot Max . 1/8 " (= 3mm) uitgeboord

worden om de blow-by gassen te verminderen. Natuurlijk hoe groter de opening in de restrictor hoe groter de kans op olietransfer naar het inlaatkanaal.

Er wordt aangeraden de originele restrictor te monteren en dan na te gaan hoe groot de blow-by wel is. De controle kan gebeuren op verschillende locaties, zoals daar zijn : oliepeilstok, olieuldop en zelfs de koolstofcanister. Soms is de enige alternatieve manier om olie in de inlaatcollector te voorkomen, de leiding vanaf de afzuiging van het carter (aan de zijkant van het motorblok – ter hoogte van de nokkenas)

te verbreken van de inlaatcollector en deze leiding te verbinden met de vrije lucht via een afzonderlijk filter.

Bron : Vrije vertaling van het artikel verschenen op de website : www.mgbmga.com. Technical information (MGB 3a). Verschenen op 11/06/01

Voor u gelezen door Etienne Neckebroeck

COMMERCIELE PLATEN

«HANDELAARSPLAAT » (Z) EN « PROEFRIITENPLATEN » (ZZ)

Inleiding

De vele vragen die gesteld worden omtrent handelaars- en proefrittenplaten hebben er toe geleid u een overzicht te geven wie gebruik mag maken van deze commerciële platen en wanneer deze effectief gebruikt mogen worden. We gaan zeker niet in detail hoe een aanvraag van dergelijke platen dient te gebeuren omdat dit ons zou leiden tot verschillende pagina's. Deze informatie kan desgewenst opgevraagd worden via de BFOV.

Algemeenheden

Wetgeving : koninklijk besluit van 8 januari 1996

Handelaarsplaten

- zijn van groene kleur en zijn herkenbaar omdat ze beginnen met een letter "Z" gevolgd door twee andere letters en drie cijfers

Wie mag ermee rijden ?

a) Als de houder van de plaat een natuurlijk persoon is (eenmanszaak) mogen enkel de volgende personen met de handelaarsplaat rijden:

- de persoon in kwestie ;
- een andere natuurlijke persoon die ingeschreven is in het Handelsregister voor dezelfde activiteit en die deelgenoot is van de houder van de plaat ;
- helpende gezinsleden die als zodanig zijn aangegeven en bij hem werken ;
- alsook werknemers (arbeiders en/of bedienden) die in de onderneming worden tewerkgesteld en het recht hebben om te rijden met de voertuigen van deze onderneming.

b) Als de houder van de « handelaars- » plaat een rechtspersoon (vennootschap) is, mogen enkel de volgende personen met de plaat rijden :

- de bedrijfsleiders van de onderneming (bestuurders of zaakvoerders) en de gevolmachtigden die hen kunnen binden ;
- de werknemers die door het bedrijf worden tewerkgesteld (arbeiders / bedienden).

Werknemers moeten een door de werkgever ondertekende verklaring kunnen voorleggen waaruit blijkt dat de betrokkene (wiens naam, voornaam en woonplaats wordt vermeld) gemachtigd is om te rijden met de voertuigen die het bezit zijn van de houder van de handelaarsplaat (het nummer of



de nummers aanduiden van de plaat/platen waarvan de werkgever houder is). Deze lijst van personen die gebruik mogen maken van

voertuigen met een "handelaars-" plaat (en die er bijgevolg mee mogen rijden) is limitatief. Dit houdt in dat geen enkele derde (met inbegrip van de gezinsleden van de houder van deze "handelaars-" plaat die zijn activiteit uitoefent in eigen naam of in naam van bestuurders of zaakvoerders) met deze plaat mag rijden.

Er is slechts één uitzondering: de klant wiens voertuig geïmmobiliseerd is in de werkplaats van de houder van de "handelaars-" plaat en die tijdens de periode van herstelling van zijn eigen voertuig mag beschikken over een voertuig dat hij van de houder van de "handelaars-" plaat in bruikleen krijgt of dat hij van hem huurt in de werkplaats waar het voertuig van de klant geïmmobiliseerd is. Deze terbeschikkingstelling mag evenwel niet langer duren dan zeven kalenderdagen.

Met welke voertuigen ?

Enkel voertuigen die eigendom zijn van het bedrijf dat houder is van de "handelaars-" plaat mogen deze plaat dragen. De in het verkeer gebrachte voertuigen moeten in regel zijn met de technische controle als een dergelijke controle verplicht is (bedrijfsvoertuigen of wagens van meer dan 4 jaar oud).

Toegelaten gebruik

-In België : geen beperking op het grondgebied en 7/7 dagen – 24/24u

-In het buitenland : Het gebruik van de handelaarsplaat in het buitenland blijft verboden, niet krachtens de Belgische reglementering (koninklijk besluit van 8 januari 1996) maar overeenkomstig een internationaal verdrag. Het gebruik van handelaarsplaten in het buitenland kan zwaar bestraft worden (immobilisering van het voertuig, boetes, verplichte repatriëring van het voertuig enz.)

Proefrittenplaten

- zijn van groene kleur en zijn herkenbaar omdat ze beginnen met een letters "ZZ" gevolgd door een andere letter en drie cijfers

Wie mag ermee rijden ?

In tegenstelling tot de bepalingen van het koninklijk besluit van 8.01.1996 inzake "handelaars-" platen, die nauwkeurig omschrijven welke personen met een voertuig mogen rijden dat met een dergelijke plaat is uitgerust (zie boven),

bevat het besluit geen enkele gelijkaardige bepaling voor "proefritten-" platen

We zouden hieruit dan ook kunnen concluderen dat deze kwestie niet wordt geregeld door de wet en dat bijgevolg iedereen, zelfs een derde, met een voertuig mag rijden dat uitgerust is met een "proefritten-" plaat op voorwaarde dat het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt wel degelijk binnen de beperkingen valt die uitdrukkelijk en limitatief zijn voorzien

Twee vaststellingen dwingen ons echter om deze conclusie te matigen :

1. Algemeen wordt aanvaard – en ook de politiediensten interpreteren de reglementering op deze manier – dat enkel personen die gemachtigd zijn om met een "handelaars-" plaat te rijden eveneens met een "proefritten-" plaat mogen rijden.

2. wat de verkeersbelasting betreft, wordt de vermelde vrijstelling maar toegekend als het voertuig wordt bestuurd door de houder van de plaat of door de personen die hij hiertoe volmacht verleende.

De verkeersbelasting zou bijgevolg verschuldigd zijn door het simpele feit dat het voertuig wordt bestuurd door een derde

Wat de praktijk betreft, raden we dan ook sterk aan om enkel personen met een "proefritten-" plaat te laten rijden die gemachtigd zijn om met een "handelaars-" plaat te rijden

Toegelaten gebruik

Het gaat enkel om het volgende gebruik:

- Na montage of herstelling voor afstellingsdoeleinden of de controle van de goede werking.
- Voor demonstratiedoeleinden.
- Om het voertuig over te brengen naar de plaats van inscheeping of de plaats van aankoop (levering) of naar de plaats van ontscheeping of van aankoop naar hun inrichtingen.
- Met het oog op de overdracht van het voertuig.
- Met het oog op het aanbieden aan een organisme voor technische controle.

Merk op dat deze opsomming exhaustief is en dat elk ander gebruik verboden is.

Eindconclusie

Gebruik NOOIT een handelaars- of proefrittenplaat op uw oldtimer als particulier!

Peeter Henning
Voorzitter VVK

TAALGRENSROUTE Afdeling ASSE

Zondag 20 juni 2010.

We hadden geluk! Uitzonderlijk was het die ochtend droog.... en het bleef droog!

22 oldtimers reden de parking op en zo wat dubbel zoveel leden met eega en kinders werden door Peeter verwelkomd voor de ondertussen traditionele Taalgrensroute. Flirten met de taalgrens, genieten van de mooie natuur die ons landje rijk is.

De natuur staat in bloei mensen! De velden zijn groen, het koren is rijp en de klaprozen bloeien terug weelderig langs onze wegen!

Flirten met de taalgrens, genieten van de mooie natuur die ons landje rijk is.

De natuur staat in bloei mensen! De velden zijn groen, het koren is rijp en de klaprozen bloeien terug weelderig langs onze wegen!





Het duurde even voor Louis de juiste 'uitgang' vond, maar uiteindelijk geraakte iedereen op weg.

Na het vertrek in Leuven leidde de rit ons richting Waver, Beauvechain, Tienen,....

Het is verbazend hoeveel groen er nog is bij onze Waalse landgenoten. Zoveel rustiger als bij ons, veel minder bebouwd.

De middagstop aan de lunchgarden zorgde er voor dat iedereen vrije keuze had tussen een warme maaltijd, een koude schotel, soep of broodjes.

Het was wel uitzonderlijk lang aanschrijven want.... **LES MOULES WAREN AANGEKOMEN!**

Mosselen aan super prijzen, dus veel volk!

Eenieders buikje raakte gevuld en omstreeks 14 uur trokken we terug de baan op voor het tweede deel.

Eindpunt: Taverne het Wiel in Steenokkerzeel.

Jean, de uitbater en chef-kok van dienst had gezorgd voor een super lekkere barbecue en iedereen liet het zich smaken.

Bedankt aan iedereen die er was! Merci Jean! en tot een volgende gelegenheid!



HET RIJBEWIJS (Frankrijk)

De heer eerste versie van een "bewijs van voldoende handigheid tot het besturen van een automobiel" draagt als datum 14 augustus 1893.

Ofschoon de invoering van dergelijk bewijs officieel eerst in het Franse Staatsblad zou vastgelegd worden en dit bijna een jaar nadien, is de wettelijkheid van het principe eerst in augustus 1919 erkend geworden door de 'Raad van State'.

De bedoeling was natuurlijk bij het uitreiken van dit dokument, slechts alleen de personen die bevoegd waren verklaard, toe te laten een zo gevaarlijk tuig op de weg te besturen.

In tegenstelling met ons huidig rijbewijs waren het "mijningenieurs" die de handigheid en bekwaamheid van de kandidaat bestuurders moesten uittesten. De diensten van de Service des "Ingénieurs des Mines" vorderden dan de uitslagen op om het gezegd bewijs uit te reiken.



Men kon echter op een andere manier zijn rijbewijs inwinnen.

Het was mogelijk, op basis van getuigenissen van bevoegde personen (voorzitters van clubs, gemeenschappen, Autoconstructeurs, enz) door de bovenvermelde diensten aanvaard te worden als zijnde bevredigende prestaties te hebben getoond om een auto te besturen. De geschreven verklaringen, aldus geaccepteerd, mocht men in de binnenzak stoppen.

Een periode waar er te weinig ingenieurs ter beschikking waren om alle kandidaten te onderzoeken, hun rijwijze of technische kennis van hun rijtuig uit te voeren, viel samen met het moment van een te snelle aangroei van de automobielen op de wegen.

Het gevolg hiervan was dat in april 1924 de daarvoor aangestelde ingenieurs van hun verantwoordelijkheid ontheven werden en de rijproeven aan andere organisaties werden overgelaten.

Want ondertussen had de regering een 'Vereniging van nationale genoodschappen van het Toerisme' in het leven geroepen en deze organisatie zou op zijn beurt een stel van 'inspecteurs' aanwerven.

Vernoemde inspecteurs waren dan meestal 'op rust gestelde' mensen uit het milieu van een of ander Ministerie. Mensen komende uit de grote nationale korpsen, militaire scholen, brandweer, enz. werden aangeworven voor een niet constante dienst, waardoor hun prestaties veeleer onregelmatig waren, en ze werden ook telkens verwisseld met andere collega's wat ons laat vermoeden dat de reden was dat ze geen vriendjes konden worden met de kandidaten voor een rijbewijs.

Tot men in 1959 uiteindelijk besloot een bijzonder bureau op te richten dat de naam kreeg 'Nationale dienst voor onderzoek van de Rijbewijzen'.

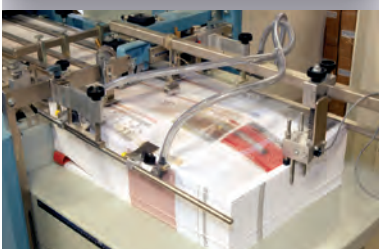
Ook dit zou nog geen voldoening geven en in 1968 richtte men de 'Service National des examens des Permis de Conduire' op.

Het werd dus een inrichting die aan het Ministerie van Vervoer verbonden werd en als dusdanig nog altijd fungeert.

Voor u gelezen door Louis Villers.



Je rijbewijs halen in Indië, waarschijnlijk niet evident!
Je hebt er wel de keuzen tussen een gemotoriseerd voertuig of een ongemotoriseerde olifant!



DRUKKERIJ van | den | brande

Met meer dan 25 jaar ervaring staat Drukkerij Van den Brande garant voor kwaliteitsdrukwerk aan scherpe prijzen. Als moderne drukkerij zijn we trots dat we onze klanten een totaalpakket kunnen aanbieden. Van naamkaartjes, over handelsdrukwerk tot luxueuze brochures en folders. Want kwaliteit aan scherpe prijzen en flexibiliteit zijn samen met gemotiveerde werknemers de hoekstenen van ons bedrijf.

Kwaliteit

Een team van ervaren vakmensen staat klaar om met hun kennis van drukken en afwerking u optimaal tevreden te stellen. Onze drukkerij beschikt over de modernste technieken: een eigentijdse studio met eigen ctp-systeem voor al uw ontwerpen, moderne persen met computergestuurde kleurcontrole voor een perfecte druk en een multifunctionele afwerkingsunit voor de finishing touch.

U hoeft ons natuurlijk niet zomaar op ons woord te geloven. Liefst van al overtuigen we u persoonlijk. Vraag daarom vandaag nog een vrijblijvende offerte aan, wij reageren onmiddellijk.

sales@vandenbrande.be • Pulderbos - Zandhoven • 03 466 05 50

Kalender The White Star Division

- 23-24-25 juli : Camp 101AB- 377 FA te Huizingen.
 21 tot 25 juli: The War and Peace Show in Beltring (UK).
 7-8 augustus: Wings and Wheels te Ursel.
 13-14-15 aug : Camp Indian Head te Hotton. Organisatie Indian Head.
 22 augustus : 5de Familierondrit
 28 en 29 aug: Tanks in Town in Mons.
 10-11-12 sept : 3de White Star Pajotcamp op de Bosberg te Galmaarden – eigen organisatie
 18-19 sept : Evenement Arnhem Nederland
 26 september : familierondrit
 zondag 10 okt: evenement Soignies , RHA Rebecq.
 Zondag 24 okt: familie rondrit, afsluiting van het seizoen.
 Zondag 31 okt: Militariabeurs in Ciney.

De Agenda kan nog aangevuld worden in de loop van het jaar. Voor bijkomende informatie, contacteer Jean-Jacques Vandenneucker op 054 58 01 92.

BEURZEN 2010

- 7 augustus: Classic Boulevard, Waagnatie, Antwerpen
 15 augustus: Oldtimerbeurs Wervik, Wervikse Oldtimer Liefhebbers
 21&22 augustus: Zomer oldtimerbeurs, Autotron Rosmalen
 26&27 sept: clubtreffen en ruilbeurs, circuit Zolder
 2 oktober: Malmedy oldtimer beurs, Malmedy, Malmedy Expo
 3 oktober: Retro Beurs Gemeenteschool, Wachtebeke
 3 oktober: Moto Retro International, beurs Flémalle
 30&31 oktober: 24e Hoogstraatse oldtimerbeurs, Veilinghallen, Hoogstraten.
 7 november: Miniatuurbeurs BREK, Oostmalle
 28 november: miniatuurbeurs Limac, Maasmechelen, H.Hartcollege
 11 december: oldtimerbeurs Ranst, motoren, organisatie 'De Vetfrakken', domein Het Loo



Kalender VVK 2010

25 juli	Antwerpen Knokke	Antwerpen
25 juli	Bilzenrit - organisatie Pierre Slegers	Losse Koplampen
31 juli	Classic Days am Schloss	Beringen
01 augustus	Oldtimerit Halen	Beringen
08 augustus	Witse speurtocht	Asse
22 augustus	Hagelandrondrit	Aarschot
22 augustus	Boemeltocht - organisatie Jacky D & Dolf M.	Losse Koplampen
27 augustus	Heropening clublokaal Aarschot	Aarschot
29 augustus	Interclubtreffen	Lommel
05 september	Waastrandrondrit	Oost-Vlaanderen
12 september	Druivenroute	Asse
19 september	Ardennenrit	Beringen
25-26 september	In de voetsporen van Aspe : een weekend in het romantische Brugge	West-Vlaanderen
26 september	Oldtimerit & Bezoek - organisatie Luc W. & Willy M.	Losse Koplampen
03 oktober	Tour du Limbourg	Lommel
10 oktober	Afsluiting zomerseizoen 2010	Beringen
17 oktober	Herfstrit	Asse
24 oktober	Seizoen afsluitrondrit - organisatie Thieu L & Hubert M.	Losse Koplampen
12-14 november	Wildfestijn Ardennen	VVK
03 december	Clubetentje	West-Vlaanderen
11 december	Eindejaarsfeest	Lommel

De data in de kalender zijn steeds onder voorbehoud en ze kunnen in een volgend clubblad gewijzigd zijn. Hou steeds goed de uitnodigingen in het oog die bij uw clubblad gevoegd zijn. Alleen deze activiteiten gaan door onder het vaandel van uw club. Voor bijkomende informatie kan u altijd contact opnemen met de regionale verantwoordelijke.

Voor informatie betreffende de rondritten van de Losse Koplampen neemt u contact op met

WILLY MOONS : 0495 75 41 60 - 011 42 88 07

Samenkomst voor de Losse Koplampen: Clublokaal Beringen TAVERNE MODERN om 13 uur of indien elders wordt dit meegedeeld bij de inschrijving. Inschrijven uiterlijk de dag voor de rit.

CLUBSHOP



NIEUW - NIEUW NIEUW

Bodywarmer met afneembare mouwen met logo club op linker borst.

Prijs: 50 Euro

Hemden of Polo's met VVK-logo!

Prijzen: **Hemd: 35 Euro**

Polo: 30 Euro

TE KOOP

Chevrolet Sport Coupe 1955

Carrosserie in prima staat, ook van onder. De moter is een 350 cubic inch, 2 jaar geleden nieuw geïnstalleerd bij Speedshop Belgium. Heeft nu 20.000 km. gedaan. Dus niet gereviseerd maar een nieuwe moter. Al het mechanische gedeelte is vervangen d.w.z. Moter, Versnellingsbak, carborateur (zgn. 4bbl) ophanging, bussen, delco, luchtfilter, ruitenwissersysteem, nieuwe stereo installatie met cd speler, nieuwe benzinetank, nieuwe uitlaat, nieuw powerbrakesysteem, nieuwe remmen, nieuwe banden, amortiseurs, benzinepomp, allemaal nieuw. Dus met andere woorden geen technische problemen, pas gekeurd Mei 2010, en gekeurd voor dagelijks gebruik. = 48.500 Euro.



Mustang Fastback 2+2

1965, pas geheel opnieuw gespoten helemaal uit elkaar geweest. 8 cilinder uiteraard, 289 cubic inch. Rubbers overal vervangen en strips rond de ruiten vernieuwd. Rijd als een trein. Vraagprijs 27.500 Euro.

Tel. +32 3 2161379 + GSM +32 495 327181 - Email: ed.balke@skynet.be



JAGUAR Type XF 2720 CC Diesel (automatic)

Ingeschreven op 6/2/2009 en +/- 11.500 Km

Deze auto staat bij mij in Kessel van 22/6 tot 2/7 U kan me bellen voor een afspraak op 0032/475496334

De vraagprijs is 30.000 @ is full option en mooier dan nieuw



Van harte welkom aan onze leden!

Onze babbelavonden vangen aan telkens om 20 uur en worden gehouden in onze regionale clublokalen. Hou voor alle zekerheid de data en info in het oog die hieronder staat. Soms kan er al eens een datumwissel of een annulatie plaats vinden.

Babbel avonden

Aarschot

27 augustus
HEROPENING

Café De Dorpspomp
Dorp 82
2230 Herselt

Antwerpen

Iedere eerste woensdag
7 juli
4 augustus
1 september
Café Bellevue
Reetsesteenweg 75
2630 Aartselaar

Asse

Wisselende data
Uitnodiging afwachten
Café De Pennant
Gasthuisstraat 32
1745 Opwijk

Beringen

Iedere tweede vrijdag
9 juli
13 augustus
10 september
Taverne Modern
Koolmijnlaan 210
3582 Beringen

Lommel

Iedere vierde vrijdag
23 juli
27 augustus
24 september
Taverne 't Exelshof
Nieuwstraat 35
3941 Eksel

Mechelen

Wisselende data!!
Uitnodiging afwachten

Brasserie 't Park
Vrijbroekpark
2800 Mechelen

West-Vlaanderen Oost-Vlaanderen

Iedere eerste vrijdag
6 augustus
3 september
1 oktober
Taverne Gemeente St. Joris
Sint-Jorisplein 12
8620 Nieuwpoort

Iedere laatste vrijdag
30 juli
27 augustus
24 september
WIMA Bowling
Grote Markt 25
9100 Sint-Niklaas

