



Editoriaal

Zijn naam is misschien niet even bekend als de legendarische Giugiaro, Bertone of Pininfarina, maar gedurende verschillende decennia is hij minstens even productief geweest. Tom Tjaarda heeft ons deze zomer verlaten en laat ononder andere de volgende voertuigen na: de Ferrari 330 GT 2+2, de Fiat 124 Spider en de De Tomaso Pantera.

Vijf dagen eerder, verliet Eric Broadley ons al. Hij was het discrete maar vastberaden genie dat Lola Cars oprichtte. Hij zal de geschiedenis ingaan als de producent van 2.000 racewagens. Zijn machines domineerden de 500 miles van Indianapolis, de Can-Am en de Formule 5.000. Het is uit zijn Mk6 project dat de Ford GT40 is geboren die nog steeds alle prijzen wegkaapt op de oldtimer wedstrijden. De gespecialiseerde pers bleek niet echt stil te staan bij hun heengaan en ik stel dus voor om hier samen eer te betuigen aan deze reuzen uit de gouden eeuw van de automobiel.

De redactie



Woordje van de Voorzitter

We moeten het opnieuw hebben over de « **Technische Totaal Verliezen** ».

Bij een recente vergadering met de vertegenwoordigers van de Gewesten, hebben we vernomen dat in 20 afzonderlijke dossiers de autoriteiten aan de Deskundigen hadden gevraagd om hen een kopie over te maken van het schrijven aan de schadelijder dat hem zijn plichten uitlegt bij het “afdanken” van een voertuig in TTV.

**Één enkel bureau kon dit document voorleggen !!!
Wat een triestig beeld van ons beroep!**

Wij herinneren u eraan dat de actoren in de verschillende Gewesten handelen in een wettelijk kader om de Wetten te doen naleven!

Sinds het in voege treden van deze wetsteksten hebben wij:

- 3 Newsletters opgesteld over de kwestie, zonder de huidige mee te tellen;
- Regionale presentaties gehouden om het onderwerp uitvoerig te bespreken;
- Een presentatie met FEBELAUTO gehouden op de AV van 24/03/2017.

Ik vraag u dus **uitdrukkelijk**:

- Om de Newsletters van juni 2016 - februari 2017 - april 2017 na te lezen,
- Om uw brieven aan te passen indien dit nog niet gebeurde (laatste aanpassingsvoorstellen in de Newsletter van april 2017).

In de toekomst behouden de Autoriteiten zich het recht voor om klacht neer te leggen bij het I.A.E. wanneer de Expert zijn beoordeling van een ETV niet wil omzetten ondanks advies van de “commissie TTV” van UPEX.

Het is zeer spijtig dat het hiertoe moet komen!

P. Sorel
Voorzitter

Agenda

NATIONAAL

20/10/2017 om 14:00 uur

Algemene Vergadering van UPEX. Hernieuwing van de Directieraad, de Beheerraad en de Tuchtraad

25/10/2017 om 08:30 uur

Opleiding in samenwerking met Renault in het Martin's Red hotel te Tubize met als titel « Accidentsologie en verkeersveiligheid ». (omschrijving en inschrijving via [tabblad Opleidingen op de UPEX website](#))



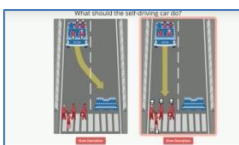
What's on the web ?



Wie durft er nog te beweren dat vrouwen niet goed kunnen parkeren?



Wat gebeurde er met deze Koreaanse buschauffeur? Is hij in slaap gevallen of was hij een SMS aan het sturen? Het onderzoek heeft de oorzaak van dit ongeval nog niet aan het licht gebracht.



Met de komst van de autonome wagen zou het aantal verkeersongevallen drastisch moeten dalen, belooft men ons. Maar wat moet men doen wanneer een ongeluk onvermijdelijk wordt? De inzittenden redden of de zwakke weggebruikers? De voetgangers ontwijken die de signalisatie respecteerden in het nadeel van de inzittenden? De jongeren of ouderen "omverrijden»? De website Moral Machine laat ons toe om te oordelen over deze verschillende situaties met behulp van illustraties waarbij we gedwongen worden om dergelijke, vaak delicate beslissingen te nemen.



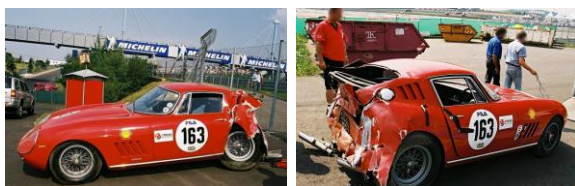
In het Latijn betekent Terrafugia "vluchten van de aarde". U kan hieruit verstaan dat dit innoverend bedrijf vliegende wagens produceert die "een nieuwe dimensie geven aan de menselijke vrijheid". Er was niet meer nodig om de interesse te wekken van het Chinese Geely, dat zich kandidaat stelde voor de aankoop van het bedrijf. Zullen we weldra wagen door de lucht zien vliegen met het logo van Volvo? De tijd zal het leren.

Kleine herinnering...

In de jaren 1960 baseerden de autobouwers zich op verschillende normen om het vermogen van een motor uit te drukken. De Engelsen hadden het over BHP (British Horse Power), de Italianen spraken over CUNA (Commissione Unificazione e Normizzazione Autoveicoli), de Amerikanen hadden SAE paarden (Society of Automotive Engineers) en de Duitsers DIN (Deutsche Industrie Normen). Deze laatste maten het vermogen van de motor met al zijn accessoires (dynamo, ventilator, uitlaat, ...) terwijl in de VS de metingen gebeurden zonder enige uitrusting. Zo ontwikkelde de Renault 8 Gordini 1300, 103 SAE Pk maar slechts 88 DIN Pk, wat commercieel gezien natuurlijk minder was! De CUNA Pk lagen ongeveer tussen de twee. De Italianen behielden sommige accessoires voor hun metingen. De Engelse BHP stemde bijna helemaal overeen met de DIN Pk: enkel de testprocedure verschilde. Het is momenteel de DIN Pk die overheerst. Ter herinnering, de Pk is het vermogen dat nodig is om een gewicht van 75 kg in een seconde een meter te verplaatsen, of in andere woorden om dit gewicht te verplaatsen tegen een snelheid van 3,6 km/u. In het internationale systeem is de kilo 9,81 Newton waard wat gelijk is aan de kracht die wordt uitgeoefend door de zwaartekracht van de aarde op een massa van 1 kg. De Pk is gelijk aan $75 \times 9,81 = 736 \text{ Nm/s} = 736 \text{ W}$. Dus: 1 Pk = 0,736 kW of 1 kW = 1,36 Pk.

Een inwoner van de Verenigde Arabische Emiraten betaalde de recordsom van 4,9 miljoen dollar voor een zeer specifieke nummerplaat. Deze bestaat enkel uit het cijfer "1".

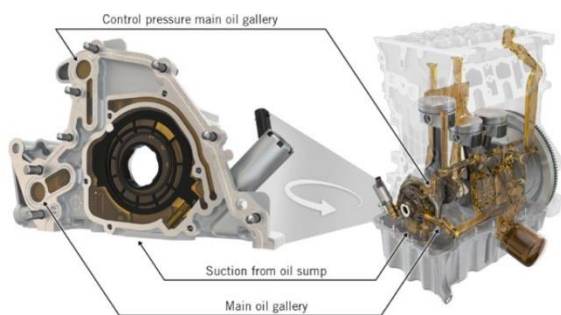
Terwijl de gepersonaliseerde nummerplaten bij ons slechts sinds enkele jaren bestaan en ze nu verkocht worden voor € 2.000 per stuk, worden in andere landen astronomische sommen geboden voor die ene unieke nummerplaat. Dit is het geval in Groot-Brittannië en in de Verenigde Arabische Emiraten waar de doorverkoop van nummerplaten per opbod toegelaten is. Arif Ahmad Al Zarouni, een inwoner van de Emiraten, heeft zo opgeboden tot \$ 4.900.000 voor de nummerplaat die op zijn Paganì Huyara gemonteerd zal worden. De man verklaarde dat hij altijd al nummer 1 wou zijn.



**Veel werk aan het koetswerk voor deze 275 GTB!
Het is wel de investering waard!**

Kort nieuws

- Mazda kondigt de eerste benzinemotor met compressieontbranding aan voor 2019. Nog een stap richting het einde van de Diesel?
- In het eerste semester was 1 op de drie voertuigen ingeschreven in België een SUV.
- Als 10% van de automobilisten zouden carpoolen, zouden de files met 30% afnemen (F. Bellot, Federaal minister voor mobiliteit)



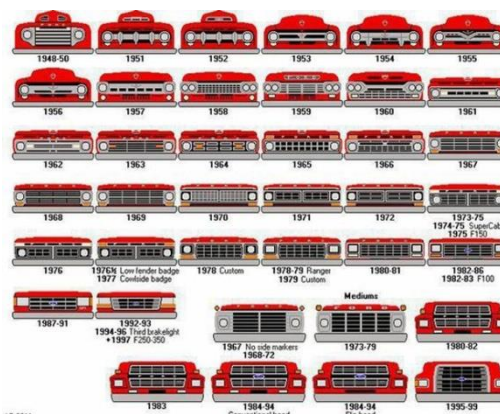
Het cartografisch beheer van de oliedruk in de VW 1.0 (EA211) 3 cilinder staat een variabele waarde toe tussen 1 en 3,3 bars. De druk wordt gemeten door een sensor in de cilinderkop.

In theorie zullen de Fransen na 1 november niet meer terecht kunnen bij de « préfectures » en « sous-préfectures » om een roze kaart te verkrijgen: alles zal online gebeuren. Belangrijk detail: de aanvraag van een inschrijvingsbewijs zal onmogelijk zijn zolang de verkoper niet online aangaf dat het voertuig verkocht werd, waarna de koper een unieke code ontvangt. De documenten voor de aanvraag zullen gefotografeerd of gescand moeten worden. Er werd blijkbaar onterecht geveesd dat de online procedure vervalsing zou bevorderen. Ook op te merken: de koper zal vijf jaar lang het vorige doorstreepte inschrijvingsbewijs moeten bewaren. Voor buitenlandse voertuigen (onze wrakken bv.) zal dit via een van de negen CERT centra moeten gebeuren (centres d'expertises et de ressources des titres).

Het oliecircuut onder druk in de thermische motoren kan zowel dienst doen om te smeren, als om bewegende onderdelen te koelen en soms om bepaalde actuatoren te bedienen. Het systeem lijkt dan wel onvervangbaar en essentieel voor de betrouwbaarheid, de levensduur en de beperking van wrijvingen, toch kan het mechanisch verlies door de aandrijving van de pomp in sommige extreme gevallen tot 10% oplopen. Sinds enkele jaren werden er verschillende innoverende oplossingen voorgesteld om deze verliezen te beperken. Aangezien de nood aan oliedruk afhangt van het regime, de lading en de temperatuur, ziet men meer een meer pompen met variabel volume op de recent ontworpen motoren. Nieuwe technologieën, die nog in ontwikkeling zijn, zullen ons toelaten om deze verliezen nog meer te beperken, waarbij de meest efficiënte methode bestaat uit een cartografische controle in functie van het regime, de lading en de temperatuur van de olie.

De nieuwe homologatienorm voor voertuigen (WLTP) waarover we al gesproken hebben, werd na de dieselgate ontworpen door experts van de Europese unie samen met specialisten uit Japan en Indië. Deze ploeg handelde onder de vlag van het “World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations” van de UNECE. Sinds 1 september 2017 zal deze geleidelijk aan de NEDC norm vervangen die in 1973 werd ontwikkeld! De lidstaten hebben vanaf nu de verplichting om nieuwe type voertuigen te homologeren volgens het WLTP protocol. En vanaf 1 september 2018, zullen zij noch homologatie, noch verkoop- of importtoelating mogen toekennen aan voertuigen die niet werden nagekeken volgens ditzelfde protocol. Men kan zich dus verwachten aan slecht nieuws voor de consument, met een globale stijging van het officieel verbruik en dus van de CO₂ uitstoot.

Je kan er ook zeker van zijn dat deze zaak van zeer nabij zal opgevolgd worden door de Belgische fiscus aangezien verschillende belastingen rechtstreeks afhangen van het genormaliseerd verbruik (BIV in Vlaanderen, malus in Wallonië, aftrekbaarheid van bedrijfsvoertuigen, berekening van het VAA, enz.).



Hoe een Ford pick-up te herkennen ...



Enkele mooie “barn finds”: de DB4 die al 45 jaar lang overnachtte in het bos werd verkocht voor € 320.000. De GTO die al 14 jaar in een tuin stond, zal meer dan € 30.000.000 waard zijn na restauratie. De enige aluminium Ferrari Daytona voor de weg werd op 9 september verkocht voor € 1.800.000 en de laatste van de zes Shelby Daytona's die nog niet werd gerestaureerd vond een koper voor € 3.500.000. Wat de Porsche 356s betreft, durven we erop wedden dat de vrachtwagen niet op weg is naar het stort.