

## Import Suzuki Cappuccino

### Scoren in het buitenland

Diversen | Wat? Nog nooit van de Suzuki Cappuccino gehoord? Dat is vreemd, want eerder is een testverslag van deze uiterst zeldzame Suzuki gepubliceerd. Voor een Autozine-lezer van het eerste uur was die test zelfs zo aanstekelijk dat hij na het lezen ervan koste-wat-het-kost een Suzuki Cappuccino moest hebben. Omdat de auto in Nederland niet te koop is, was de enige optie er zelf één te importeren. Dat is nog niet zo gemakkelijk als het lijkt.

De belangrijkste reden om zelf een auto te importeren is het prijsverschil. Maar met vergunningen, invoerrechten, BTW, BPM en een heleboel papierwerk is het de vraag of dat de moeite waard is. Want één Europa is nog niet zo'n eenheid als Brussel de burgers wil doen geloven.

### Exclusief

Voor exclusieve auto's als de Suzuki Cappuccino is zelf importeren de enige mogelijkheid. Met 32 Cappuccino's in heel Nederland is het lang wachten tot er één te koop wordt aangeboden. In Engeland rijden zo'n 1.200 Cappuccino's rond zodat het aanbod van gebruikte exemplaren daar groter is. Het zoeken is niet moeilijk, want op de website van S.C.O.R.E. (Suzuki Cappuccino Owners Register for Enthusiasts) worden regelmatig gebruikte Cappuccino's aangeboden.

Een deel van de gebruikte auto's is door hobbyisten voorzien van andere velgen, go-faster-stripes, sportstuurtoetsen en meer goedbedoelde huisvlijt waar niet iedereen even dol op is. Daardoor blijven een paar serieuze kandidaten over die niet gemodificeerde auto's tegen een nette prijs aanbieden. Na E-mail-verkeer met de diverse aanbieders valt de uiteindelijke keuze op een zilvergrijze Cappuccino uit Bristol. Scoren op de S.C.O.R.E.-site dus.



### Van het kastje naar de muur

Dan begint het grote zoekwerk. In Engeland is de bureaucratie nog niet helemaal doorgedrongen zodat de papieren daar, mede dankzij de vriendelijke telefonische hulp, snel in orde zijn. Het eigendomsbewijs wordt op naam van de nieuwe eigenaar gezet en opgestuurd naar het Driver and Vehicle Licensing Agency Omdat de nieuwe eigenaar geen Brit is, wordt een exportcertificaat verstrekt in plaats van een kentekenbewijs. De gehele procedure verloopt via de post en twee weken later staat de Engelse auto op naam van de Nederlandse eigenaar.

In Nederland is het allemaal minder eenvoudig. Tijdens het bellen naar de diverse instanties wordt de aspirant auto-importeur van het kastje naar de muur gestuurd. Vooral de verzekeraars zijn sterk in het verstrekken van onjuiste, verouderde of onvolledige

informatie. Door veelvuldig met de belastingdienst, de douane en de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) te bellen, vallen alle puzzelstukjes uiteindelijk op de juiste plaats. Vooral de brochure die via de website van de belastingdienst kan worden aangevraagd geeft veel antwoorden.

## Transport

Er bestaan twee mogelijkheden om de auto naar Nederland te vervoeren: over de weg of achterop een vrachtwagen. De vrachtwagen bespaart papierwerk omdat de auto met slechts het exportbewijs naar Nederland kan worden gehaald om daarna gestald te worden op een privé-terrein. De Autozine-redactie beschikt over een ruime eigen garage zodat het privé-terrein eenvoudig is geregeld.

De vrachtwagen, ook wel "autoambulance", brengt wel een probleem met zich mee: de meeste autoambulances vereisen een groot rijbewijs. Na enig zoekwerk blijkt een handje vol verhuurbedrijven, waaronder Köhler Autoverhuur uit Den Haag, te beschikken over speciale autoambulances voor klein rijbewijs.



Wie de gekochte auto liever over de weg naar Nederland rijdt, kan bij daartoe bevoegde instanties een zogenaamd "Z-kenteken" aanvragen. In combinatie met een speciale kortlopende verzekering mag met het Z-kenteken zeven dagen worden gereden. Dat is voldoende om zelfs een auto uit Afrika

of het Oostblok naar Nederland te rijden! Om een Z-kenteken aan te kunnen vragen zijn een factuur, een legitimatiebewijs en het kentekenbewijs (of exportbewijs) van de auto nodig. Een van de bedrijven die zich specialiseert op gebied van autoimport en Z-kentekens mag uitgeven is VWE uit Heerhugowaard.

## Bootje varen

Wij kiezen voor de autoambulance en de Stenaline Discovery HSS (High-Speed Sea Service) veerboot. Deze vaart twee keer per dag van Hoek van Holland naar Harwich. De tocht duurt zo'n vier uur, maar lijkt dankzij de diverse restaurants en bars, twee bioscopen, een casino en een discotheek meer op een verblijf in een nachtclub dan op een bootreis. Het is dan nog zo'n 400 kilometer rijden naar Bristol alwaar wij voor het eerst oog-in-oog komen te staan met onze Cappuccino. Na de eerste oh's en ah's wordt de auto op de ambulance gereden om de buit de volgende dag vol trots mee naar huis te nemen.



Wachtende in de haven voor de terugreis trekt de kleine Cappuccino op de autoambulance de nodige aandacht. De diverse omstanders willen weten wat voor merk auto het is, wat de technische specificaties zijn en "of dat nou nog een beetje rijdt". Als er zelfs vijf touringcars in de wachtrij naast ons komen staan, trekt onze zilvergrijze heilige koe op verhoogd podium zoveel aandacht dat de uren ineens omvliegen.

Tot op het autodek van de boot blijft de auto

onverminderd aandacht trekken. Apetrots beantwoorden wij alle vragen tot de stewards ons, inmiddels bijna buitengaats, verzoeken nu toch echt naar het passagiersdek te gaan. Met een Suzuki Cappuccino in het laadruim zijn de vier uur aan boord van het drijvende uitgaanscentrum dat Discovery heet ineens vier uur pure wachttijd.



Pas diep in de nacht kan de Cappuccino van de autoambulance worden gereden en is het tijd stiekem een paar rondjes op een verlaten parkeerplaats te rijden alvorens de auto te stallen in afwachting van de keuring door de RDW.

## Keuring

Om toegelaten te worden tot de Nederlandse weg moet een auto op een aantal punten worden aangepast. Een vriendelijke dame bij de RDW geeft hiervoor aanwijzingen zodat wij niet voor onaangename verrassingen zullen komen te staan.

De richtlijn is gelijk aan die voor een APK-keuring zodat ieder garagebedrijf indien nodig kan assisteren. Zij wijst er daarbij fijntjes op dat het belangrijk is zelf een eerste controle te doen. Het is niet ongebruikelijk dat auto's op eenvoudige zaken als een kapotte ruitenwissersproeier of defect mistachterlicht worden afgekeurd.



Voor auto's van uit onder andere Frankrijk, Duitsland en België van na 1998, vereist de RDW een CVO (Certificaat van Overeenstemming) van de importeur uit het land waar de auto vandaan komt. Bij auto's waarvan nog geen exemplaren in Nederland aanwezig zijn, is de procedure nog uitgebreider.

De belangrijkste aanpassing aan onze rechts gestuurde auto is die aan de koplampen. Een reflectiesysteem zorgt er voor dat berm en verkeersborden extra worden verlicht. Als diezelfde auto ineens rechts gaat rijden, worden tegenliggers extra verlicht en dat is voor beide partijen niet handig. Meestal kunnen koplamp-units voor rechtsrijdende auto's worden besteld, maar niet voor de Cappuccino. De auto is nooit bedoeld voor gebruik buiten Japan en daarom zijn geen aangepaste koplampen leverbaar. Dankzij de Nederlandse Suzuki Cappuccino-club wordt "een mannetje" gevonden dat de lenzen van de koplampen kan aanpassen. Tenslotte moet het mistachterlicht links en een achteruitrijlamp bij voorkeur rechts zitten.



Eenmaal klaar voor de keuring, kan de auto met een speciale ééndaagse verzekering op basis van het chassisnummer naar de RDW. Daar wordt de Cappuccino haast liefdevol ontvangen. De keurmeesters vallen direct voor het autootje. Bovendien verkeert de Suzuki in perfecte staat en zijn de heren direct positief gestemd. Zo is het bijvoorbeeld van belang dat de aangeboden auto schoon is en dat het chassisnummer leesbaar is. Na een optische controle worden remmen en schokbrekers getest op een rollenbank. Daarna wordt de werking van de katalysator getest en wordt gekeken of de koplampen nu inderdaad aan de Nederlandse normen voldoen.

De genegenheid voor de Cappuccino en het feit dat het bijna lunchpauze is, maken dat de auto in een ongekend korte tijd van 20 minuten wordt goedgekeurd. Normaal staat zo'n 45 tot 60 minuten voor een keuring. De benodigde tijd is afhankelijk van de ouderdom van de auto en het type (een diesel moet onder andere een roetmeting ondergaan).

## Betalen, betalen, betalen

Met het bewijs van de RDW kan de auto bij de douane worden aangemeld om BPM te betalen. Op basis van het keuringsrapport van de RDW, het exportbewijs en een zelf in te vullen lijst van accessoires wordt het verschuldigde BPM bedrag vastgesteld. Het BPM bedrag is gebaseerd op de netto catalogusprijs van de auto (de prijs exclusief BTW en BPM), de leeftijd van de auto en een verminderingsbedrag op basis van het

type auto (zie voor tabellen en exacte berekening de brochure van de belastingdienst). De heren van de douane verdwijnen geruime tijd in de achterkamertjes van het gebouw en controleren de verstrekte gegevens tot op de laatste punt en komma.

Als alle papieren in orde blijken te zijn, kan de BPM ter plaatse of per giro worden betaald. Na betaling stuurt de douane een "fiscaal akkoord" naar de RDW en duurt het ongeveer tien werkdagen voordat de RDW het kentekenbewijs toestuurde. Met het kentekenbewijs kunnen kentekenplaten worden gemaakt en is de auto klaar voor gebruik op de Nederlandse weg.

## Conclusie

Het is niet moeilijk zelf een auto te importeren. De eenvoudigste manier is het gehele proces aan een gespecialiseerd bedrijf als VWE uit te besteden. Maar met dit artikel en de brochures van douane, RDW en belastingdienst is het goed mogelijk zelf een auto te importeren. Het is daarbij belangrijk zorgvuldig te werken, want de vele kleine lettertjes, uitzonderingen en bijbepalingen zijn grond voor fouten. Dat kan de procedure vertragen of onnodig duur maken. Bovendien verschillen de regels per land en wijzigen ook de Nederlandse bepalingen regelmatig.

Wie een auto wil importeren om daarmee prijsvoordeel te behalen komt bedrogen uit. Zelfs als de uiteindelijke prijs lager is, zal voor sommigen de ergernis over de vele regels en wetten meer kosten dan gehoopt. Voor een exclusieve auto is de exclusiviteit alleen maar groter als de auto zelf is geïmporteerd. Drie weken en een kleine dertigduizend gulden later staat de auto op Nederlands kenteken en trotseert de kleine Suzuki dapper de dagelijkse gevaren van de randstad. Daar moet op gedronken worden, doe maar mij een, eh, cappuccino! (Ivo Kroone) ■

