



Uitlaatklep

april 2016

Schrijf je nu in voor het Utrechtse Heuvelrug-evenement!

**De Turkse fuseekogel -een lange reis naar Oost-Turkije-
De hond aan de boom**



**3-5 juni 2016
Schrijf je snel in!**



Van de voorzitter

Een kort voorwoord i.v.m ziekenhuis opname.

Dat was even schrikken, opname in het MCL na een flinke poos kwakkelen. Verschillende onderzoeken ondergaan, wat blijkt: astma... Dat verwacht je niet uit het niets.

Gelukkig gaat het na bijna 3 weken ziekenhuis weer veel beter.

Vanaf 1 maart mogen we weer met onze oldtimers de weg op. Helaas is Rotterdam bezig de oldtimer te weren uit het stadsbeeld, de hoge heren begrijpen niet dat het uitoefenen van een hobby niks met het milieu te maken heeft.

De meeste oldtimers rijden immers maar een paar weken per jaar en uitspraken dat alle oldtimers vervuilend zijn, zijn niet gebaseerd op feiten, maar op aannames.

Gelukkig wordt er bij de club hard gewerkt aan de organisatie van het komende evenement. Folkert en kids zijn op zoek naar een geschikte camping op de mooie Utrechtse heuvelrug. Sponsors zijn gezocht en... gevonden, routes uitgezet en activiteiten bedacht en gepland!

Dit belooft weer een gezellig samenzijn te worden, dus kom in grote getalen! Verderop meer over dit evenement.

Ik verheug me er nu al op, tot snel !

*Vriendelijke Vrijbuiters Groet,
Henk*

Van de penningmeester

Het gaat al mooi met de contributiebetaling. Heb je nog niet betaald? Dan graag betalen voor 15 april. Je club is je dankbaar!

Martijn Brouwer

Utrechtse Heuvelrug- evenement 3 t/m 5 juni 2016

Het is begin juni 2015 en ik geniet met volle teugen van het voorjaarsweekend van de RVVC. Daar waar ik normaliter uitsluiten aangeschoten word van overmatig alcoholgebruik, word ik dit keer aangeschoten door de voltallige evenementencommissie, bestaande uit Albert Vlietstra himself: "Volgend jaar gaan we naar de provincie Utrecht. Daar woon jij toch?". In alle toonaarden ontkennen heeft geen zin, al is het toch niet helemaal juist. Hoevelaken ligt toch echt in de provincie Gelderland. Je voelt de vervolgvraag al een beetje aankomen: "Wil je helpen bij het organiseren van het voorjaarsevenement in Utrecht volgend jaar?". "Ja, eh, nou, eh, he? Ik woon helemaal niet in Utrecht. Kan ik dat dan?" Eigenlijk is het vast wel leuk om er wat aan mee te werken. Prima. Maar hulp is geboden! Uiteindelijk ben ik in Woudenberg opgegroeid en heb ik met mijn eerste autootje pakjes voor de Wehkamp bezorgd in de omgeving. Dat moet toch helpen en ik besluit mijn hulp beschikbaar te stellen. Het is toch pas volgend jaar.

Tijdens het najaarsweekend hoop ik eigenlijk niet aangesproken te worden op mijn belofte van het voorjaar. Ik heb er nog niets aan gedaan. Er bloeien al wel wat ideeën in mijn hoofd, maar echt zeker van mijn zaak ben ik nog niet.

Half november heb ik een afspraak bij de penningmeester aangaande een lederen-21-Turbo-interieur-tegen-bier-ruil. Naast de goede deal hebben we ook uitgebreid over het organiseren van een RVVC-evenement gesproken. Het licht ging al een beetje feller schijnen.

Eind november was het moment dat ik werkelijk de koe bij de hoorns vatte en bij de plaatselijke boekwinkel een officiële kaart van "De Utrechtse Heuvelrug" ging halen en een groeps-app met een aantal leden van het bestuur van de RVVC aanmaakte.

Alhoewel de provincie Utrecht beduidend



groter is dan alleen die heuvelrug, is dat de plek waar het moet gebeuren. Ik herinner me de leuke binnendoorweggetjes tussen de dorpjes uit mijn pakjes-bezorgers-tijd. Een aantal daarvan passeert de heuvelrug maar ook een stuk van de Lekdijk hoort daar onder andere bij. Dat moet een mooie rondrit kunnen worden. Ik kan de weggetjes allemaal terugvinden op de kaart.

Op de kaart staan ook heel veel wigwams, die volgens de legenda campings aanduiden. Eentje heet zelfs "Op de heuvelrug". Na wat telefonische communicatie wordt een en ander vastgelegd, totdat de RVVC-voorzitter, geheel terecht, het voorgestelde camping-geld niet in verhouding tot het gebodene vindt. Afzeggen dus.

Eind maart heb ik met de penningmeester afgesproken om op een vrijdagavond te bespreken wat er allemaal moet gebeuren en dat dan op de zaterdag dan maar even te doen. Onder het genot van een drankje (of een paar, of meerdere...) worden de mogelijke campings besproken en hebben we het over de rondrit, de bezienswaardigheden en de spelementen die daarbij

horen. Dankzij een aantal sponsors is het mogelijk geworden om een relatief prijzig spelement in de rondrit op te nemen. Helemaal top; dit mag je niet missen!

Een nieuw fenomeen wordt ook geboren: de beschrijving van de rondrit is eigenlijk geen beschrijving. "Volg het Viertje" is een serie foto's van een Viertje, dat de rondrit voorrijdt. Gewoon de verkeerssituatie herkennen en volgen, is het devies. Deze foto's zijn samengepakt in een PDF-bestand welke op een

smartphone/tablet/iPad tijdens de rit afgespeeld kan worden. Het voordeel is dat je kan inzoomen om details van de aanwijzingen te zien. Bij de inschrijving geeft u uw mobiele telefoonnummer op en dan krijgt u de route toege-appt. Per mail kan ook. Voor degenen die dit niet kunnen of niet willen is er natuurlijk ook het vertrouwde foto-blad beschikbaar.

Op de zaterdag knalden we met het Viertje en een volg-auto-met-open-dak-om-de-foto's-te-maken richting mogelijke campings en bij de tweede hadden we voldoende gezien. Deze past bij de RVVC:





De hond aan de boom

Als ik de straat in fiets valt de kont met de afbladderende bumper van de R4 al direct op tussen alle andere auto's. Ik neem mezelf voor hem wat vaker met de neus de andere kant op te parkeren; de voorkant heeft al van iets meer esthetisch opknappwerk mogen genieten dan de achterkant sinds ik de auto van de zomer heb gekocht, en is dus net even wat leuker om door begroet te worden na een werkdag.

Ik ben blij dat de dagen weer ietsje langer beginnen te worden waardoor ik na thuiskomst nog een uurtje daglicht over heb. Ik besluit de Vier even uit te laten en te trakteren op een vol tankje; het is immers payday vandaag!

Al sinds de aankoop hangen er aan de sleutelbos drie sleuteltjes: twee zwarte van het fietssleutel-model en een kleiner sleuteltje voor de benzinedop. De twee zwarte sleutels hebben in principe hetzelfde profiel maar ze hebben het nog nooit allebei op dezelfde dag gedaan. Het lijkt alsof ze met elkaar hebben afgesproken elkaar met onregelmatige tussenpozen af te wisselen. Waarschijnlijk is één van de sleutels gewoon zo ver versleten dat hij het niet meer doet, maar vergeet ik gewoon elke keer welke dan wél de goede was en de oude weg te mieteren. Nogal verwarrend en onpraktisch, maar hee, voor het praktische nut heb ik de R4 natuurlijk niet gekocht.

Als ik bij het tankstation de motor afzet merk ik dat het contactslot weer wat tegenwerkt, zoals wel vaker de laatste tijd. De motor afzetten gaat goed, maar de tweede klik om het contact af te schakelen blijft ergens haken. Ik weet de sleutel nog net zo ver te draaien dat het elektrische contact verbroken wordt en ik de sleutel eruit kan trekken. De benzineprijzen vallen weer wat mee de laatste tijd en de R4 heeft maar een klein maagje, dus al snel spring ik weer in de auto om naar huis te gaan. Het begint inmiddels te schemeren. Zodra ik de sleutel omdraai merk ik dat het mis is: hij draait wel, maar het voelt alsof ik het hele contactslot aan gort draai. Als ik de sleutel eruit trek merk ik

Camping het Leersumse Veld
Fam. Van Eem
Heulweg 2
3956 KR Leersum
<http://www.campinghetleersumseveld.nl>

Van mevrouw Van Eem kregen we het nummer van de plaatselijke boswachter, die vast en zeker genegen is om ons een rondleiding door de plaatselijke natuur van de Utrechtse Heuvelrug te geven.

Uiteindelijk volgde de rondrit. Lotte en Bram werden ingeschakeld om vanuit de volgauto de foto's van het Viertje te maken van de verkeerssituaties waarin er iets moest gebeuren, anders dan rechtdoor rijden. Het is een rondrit geworden die je niet wilt missen.

Inschrijven kan via het formulier elders in dit blad! Of via www.rvvc.nl
Tot ziens op de Utrechtse Heuvelrug!

*Groeten, Folkert (en Martijn,
Lotte en Bram)*

wat er mis is. Het handvat van de sleutel staat bijna haaks verdraaid ten opzichte van de rest en het scheelde echt niet veel of het verbogen deel was afgebroken en in het contactslot blijven hangen. Ook de tweede sleutel weigert het contactslot in te glijden en een behulpzame voorbijganger helpt me de auto in een nabijgelegen parkeervak te duwen. Gelukkig ben ik niet erg ver van huis, maar het idee dat ik mijn auto hier vannacht achter moet laten, zonder mogelijkheid om de bestuurdersdeur af te sluiten, staat me erg tegen.

Met wat ducttape en tie-wraps die ik in de auto heb liggen sluit ik de bestuurdersdeur provisorisch af, en via de rechterdeur kruip ik naar buiten. De complete radioconsole neem ik ook mee, alles om de auto maar zo oninteressant mogelijk achter te laten. Ik koppel de accu af en trek de bobinekabel los, voor het geval een onverlaat probeert de auto te starten door de bedrading van het contactslot kort te sluiten, een trucje dat ik overwogen heb, maar nooit gedaan heb en het nu ook niet besluit te doen uit angst voor schade. De parkeerplaats ligt een klein stukje van de bewoning af en er worden hier 's nachts veel vernielingen gepleegd. Aan de andere kant van de parkeerplaats staat een overdekt hangplekje voor jongeren.

Terwijl ik in het inmiddels opgetrommelde witte Koreaanse leaseblikje van mijn broertje stap kijk ik nog even achterom. Het voelt alsof ik een hondje achterlaat in een donker bos, vastgebonden aan een boom...

In de gedeukte en bekraste, maar trouwe Xsara Picasso van mijn ouders rij ik naar de GAMMA. Zij hebben een sleutelservice en ik heb goede hoop dat zij de kapotte sleutel kunnen reproduceren. Ik had op dat moment nog niet bedacht om de kapotte sleutel eens te vergelijken met het mysterieuze tweede sleuteltje, en had dus ook niet gezien dat ze eigenlijk hetzelfde zijn, al heeft de ene wat scherpere hoekjes dan de andere. Bij de GAMMA aangekomen blijkt dat zij me niet kunnen helpen. Om een sleutel te kopiëren moet de sleutel intact zijn, en rechtbuigen betekent vrijwel zeker het doormidden breken van de sleutel. Volgens de medewerker moet een echte sleutelmaker er weinig moeite mee hebben, maar helaas is

het vrijdagavond en zijn alle normale winkels dicht. Een nieuwe sleutel gaat vanavond niet meer lukken.

Ik wil de auto echt weg hebben en niet op de ongere parkeerplaats laten staan vannacht. De auto staat nog geen twee kilometer van huis en de weg ernaartoe bestaat enkel uit straten waar je dertig of vijftig kilometer per uur mag. Ik besluit de auto te gaan slepen, al heb ik dat nog nooit gedaan. Een vriend is wel in voor het avontuur, maar heeft geen sleepkabel liggen. Niemand die ik het vraag. In de Picasso rijden we naar het scoutingclubhuis waar ik de sleutels van heb. Er liggen behoorlijk stevige hennep touwen en ik besluit dat het wel verantwoord is het daarmee te proberen. In het slechtste geval knapt het touw, maar aangezien de route enkel door de bebouwde kom gaat en het rustig op de weg is moet dat verder geen gevaar opleveren.



Op het donkere parkeerterrein hebben zich inmiddels wat mensen verzameld. Een aantal auto's staat geparkeerd waarvan een aantal gevuld zijn met een lichte rookwalm. Gelukkig heerst er niet per se een grimmige sfeer, maar ik wil de auto hier nog steeds weg hebben. Ik trek de bestuurdersdeur open. De tape doet zijn werk goed, er is redelijk wat kracht voor nodig om de deur open te trekken. Ik rol de auto naar het midden van het parkeerterrein en ik word vanuit de Golfjes, Subaru's en de hangplek geamuseerd gadeslagen als ik, met een sterke zaklamp en het touw, onder de auto kruip. De ruimte onder de Vier is nogal beperkt, vooral aan de voorkant, maar na een aantal pogingen lukt het me om met één hand een knoop om de stabilisatorstang te leggen. Met de auto op de handrem trekken we bei-

den hard aan het touw: de knoop houdt het. Het andere uiteinde bind ik om de trekhaak van de Picasso en ik hang een fluorescerend hesje om het midden van het touw. Een politieauto draait het parkeerterrein op. Ik realiseer me dat het redelijk verdacht lijkt om een auto zonder sleutels mee te nemen van een dergelijk parkeerterrein om half elf 's avonds. Gelukkig heb ik mijn portemonnee met legitimatie en kentekenbewijs bij me, maar de politieauto rijdt door. Ik koppel de accu aan, en de verlichting en alarmlichten werken goed. Gelukkig is het contactslot niet in de volledig afgeschakelde stand blijven hangen, dus het stuurslot blijft vrij. Ik spreek een noodsignaal af met de vriend die de Picasso zal besturen (heel hard toeteren) en ik ga zitten. Behoedzaam rijdt de Picasso weg en beheerst komt de Vier in beweging. Onder luid gejoel vanuit de hangplek verlaten we het donkere parkeerterrein.

Leek de afstand vanaf buiten nog heel ruim, vanuit de auto is dit echt niet prettig. Een gesleepte R4 remt en stuurt uiteraard hetzelfde als eentje met draaiende motor, maar het kost me moeite om het touw strak te houden. Met mijn voet boven het rempedaal en mijn hand op de handrem rollen we de straat uit. Gelukkig houdt de bestuurder van de Picasso de snelheid beperkt. Ik verwacht half dat elk moment de complete voorwielophanging onder de auto vandaan gescheurd kan worden, zoals je weleens in die dashcamvideo's uit Rusland ziet. Maar de stabilisatorstang houdt het prima.

Op een paar honderd meter afstand van mijn huis moeten we in een bocht een drempel over. Het touw begint slap te hangen en de Picasso rolt net iets te hard de drempel af. Een luide plonk, en de R4 valt stil. Met enige moeite duw ik mijn auto de drempel over en we zetten beide auto's stil langs de weg. Aan mijn knoopkwaliteiten lag het niet: het touw is geknapt. Hoewel we een tweede touw hebben meegenomen knoop ik hetzelfde touw weer vast onder de R4 en het laatste stukje naar huis gaat zonder problemen. De nieuwe knoop blijkt zichzelf zo strak te hebben gezet dat ik het door moet snijden met een broodmes. Het Viertje mag de nacht gelukkig in ons rustige straatje voor

het huis doorbrengen.

De lokale sleutelmaker heeft in een wip twee nieuwe sleuteltjes voor me gemaakt. Thuisgekomen blijken ze beiden niet te passen. Ik probeer als laatste poging toch maar het mysterieuze tweede sleuteltje dat al sinds de aankoop aan m'n sleutelbos hangt. Zo soepel als het nog nooit gegaan is glijdt het sleuteltje het contactslot in. Gretig doet de startmotor z'n werk, maar de motor slaat niet aan en pas na een paar seconden starten herinner ik me de losgehaalde bobine kabel. Een paar tellen staar ik uit het kleine voorraampje en vraag me af waarom ik in hemelsnaam zo verstrooid ben af en toe. Ik sluit de auto af en loop naar binnen. 'En, passen ze?' vraagt m'n vader. Ik knik.

Jelle Puts

De turkse fuseekogel

Eind augustus 1986. We zijn nu ruim twee weken onderweg. Na drie dagen arriveerden we in Kavala in het noorden van Griekenland, waar we hadden afgesproken met onze reisgenoten Stephan en Petra uit



Karlsruhe. Een Duits stel van onze leeftijd, dat we vorig jaar op onze eerste Turkije-reis hadden leren kennen en waar we vervolgens enkele weken mee door het Westen van dit enorme land hebben getrokken. In onze rode Renault 4F6 uit 1981, ingericht als minicamper, arriveerden we een jaar eerder op de eerste camping in Turkije, in Edirne, en wie schetst onze verbazing toen we daar een eveneens rode Renault 4TL uit 1982 zagen staan, met uitgeklapte daktent en twee jonge mensen ervoor op twee kleine klapstoeltjes. Ze stonden onmiddellijk op toen ze ons zagen. Een Renault 4 is in die contreien al een zeldzaamheid, laat staan twee dezelfde als reisauto's ingericht. Dat schiep een band, we konden het goed met



elkaar vinden en toen bleek dat we ongeveer hetzelfde reisplan hadden, besloten we spontaan om zolang het uitkwam samen te reizen. Ook wilden zij, net als wij, naar Oost-Turkije, maar dat was gezien de tijd die tot onze beschikking stond achteraf toch niet haalbaar. Enkele weken later gingen we ieder ons weegs, maar het was zo goed bevallen, dat we afspraken om volgend jaar samen in onze Viertjes naar Armenië en Koerdistan te reizen.

Dat jaar is nu voorbij en nadat we vrij snel het westen van het Anatolisch schiereiland hebben doorkruist, arriveren we na twee dagen in Corum, waar we enkele dagen te gast zijn bij een Turkse familie, die we vorig jaar hadden leren kennen op een camping in Sinop aan de Zwarte Zee. En weer ervaren we de onvoorstelbare gastvrijheid van deze mensen. Geen moeite is te veel, eten, thee-visites, een bruiloft, overal worden we als vorsten ontvangen, we worden er soms verlegen van. Een ervaring die we overal in Turkije opdoen. Met moeite nemen we

afscheid en rijden naar Samson aan de Zwarte Zee. Via de ruige kustweg bereiken we via exotische plaatsen als Ordu, Trabzon en Rize uiteindelijk Kemalpasja, de meest Noordoostelijke stad van Turkije. Verder komen we niet. Net buiten de stad worden we tegengehouden door de militaire politie. Drie km verderop is de grens met de Sovjet-Unie, die hermetisch is afgesloten. We zien de onbereikbare havenstad Batumi in Georgië, slechts drie km na de grens. We rijden het ruige binnenland van Armenië



in over veel slechte en onverharde wegen, waar de auto's het zwaar hebben te verduren. Tot nu toe houden onze Viertjes zich taai. Over hoge bergwegen, soms rakelings langs de grens met de Sovjet-Unie, afgebakend met hoge hekken, mooie steden en door diepe dalen bereiken we na een aantal dagen de Ishak Pasja Kervanseraï bij de eeuwenoude stad Dogubayazit, slechts enkele kilometers verwijderd van de grensovergang met Iran. Over een steile bergweg bereiken we het complex, dat al van verre zichtbaar is. Gelegen op een vooruitstekende klif domineert het de wijde omgeving met zijn hoge muren en minaret. Tot ver in de 18e eeuw was dit eeuwenlang de ommuurde



pleisterplaats op de grens van het toenmalige Osmaanse en Perzische Rijk, waar de karavanen met kamelen, slaven, paard-en-wagens met velerlei goederen, kuddes met allerlei vee en wat nog meer uit westelijke en oostelijke richtingen elkaar troffen. Er werd gehandeld, er werd gegeten en overnacht. In de moskee bad men tot Allah voor een behouden reis, die kon voeren tot in China over de Oude Zijderoute. Het complex is in een verrassend goede staat van onderhoud en behalve de minaret zijn alle ruimtes vrij te bezoeken. Zo rondlopend door de voormalige herbergen, slaapvertrekken, stallen, de moskee en over de transen van de imposante muren verwachten we ieder moment oog in oog te staan met de 18e eeuwse handelaren en kamelendrijvers, gekleed in lange gewaden met kromzwaarden en het hoofd getooid met een grote tulband en lange baard. Er is op deze plaats weinig fantasie voor nodig. Onder de indruk verlaten we het complex en beklimmen de helling erachter, waar we getuige zijn van de prachtige zonsondergang over de immense vlakte met hoge bergen op de achtergrond. Het schemert als we weer bij de Viertjes aankomen op de parkeerplaats, die intussen op ons na geheel verlaten is. Er loopt een



nachtwaker rond, die een woordje Duits spreekt en aan wie we toestemming vragen om er te overnachten. Dat blijkt geen probleem te zijn en hij belooft meteen een oogje in het zeil te houden. We bereiden een avondmaaltijd en nodigen de nachtwaker uit om mee te eten, die dat dankbaar aanvaardt. In Oost-Turkije zijn campings zeldzaam en de afgelopen weken overnachtten we dan ook steeds, na toestemming te hebben gevraagd, bij mensen in de tuin, op de parkeerplaats van een woning of hotel of bij een tankstation. Nooit zei iemand nee, altijd stond de thee klaar, vaak konden we gebruik maken van het toilet, bij vertrek kregen we fruit of brood mee. De gastvrijheid van de Turken kent geen grenzen en



we zijn blij dat we een keer iets voor iemand terug kunnen doen.

De volgende ochtend rijden we door een woest gebergte naar het Van Gölü, met een oppervlakte van zo'n 6000 km² het grootste meer van Turkije. Gelegen op een hoogte van 1646 m is het een echte binnenzee. Het is genoemd naar de havenstad Van, die aan de Oostoever ligt. Een leuke stad met een mooie soukh en veel bezienswaardigheden in de omgeving. Spontaan besluiten we om hier enkele dagen vakantie te houden en aangezien er geen camping is, trakteren we onszelf op een aardig hotel in het centrum, waar we voor een tweepersoonskamer mét douche en toilet het Lira-equivalent van wel € 15,- per nacht moeten betalen. Na enkele weken wildkamperen en kattenwasjes is dit voor ons een ongekende luxe. We doen het kalm aan, bekijken de stad en maken wat uitstapjes in de omgeving.

Na drie dagen begint het weer te kriebelen. De horizon lonkt en we verlaten Van in zuid-oostelijke richting. De Viertjes snorren als tevreden poezen en over een goede asfaltweg met aan beide zijden hoge kale bergen, bereiken we via twee passen op 1930m en 2730m de stad Baskale. We maken een

wandeling door de soukhs en zien dat we nu toch echt in Koerdistan zijn beland. Grote trotse mannen, gekleed in lange gewaden met tulbanden op het hoofd en grote messen en kromzwaarden aan hun gordels. Felle stekende ogen bekijken ons nieuwsgierig. Veel gesluisde vrouwen. De mensen zien er hier echt anders uit dan in de rest van Turkije. We kunnen rustig rondlopen, niemand valt ons lastig maar iedereen bekijkt ons wel. Toeristen zijn hier een zeldzaamheid in het grensgebied met Iran en Irak. Na een middagmaal te hebben gebruikt in een lokanta rijden we verder naar het zuidoosten. We passeren de afslag naar de grens met Iran, 75 km oostwaarts. Petra en Stephan rijden voor ons over de steeds smaller en bochtiger wordende met ruig asfalt bedekte bergweg. De ravijnen worden steeds dieper, de bergen steeds hoger. We rijden niet snel, daar zorgt de ontbrekende vangrail wel voor. Verscheidene malen hebben we al autowrakken in de diepte zien liggen. Door de vele bochten verliezen we elkaar regelmatig uit het oog.

Dan gebeurt het: in een scherpe bocht naar links helt de F6 plotseling naar linksvoor over en met een akelig krassend en schurend geluid over het asfalt schuiven we naar rechts, op de bergwand af om op anderhalve meter ervoor tot stilstand te komen. Ineens doodse stilte. De motor is afgeslagen, we kijken elkaar aan en het hart klopt ons in de keel. De Vier staat akelig scheef. Wat is ons overkomen? We stappen uit en zien hoe het linkervoorwiel diagonaal onder de auto staat. Een plas olie stroomt langzaam onder het rubber van de band door. De schrik slaat ons om het hart. Terwijl we bij staan te komen, arriveren onze Duitse vrienden. Ze misten ons al snel en zijn omgedraaid. Ook zij zetten grote schrikogen



op. Stephan en ik zetten de auto op de krik, kruipen er met een lamp onder en komen al snel tot de conclusie dat de fuseekogel is afgebroken. Hierdoor is de aandrijfjas uit de versnellingsbak geschoten, wat de plas olie verklaart. We hebben veel bij ons, maar geen nieuwe fuseekogel. Dit is serieus. We overleggen en spreken af dat Petra en Stephan naar het 30 km verder gelegen Hakkari zullen rijden om te zien of ze hulp kunnen regelen. We zien ze om de bocht verdwijnen en daar staan we dan, alleen met ons tweetjes in een ruige verlaten bergwereld en een onbestemd gevoel maakt zich van ons meester.

Het duurt niet lang of een auto met twee jonge Koerden stopt en vragen met een paar woorden Engels of ze kunnen helpen. Helaas kunnen zij ook niets uitrichten. Maar bij vertrek krijgen we wel tomaten, brood en een watermeloen van ze. Wat later komen uit onze richting twee zware Toyota Landcruisers van Duitse en Oostenrijkse origine. Ze stoppen en twee stellen van rond de veertig stappen uit, bekijken de ravage en zeggen dat ze misschien wel iets passends hebben. Met een hi-lift jack wordt ons Viertje bijna een meter omhoog gekrikt. Nu kunnen we er pas goed onder en komen we fatsoenlijk bij de afgebroken fuseekogel. Buiten dat lijkt de schade mee te vallen. Terwijl de vrouwen zich over Antoinette ontfermen en een pot thee zetten, sleutel ik samen met een van de mannen de twee afgebroken delen van de fuseekogel uit de stuurinrichting en plaatsen de aandrijfjas weer terug in de versnellingsbak. Hopelijk zit er nog olie in. Intussen heeft de andere man een kist vol met allerhande kleine en wat grotere onderdelen op zijn kop gezet en we zoeken met ons drieën in de chaos met mijn fuseekogel in de hand naar "iets passends". We vinden inderdaad verschillende fuseekogels, maar helaas niet de goede. Ze excuseren zich dat ze ons niet hebben kunnen helpen. Ik zeg dat ze dat zeker hebben gedaan, alleen al door te stoppen. De auto staat nu flink hoog, zodat we de boosdoener hebben kunnen verwijderen. De hi-lift jack hebben we vervangen door enkele forse stenen. En de pot thee met lekkers was een godsgeschenk. We hebben intussen verteld

dat onze vrienden hulp zijn gaan zoeken in Hakkari, dus daar hopen we dan maar op. Bij vertrek wensen ze ons veel sterkte. Ze zijn nog maar net vertrokken als we de rode Vier van onze vrienden om de bocht zien verschijnen. Als we hebben verteld wat er de afgelopen paar uur bij ons is gebeurd, vertellen zij hun verhaal. Vlak voor Hakkari werden ze tegengehouden door militaire politie. Er waren rellen gaande in de stad en niemand mocht er in of uit. Maar ze wisten wel een garage in de buurt. Met handen en voeten en aanwijzingen bij een auto wisten ze de garagehouder uit te leggen wat er aan de hand was. Maar die kon niet weg en hij kon ook niemand meesturen, waarop ze onverrichter zake weer waren teruggedreden. Intussen is het aan het schemeren en we bereiden samen een avondmaaltijd. Gelukkig hebben we nog wat voorraad. Doodmoe van alle emoties kruipen we in de auto's en proberen de slaap te vatten. Dat valt nog niet mee hier langs de weg waar af en toe verkeer langskomt. Er stopt zelfs een politieauto om te kijken wat er aan de hand is. Ik kruip uit mijn slaapzak en leg met enkele woorden Engels de situatie uit. We worden gewaarschuwd dat er 's-nachts terroristen, zoals zij het noemen, door de bergen trekken. Wat voor terroristen wordt niet duidelijk. Het wordt een onrustige nacht en als we ergens automatische wapens horen schieten, zijn we meteen klaarwakker. We kunnen geen kant op en daar worden we toch wel zenuwachtig van. Er gebeurt echter verder niets en bij het eerste licht staan we naast de Viertjes. We hebben besloten dat we hier uit elkaar zullen gaan. Petra en Stephan kunnen verder niets voor ons doen en wij zullen proberen om terug te komen in Van om te kijken of we daar wat kunnen regelen. Ze kunnen ons niet meenemen. De achterbank is verwijderd en de ruimte achterin de 4TL staat helemaal vol met door Stephan ingenieuze zelfgebouwde opbergkasten, een kookplaatje en een jerrycan. Emotioneel nemen we afscheid van elkaar. Ze wensen ons alle geluk, misschien komen we elkaar onderweg nog ergens tegen en anders zullen we ze op de terugweg opzoeken in Karlsruhe. Claxonnerend en zwaaiend uit de raampjes verdwijnen ze om de bocht. We staan er alleen voor...

Het idee om onze F6 moederziel alleen achter te laten, stond ons in eerste instantie niet aan. Maar na een nacht langs deze ruige bergweg met 's-nachts gewerschoten in de nabijheid en nu onze vrienden weg zijn, besluiten we al snel om hier zo gauw mogelijk weg te komen. Het duurt niet lang of die mogelijkheid dient zich aan in de vorm van een busje met een Turkse familie. Ze spreken wat Duits en zijn bereid ons mee te nemen naar het busstation iets buiten Hakkari. We pakken wat persoonlijke spullen in de rugzak, kijken nog een keer melancholiek naar onze trouwe rode reismakker, die ons toch maar helemaal tot in deze verre uithoek heeft gebracht, zo'n 5000 km van huis. Hoe zullen we hem terugvinden?

Weemoedig stappen we in het busje, waar we meteen worden volgestopt met brood en fruit. Een tiental kilometers verder komt de bus naar Van ons tegemoet en op mijn roepen geeft de chauffeur lichtsignalen naar de buschauffeur die daarop stopt. We bedanken voor de korte lift en stappen over in de bus. Even later passeren we onze Renault die zonder linkervoorwiel eenzaam op een paar stenen staat. Vervolgens zijn we met wat tussenstops voor 180 km zo'n vier uur onderweg voor we laat in de middag weer terug zijn in Van. We nemen onze intrek in hetzelfde hotel waar we gisterochtend hebben uitgecheckt. Was dat nog maar gisteren? Na een goede avondmaaltijd vallen we als een blok in slaap na alle doorstane gebeurtenissen.

De volgende ochtend leggen we de situatie voor aan de prima Duits en Engels sprekende hotelmanager. Hij knikt begrijpend en neemt ons mee naar een straatje achter het hotel. We zien enkele auto's op blokken en met open motorkap voor een ruimte van amper 20 m² waar een auto boven een smeerkuil staat. De ruimte staat links en rechts van de smeerkuil vol met de meest uiteenlopende onderdelen en de lemen vloer is doordrenkt van vet en olie. De manager roept iets naar een man die in de smeerkuil aan het werk is. Hij kruipt via een houten laddertje uit de kuil, we kijken elkaar aan en zeggen alle twee tegelijk: "Henk de Wit!" De man vertoont een werkelijk sprekende gelij-

kenis met een collega-postbode uit Steenwijk. Zijn gezicht, haar, postuur en mimiek zijn precies hetzelfde. Niet te geloven. Maar dit even terzijde. De manager legt ons probleem uit, ook waar de auto staat en we laten de man de twee delen van de afgebroken fuseekogel zien. Daarop spreekt de man de onsterfelijke woorden: "Problem Yok!" Geen probleem. Hij laat alles vallen waar hij mee bezig is, maakt zijn handen schoon en praat met een oudere man die op een krukje voor de garage in de zon zit. Hij blijkt taxichauffeur die ons eerst vraagt of we whisky hebben. Helaas. Onze monteur, we kennen zijn naam nog steeds niet, zet ons achter in een aftandse Turkse Fiat 128 die bij ons allang op de sloop zou staan, en neemt zelf plaats op de bijrijderstoel. Voor we wegrijden bedanken we de manager



voor alle moeite. We rijden naar een soort bedrijventerrein en na een aantal vruchteloze pogingen bij allerlei garages, de Renault 4 is echt onbekend in deze regio, komt hij terug met een fuseekogel die aan de bovenkant precies gelijk is met de vorm en de drie draadeinden, de schroefdraad is gelijk en het stangetje is even lang, alleen iets dikker. Ik heb mijn twijfels, maar volgens de monteur is dat "problem yok". De conversatie gaat met handen en voeten en ons Turks op reis-woordenboek, dus moeizaam. Ze spreken geen woord over de grens. We rijden terug naar de garage, waar de roldeur gewoon open is blijven staan. De man gooit een vracht gereedschap in een kartonnen doos, die hij in de kofferbak zet. Daarop rijden we naar een marktje in de buurt, waar brood en fruit wordt gekocht en dan begint de terugreis naar ons Viertje, 180 km verderop.

Ondanks de abominabele staat van de aftandse taxi schieten we goed op. Het is vroeg in de middag en broederlijk worden brood, fruit en water onderweg gedeeld. Het is niet druk als we over de twee hoge bergpassen rijden. In de afdalingen blijken de remmen niet al te best te werken, dus veel motorremmen en de handrem gebruiken. We houden ons hart vast, maar alles gaat goed. Soms werkt fatalisme en we hebben ook geen keus. We passeren opnieuw de plaatsen waar we drie dagen geleden al langsreden. Langzaam komen we bij de plaats waar we onze F6 hebben achtergelaten en hoe dicht we naderen, hoe harder het hart ons in de keel gaat kloppen. In gedachten zie ik ingeslagen ruiten, helemaal leeggestolen of nog erger; hij ligt onder in het ravijn. Daar is de laatste bocht en grote opluchting, hij staat er nog precies zoals we hem gisterochtend achterlieten, zelfs de gevarendriehoek staat er nog!

De mannen gaan voortvarend aan het werk. De taxichauffeur werkt gewoon mee, maar eerst vraagt hij nogmaals of we misschien whisky in de auto hebben. Dat niet, maar misschien wil hij een echte Hollandse Beerenburg proberen? Na een ferme slok klaart zijn gezicht op. "cok guzél!" antwoordt hij, heel goed! Het is vier uur en al waren we sceptisch, we krijgen er toch weer vertrouwen in dat het voor donker gaat lukken. Maar dan roept de monteur me. Ik kruip met een lamp onder de auto en hij laat me zien



waar ik toch bang voor was; het iets te dikke stangetje past niet door de ogen van de verscheidene stangen. Hij maakt me duidelijk dat er wat van moet worden afgeslepen. En dat begrijp ik ook wel, maar hoe? Op de

kaart laat hij me zien dat we zo'n 30 km moeten terugrijden naar een stadje en daar een werkplaats moeten vinden om de verdikking van het stangetje af te slijpen. En daar gaan we weer in de taxi. Na een half uur arriveren we in het stadje en na wat vragen komen we in een straat met allerlei werkplaatsen. Na wat overleg kan onze man met het juiste materiaal aan de slag. Binnen twee minuten is het voor elkaar. Het is intussen donker geworden en de straat is spaarzaam verlicht. Het is een drukte van belang en we worden nieuwsgierig bekeken. We zijn hier de enige toeristen. We hebben honger en er blijkt een kleine lokanta om de hoek. We nodigen onze metgezellen uit voor de avondmaaltijd en lopen het restaurant binnen. Het zit er vol met mannen die we in gedachten rond zagen lopen in de Ishak Pasja Kervanseraï. Gekleed in lange gewaden met messen in hun gordel, grote tulband op het hoofd met lange baard bekijken ze ons met grote priemende ogen. Bijna iedereen draagt een Kalasnikov of een ander wapen. We zijn blij dat we hier met onze monteur en chauffeur zijn. Er wordt hen gevraagd wat zij hier met ons doen. Dat wordt uitgelegd en vol begrip worden we door deze ruige Koerden getraakteerd op een pot thee. Het eten smaakt uitstekend en als we vertrekken wensen de mannen ons goede reis. Na een half uur zijn we weer terug bij onze Vier. We kruipen met een lamp onder de auto en oh wonder, de fuseekogel past! Alles wordt vastgedraaid en gecontroleerd, de aandrijfjas zit goed, we weten alleen niet hoeveel olie er nog in de bak zit. We halen de stenen weg en dan is het moment daar: Ik start de auto, zet hem in de eerste versnelling en trek voorzichtig op. Ik rij een stukje, schakel over, draai het stuur naar links en rechts en het is als vandoes. Het motortje draait lekker, ik hoor geen vreemde geluiden uit de bak. Ik draai om en rij weer terug. Ik steek mijn duim op om te laten zien dat alles oké is. Ze maken ons duidelijk dat wij op de terugweg voorop moeten rijden. Mocht er bij ons iets misgaan, zitten zij achter ons. Het is elf uur als we de terugreis aanvaarden...

In het aardedonker rijden we weer richting Van, 180 km over onverlichte bochtige bergwegen zonder vangrail en over twee hoge

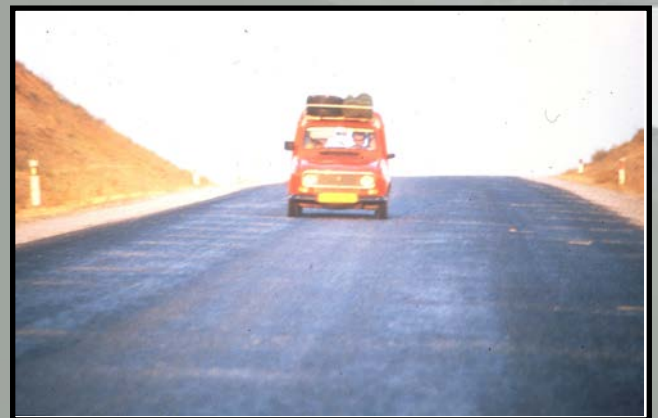
bergpassen. Ik rij uiterst geconcentreerd en we zijn allebei gefocust op elk bijgeluidje vanonder de motorkap. Maar daar draait alles zoals het hoort, als een naaimachientje. De versnellingsbak doet probleemloos zijn werk en dankzij de gemodificeerde Turkse fuseekogel werkt ook de stuurinrichting zoals het hoort. De Vier stuurt en spoort goed en als ik even ter controle het stuur loslaat, blijft de auto keurig recht rijden.

Langzaam ontspannen we totdat we na zo'n 50 km net voor Baskale een lichtseintje van de taxi krijgen. We stoppen en hij blijkt niet genoeg benzine te hebben om Van te halen. Kunnen we misschien wat overhevelen in een jerrycan? Toen we vier dagen uit Van vertrokken hadden we ruim voldoende benzine om Hakkari te halen en daar zouden we dan tanken. Maar toen werd alles anders en we weten duidelijk te maken dat we zelf net genoeg benzine hebben om Van te halen. Daarop wenkt de chauffeur dat we hem moeten volgen. We rijden Baskale binnen en



het is na middernacht als we stoppen bij een donker en afgesloten tankstation. Het is doodstil op straat als we uitstappen. We kijken elkaar aan. Ze gaan toch niet doen wat we denken? Toch wel. Ze proberen het slot van de benzinepomp los te krijgen! Dat gaat met behoorlijk wat lawaai gepaard en het duurt niet lang of er gaat een raam open op de eerste verdieping van de woning achter het tankstation. Een man schreeuwt wat naar beneden, waarop onze metgezellen terugroepen. Zo gaat het even over en weer. We verstaan er niets van, maar de strekking van het verhaal is natuurlijk wel duidelijk. Als er enkele minuten later een politieauto arriveert, is de chaos compleet. Hier en daar

gaan er lichten aan. Mensen komen naar buiten, een jas over hun nachtkleding, om te kijken wat er aan de hand is. Onze redders doen hun verhaal, waarop de twee politiemannen de eigenaar van het tankstation sommeren naar beneden te komen, wat we kunnen afleiden aan hun gebaren. Mopperend doet de man het raam dicht en even later gaat de voordeur open. De man draagt een ruim wit nachthemd tot op zijn enkels met een heuse slaapmuts op zijn hoofd. Onbedoeld schieten we in de lach, maar gelukkig merkt niemand het. Onder protest wordt de benzinepomp van het slot ontdaan en even later worden de aftandse taxi en onze Vier voorzien van de broodnodige benzine. Of wij alle benzine even willen betalen? Maar natuurlijk willen we dat. Dat was toch sowieso de afspraak. Uiteindelijk worden er toch nog handen geschud met de politiemannen en de pompeigenaar die we



oprecht "tesjekkür ederim", hartelijk bedanken voor zijn hulp. Even later zijn we weer op weg. Als ik het niet zelf zou hebben meegemaakt, zou ik het niet geloven, maar het is toch echt gebeurd! De rest van de reis verloopt zonder problemen en om half drie 's-nachts arriveren we in Van. We rijden naar de garage van onze monteur, die ons duidelijk maakt dat we onze auto daar moeten laten staan, dan kijkt hij hen morgenvroeg na. We geven elkaar een hand en lopen enkele minuten terug naar ons hotel. De nachtportier laat ons binnen, we zoeken onze kamer op, praten nog even na over ons avontuur en vallen als een blok in slaap. De volgende ochtend lopen we na het ontbijt terug naar de garage en daar zien we de F6 boven de smeerkuil staan met onze monteur eronder. Onze taxichauffeur zit op zijn vertrouwde stek op zijn krukje in de zon. Als hij

ons ziet staat hij op, geeft ons een hand, wenst ons Günaydin, goedemorgen en vraagt om de Beerenburg. We antwoorden “bir dakika”, een ogenblikje, waarop hij iets naar binnen roept en even later komt onze man onder onze Vier vandaan. Hij geeft ons ook een hand en wenst ons Günaydin. Daarop neemt hij me mee de smeerkuil in en laat zien dat hij alles heeft nagekeken. De fuseekogel zit nog prima, hij heeft de versnellingsbakolie weer op peil gebracht en verder alles nagelopen. De F6 is weer prima voor elkaar! We kruipen weer uit de smeerkuil, ik geef hem een klap op zijn schouder en steek mijn duim op. En dan komt het moment van de waarheid; de rekening! Nu weten we dat het prijspeil en de kosten van levensonderhoud in Turkije aanzienlijk lager liggen dan bij ons, maar van de kosten van dit avontuur kunnen we echt geen inschatting maken. De enige afspraak was dat wij de benzinekosten van de taxi zouden betalen en dat hadden we afgelopen nacht gedaan. We hadden geen idee van monteurruilonen en taxiprijzen over zo'n afstand. Maar dit overkwam ons en we waren heel opgelucht dat we dit avontuur tot een goed einde hadden gebracht. Wat het zou kosten was op dat moment minder belangrijk. De monteur drukt ons met duidelijke schroom een vettig papier met wat smeervegen erop in onze handen en we bekijken een aantal woorden en getallen die onder elkaar staan met onder de streep een totaalbedrag van het Lira-equivalent van 230 gulden, zo'n € 105,-! Hij excuseert zich voor het hoge bedrag! We kunnen het niet geloven. Van 10 uur 's-ochtends tot half drie 's-nachts zijn ze voor ons in touw geweest. 's- Ochtends was hij alweer op tijd onder onze auto aan het sleutelen. En dat bedrag is inclusief de taxikosten. We hadden veel verwacht maar dit niet! We ronden het bedrag af naar 250 gulden, wat hij pas na sterk aandringen wil aannemen. We geven de taxichauffeur de fles Beerenburg, die er zeer mee in zijn nopjes is en nemen met een ferme handdruk en schouderklop afscheid van deze goede en goudeerlijke mensen. Na vijf dagen laten we Van achter ons en we rijden in westelijke richting naar de mooie kustweg langs de Middellandse Zee. Dat we daar nog het linkerachterwiellager aan flarden reden, ach,



we passeerden net een garage waar twee monteurs meteen alles uit hun handen lieten vallen om ons te helpen. Ze hadden een passend lager en na anderhalf uur en een pot thee vervolgden we onze weg. We hadden nog een prachtige reis zonder verdere problemen. Op de terugweg bezochten we onze vrienden in Karlsruhe die een week eerder thuis waren gekomen. Uitgebreid werden alle verhalen en avonturen verteld. En uiteindelijk kwamen we na zo'n 12500 km weer veilig thuis in Steenwijk, oa dankzij de Turkse fuseekogel!

Peter van der Eerden

Raad waar hij staat

De vorige opgave is goed beantwoord door Ad Biemans. Die herkende 'm van z'n zware fietstocht daar. Het is natuurlijk de Mont Ventoux!

Antwoorden over de locatie van de nieuwe opgave zien we graag in de redactiemail.



3-5 juni 2016

Utrechtse Heuvelrug-evenement
<http://www.rvvc.nl/>

11-12 juni 2016

Rétro Meus'auto 2016
<http://www.biellesmeusiennes.com/>

2-4 september 2016

RVVC Jubileumweekend
 Hoogwoud
<http://www.rvvc.nl/>

10-11 september 2016

Renaultoloog
<http://www.renaultoloog.nl>

Renault Vrijbouter Vrienden Club

Opgericht 15 sept 2006 te Hoogwoud
 KvK 01116245

Ledenadministratie

penningmeester@rvvc.nl
 Lidmaatschap EUR 15 per persoon per kalenderjaar, EUR 25 per gezin per kalenderjaar t.n.v. RVVC te Zwolle
 IBAN: NL37ABNA0593510011
 BIC: ABNANL2A

Webmaster

Michiel Komies, webmaster@rvvc.nl

Bestuur

Menno Merts
 Breegraven 67
 7231 JB Warnsveld. 06-15097768

Henk Buwalda
 Meekeshof 23
 9089 BC Wytgaard. 058-2553235

Wim Meester
 Volkersweg 30
 1684 NT Zwaagdijk-Oost. 0228-584825

Martijn Brouwer
 Verl. Hoogeveense vaart 56
 7864 TC Zwinderen. 06-42516883

Sjannien Pennings
 Osseweistraat 38
 3023 DD Rotterdam. 010-4550987

Coördinator evenementen

Albert Vlietstra
 Schepersbos 37, 8091 HA Wezep.
 038-3761925, evenementen@rvvc.nl

Redactie Uitlaatklep

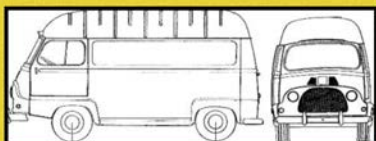
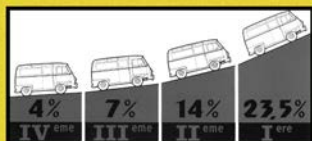
Wouter Hoek, Sabine Velthuis, Harry Velthuis, Martijn Brouwer redactie@rvvc.nl

Clubartikelen

Wim en Wilma Meester
 Adres zie boven clubwinkel@rvvc.nl

Technische vraagbaak

Jaap Wagenmaker, tel: 0228-724333
 Wim Meester, tel: 0228-584825
 Harry Velthuis, tel: 0591-618696

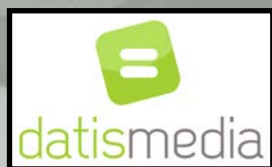


Renault Estafette Specialist
Willem Belder Klassiekers
 Tel:+31 (0)644904582

Marsweg 115-3
 7202AT Zutphen
 Bezoek op afspraak

Email: estafettewillem@gmail.com

WWW.RENAULTESTAFETTE.NL



Inschrijfformulier

Utrechtse Heuvelrugevenement 3-5 juni 2016

Naam:.....

Adres:.....

Natuurlijk kom(en) ik/wij kamperen:

- Ik kom alleen en maak € 30,= over
- Wij komen met z'n tweeën en maken € 35,= over
- Wij komen met ons gezin en maken € 45= over

Het is ook mogelijk om alleen op zaterdag 6 juni te komen en dan de rondrit mee te rijden. Ook dan graag aanmelding om verzekerd te zijn van een rallybord

- Ik kom alleen op zaterdag en maak € 7,50 over
- Wij komen met z'n tweeën op zaterdag en maken € 10,= over
- Wij komen met ons gezin op zaterdag en maken € 12,50 over

Stuur de routebeschrijving om het Viertje te volgen naar:

Mobiel nummer:.....

of

Email:.....

Verschuldigde bedrag overmaken op IBAN NL37ABNA0593510011 tnv RVVC Zwolle

Vul het inschrijfformulier zo snel mogelijk in (in ieder geval voor 23 mei om verzekerd te zijn van een rallybord) en stuur dit naar de eventencoördinator:

Albert Vlietstra
Scheppersbos 37
8091 HA Wezep

of naar:

info@rvvc.nl

Inschrijven kan ook via de website: <http://www.rvvc.nl/renault-evenementen>

Adres van de camping:
Camping het Leersumse Veld
Fam. Van Eem
Heulweg 2
3956 KR Leersum
<http://www.campinghetleersumseveld.nl>