

Renault
Vrijbouter
Vrienden
Club



Uitlaatklep

augustus 2014

Inschrijven voor "De Alde Feanen", Hammerite, deel 3 van Peters belevenissen en een ontstekend 4-tje



Van de voorzitter

Beste vrijbuiters,

Wat hebben we weer een leuk evenement achter de rug. Het was wel heel erg jammer dat Ome Jos ziek bleek te zijn. Al op de eerste dag!

Meestal gebeurt dat iets later..... maar gelukkig was

hij al snel weer genoeg opgeknapt om ons met zijn aanwezigheid te verblijden.

Na een korte ledenvergadering, waar geen enkele wisseling in de samenstelling van het bestuur plaatsvond, moest er natuurlijk naar prachtige WK-wedstrijd Nederland-Spanje gekeken worden. Gelukkig wonnen ONZE JONGENS.

Met een gerust hart kon ons evenement van start. Jos en Nelleke hadden gelukkig mooi weer voor de rondrit besteld....En deze werd met af en toe een fietser ontwijkend, met veel plezier gereden. 's Avonds met de boemeltrein naar restaurant De Oude Molen, om met elkaar het aspergebuffet te verslinden.

De prijzen zijn verdeeld.....

De beker gaat mee naar Tilburg, gefeliciteerd! En...tot ziens in het mooie Fryslan. Op zondag werd er nog met elkaar het oeroude Groesbeeks bierkratstapelen gespeeld, een hele spannende afsluiter van dit evenement met een oranje randje.

Jos en Nelleke nogmaals bedankt voor de organisatie.

Verder wens ik iedereen veel leesplezier met deze nieuwe uitlaatklep. (en natuurlijk tot ziens in Eernewoude...)

Met vrolijke Vrijbuitersgroet

Henk Buwalda

Van de redactie

Hallo vrijbuiters,

De tweede Uitlaatklep van dit jaar alweer en op naar het tweede evenement. Dat betekent dat je je vanaf nu kunt schrijven voor het Friesland-evenement, liefst via de website (www.rvvc.nl). Als het net zo'n succes word als het Asperge-evenement, dan is dat een mooi vooruitzicht.

En dan de Renault-belevenissen van onze redactie.

Wouter: zo ongeveer op het Asperge-evenement heeft zijn 5 een nieuwe APK gekregen. Een mooi moment, nadat er de nodige uren en meters lasdraad in zijn gaan zitten.

Ongetwijfeld te bewonderen in Friesland.



De 21 van Martijn kent wat minder voortgang. Om de Brembo's te laten remmen is nu het wachten op wat hot rod-spulletjes uit de USA. Met wat geluk, in een maandje... Ook Renault, maar dan zoals het hoort: in een week 60 uren autorijden. Menno en Martijn hebben een prachtige tocht gemaakt, over binnendoorweggetjes naar Cannes. Daarover meer in een volgende Uitlaatklep, in deze editie wel het verslag van het bezoek aan de Cité de l'Automobile in Mulhouse.

Wouter, Sabine & Martijn B



Evenement "de Alde Feanen" 12-14 september 2014

Het Fryslânevenement vind plaats in het watersport dorp Earnewâld. Dit leuke dorp, thuisbasis van één van de 14 SKS skûtsjes, is door de jaren vrij gebleven van massaal toerisme. In de dorpskern zit een supermarkt en er zijn diverse eetgelegenheden op loop afstand van de camping.

Een prima restaurant en een goede snack bij Adema behoren tot de mogelijkheden. Het terras aan de haven bij Wester is zeker een aanrader.

De camping is voorzien van een schone natte groep met toiletpapier en er kan gedoucht worden zonder een muntje. De campingwinkel is voorzien van kakelverse eieren (handig voor Siera en Maud) en er kunnen verse broodjes worden besteld voor de volgende ochtend.

De rondrit zal gaan door mooie dorpjes, over boerenweggetjes en door de prachtige Âlde feanen, met grote kans op tractoren (en ooievaars).
Natuurlijk komen we bij een typisch fries

museum dat je niet wilt missen!

De koffiestop (of thee of frisdrank) in de rondrit zal begeleid worden door een echt stukje Friese cultuur.

Zaterdagavond is er natuurlijk de gelegenheid om samen te barbecueën en skottelen. (Mooi weer is besteld bij Piet...)

Zondag..... dat blijft nog een goed bewaard geheim...!

Kortom, kom met velen, om ook dit evenement weer tot een succes te maken!

Speciaal voor de vrijdag stelt lunchroom Adema voor de R.V.V.C. een plate samen voor een vriendenprijsje.

Adres van de camping:
Camping Simmerwille
Smidspaed 2
9264 TK Earnewâld
<http://www.simmerwille.nl>

Oant sjen in Fryslan
(tot ziens in Friesland)

Mandy en Henk



Een avontuurlijke aankoop deel 3

Hij vertelde me dit verhaal naast de Vijf en aangezien het weer begon te regenen, gingen we in de auto zitten. In de afgelopen vijf maanden waren er nieuwe remblokken voor geplaatst, nieuwe bougies en een andere bobine gemonteerd en motorolie en oliefilter vervangen. Tijd voor een proefrit. Hij startte meteen op de choke met een koude motor. Hij trok vlot op, de koppeling en de remmen functioneerden prima en het motortje draai-



de als een naaimachientje, alleen stotterde hij af en toe. Dat was hij de laatste maand gaan doen, vertelde de verkoper. Ik meende dat de kleppen moesten worden gesteld. Na een kwartiertje stonden we weer voor de flat. Nog even de motorkap open, naar de draaiende motor luisteren en een korte visuele controle. Hij stond op nette banden met een goed profiel, de uitlaat was nog in een prima staat en de APK was geldig tot 10 augustus. Na wat loven en bieden werden we het eens en ondertussen had ik het nog niet echt warm gekregen, mijn schoenen en sokken waren nat en ik had heel erg veel zin in koffie! Maar de man zelf blijkbaar niet, want hij zei dat hij even naar boven zou gaan om de

autopapieren en het overschrijvingsbewijs op te halen, dan konden we daarna naar het postkantoor voor de overschrijving. Aangezien hij me niet uitnodigde om met hem mee te gaan, bleef ik beneden in het koude trapportaal op hem staan wachten. Nu verwachtte ik hem na enkele minuten wel weer terug, maar toen hij na tien minuten nog niet terug was, bekwam me toch een onbehagelijk gevoel.

Daar kwam hij van vierhoog de trappen afgestormd. Met excuses deelde hij me mee dat hij wel de papieren maar niet het overschrijvingsbewijs kon vinden. De Vijf werd minutieus doorzocht, zonder resultaat. Mijn humeur was er door de kou, nattigheid en gebrek aan koffie niet beter op geworden en mijn opmerking dat je toch tenminste alle papieren klaar moet hebben liggen als je een auto te koop aanbiedt, liet de ijzige atmosfeer in het toch al koude trapportaal dalen tot onder het nulpunt.

Enigszins aangeslagen zei hij dat hij toch nog even ging zoeken, hij had een idee waar het kon zijn, want s-'ochtends had hij alle autopapieren nog naast de computer zien liggen. Ik antwoordde dat de koop niet door zou gaan als hij het niet kon vinden en dat ik naar het Centraal Station zou fietsen om met de trein naar huis te gaan.

In stilte hoopte ik dat ik dat niet zou hoeven doen.

Het laatste waar ik zin in had, was om onverrichterzake dwars door Amsterdam én de regen naar het CS te fietsen om vervolgens een smak geld te betalen voor mij en mijn fiets voor een enkeltje Steenwijk. Om daarna nog eens tien kilometer door de regen naar Vledder te fietsen. Ik had hier natuurlijk wel rekening mee gehouden, maar stiekem had ik ook wel zin in de Vijf.

Na nog eens tien minuten kwam hij weer de trappen afgestormd. Hij had zijn vrouw gebeld op haar werk en die bleek die ochtend een aantal papieren te hebben meegenomen om te kopiëren. Die lagen naast de computer en nadat ze op verzoek van haar



Cité de l'Automobile

Ergens in 2013 kwam het plan om een weekje rond te gaan rijden. Bestemming nog onbekend, route nog onbekend, auto nog onbekend. Gaandeweg het plannen maken kwam er een startpunt: Cité de l'Automobile in Mulhouse. Het verslag van de tocht zelf volgt later, hieronder krijg je een impressie van het grootste automuseum ter wereld.

man alles nog eens goed had nagekeken, bleek het overschrijvingsbewijs daar inderdaad tussen te zitten... Zijn vrouw werkte in een kantorencomplex aan de Zuidas. Zou ik daar met hem naar toe willen rijden, was zijn vraag. Intussen was het al na vijven en op mijn vraag of we de auto nog wel op tijd kregen overgeschreven, antwoordde hij bevestigend. Daar vlakbij was een postkantoor met avondopenstelling, voor alle kantoren daar. Goed, antwoordde ik, maar alleen als er koffie op dat kantoor is! Die is er en nog wel een broodje ook. Vooruit dan maar.

De achterbank ging naar voren, mijn fiets paste precies achterin. Het is maar acht kilometer, zei de man. We reden weg om 17.15 u, van West naar Zuid. In de spits. Alles wat tegen kon zitten, zat tegen.

Alle verkeerslichten op rood, file's, omleidingen, een ongeluk. Na zessen arriveerden we voor een kantoorcomplex, waar ik bij de portier werd achtergelaten. Twee minuten later was ik eindelijk voorzien van een forse mok koffie met een broodje kaas. Het heeft me nooit beter gesmaakt!

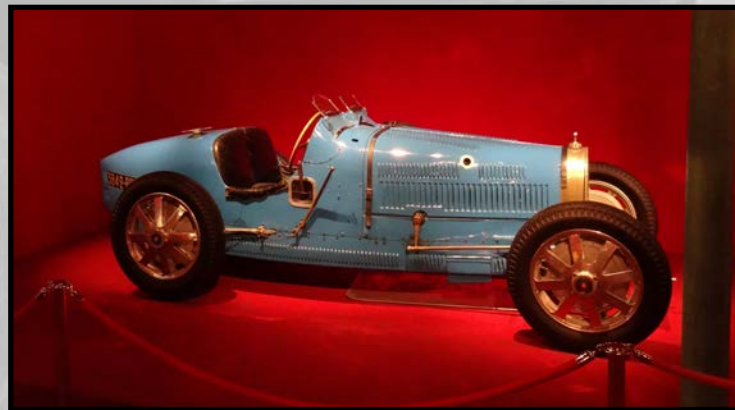
Binnen tien minuten was hij weer terug, mét oh wonder het overschrijvingsbewijs! Na de portier te hebben bedankt voor de koffie met broodje, reden we naar het postkantoor, dat volgens de man tot 19.00 uur zou zijn geopend. 18.25 uur kwamen we er aan. U bent precies op tijd, zei de man achter het loket, we sluiten om 18.30 u. Maar jullie zijn toch tot.... Ja, dat was, maar per 1 mei zijn de openingstijden veranderd. De verkoper en ik keken elkaar eens aan. Tja, dat wist ik ook niet, leek hij te willen zeggen.

In de volgende Uitlaatklep volgt deel 4!

Peter van der Eerden



De basis voor het museum wordt gevormd door de verzamelwoede van de broers Schlumpf. De bankier en directeur van een textiel fabriek verzamelden vanaf de oorlogsjaren tot de jaren 70 zo'n 600 auto's. Toppunt was wel 1962, met de aankoop van 50 Bugatti's. De broers stonden dan ook bekend als grote Bugatti-fans. Na het verval van de textielindustrie is de oude textiel-



abriek in gebruik genomen als museum. De Collection Schlumpf, tot dan toe goed verborgen gehouden, is in haar volle glorie te bewonderen.



En wat staat er dan? Bugatti's, uiteraard. In alle soorten en maten. En voor ons onbekend: Bugatti heeft niet alleen lichte race-auto's gebouwd, maar ook heel bruikbare, "normale" auto's. Na een prachtige entree kom je terecht in een bijna eindeloze hal waar je begint met paardloze koetsen. Duidelijk te zien dat de fabrikanten nog op zoek waren naar een logische vorm en praktische technieken voor deze nieuwe transportvorm. Passagiers tegenover elkaar, de bestuurder middenin, vele variaties zijn mogelijk. Het valt op dat er in de begindagen vele fabrikanten waren. Velen hiervan bestaan allang niet meer. De lange paden doorlopend kom je steeds verder in de tijd. Renault blijkt een groot fabrikant, in alle tijdperken komen meerdere grote en kleinere modellen voorbij. In de begintijd nog heel kenmerkend met de radiator achter de motor, waardoor een gestroomlijnd neusje ontstond. Die stroomlijn eindigde dan wel bij de verticale voorruit. Voor ons begint het bij de jaren 60 wat meer te leven, van de oudere auto's herkennen we weinig.

En daar staan dan een eerste Tatra, een zuinige, eivormige Panhard en een Traction-Avant. Renault heeft het 50-jarig bestaan van de R4 destijds gevierd met een tentoonstelling in het museum. Dat is blijkbaar goed bevallen: er is een prachtige R4 van Renault Classic achtergebleven. Het is niet de enige R4: ook de beroemde R4 Bertin blijkt hier te zijn. Prachtig om die eens in het echt te zien. Hopeloos uit proportie, maar dat geeft niets.

De tocht gaat verder langs Group B-rallymonsters, waaronder een R5 Turbo. Het museum heeft het niet gemakkelijk gemaakt om alles goed te fotograferen, desondanks zijn er mooie plaatjes gemaakt. De hal erna herbergt een zeer grote collectie





Bugatti-racers, gevolgd door oude en nieuwere F1-wagens. Renault is duidelijk hofleverancier hiervan, naast de vele Gordini's die hier staan.

De afsluiter is een zaal met automobielen voor de hoogste klasse: onder andere Hispano-Suiza's en de majestueuse Bugatti Royale's. Die laatste zijn uniek op de wereld en laten zien wat de autobouwers in die tijd al konden. Indrukwekkend, ook door de omvang.

Kortom, voor de autoliefhebber is dit museum een aanrader. Er is geweldig veel te zien, waaronder een groot aantal unieke exemplaren. Absoluut een aanrader!

Menno & Martijn B

Zwart. Over roest.

Van Franse auto's uit de jaren zeventig en begin jaren tachtig kun je van alles zeggen en vinden. Dat ze comfortabel waren. Vaak eigenzinnig. In grote getale aanwezig: in elke familie reden er wel een paar, om vooral maar geen Kadet-met-dubbel-t (burgertruttig moet namelijk ook met dubbel-t) te rijden. Dat er in de exemplaren in het thuisland, zoals je die scheef geparkeerd op de stoep bij de boulangerie tegenkwam, áltijd deuken zaten. En een oud mannetje met een baret. Maar ze reden nooit zo lang. Ineens lagen ze massaal, al dan niet in onderdelen maar altijd bewaakt door bouwviers, troosteloos en uitgewoond op de sloop. Dat had een reden. In die bouwjaren kon je met Frans plaatwerk

ook heel gemakkelijk origamiën. Moeiteloos vouwde je een kraanvogel, zo dun was dat blik. Of zelf kerstkaarten maken, hartstikke leuk. Kon gewoon één postzegeltje op, het woog niks. En omdat die Franse autobouwers lunchten van elf tot drie, met uiteraard een paar vrolijke glazen vin rouge, bleef er chronisch te weinig tijd over om de in elkaar gezette voitures ook nog te voorzien van degelijke roestpreventie. Dat kon gewoon niet. Bovendien, in dat heerlijke land zelf hadden ze toch weinig last van pleut, neige en bijbehorende ongemakken (zout ging uitsluitend op de slakken in knoflookolie, niet op de weg). Was geen issue.

Daar plukte ik dus jaren later ook de gecorodeerde vruchten van. Mijn technisch overslijtbare Renaultje 4 ging na een jaar of tien zwaar gebukt onder ons sombere Noordzeeklimaat. Langzaam maar zeker werd het witte, fragiele plaatwerk nóg dunner dan het al was, het arme drommeltje was nu haast doorzichtig. Als het motorblok niet van gietijzer was geweest had ik zonder peilen kunnen zien of er nog genoeg olie in zat..... Ingrijpen was noodzakelijk, maar het budget van dat moment liet niet meer toe dan een pot matzwarte Hammerite, want dat kan over roest. In ieder geval iets, dacht ik. Lekker dik opzetten dan maar.

Op een stralende lentedag ging de uiterst amateuristische en halfbakken, maar goed bedoelde restauratie van start. Gewoon op de oprit, zo hard woei het toch niet. Met twee rollers en kwastje voor de hoekjes, voilà. Na dik een halve dag (ikzelf lunch wat korter), want toch best veel kiertjes en naadjes, was 'ie zwart. Heel erg zwart. De oprit maar een klein beetje, dat kreeg ik er wel weer af. Best tevreden over het resultaat zijn we nog een rondje gaan rijden, droogt 'ie ook wat sneller en goed tegen de druipers. Klaar voor nog jaren onafscheidelijk en betrouwbaar dagelijks vervoer!

Precies een jaar later (geen nieuwe acné zichtbaar!) parkeerde ik mijn tweede-jeugd-klassiekertje bij het bedrijf waar ik net was aangenomen en even wat kleding en andere parafernalia moest ophalen. En even kennis maken met de directeur. Alweer zo 'n mooie

M'n ontstekende Viertje

dag. Aangeschoven bij de beste man, aan een opgeruimd bureau en met een dito humeur, keek mijn nieuwe werkgever met meer dan gemiddelde belangstelling naar buiten en vroeg of dat matzwarte 4tje van mij was. Blij met mijn nieuwe baan én zo'n stralende dag en ook wel een beetje trots bevestigde ik dat. Vervolgens wilde hij weten of dat de originele kleur was. Toen ik hem desgevraagd uit de doeken deed hoe het 4tje zo vakkundig getransformeerd was in een ratlook unicum, kwam de aap uit de mouw: zijn zoon bleek bij mij om de hoek te wonen en de dag van De Restauratie ging hij even bij hem langs. Stomverbaasd zag hij mij in de weer met mijn rollers, kwasten en Hammerite en vroeg zich af welke debiel zijn auto eigenhandig VERFT.

Ik dus. Lachend vroeg hij mij plechtig te beloven het cosmetische onderhoud van de betreffende bedrijfsauto's aan zijn eigen onderhoudsdienst over te laten. Als ik er uitsluitend in zou rijden zou hij beter slapen. Makes sense.

Lars Bais

Raad waar hij staat

Te verdienen: een RVVC-verrassingspakket. Hoe? Raad waar deze Hollandse Clio RS zich zo thuisvoelt. Mail je oplossing voor 10 september 2014 naar de redactie. Over de uitslag is correspondentie mogelijk. Gezellig met een biertje, op het evenement.

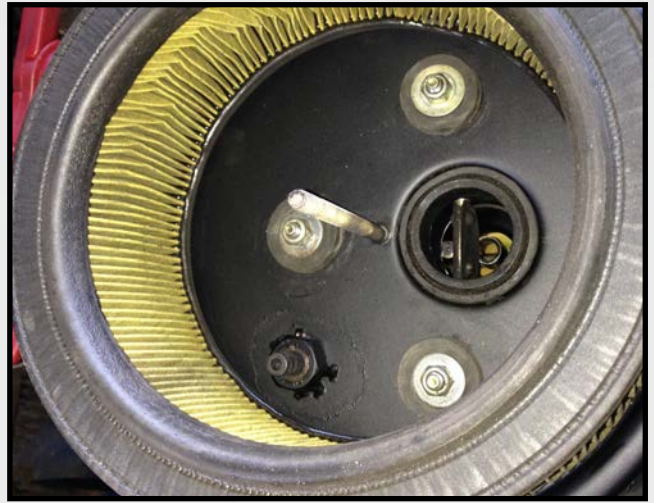
Op een mooie zondag in het voorjaar wilde ik een rondje gaan mountainbiken. De fiets achterin het viertje geladen, en op naar het bos. ff doorstarten, dat is meestal als ie een tijdje stil heeft gestaan, maar nu duurde het wel heel erg lang. Zou de brandstofpomp, of benzineleiding dan nu toch echt de geest gegeven hebben? Spuitbusje startpilot in de strijd gooien dan maar, maar nog steeds geen succes. Zou er dan toch iets anders aan de hand zijn? Iets met de ontsteking ofzo? Even het verdelerkapje er af om te kijken of de contactpuntjes wel open gaan. Hmm, dat ziet er niet goed, contactpuntje hangt er een beetje vleugellam bij, veertje gebroken. Dat ga ik vandaag niet meer fixen, dus even een andere manier gevonden om met de fiets in het bos te komen, en vervolgens de hele fietsrit de tijd om eens te bedenken waar ik nieuwe contactpuntjes kon bestellen.



Lekker ploeterend door het bos, mijmerend over m'n 4tje, leek het me uiteindelijk toch niet zo'n goed idee om nieuwe puntjes te bestellen. Waarom niet gelijk die hele mechanische reut er vanaf, en vervangen door iets moois elektronisch? Qua gedachte erg mooi passend bij het eenvoudige en vrije van een 4tje is dan toch wel Megasquirt, een systeempje ontwikkeld door hobbyisten, waarbij alle kennis, informatie en productdetails vrij gedeeld worden op internet. Ik meende nog het een en ander aan electronica te hebben liggen, en na een avondje puzzelen had ik zomaar een combinatie van electronica-bordje, processor en software, die weleens zou kunnen werken op een Renault. Fijn om alvast een werkend hart te hebben voor het systeempje.

Maar wat hoort er nog meer bij? Een aantal sensoren, een kabelboompje, en natuurlijk een bobine. De sensoren; het belangrijkste is dat het systeem weet hoe hard de motor draait, en wanneer ie in z'n bovenste dode punt staat. Renault gebruikt hiervoor altijd een aantal tanden op het vliegwiel voor (44-2-2, voor de echte tech-nerds ;-). Gelukkig had ik bij het vervangen van mn koppeling er al eens een 'modern' vliegwiel ingezet, waarop dit tandpatroon aanwezig is. Maar moet ik alles uit elkaar halen om ergens in het koppelingshuis een sensortje te plaatsen? Gelukkig bleken de tandjes via het gat waardoor je ontstekingstijdstip afstelt, Net zichtbaar te zijn. Hoefde ik daar dus alleen maar een sensortje voor te knutselen. Zo gezegd, zo gedaan. Even op de startmotor checken of er signaal vanaf kwam, en verder maar weer.

Daarnaast een slangetje aan het inlaatspruitstuk om het motorvacuum te meten,



een temperatuursensor in het luchtfilterhuis gemaakt, en in de waterpomp bleek nog een loos gat te zitten waar een koelwatertemperatuursensor in paste.

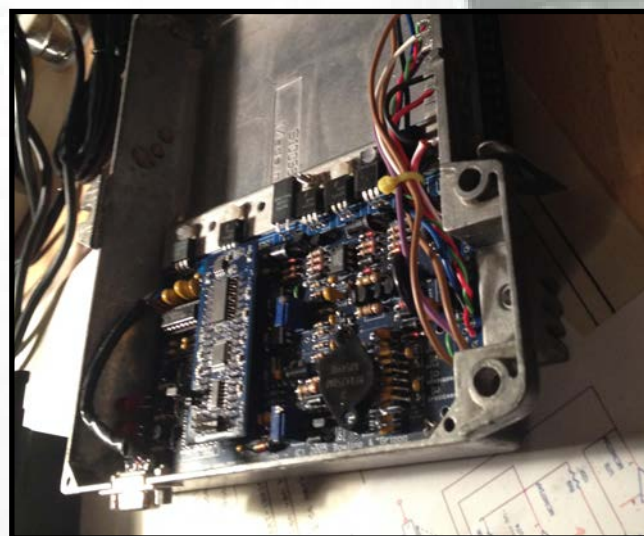
De bobine en aansturing daarvan is simpel bij een Renault. Alle jaren negentig Renaults hebben een bobine met ingebouwde ontstekingstransistor, die met een simpel 5 volt pulsje is aan te sturen. Past ook nog eens aardig op de originele plek bij een 4tje; wat een feest. De kabelboom was ook niet zo'n punt. Ik had nog bedrading van een super5je liggen en ben hier eens grondig in gaan knippen totdat het essentiële over



bleef, alles op lengte, stukkie tape hier, zekeringetje daar, relaistje, en tadaaa, ready for test. Laptop d'r aan, en eens kijken wat er gebeurt.



Tijdens de proefrit was het nog allemaal houtje touwtje met de electronica in een plastic zak, maar dat moet natuurlijk nog netjes ingebouwd. Omdat ik geen Megasquirt behuizing meer had, leek het me wel fraai om een en ander in te bouwen in een Renault behuizing. Van de eerder genoemde jaren 90 Renaults had ik nog de nodige computers liggen, dus hierin moest het gebeuren. Gelijk een voordeeltje dat deze kastjes best een degelijke stekker hebben, al met al best een aardig kastje geworden. Het lege schutbord aan de bijrijderszijde biedt een mooie ruimte, dus daar heb ik m ingebouwd. Zo, dat zit!



Sleutel om, motortje draait rond, en op mn laptop zie ik dat ie met 250 toeren per minuut draait tijdens de start, en keurig vacuum trekt. Even rommelen met basis instelling voor timing, en jaaa, de eerste plof is daar. Nog een beetje duwen en trekken op mn laptop, en het 4tje slaat aan en loopt zowaar stationair. Nu moet het natuurlijk allemaal nog wat beter afgesteld worden. Eerst heb ik maar eens in een Olyslager boekje de vacuum en centrifugaal vervroeging op gezocht en als tabel in de Megasquirt gezet. Met een onstekingslamp nog even netjes het nulpunt bepaald, en tijd voor de proefrit. Leuk genoeg rijdt ie prima, en heb ik m met wat afstellen nog iets soepeler en sterker gekregen dan zoals ie origineel was. Binnenkort eens op een rollenbank kijken of ik er nog wat meer te verbeteren is.



Al met al: weer een happy R4 rijder met een mooi stukje electronica aan boord. En tja, dat matige starten vanwege de brandstofpomp.....

Menno

Agenda

12-14 september 2014

Evenement De Alde Feanen
Ernewoude
<http://www.rvvc.nl/>

13-14 september 2014

Fête Renaultoloog 2014
Evenemententerrein Kronenberg (Venlo)
www.renaultoloog.nl

19-21 september 2014

Estafette Kampeerweekeinde
Omgeving Nijmegen
www.renault-estafette.nl

29, 30 en 31 augustus 2014

Historic Grand Prix Zandvoort
www.historicgrandprix.nl

31 augustus 2014

Oldtimerfestival Moerdijk
www.stichtingnostalgischmoerdijk.nl



De Voetskamp
KLASSIEKERS
Eperweg 20 - 8167LH - OENE (GLD)
APK - ONDERHOUD - LASWERK - RESTAURATIE - IN EN VERKOOP - AUTOTRANSPORT

WILLEM BELDER
06 - 4490 4582

estafette Specialist

| | | | |
|----|----|-----|-------|
| 4% | 7% | 14% | 23,5% |
|----|----|-----|-------|




Assurantiekantoor Henk den Uil B.V.

Kantoor: Rembrandtlaan 12
3962 AH Sliedrecht
postbus 1007
3960 BA Sliedrecht
tel.: (0184) 413822*
fax: (0184) 420685
mobiele tel.: 06-51403234

sparen - hypotheek - financieringen - pensioenen

Clubinformatie

Renault Vrijbuiters 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

Henk Buwalda (voorzitter)
Meekeshof 23
9089 BC Wytgaard. 058-2553235

Wim Meester (secretaris)
Volkersweg 30,
1684 NT Zwaagdijk-Oost. 0228-584825

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

Sjannien Pennings
Osseweistraat 38
3023 DD Rotterdam. 010-4550987

Michiel Komies
Grauwe Gans 30
7827 SW Emmen. 06-10801551

Coördinator evenementen

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

Redactie Uitlaatklep

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

Clubartikelen

Wim en Wilma Meester
Volkersweg 30,
1684 NT Zwaagdijk-Oost.
0228-584825, clubwinkel@rvvc.nl

Technische vraagbaak

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

De kinderhoek

Moppen



Een man stapt de bus in en vraagt aan de buschauffeur: "Gaat u naar Artis?" -Nee zegt de buschauffeur, "ik moet gewoon werken"

"Papa, er is een man met een snor aan de deur!"

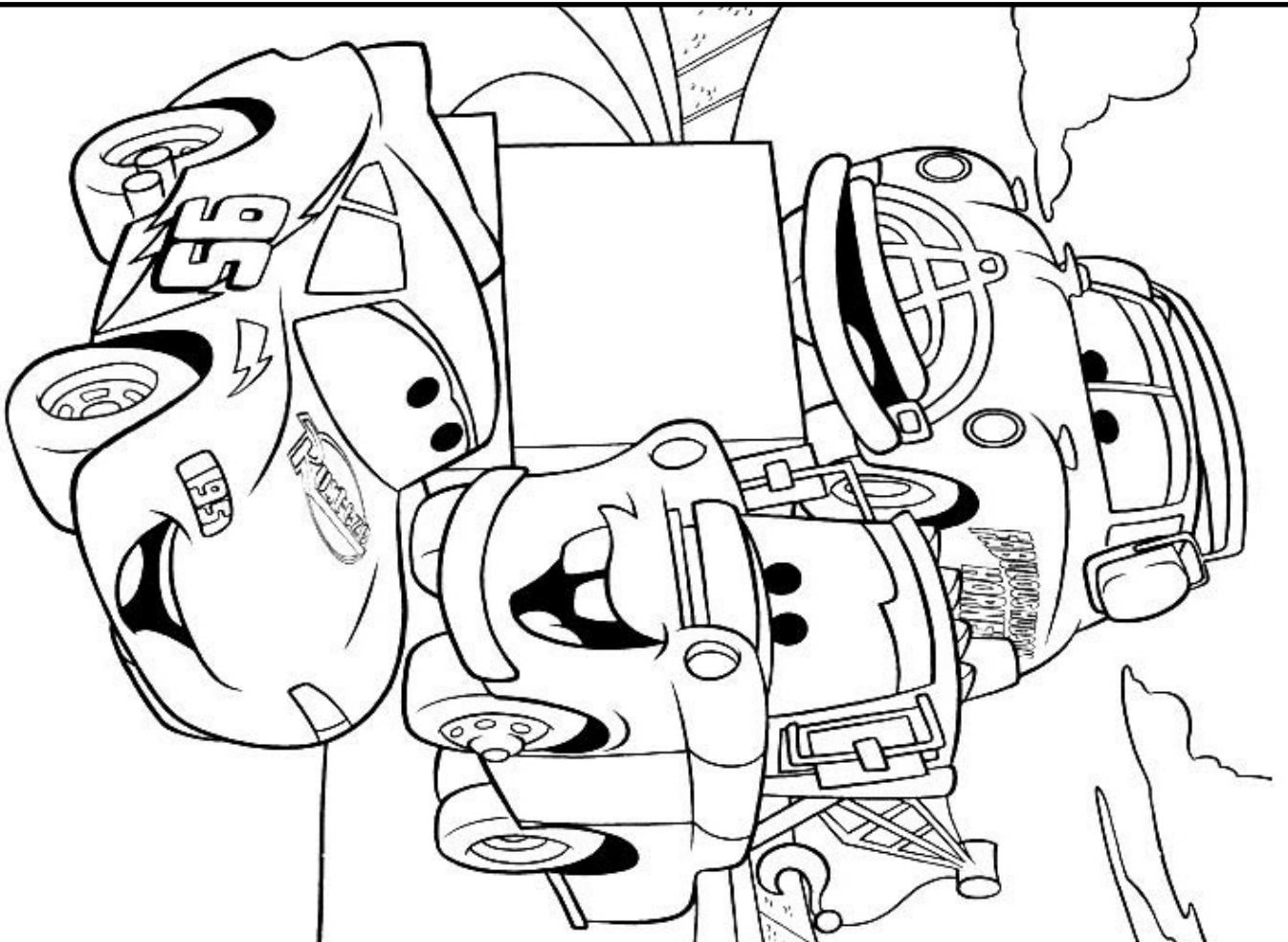
"Zeg maar dat ik er al een heb!"

Waarom hebben olifanten gele klompjes?
Zodat je ze niet kan zien als ze in de vla drijven. Wel eens een olifant in de vla gezien?
Nee, het werkt dus!

Zoek de verschillen



oplossing: pen borstzak, hoofdspiegel, koplamp, achteruitkijkspiegel, achterbank, achterlicht



Inschrijfformulier

Evenement "de Alde Feanen"

12-14 september 2014

Naam:.....

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 13 september 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

Verschuldigde bedrag overmaken op IBAN NL37ABNA0593510011 tnv RVVC Zwolle

Vul het inschrijfformulier zo snel mogelijk in (in ieder geval voor 1 september om verzekerd te zijn van een rallybord) en stuur dit naar de eventencoördinator:

Albert Vlietstra
Schepersbos 37
8091 HA Wezep

of naar:

info@rvvc.nl

Inschrijven kan ook via de website: [KLIK](#)

Adres van de camping:
Camping Simmerwille
Smidspaed 2
9264 TK Earnewâld
<http://www.simmerwille.nl>