



WE GAAN NAAR BRABANT!

SCHRIJF JE SNEL IN VOOR DE 8 ZALIGHEDEN



#### 4 HET LEVEN

Na Edinburgh richten we de neus van onze bestelwagen richting het noordwesten, naar de zuidelijke kant van de Scottish Highlands.



#### DE ACHTERHOEK, DE WINNAARS

Het was al weer heel wat jaren geleden dat we voor het laatst meededen met een rondrit.



#### 20E JAAR MIJN VIERTJE

Ik had met een landkaart een route uitgezet en bepaalde plaatsen op een briefje geschreven. De reis kon beginnen.



## VAN DE VOORZITTER

Beste Vrijbouter Vrienden,

Bovenstaande foto is zoals de echte vrijbouter ze graag ziet. Lekker op de camping in het zonnetje. Geweldig op pad met onze leuke Renaultjes. Alhoewel het voorjaarsevenement er toch nog een keer anders uitzag dan wat we gewend zijn, is het wel een hele mooie happening geworden. Een gezellig weerzien bij Estafette Willem, een hele mooie rondrit met mooie bezichtigingen en een geweldige lunch, gewoon ergens in een weiland. Bij deze nogmaals dank voor de organisatie! Anders kijk je de foto's even terug op onze fotopagina!

Zonder direct garanties te kunnen geven, gaat het komende najaarsweekend er weer normaal uitzien. Voor de niet-kamperende leden en introducees is het zeker weer mogelijk om, net zoals dat in de Achterhoek geweldig ging, alleen op de zaterdag mee te genieten van de mooie rondrit. De organisatie heeft, zoals de uitnodiging al beloofde, veel zaligheden in petto! Ik heb er zin in!

Na de vakantie, dit jaar weer gewoon met het vouwwagentje naar midden-Italië, eind augustus en voor het najaarsevenement is er nog de Formule1 GP van Zandvoort. Zou het Renault-Alpine team het weer voor elkaar krijgen om met zijn tweeën voorop te rijden en de race te winnen, net als in Hongarije?



Met vrolijke Vrijbouter groet,  
Folkert Sikkema

### IN DIT NUMMER

Op naar Brabant!	3
De Achterhoek, door de winnaars	5
De Achterhoek in 6 tips	6
4 het leven!	9
20e jaar mijn Viertje	13

### CONTRIBUTIE

Velen van jullie hebben de contributie al betaald. Fijn! Mocht je dat nog niet hebben gedaan, doe dit dan svp spoedig. Betalen mag op IBAN: NL 52 RBRB 0706 4852 11 ten name van: RVVC te Meppel.

## Martijn Brouwer





# Najaarsweekend 10-12 september 2021

## Land van de 8 zaligheden

Wederom gaan we kamperen in het mooie Brabant, dit op 10, 11 en 12 september 2021. Nu eens niet naar de bossen van Oisterwijk of de Loonse en Drunense duinen, maar het echte Brabantse boerenland. We zijn te gast op Camping Weidezicht in het Brabantse Eersel.

Het gebied wat we zullen gaan verkennen ligt in het zuidelijke deel van Brabant wat bekend staat als de acht Zaligheden (oorspronkelijk: Selligheden). Het is de van oorsprong schertsende benaming voor een achttal van oudsher armoedige dorpen, die alle uitgaan op -sel en gelegen zijn in de Nederlandse Kempen. Die acht zaligheden bestaan uit de 8 dorpen Eersel, Duizel (voorheen Duisel), Hulsel, Knegsel, Netersel, Reusel, Steensel en Wintelre (het vroegere Wintersel).

Voor de topografen onder ons:

De dorpen van de Acht Zaligheden bevinden zich in het zuiden van Noord-Brabant, in de streek de Kempen en zijn van zuid tot west omringd door de grens met België. De Acht Zaligheden bevinden zich ten zuidoosten van Tilburg, ten zuidwesten van Eindhoven, ten noorden van Lommel (B) en ten oosten van Turnhout (B), steden die relatief dicht bij de dorpen gelegen zijn. De acht dorpen zijn verspreid over de drie Kempengemeenten, Reusel-De Mierden (2), Bladel (1) en Eersel (5).

Programma

Hoewel het koffiedikkijken is wat het Covid-virus gaat doen, gaan we vooralsnog uit van een standaard weekendje met de gebruikelijke indeling.... (Anders gaan we zoeken naar veilige alternatieven).

De vrijdag 10 september: bijkletsen, hapje eten, de uitgestelde ALV en daarna nog meer bijkletsen...

De zaterdag 11 september als vanouds de rondrit met vertrek vanaf 10.30 uur door de Zaligheden en aansluitend de prijsuitreiking en de zelf georganiseerde BBQ.

Het zondagprogramma voor 12 september is nog niet bekend, maar daar zal nog een leuke invulling voor gezocht worden en ook zo dat degene die dat willen weer op tijd naar huis kunnen gaan..

Wij hebben er zin in en het belooft als vanouds gezellig te worden! Dus meld je aan en kom vooral in groten getale naar het zonnige BRABANT!! Inschrijven voor 1 september garandeert je een rallybord.

Hartelijke groet,  
het organisatiecomité,

Berrie en Loek

Gegevens camping  
Camping Weidezicht  
Schadewijk 21, 5521 NN Eersel

[Inschrijven? www.rvvc.nl](http://www.rvvc.nl)



## De Achterhoek, door de winnaars

Het was al weer heel wat jaren geleden dat we voor het laatst meededen met een rondrit. Vooral dat mijn broer en ik allebei mee gingen. Dat kan wel meer dan 10 jaar geleden zijn. Maar een rondrit door de Achterhoek zagen we allemaal wel zitten. Ik zou bij m'n vader in de blauwe Renault 4 pick-up en mijn broer en z'n vriendin samen in de witte Clio van oma. Perfect op tijd was iedereen klaar om naar Zutphen te vertrekken. Dus daar gingen we dan.

Achter elkaar aan reden we richting Hengelo GLD. Eenmaal in Hengel(o) ontstonden er echter problemen. Opeens hoorden we gebonk en remde de pick-up slecht. Oh nee, laat het niet waar zijn. We reden verder naar de rotonde en weer bij het remmen klonk er achteraan de auto gebonk. Meteen zetten we de blauwe pick-up aan de kant. Zou het wiel los gelopen zijn, vroeg m'n vader zich nog af.

Al gauw kwamen de hulptroepen ons tegemoet. Scheelt als je een automonteur als broer hebt, die heeft vaak al snel door wat er aan de hand is. Na een stukje proefrijden kwamen we tot de conclusie dat de remvoering losgekomen was. Het was niet verstandig om door te rijden met de pick-up, dus zijn we weer naar huis gereden.

Daar hebben we de Renault 4 ingewisseld voor mijn blauwe bolide, de Renault Twingo. Echter was het ondertussen wel een uur later ongeveer. Geen tijd te verliezen. Na onderweg al onze eerste, maar lang niet onze laatste, navigatie fout gemaakt te hebben kwamen we nog op tijd aan. We hadden zelfs nog tijd om de heerlijke appeltaart te proeven. Echter waren velen ook al vertrokken.

Na uitgevochten te hebben wie er als eerste mocht rijden, konden we van start. Slingerend door Zutphen kwamen we al snel het mooie Warnsveld ingereden. De eerste vraag was hier te beantwoorden, maar die hadden we meteen al gemist. Ach, die gokken we dan wel.

Langs de IJssel waren we op weg naar Bronckhorst. We moesten alleen nog wel even met het veerpontje naar de overkant.





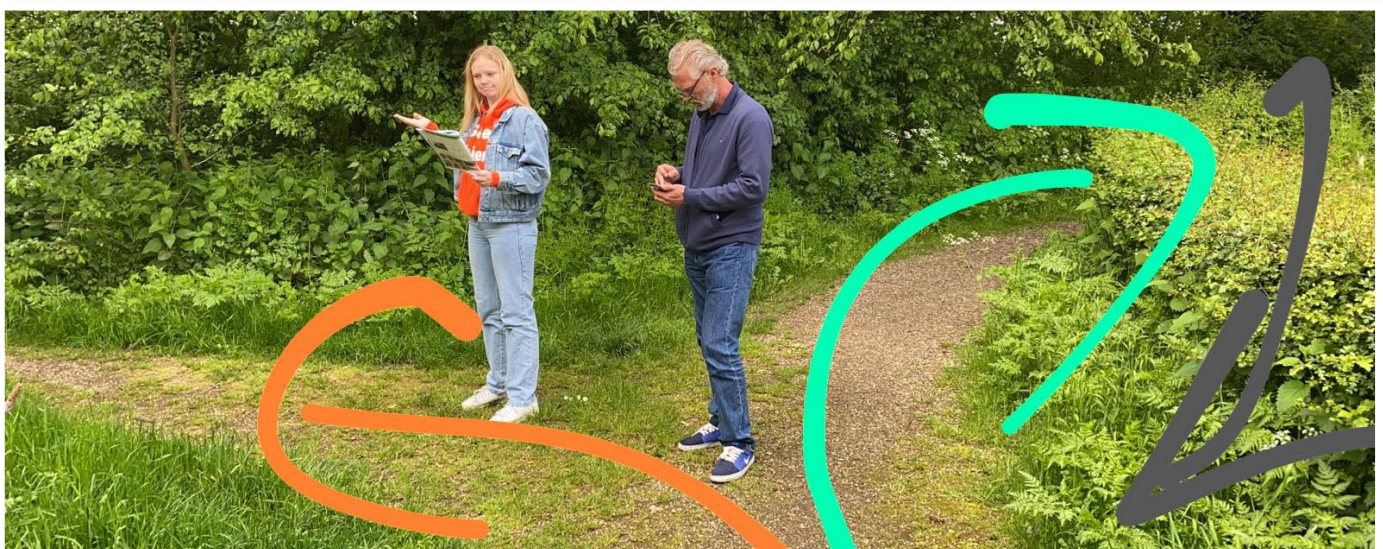
Dit bleek makkelijker gezegd dan gedaan. We zagen verscheidene met hun Renault hun weg vervolgen aan de overkant. Wij hadden echter minder geluk. Het zat nog niet echt mee die dag. Uiteindelijk hebben we hier namelijk meer dan een uur gewacht. Maar dat mocht de pret niet drukken. We hebben namelijk nog heerlijk genoten van de puzzelwandeling in Bronckhorst.

Na het puzzelwoord gevonden te hebben zijn we snel weer in onze auto's gestapt. Misschien hadden we iets te veel haast om de lunch nog te halen. We misten namelijk nog weer een vraag. Achteraf waren we nog prima op tijd voor de lunch. Dus ook hier namen we weer even de tijd om van het prachtige weer te genieten. De lunch was ook zeer goed voorbereid met heerlijk zelf gemaakt bananenbrood en sandwiches. Helemaal opgeladen en voorbereid keken we uit naar dat

rondje over de Varsselring. Wie zou de snelste zijn? Echter bleek het daar helemaal niet om te gaan. Vaders wou niet, dus daar ging ik dan. Op drie kwart van het rondje dacht ik dat ik verkeerd gereden was. Dit bleek niet zo te zijn, maar dat leverde juist een goeie tijd op dat dicht bij mijn geschatte tijd zat.

De dag werd afgesloten met een lekker soft ijsje. Een goede afsluiting voor een toch wel geslaagde dag. Hoewel we moesten gaan voor plan B hebben we allebei erg genoten van de tocht door het Achterhoekse landschap. Dat dit ook nog eens de winst zou opleveren hadden we niet zien aankomen. We hebben nu al weer zin in het najaarsevenement!

Rudi & Niels Vriezen





## Rondrit door de Achterhoek in 6 tips

Wat als ...

Je een collega met z'n grijze sportclio uitnodigt als introducee,

En die collega neemt een vriend mee.

En die vriend neemt een vriendin met een prima pen mee:

Rondrit door de Achterhoek in 6 tips

Tip 1: Schep op over je autokennis

Na weken van moessonwaardige neerslag gloort eindelijk een behaaglijk zonnetje door het wolkendek. Laarzen uit, sandalen aan en hup, op pad! Nu wil het toeval dat de club Vrienden van Renault uitgerekend vandaag een rondrit door de Achterhoek organiseert. Dus iedereen zit met z'n blijde bakkes in het zonnetje op het verzamelpunt. Koffietje erbij, stukkie taart happen en nog even de goed onderhouden ouwe viertjes bewonderen. Toch maak ik me als Renaultnoob wat zorgen: wat moet ik in hemelsnaam antwoorden als de echte fans mij vragen wat mijn favoriete model is? Mijn twee hulpvaardige reisgenoten stellen me gerust: "Zeg dat je de Twizy een exquise bolide vindt, dan komt het helemaal goed!"

Tip 2: Durf af te wijken van de route

De eerste etappe vangt aan met een hele rij Renaultjes achter mekaar. We bekijken we instructies in onze reisgids.

"Zullen we een verkeerde afslag nemen", grappen we, "misschien volgt de concurrentie wel!" Nu hoorden we achteraf dat er daadwerkelijk een team achter een willekeurige andere Renault aan was gereden en in de diepdonkere jungle van Brabant belandde. Dat team kreeg helaas geen lunch, maar





heeft zich moeten behelpen met ad hoc-worstenbroodjes. Wij ondervinden inmiddels ook enige verwarring. Waar is het Aviko-vrieshuis dat we nodig hebben voor de opdracht? Heeft-ie schutkleuren? Heeft Hans Klok hem weggetoverd? Is-ie in de grond gezakt? De Stentor meldt genadeloos: "Het gebouw is minstens zo hoog als de twee kerktorens van Steenderen." Toch zien we hem niet.

#### Tip 3: Zoekt en gij zult vinden

Na een overtocht met het pontje volgt een opdracht in het pittoreske Bronckhorst: deuren en poorten herkennen van de foto's. In dit haast openluchtmuseum-achtige stadje bezit de lokale welstandcommissie echter de strengheid van een totalitair regime - alle deuren lijken wel identiek. Onzeker geworden door het vrieshuisdebaacle schuifelen we nog maar een extra rondje door het schone Bronckhorst. En dan nog één... Opeens roept reisgenoot Ton extatisch: "Ik heb hem

gevonden!" "Gelukkig", verzuchten we, "de laatste deur". "Nee, dat bedoel ik niet. Kijk daar eens!" We zien een magere man in het hoge struikgewas. Hij draagt een bril en een rood-wit gestreept shirt. Ton is zo blij als een kind: "Ik heb Waldo gevonden!"

#### Tip 4: Kies een vakkenpakket zonder talen

Na een mooie rondrit en een opdracht over race-auto's (ik probeer erachter ter komen welke de Twizy is) krijgen we een uitgebreide lunch en een echte Achterhoekse taalquiz. Wat is een 'drietebuul'? En 'jagen'? Als iemand wil 'brommers kiek'n', moet ik dan meegaan? Dan heb je op school nog zo je best gedaan op je Duits, Frans, Engels, Nederlands en een paar talen waarvan allen die het bezigden eeuwen geleden kassiewijle zijn gegaan, en dan nog hult het Achterhoeks zich in raadselen... Duidelijk is wel dat de Achterhoekers flink schik hebben gehad met de naamgeving van hun wegen en straten: we passeren onderweg zowel de Scheidweg als de Batsdijk als de Braakweg als de Bielemansweg ("Met een B, hoor je!"). Hihihihii!

#### Tip 5: Besteed aandacht aan groenonderhoud

We naderen Circuit Varsseling om een rondje 'oerend hard' te racen. Opdracht: inschatten hoe lang we erover gaan doen en die tijd proberen te rijden. De oude Renaultjes maken nog flink vaart (en herrie)! Hoe zou het ons vergaan? Nu moet u weten: ik zit met twee ontzettende bèta's in de auto die op het lumineuze idee komen om te berekenen met welke gemiddelde snelheid je het circuit zou moeten afleggen om precies op de geschatte tijd de eindstreep te kunnen passeren. Welnu, de rekenkracht van de heren (of hun calculator) (of hun beslissing om een calculator mee te nemen naar een autoritje) is onovertroffen, want Jason zoekt zijn karretje exact op de juiste seconde over de eindstreep. En dat ondanks de





chauffeur van de dikke bak voor ons die hardnekkig weigert een stukje aan de kant te gaan. zodat we een stukje berm moeten grasmaaien (sorry berm) om toch maar tijdig langs dat chagrijnig sujet te geraken.

Tip 6: Check regelmatig of je nog steeds een klok kunt natekenen

Dan bereiken we Kasteel Vorden en een weg waar we volgens onze reisbrochure die dag al eens eerder zouden moeten hebben gereden. Opdracht: zien we wat er nu verschillend is? Nou, om eerlijk te zijn... we herkennen de hele weg niet. Hebben we hier echt al eerder gereden? Worden we gefopt? Dat zal toch zeker niet het geval zijn. Als er een verschil moet zijn met eerder die dag, is het dat we er ons nu wél van bewust zijn dat we alzheimer blijken te hebben. Wanneer we op het punt staan dit op het antwoordformulier in te vullen, zien we ineens een parelhoentje langs de weg trippelen. Aha, dát moet het zijn: Menno heeft 'm na de lunch in het bos gevangen in zijn kofferbak en op het desbetreffende landweggetje losgelaten! Eindpunt!

Hoewel we niet zeker zijn van alle antwoorden is het toch echt tijd om het formulier in te leveren. De deelnemers doen zich te goed aan ijsjes en frietjes. Met het warme weer, de mooie omgeving en de goede organisatie hebben de teams zich prima vermaakt. Helaas is er geen echt Achterhoeks boerenschuurfeest met een optreden van Normaal op het

eind, maar dat komt dan wel weer als de coronaregels minder streng worden! Want zoals ze daar in het oosten zeggen: a'j neet naar buutn gaot, kom ie ok nargens.

## Marlies van der Burgh, Ton Fleuren & Jason van Kolfschoten







## 4 het leven!

Als er één auto is geweest die geschikt werd geacht voor iedere gelegenheid, dan was het de Renault 4 wel. Go anywhere, anytime. Het automobiel en onmiskenbaar Franse equivalent van de spijkerbroek is overal in de wereld gebruikt, van Parijs tot aan de tropische regenwouden. In dat licht bezien is een rondreis door de Schotse Hooglanden een koud kunstje.

Toch voelt het als een aardige beproeving als we een volgepakte quatre-elle (zoals de Fransen hem liefkozend noemen) tegen een Schotse helling op omhoog rijden. Stoere alleskunner of niet, 34 pk blijft 34 pk en da's geen vetpot. Het wagentje weert zich echter kranig en kruipt gedwee iedere helling op.

We hebben het onszelf makkelijk gemaakt en hebben de overtocht van IJmuiden naar Newcastle-upon-Tyne genomen. Een nachtje op de woelige baren, die in dit geval gelukkig niet zo heel erg woelig waren, is voldoende om je tot vlak onder de Schotse grens te brengen. Daarvandaan is de rit noordwaarts gegaan, langs de Engelse en Schotse oostkust, waar schattige plaatsjes en lieflijk landschap elkaar afwisselen. De historische parel van Edinburgh mag je niet missen en dat doen we dan dus ook niet. De middeleeuwse straten imponeren, de zware stenen waar de hele stad uit is opgebouwd maken een gewichtige indruk. Edinburgh was van oorsprong één van de dichtstbevolkte delen van het land; het schijnt dat er al in de middeleeuwen gebouwen van 15 etages hoog stonden, waar iedere vorm van brandbeveiliging of hygiëne ontbrak. Het moet een hel zijn geweest om daar in die tijd te wonen. Een hel die (gelukkig?) nooit lang duurde, want de gemiddelde levensverwachting was niet hoger van 40 jaar. De middeleeuwse straten zijn overigens nog steeds in oude glorie te bewonderen, met dank aan het stadsbestuur uit die tijd dat plompverloren besloot om de huizen van de wat minderbedeelde bevolking te gebruiken als fundament voor het nieuwe stadhuis. Een wandeling

door de zogenaamde closes benadrukt nogmaals wat voor een hel het geweest moet zijn. Met een gezin van 12 personen op een woonoppervlakte van 15 m<sup>2</sup> wonen, met als enige 'luxe' een emmer in de hoek. Tweemaal per dag werd die emmer op straat geleegd. Dat er überhaupt mensen zijn die dit overleefden is ons een raadsel.

Na Edinburgh richten we de neus van onze bestelwagen richting het noordwesten, naar de zuidelijke kant van de Scottish Highlands. Uren achtereen rijden we plankgas. In tegenstelling tot wat je misschien zou verwachten, valt het comfort aan boord van de spijkerbroek behoorlijk mee. Alléén de





linkerstoel is in lengte verstelbaar en van verstelbare rugleuningen hadden ze bij Renault kennelijk nog niet gehoord, maar toch zit je wonderwel op de zacht geveerde stoeltjes. Stuur en pedalen staan bovendien op precies de juiste positie en de hooggeplaatste pook is een uitstekende vinding. Met een volle bak aan lading is het veercomfort bovendien boven iedere twijfel verheven. Echt vermoeiend is het rijden daarom niet, ook omdat het tempo vanzelfsprekend niet al te hoog ligt. Oké, er zijn ook zaken die het comfort wel verstoren: de kachelmotor maakt meer dan een beetje kabaal, de wielen en slecht wegdek (waar heel Schotland uit lijkt te bestaan) zijn duidelijk hoorbaar en het bejaarde motortje is ook niet bepaald stil, hoewel het timbre van het geluid niet storend is. Grappig detail is de heuse side-pipe uitlaat, die bij de 845cc versies net voor het linker achterwiel onder de koets vandaan komt. Bij een minder gezonde motor, die daardoor wat meer rookt, levert dat een zwart linker achterwiel op.

Ons linker achterwiel wordt niet zwart. Allereerst is deze motor kerngezond, maar wat ook meetelt is de grote hoeveelheden regen die ons ten deel valt op het moment dat we de bergen inrijden. Het rijden wordt er op slag een stuk spannender van. Zonder airconditioning of zelfs zoiets simpels als een achterrautverwarming wordt het zicht snel minder. De kleine wissertjes op het bijna verticale ruitje doen hun uiterste best om het glas schoon te houden. De sporen en plassen op de weg zijn onderwijl niet van de lucht. Dapper ploegt onze beige vriend erdoorheen, geholpen door z'n smalle bandjes die het water met het grootste gemak afvoeren. Het landschap verandert; bossen worden rotsige velden, bruingekleurd door de verrottende varens. De wind krijgt vrij spel. Het is hier guur en naargeestig, precies het weer dat bij dit ruige en onherbergzame landschap past. Hier en daar staat een eenzame





cottage, waarbij het moeilijk voor te stellen is dat er mensen zijn die op deze prachtige maar desolate plaats kunnen wonen. Het kachelletje draait overuren om de tochtige carrosserie enigszins warm te stoken. Binnen is het knus.

De Renault 4 was een briljante uitvinding, de Fourgonette (zoals de bestelversie voluit heette) zo mogelijk nog briljanter. Van de ruim acht miljoen geproduceerde Renaults 4 waren er twee miljoen van het type F4 of F6. Zeker in Frankrijk reed iedere middenstander in zo'n handig bestelwagentje. Geef ze eens ongelijk. Stokbroden, blikken verf, onderdelen, gereedschap, croissants, kaas of vleesproducten, werkelijk alles past erin. Ook onze Renault 4F4 is ooit nieuw aan zo'n Franse middenstander geleverd. Een varkensslager, die in een dorpje zo'n 50 kilometer ten oosten van Parijs woonde. Een Renault 4 is een gebruiksvoorwerp dat als zodanig gebruikt dient te worden en dat heeft deze slager dan ook gedaan: 27 jaar lang gebruikte hij hem voor de wekelijkse boodschappen of het ritje naar de markt. En al die tijd is het wagentje nooit gepoetst (het was een hels karwij om weer glans in de lak te krijgen), maar waarschijnlijk heeft hij wel in een schuur mogen slapen. Want de roestgevoeligheid is toch wel één van de minder sterke punten van de Renault 4. Dit exemplaar is echter nog puik. Patina is het juiste woord. Een blutsje hier, een krasje daar, maar overall nog keihard. Hier in de Schotse hooglanden krijgt de auto meer te verduren dan in de warme Franse schuur waar hij zoveel jaren doorbracht, maar dat deert het beestje niks. Vrolijk danst hij van bocht naar bocht, over toppen en door dalen, als een berggeit door een alpenweide. Schotland is ruig, maar de bergen zijn in vergelijking met de

stevigere bergruggen van the continent niet al te hoog. De hoogste top in Schotland luistert naar de naam Ben Nevis en is zo'n 1400 meter hoog. Die top is niet per auto te bereiken. Aan de voet van de berg (de Glen Nevis) is wel een pad dat prachtige uitzichten biedt. Het kronkelt en het golft steeds dieper de bergkloof in. Het 4-tje geniet, het onderstel komt tot leven. Frappant om te merken hoe veel lol je met zo'n oud beestje met 34 pk kunt hebben. Petje af voor de ontwikkelaars van Renault, want het ontwerp is inmiddels 60 jaar oud en voldoet nog steeds. Wat heet; dit is autorijden zoals het bedoeld is. Gééf maar gas, dráái maar aan het stuur en wees niet bang dat het misgaat. De onbekrachte besturing is puur en scherp, de lange veerwegen absorberen iedere bobbel en iedere plattelandsweg wordt een racebaan. Ja, hij helt behoorlijk over en nee, het gaat niet echt hard. Maar een lol dat we hebben! Juist door het beperkte vermogen word





je gedwongen om te rijden als een Italiaan; remmen is voor watjes, de ideale lijn ligt niet per sé tussen de strepen en schakelen kan sneller dan het licht. Het mechaniek staat een dergelijke behandeling ook toe, vraágt er zelfs om. Het wagentje lijkt fragiel, maar is in werkelijkheid zo taai als een Chocotoff. Zelden heb ik een versnellingsbak gezien die zich zoveel martelingen laat welgevallen, nooit heb ik een motortje zo bij z'n lurven durven pakken.

Na de Highlands wordt het tijd om de neus weer naar het zuiden te richten en richting de Engelse grens te rijden. Vele prachtige vergezichten vallen ons ten deel, dit is Schotland ten voeten uit. Zon en regen vechten om de eer, het hemelwater reflecteert op de ruige berghellingen. Voor

wie in de buurt is: weg A82 van Crianlarich naar Balloch is adembenemend, zelfs als je zoals wij soms tot aan de assen door de plassen moet waden. We laten Schotland achter ons en betreden the Lake District. De bergen zijn hier lager, de dorpjes lieflijker en de hellingen een stuk steiler. Hier en daar zitten stukken van tegen de 30% (!), waar onze volgeladen alleskunner maar net tegenop komt. Hier op het grensgebied tussen Engeland en Schotland is de historie rijkelijk in het landschap terug te zien. Overal zijn kastelen en ruïnes, sommige (weer) in volle glorie en anderen gehavend en vervallen. Het verleden wordt gekoesterd, de bevolking is trots.

Trots zijn ook wij. Op onze Renault 4, die de 2000 kilometer lange veeleisende trip zonder slag of stoot aflegt. Na een wiebelige overtocht terug naar het vasteland staat ons de zwaarste moesson van de hele trip te wachten. Op de afsluitdijk is de weg niet meer van de lucht of het water te onderscheiden. De ruitenwissers draaien overuren en het geroffel op het onbektele dak maakt ieder gesprek onmogelijk. Dit zijn geen omstandigheden voor een klassieker, maar deze klassieker trekt zich er weinig van aan. Als rechtgeaard utiliteitsvoertuig doet hij nog altijd waar hij ooit voor gemaakt is: hij wérkt voor de kost. Regen of wind, kou of hitte, stad of land. Het leven is om te 4en.



Peter Siebrecht



## 20e jaar mijn Viertje

Zomer 2001 Vila Nova de Milfontes

Mijn neef woonde met zijn ouders in Portugal aan de kust, zij hadden kamers te huur en luxe tenten. Maar omdat zijn ouders op leeftijd waren kon hij wel wat hulp van mij gebruiken voor klussen aan het generatorhuisje, de verschillende kamers en het terrein.

Het erf lag in een dal zonder vaste stroom en volgens mij geen telefoon. Het was de armste provincie van Portugal waar je vrouwen met takkenbossen op de rug zag lopen langs de weg, maar waar ook de rijkere Portugees een huisje had voor in de zomer. Maar ook veel Nederlanders.

Voor kost en inwoning ben ik daar een paar weken gaan helpen en een beetje vakantie houden.

Omdat ik gehoord had dat er in Portugal nog veel Renaultjes 4 rond reden en ik al langer de wens had een R4 te kopen, dacht ik dat ik er daar misschien wel een zou tegenkomen die ik zou kopen....

Vanaf het vliegveld werd ik door mijn neef met een oude Clio met kapotte schokdemper, naar zijn huis gereden. Vanaf Lissabon ging het allemaal prima over de nieuwe tolwegen maar hoe dicht we in de buurt van zijn dorp

kwamen, hoe slechter de wegen en het werd pikkedonker. De wegen waren bochtig en door het heuvellandschap en de begroeiing zag je de tegenliggers pas op het laatste moment.

Het ging met hoge snelheid maar waarschijnlijk kende mijn neef de weg erg goed.....

Dan een afslag, zandpad naar beneden, slinger de slinger en daar lag het huis in een dal, wit huis rood dak, terras, palmbomen, priklampen; een oase!

We stopten, mijn oren piepten van het gebonk van de kapotte schokdemper tijdens de 3 uur durende reis. Stilte, krekels, kikkers, honden in de verte in warm Portugal!

In dit gebied heb je een Jeep nodig of een Renault 4. Het is echt meer overleven maar alles is er ook op ingesteld. Heel anders dan in ons luxe Nederland, echt prachtig.



In de dagen die volgden: klussen rond het huis, duikbrevet halen, rondrijden op een crossbrommer, een illegaal techno feestje bezoeken, gewoon hasj roken ook al was het streng verboden. (mijn stiekem opgestuurde weedzaadjes rondgestrooid) Leuke mensen ontmoet, lekker geroosterde garnalen eten, tijdje in Lissabon, maar wat mij al die tijd opviel was de vele autohandelaren die gewoon ergens een hek hadden neergezet met daarbinnen een aantal oude auto's. Ik ging hier en daar wat kijken en er stonden vaak R4's in erg goede staat tussen, d.w.z. zonder roest.

De prijzen kwamen overeen met die in Nederland.

Toen ik in Ode Mira was zag ik weer een R4 buiten bij een garage staan. Omdat mijn tijd in Portugal tegen het einde liep dacht ik nu moet ik een keuze maken.

Er stond een heel mooie witte R4 uit 1987 met zwarte strips over de zijkant en ik dacht waarschijnlijk 'Het is een 4 en hij is mooi, deze neem ik'.

Ik kon hem de volgende dag ophalen, ze hebben hem helemaal nagekeken en een nieuwe accu erin gedaan.

BAM ik had een Renault 4! Later bleek dat het een mengeling was van allerlei jaartallen met zowel R4 als R5 onderde-

len en een gigantische radiator, een prachtig hemeltje etc. Ik wist niet veel van een R4 en al helemaal niet de specifieke details, nu nog weet ik niet alles.

Maar al snel merkte ik hoe fijn hij over de slechte wegen reed, hoe leuk het was zo'n klein hokje met grappig dashboard en schuifraampjes. Een mini Jeep.

Dag van vertrek:

We hebben een verzekering op naam van mijn neef afgesloten voor een paar dagen, een formulier waar een klein vierkant stukje uitgeknipt moest worden en onder de voorruit geplakt.

Voor het overschrijven moest ik trouwens eerst naar Lissabon, ik heb de papieren nog. De manier waarop alles ging leek wel DDR tijd, het gebouw ook, met allerlei formulieren stempels etc.

Mijn oom gaf me een jerrycan en een radio met batterijen mee voor op de achterbank en een Nokia 3310. Ik had met een landkaart een route uitgezet en bepaalde plaatsen op een briefje geschreven. De reis kon beginnen.

Dwars door de binnenlanden van Portugal daarna via

Badajoz door Spanje, wat een feest! De reis duurde 3 dagen (met een R4 die ik nog maar net had) Over de grens in Spanje kwam ik erachter dat er in Spanje minder benzinstations waren, de jerrycan was al leeg en ik ontdekte dat het pijltje tot onder het oranje bolletje kan komen zonder problemen, maar het lukte telkens weer de volgende tankbeurt te halen.

Ik reed zo'n 9 uur per dag en overnachtte in een hotelletje. Na San Sebastian ga je de grens over met Frankrijk. Door de Pyreneeën kwam ik bij Bayonne, toen wist ik ook dat de ruitenwissers het deden. Hartje Parijs nog een overnachting bij een kennis gedaan, de eerst zo mooi witte R4 leek wel een ongewassen terreinwagen. Hij zat onder het gele woestijnzand.

In Nederland heb ik hem op Nederlands kenteken laten zetten. Daar zat een grijs gebied in natuurlijk (Portugees kenteken, mijn auto op naam van mijn neef, geen idee meer hoe we dat gedaan hebben).

Niet lang daarna klapte het oliefilter stuk en met Stephan Ruitenbeek hebben we er een oud blok van hem in gezet. In de jaren erna heb ik natuurlijk regelmatig wat moeten sleutelen. Als ik bij mijn moeder in de schuur sleutelde kon ik makkelijk bij Harry spullen halen, hier in Rijswijk heb ik R-Quatre in de buurt. Hoe mooi is dat. In 2011 de hele koets vervangen en bodem laten lassen (gelijk de remleidingen vervangen) Later nog in de opslag van mijn werk de ingelaste achterranden geplamuurd en gespoten.

RVVC vrienden hebben me geholpen met bepaalde dingen en ik ben met een plan bezig om hem aan de buitenkant weer grondig aan te pakken.

Uiteindelijk is het bij mij: hij moet blijven rijden.

Het wagentje heeft gekke dingen vervoerd omdat het kan. Zo heb ik eens een kast voor iemand vervoerd, de kast paste net niet behalve als ik de zwenkveer van de achterklep los maakte. (beetje mee oppassen)

Ik heb er eens een compleet drumstel mee vervoerd naar backstage van Parkpop. Nadat ie er eerst een nacht mee voor mijn deur stond geparkeerd.

Een enorme kroonluchter paste er ook in, sowieso reed ik er vol bepakt mee naar fietsweekenden in de Ardennen. Een partytent van 10 bij 4 paste ook als ik de voorstoel er ook uit haalde.

Dit is een kort verhaal over mijn 4tje en hopelijk wordt het verhaal langer.

Martijn Hoek



# AGENDA

# 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 Meppel  
IBAN: NL 52 RBRB 0706 4852 11

Webmaster  
Michiel Komies, webmaster@rvvc.nl

Bestuur  
Bert Strijker  
De Noesten 46  
9431 TC Westerbork  
06-29565652

Folkert Sikkema  
Dr. F.W. Klaarenbeeksingel 57  
3871 XB Hoevelaken  
06-54711116

Henk Buwalda  
Meekeshof 23  
9089 BC Wytgaard  
058-2553235

Martijn Brouwer  
Woldstraat 69  
7941 LG Meppel  
06-42516883

Menno Merts  
Breegraven 67  
7231 JB Warnsveld  
06-15097768

Coördinator evenementen  
Henk Buwalda; contactgegevens: zie boven

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

Clubartikelen  
Mandy Welagen, clubwinkel@rvvc.nl

Technische vraagbaak  
Jaap Wagenmaker, 0228-724333  
Harry Velthuis, 0591-618696

10-12 september 2021  
RVVC Najaarsevenement  
Brabant



keep calm  
and drive on  
;) )