

Renault
Vrijbouter
Vrienden
Club



Uitlaatklep

december 2014

**Bye Bye R4, op pad met een 500,
Noordkaap in een R6 en belgische Trophy-gangers**



Van de voorzitter

Omdat de brief van Ad Biemans goed verwoordt wat velen van ons voelen heb ik er deze keer voor gekozen mijn voorwoord kort te houden.

Verderop in deze Uitlaatklep de vragen van het evenement in Friesland.

De

Vrijbuitenbeentjes hebben de originaliteitsprijs verdiend, de antwoorden van deze mannen (Menno en Folkert) wil ik jullie zeker niet onthouden.

Ik wens iedereen veel leesplezier met deze Uitlaatklep.

Henk

Driel, 15 september 2014

Beste Henriëtte, Remco, Els en Mirjam,

Al vele jaren loop ik rond in de wereld van mensen die Renault, eerst de 4, later ook andere types, een warm hart toedragen. En ook al heel wat jaren kwam ik jullie, Frans, Henriëtte en Mirjam, daar tegen.

Henriëtte als stille kracht op de achtergrond, Mirjam als dochter die er zo zichtbaar van genoot om in vertrouwd gezelschap te zijn, en Frans, ja Frans...

Frans d'Olivat dat is die man die altijd alles meteen begreep, die dingen doorzag, die met zijn grote mensenkennis en met zijn spreekvaardigheid, met zijn optimisme en gedrevenheid, met gewoon zijn zoals hij was, mensen aan zich en aan elkaar wist te binden. Daarom was het ook zo fijn toen er eenmaal een RVVC was, dat Frans het voorzitterschap op zich wilde nemen. En dat hij bij elke nieuwjaarsborrel en bij elk evenement de juiste woorden wist te vinden om dat gevoel dat je met zijn allen in een "vereniging" (het woord zegt het al) zit, uit te dragen.

Je hoort bij elkaar, dat loopt gewoon zo. Daarom schrok ik vorige week ook zo, toen ik las dat hij in het ziekenhuis lag voor een zware hartoperatie. Ik weet uit mijn familie dat dat pittige operaties zijn, die in alle opzichten het uiterste van iemand vragen. Hoe pijnlijk een paar dagen later, dat hij bij de groep hoort die zo'n zware ingreep niet meer heeft mogen helpen. Vooral voor jullie, Henriëtte voorop, die nu zonder hem verder moeten; hoe pijnlijk dat Frans het niet gered heeft. Een aantal mooie jaren samen had ik jullie graag nog gegund. 68 is helemaal niet zo oud tegenwoordig... Ik hoop dat het jullie tot steun is dat een grote groep Renault-vrienden hem niet licht zal vergeten, om de redenen die ik hierboven heb genoemd. Ik hoop dat die zekerheid jullie zal helpen de draad van jullie leven weer op te pakken, ook zonder Frans, maar nu met alle mooie herinneringen. Veel sterkte wens ik jullie daarbij!

Alle goeds, hartelijke groeten,

Ad Biemans

Van de redactie

Het redactieteam heeft versterking gekregen: Harry Velthuis doet de eindredactie. Harry, welkom bij de club, fijn dat je wilt helpen.

Hoe varen we verder als redactie? Welnu, steeds vaker krijgen we kopij van een lid, die enthousiast verteld over zijn Renault. Dat kan van alles zijn: een mooie aankoop, een avontuur onderweg of een overpeinzing over de toenmalige roestpreventie en franse arbeidsmentaliteit. Leuk dat jullie dat willen delen met de andere clubleden en de moeite nemen om het aan het papier toe te vertrouwen.

Deze Uitlaatklep is iets verlaat en komt dus uit in de feestmaand december. Geniet ervan en zorg goed voor je oude Renaultje, met de kou en pekel!

Wouter. Sabine ✕ Martijn

Een avontuurlijke aankoop deel 4

Maar we waren precies op tijd en dat was het belangrijkste! Meer geluk dan wijsheid. Na de overschrijving reden we weer terug naar de kantoorcolos, waar ik op de parkeerplaats in de auto de afgesproken prijs aan de verkoper betaalde. Nee, ik hoefde hem niet thuis te brengen. Zijn vrouw was om 1900 u klaar met werken en hij reed dan samen met haar naar huis. Hij excuseerde zich nogmaals voor alle ongemak, gaf me een hand, wenste me veel geluk met de auto, stapte uit en na nog een keer gezwaaid te hebben, liep hij het kantoorgebouw in. Ik bleef nog even op de parkeerplaats staan en liet deze dag op me inwerken. Ik heb in mijn leven al heel wat auto's gekocht en verkocht, maar dit was wel een heel bijzondere aankoop! Maar goed, alles was uiteindelijk toch nog ten goede gekeerd en ik was de nieuwe eigenaar van de Renault SuperVijf 1.1 SL met het kenteken XB-92-SR, van 24-2-1989.

Ik startte de motor en reed in de richting van de rondweg A10, na onderweg nog even te hebben getankt. Er zat niet genoeg benzine in de tank om de 125 km naar Vledder te rijden. Ik had geen loodvervanger bij me en dat zat ook niet in de auto. Ik vermoedde dat de vorige eigenaar dat ook niet gebruikte. De motor liep wat onregelmatig en dat uitte zich in af en toe stotteren onder het rijden. Een goede grote beurt leek me geen overbodige luxe. Buiten deze makke liep het motortje als een zonnetje en zonder problemen arriveerde ik rond 20.15 u weer thuis in Vledder. Nadat Marjan hem had bekeken en vond dat de Vijf er nog prima uitzag voor zijn leeftijd, nam ik eerst maar eens een warme douche!

De volgende ochtend hebben we de Vijf helemaal leeggehaald en hem onderworpen aan een uitgebreide schoonmaakbeurt, zowel van binnen als van buiten. De lak was dan nog wel strak, maar ook erg dof. Na een ouderwetse wasbeurt met tuinslang en emmer met sop en spons, namen we hem serieus onder handen met Commandant. Toen het interieur op soortgelijke wijze was gereinigd stond er zowaar

een andere auto voor de deur! Er zijn leukere karweitjes te bedenken, maar het is wel dankbaar werk.

Na nog enkele weken zonder problemen in de regio te hebben gereden, kon hij op 10 juni voor de APK.

Dat viel me toch nog tegen! Er zaten kunststof siervelgen over de wielen en daarom had ik niet aan de wielbouten gedacht.

Linksvoor ontbrak er één. Nu is dat op zich natuurlijk geen probleem, ware het niet dat de afgebroken schroefdraad zich nog in de wielnaaf bevond en er ooit een begin was gemaakt met het uitboren ervan. Dat lukte blijkbaar niet, want het is bij die ene poging gebleven. Er restte niets anders dan de hele wielnaaf te vervangen. En meteen het wiellager en de stuurkogel. Meteen ook olie, oliefilter en luchtfilter vervangen. De kleppen stonden te wijd en de contactpuntjes waren nog wel goed, maar stonden niet goed afgesteld. Het stotteren van de motor werd er echter niet goed door opgelost. En zo werd het toch nog een prijziger APK dan ik dacht. Wat later in het jaar liepen de lagers in de dynamo vast, zodat meteen ook de V-snaar aan flarden ging. Gelukkig wilde iemand gratis nieuwe lagers plaatsen en heb ik natuurlijk ook een nieuwe V-snaar gemonteerd. Ook ging de startmotor zijn werk steeds beroerder doen. De jongens van Artvo hadden nog een goede gebruikte liggen tegen een schappelijke prijs en ze gaven me ook een andere wielbout. En wat later gaf de remcilinder rechtsachter de geest. Die is ook vervangen en meteen is de Vijf nu ook voorzien van nieuwe remolie. En we kwamen er eindelijk achter wat het stotteren van de motor veroorzaakte. De elektronische sproeier in de carburateur was defect. We monteerden een andere sproeier en het probleem was opgelost. Al met al staat er nu een puike auto onder de carport.

Nu, medio februari, rijden we alweer een aantal maanden zonder moeilijkheden met veel plezier rond in de Vijf. Het is een fijne auto, maar toch.... Het is geen Viertje. We hebben het regelmatig over de tien jaar dat we, ook met veel plezier, in onze rode 4TL rondreden. Na het ongeluk wat ik er mee heb gehad, is hij weer opgeknapt en verkocht. Hij rijdt hier in de buurt rond en zo af en toe komen we hem tegen. En dat doet

toch een beetje zeer. Van tijd tot tijd komt er via Harry Velthuis of Gaspedaal.nl een leuke Vier voorbij op het scherm van onze laptop, waar we dan graag even naar mogen kijken. Dus wie weet, mocht er toevallig een liefhebber voor onze Vijf zich melden, dan is het niet denkbeeldig dat we weer kiezen voor een Viertje... maar de aankoop van deze Vijf was er een om niet meer te vergeten!

Peter van der Eerden

Berrie's Bye bye R4

Waarom die stap naar een andere R4 als je een goed uitzijende en nette R4 in bezit hebt? Hieronder een relaas om dit een beetje uit te leggen.

De blauwe Gendarme Renault 4 uit 1990 had voor mij echt niet weg gehoeven. Al weer 7 jaar in bezit en gekocht in het verre Enschede, dat verre vanuit Tilburg gezien dan wel te verstaan. Een ritje met de trein van twee en een half uur en dezelfde tijd met het autootje terug naar Tilburg. Een mooi autootje en nog zowat geen roest! Ga ze zo maar eens zoeken.... Tsjah als je de hoofdprijs wilt betalen lukt dat hier en daar nog wel, maar ze worden zeldzaam. Afijn zoals gezegd na 7 jaren was ik de Blauwe nog steeds niet beu, maar riep al wel een aantal jaren dat de 1100 cc motoren toch net iets lekkerder reden. Een beetje de schuld van Jos Beyer die mij graag als chauffeur had in zijn 4 GTL, tijdens de vele

rondritjes bij de R.V.V.C.-weekendjes (sorry Jos!).

Ik weet niet of er meer mensen zijn met de tic om op Marktplaats en het forum van een bepaalde R4-club de te koop staande Renaults bij te houden? Ik doe dit zo nog wel eens als tijdverdrijf en om de prijzen van de Viertjes een beetje in de gaten te houden. Ze worden merk ik wel steeds duurder en de hele slechte zijn ondertussen op de sloop beland. Af en toe staat er nog wel eens een geschorst projectje, maar die zijn niet meer aan mij besteed. De laskosten zijn te hoog geworden sinds mijn vaste lasser het qua gezondheidsredenen niet meer mag en kan doen, dus die viertjes laten we tegenwoordig maar lekker staan waar ze staan.

Op een van die avonden dat ik op Marktplaats aan het kijken was kwam ik hem tegen. Een uniek R4-tje uit 1993 in de officiële blauwe Clan-kleur die eigenlijk groen is. Verder een van de laatste 1000 die geproduceerd zijn uit de Bye Bye-serie. Een gesigeneerde oplage van 1000 stuks waarbij deze aflopend genummerd zijn (319) met een plaatje op het dashboard. Meteen verliefd, maar nog niet meteen het idee om deze te kopen. De andere R4 is toch nog prima en bij deze moet weer geld bij en zo kwamen er diverse gedachten in me op. Totdat Carla (vriendin en echtgenote) zei: "als je hem leuk vindt, koop je hem toch gewoon!". Kijk dan is er bijna geen drempel meer om het niet te doen.

Een afspraak was al snel gemaakt en van de prijs kon blijkbaar nog een beetje af. Het autootje stond wel in Wehl bij Doetinchem



in de buurt, maar toch maar op een donderdagavond met de gendarme R4 erop af. Op wat vliegroept op de schermen en balken na zag het autootje er goed uit. In het verleden een Dinitrol behandeling ondergaan en nog eens herhaald. Dat zat dus wel goed. Na een ritje van 10 minuten, wat rijdt een GTL-letje toch lekker!, was de koop snel gesloten. Afspraken gemaakt en de week erna zou de auto thuisgebracht worden. Wat een luxe!

Ondertussen de Gendarme gefotografeerd voor de verkoop op Marktplaats en een berichtje aan Harry gestuurd voor een mailing naar de Harry fanclub-leden.

Al snel kwamen er de standaard onzinbiedingen binnen, maar ook al een paar serieuze kandidaten met een redelijk tot goed bod. Binnen een week was de vier al naar een nieuw baasje uit Lisse vertrokken die er goed voor zou gaan zorgen. Lid van de andere club (geweest?), maar ook die zijn er zuinig op, dus we komen hem nog wel eens tegen denk ik.

Toch maar een kaartje van de RVVC meegegeven, je weet maar nooit.....

Berrie van Mier

Vrijbuite(r/n)beentjes-avontuur

Tijdens het najaarsevenement 2013 begon al enigszins op te vallen dat vooral de mooiere auto's stand houden bij de leden van de Renault Vrijbuiters Vrienden Club. De body van het Viertje waarmee wij dat evenement bezochten, was in 2006 nog volledig gerestaureerd, dus zou je kunnen verwachten dat die zich ook onder de mooiere auto's zou kunnen scharen, maar niets leek minder waar. Reden te meer om voor het voorjaars-



evenement van 2014 het dak maar eens oranje te spuiten, maar daarmee verwijder je de roest niet van de spatschermen. Tijdens het asperge evenement viel nog meer op dat toch het grootste deel van de aanwezige Viertjes echt mooi is en dat de mijne eigenlijk opnieuw toe is aan een volledige restauratie. Om bij het najaarsevenement van 2014 geen flater te slaan met een oude roestbak en omdat het ook gewoon leuk is, kon ik een Fiat 500 uit 1967 gebruiken om deel te nemen aan het Friesland evenement. Als student heb ik in 1996 in de zomervakantie als vakantiewerk alle vieze onderdelen schoongemaakt en gespoten en weer op de gerestaureerde body van deze auto geschroefd. Sindsdien staat het autootje in de verwarmde garage en komt hij er alleen uit als het weer tijd is voor de tweejaarlijkse APK.



Twee weken voor het najaarsevenement in Friesland liep ik op dorpsdag Hoevelaken de eigenaar van het Fiatje tegen het lijf en het idee was snel geboren: we gaan met een mooi gerestaureerde auto naar het evenement, zodat ik me niet teveel hoeft te schamen voor al dat roest op de spatschermen en achterklep van mijn Viertje. De volgende dag meteen het Fiatje opgehaald en wat direct opviel, was het zwabberige stuurgedrag met een stuurspel van een ongeveer een kwart slag. Met het oppompen van de banden kon dit niet verholpen worden, dus



het stuurhuis moest maar even uit elkaar getrokken en wat bijgewerkt worden om zo spelingsvrij in de middenstand als mogelijk en zonder dat het te zwaar gaat in de uiterste standen in elkaar gezet en afgesteld kon worden. Verder even goed wassen, poetsen met Commandant nr. 4, kale plekjes bijwerken (met verf uit de pot die ook al 18 jaar op de werkbank van de eigenaar staat en waar het restant van het spuitwerk nog in zit, dus precies de juiste kleur), lekkere waslaag eroverheen, bandjes op spanning (opgegeven bandenspanning voor is 1.1 bar, terwijl



er ook 2.2 bar in mag, dus doe maar 2 bar, want dat stuurt net wat strakker), alle vier de klepjes stellen, bougie'tjes controleren, carburateur'tje schoonmaken en afstellen, contactpuntjes afstellen, ontstekingstijdstip afstellen en nog even een deurvangertje monteren en het Fiatje, die afgelopen twee jaar 20 km (van APK keurstation naar huis) gereden had, is klaar voor een gezellig weekend met allemaal andere, heel mooie geconserveerde auto's. Voor het weekend het Fiatje nog gebruikt als auto en er 150 km mee afgelegd om een beetje vertrouwd gevoel bij de auto te krijgen. Eindelijk is het vrijdagmiddag. Het Fiatje is aan alle kanten volgepropt met onontbeerlijke spullen voor een gezellig Renault Vrijbuiten Weekend en klaar om te gaan.

Overbodige spullen konden er echt niet meer bij in. De route van Hoevelaken naar Earnewâld, voor het Fiatje een wereldreis, is uitgestippeld door de polder, want aan snelwegen heeft hij een beetje een hekel. Nadat Bram van school gehaald is, kunnen we vertrekken. Na een flink stuk tuffen met het karretje is alles lekker opgewarmd, maar begint het motortje (toch weer) te pingelen. En dat terwijl de specialist uit Putten toch had gezegd dat de verdeler tegen de klok in gedraaid moest worden om het ontstekingstijdstip later te zetten. (Ik kijk altijd op mijn telefoon hoe laat het is en klokken met wijzers ken ik niet echt meer, dus het kan ook aan mij liggen). De stoute schoenen aange trokken en de verdeler maar eens de andere kant op gedraaid. Pffieuw. Met een beduidend beter gevoel en klank in de oren kunnen we onze weg vervolgen, richting de Ketelbrug. Het gaat helemaal als een zonnetje en we snorren er lekker op los. Op de N711, bij de laatste rotonde voor de ketelbrug, zetten we het Fiatje met schwing en al dubbel-clutchend terug in de derde versnelling en dan geeft het motortje plotse ling en geheel onverwacht de geest. Al uitrollend over de rotonde de berm maar opgezocht en wat startpogingen later (pas op, zo start je hem leeg!) geconcludeerd dat hij toch echt niet meer wil lopen. Stom. De camping is nog 90 km verderop en eigenlijk wilde ik wel graag voor het donker op de camping zijn en ook nog van het aanbod van Lunchroom Adema gebruik maken. Met het beperkte gereedschap (waterpomptang, grote en kleine bahco en een hobbymesje) lukte het om het carburateur'tje open te krijgen om te controleren of daar niet een vuiltje in zat, maar dat bracht geen soelaas. De hulptroepen, die al aan het bieren waren op de camping, maar eens telefonisch om raad gevraagd. Allerlei korte testjes gedaan, maar niets bracht leven in de 500cc tweecilinder. De hulptroepen, bestaande uit Menno, Martijn en Michiel waren zo vriendelijk (*Hier ongeveer de definitie van het woord vriendelijk: Zich gedragen als een echte vriend met onbeperkte hulp in nood!*) om op de camping al het gereedschap en sleepkabels te verzamelen en kwamen als ware redders in nood richting de Ketelbrug. Ter plaatse zijn nog wat metingen uitgevoerd, maar aanha-



ken leek verreweg het meest praktisch om bovenstaande doelstellingen nog enigszins te halen. Martijn wist wel raad met het gaspedaal van zijn Viertje en het Fiatje ervoer een acceleratie die hij op eigen kracht nooit zou halen. Na het duidelijk maken dat 90 km/h toch echt een soort van praktisch maximum is voor een Fiat 500 ging de sleeptocht voorspoedig richting Lunchroom Adema. Eerst de hongerige magen vullen en daarna de laatste meters naar de camping, waar het daglicht het terrein al verlaten had. Wederom met veel hulp (met licht en altijd weer dat gezeur met die tentstokken) in het donker de tent opgezet. Zo, Bram kon in ieder geval gaan slapen. Na eerst wat rust en vooral een rustgevend biertje te hebben genoten, moest dan toch bedacht worden waarom het Fiatje het zo nodig vond om niet te hoeven vonken. Velerlei onderdelen werden uitgeruild met het Viertje van Martijn. Bobine, condensator, bougiekabels, maar niets liet de vonk echt

overslaan, terwijl het Viertje wel wilde draaien op de bobine van het Fiatje (pfieuw, die is niet kapot). Menno besloot uiteindelijk eens goed te meten aan de contactpunten. In gesloten toestand moet de elektrische weerstand tussen beide contactpunten (natuurlijk) nihil zijn. Dat klopte als een zwevende vinger. In geopende toestand zou je dan denken dat er geen contact tussen de puntjes gemeten zou moeten worden.



Helaas. Ook in geopende toestand maken de contactpuntjes contact. Beetje overijverig, zou je zo zeggen. Misschien zijn ze zo blij dat ze eindelijk gebruikt worden dat de contactpuntjes de hele dag contact willen maken, maar dat is niet echt praktisch als de motor toch draaien moet. Hah, oorzaak gevonden. De avond kan beginnen, want bij daglicht een oplossing hiervoor verzinnen gaat vast een stuk beter. De zaterdag begon vroeg met even een condensatortje en een paar kabeloogjes halen bij de Brezan in Drachten. Daarna moest de ontstekingsverdeler er maar even vanaf om te kijken hoe we het ene contactpuntje geïsoleerd van de behuizing er weer in konden proppen. Met wat mooi plak en knip werk van een stukje ducttape en wat isolatiemateriaal werd het contactpuntje naar onze mening weer fatsoenlijk genoeg in de verdeler gemonteerd. Nadat alles weer op het motortje gemonteerd was, kwam het moment-supreme: Doet hij het of doet hij het niet. En jawel hoor. Starten en lopen.

Tussen al dat dikke vier-cilinder geweld van alle andere aanwezige voertuigen, klonk het motortje een beetje raar, maar dat hoort nu eenmaal bij een twee-cilindertje. Het motortje doet het weer! We gaan gewoon de rondrit doen!

Equipe Vrijbuitenbeentjes, naar dat we toch wel vrijbuiters zijn maar dat het Fiatje toch een buitenbeentje in dit gezelschap is, wordt samengesteld uit Menno, Bram en ondergetekende en we kunnen na het startschot op pad. Even bij het bezoekerscentrum van de Alde Feanen vragen wat het huren van een fiets kost, waarvan achteraf blijkt dat je dat ook gewoon in het boekje kan opzoeken en de rit wordt vervolgd. Om de route weer te vervolgen slaan we rechts af. Het motortje van het Fiatje vindt dat blijkbaar ook een goed idee en slaat ook af. Het benzine lampje licht voor de verandering ook maar eens een keer op. Ow? Wat nu? Gewoon starten en verder rijden lijkt deze keer uitkomst te bieden, maar de angst voor een lege tank blijft bestaan. Na een dorpje of drie de aanwijzingen van de rondrit te hebben gevolgd, wil er maar geen tankstation gevonden worden. Na navraag bij een gezellige lokale Fries, kunnen we een pompstation vinden en wordt de tank met 18 liter afgetopt, waaruit blijkt dat er nog 6 liter in zat. Dat was duidelijk geen reden voor het eerdere afslaan van het motortje. Op de navigatie terug gereden naar de koffiestop, waarbij we veel andere deelnemers tegenkwamen en de rit weer volgens de aanwijzingen vervolgd, wetende dat alle hulptroepen voor ons rijden, dus als er wat gebeurt, zijn we de klos. Dan maar iets aanpoken met het arme Fiatje om niet teveel achterop te raken. En daar blijkt ook weer: Haastige spoed is zelden goed. Vlak na een inhaalpoging stopt het motortje er weer mee. Wat handen in de buurt van de verdeler laten het Fiatje weer starten en we kunnen de weg

weer vervolgen. Totdat er een iets half onzichtbare hobbel in de weg, ook wel een soort van verkeersdrempel genoemd, door het autootje wat agressief genomen wordt en voor de zoveelste keer wil de vonk niet overslaan. Met het motorkapje open in de berm staand, was voor een andere, veel nieuwere Fiat 500 (uit 1969) reden om te stoppen en hulp aan te bieden. De uitermate vriendelijke bestuurder had een tasje met onderdelen bij zich waaruit we in ieder geval een passend condensatortje konden overnemen en we mochten even bij hem in de verdeler kijken hoe dat stukje isolatie er nu origineel uit hoort te zien. In ieder geval veel dikker dan dat wat wij ervan hadden gemaakt en dat was dan reden om een paar stukken tie-wrap van het rallybord af te snijden en die er maar bij tussenin te proppen. Een constructie die het voor de rest van het weekend heeft volgehouden!

Al met al was het natuurlijk een leuk en gezellig weekend en het falen van het autootje is dan misschien wel vervelend geweest, maar ook een leerzame uitdaging, waardoor we nu de serie praktische handelingen bij het niet starten van een oud motortje weer hebben kunnen uitbreiden. Dank aan alle Renault Vrijbuiten Vrienden die zo bijzonder behulpzaam zijn geweest, de bijbehorende Club voor het organiseren van zo'n enerverend en leerzaam weekend en Piet voor het prachtige weer!

Tot volgend jaar!

Folkert en Bram Sikkema

Een nieuw gezicht

Naam: Atse en Annie

Woonplaats: Nijeholtpade

Beroep: Automonteur geweest

Vraag : Wat voor Renault rijd je? Een Renault 4 GTL

Vraag : Hoelang rijd je al Renault? Sinds 1978

Vraag: Waarom rijd je Renault? Omdat ik vanaf 1970 tot 1988 in een Renault garage werkte. Toen reed ik geen Renault

Vraag : Wat zijn de charmes van je auto?

Dat het ouderwets is, het kraakt en stinkt



naar benzine. Je kunt er zelf van alles aan doen.

Vraag : Hoelang ben je al lid van de club?
Vanaf april 2014. Eind maart hebben we de 4 gekocht.

Vraag : Hoe ben je met de RVVC in contact gekomen? Ik heb een afweging gemaakt tussen de Renault 4 Club en de RVVC.

Doordat bij de RVVC alle Renaults welkom zijn, heb ik voor de RVVC gekozen.

Vraag : Wat betekent de RVVC voor je? Dat moet nog komen. We kijken even rond.

Vraag : Heb je ook buiten de evenementen om contact met andere leden? Nee, nog niet. Het is een hobby waar we net aan zijn begonnen.

Vraag: Ben je ook lid van andere autoclubs? Nee.

Vraag: Ga je ook naar auto/Renault evenementen die niet door de RVVC georganiseerd worden? (welke) Ja. Naar Oh Oh



Renault bijvoorbeeld.

En old-timer evenementen.

Vraag: Kan je

in één zin weergeven hoe het voelt om in een oude Renault te rijden? Het is lekker gevoel; een gevoel van vroeger. Dat gevoel ben je kwijt met een nieuwe auto.

Is je Renault ook voor dagelijks gebruik? Niet voor naar het werk, maar wel voor boodschappen e.d.

Vraag: Wilt u nog iets kwijt/heeft u nog iets aan te vullen? We hebben nu de leeftijd dat we meer tijd hebben en gaan nu genieten van de oude auto's.

Een bekend gezicht

Naam: Sabine Velthuis

Woonplaats: Zwinderen

Beroep: Apothekersassistente

Vraag : Wat voor Renault rijd je? Een Clio RS en heel af en toe een Renault 4

Vraag : Hoe lang rijd je al Renault? Sinds 2002, ook mijn eerste auto was een R4.

Vraag: Waarom rijd je Renault? Ben ik mee

opgegroeid. Toen ik mijn rijbewijs had gehaald, kon ik kiezen welke kleur 4 ik wilde. Nu heb ik altijd een goede monteur in huis.

Vraag : Wat zijn de charmes van jouw auto? Het groene pookje van de RS en natuurlijk dat hij lekker hard gaat. Inhalen, invoegen en stoplichtsprintjes maken het rijden een feest.

Vraag : Hoelang ben je al lid van de club? Vanaf de oprichting.

Voortkomend uit de Renault 4 Club Nederland. Daarvan was ik lid sinds 1993, via mijn ouders.

Vraag : Hoe ben je met de RVVC in contact gekomen? Via de Renault 4 club.

Vraag : Wat betekent de RVVC voor jou? Gezelligheid! Eén grote familie.

Vraag : Heb je ook buiten de evenementen om contact met andere leden? Zeker! Uiteraard met de 'jongeren' en ook met de oudjes.

Vraag: Ben je ook lid van andere autoclubs? De Renault Tuning Club via Martijn

Vraag: Ga je ook naar auto/Renault evenementen die niet door de RVVC georganiseerd worden? De RTC ring weekenden en soms naar Oh, Oh, Renault

Vraag: Kan je in één zin weergeven hoe het voelt om in een oude Renault te rijden? De Clio RS is niet oud. In het viertje rijden is jeugdsentiment. Toch ben ik liever rijder in dat ding.

Vraag: gebruik je je Renault voor dagelijks verkeer? Ja. Snelheid op LPG. De perfecte combinatie!

Vraag: Wil je nog iets kwijt/heb je nog iets aan te vullen? Never change the winning team, de club is zoo leuk!



Hallo allemaal

Zoals gebruikelijk, moet de winner van de puzzelrit een stukje schrijven. 2013 en 2014 waren bewogen jaren, voor Wilma en mij.



Zo verloren we in 2013 beide onze moeders, en 3 mei 2014 kwam Wilma's vader ook te overlijden.

Maar het leven gaat door. We waren druk bezig, met de voorbereidingen voor onze grote reis: Doel, met de Renault 6 en de Mercedes de Noordkaap. Altijd al een uitdaging geweest voor ons, en nu, na vele jaren te hebben uitgesteld, gaat het toch gebeuren.

Vrijdag 4-7-2014: Tot 10 uur s'morgens gewerkt, en nog even snel een nieuwe uitlaat onder de 6 sleutelen. Om ongeveer 16.00 gingen Hans, Marie Louise, Wilma en ik dan met de oldtimers op weg, richting her verre noorden. Eerst naar Kiel, waar we die Zondag op de boot gingen, naar Gotenburg {Zweden}. Toen de dag erna verder door Zweden waar we 5 dagen later aankwamen op de noordkaap. Het doel was bereikt, zonder problemen met de oudjes. Daar aangekomen, was er dikke mist, maar na een uurtje werd het glashelder, en hebben we genoten van de uitzichten. 's Middags om ongeveer 16.00 aan de terugreis begonnen, waar we nog 3 weken de tijd voor hebben.

We zouden langs de kust van Noorwegen terug rijden, en ook de Lofoten aandoen. Dit is een eilanden groep boven in Noorwegen. We zijn dan ook rustig aan afgezakt over de E6/E10 na een week, en vele pontjes, zijn we aangekomen bij het onderste puntje van de Lofoten. Alles gaat zover goed, totdat ik plotseling een zweepslag opliep. Gelukkig konden we nog tape krijgen, en Marie Louise heeft me dan ook heel goed ingetaped, lopen en auto rijden ging niet meer, dus mocht/moest Wilma het stuur overnemen.

Maandag de overtocht genomen naar het vaste land, waar we in Bodo krukken hebben gehaald, zodat ik weer een beetje mobiel ben. Goed dan, hebben we zo'n beetje alle {redelijke vlakke} wegen gehad,

wordt Wilma voor de leeuwen gegeoid. Al zigzaggend door het trollengebied gereden, waar het heel steil en bochtig is, en dus best wel eng is voor iemand die nog nooit in de bergen heeft gereden (je hebt het heel goed gedaan Wilma, ik ben trots op je). Na anderhalve week, aangekomen in Bergen waar het dan toch eindelijk regende, want dat hadden we nog bijna niet gehad, in de voorgaande weken. Daar nog 2 dagen gestaan, en Woensdag richting Oslo gereden, via de 7, en de E134. Dit was echt een prachtig stukje Noorwegen. Donderdag op de boot gestapt naar Kiel, waar we de volgende dag om half 11 aankwamen. Vandaar uit in een stuk door naar huis gereden. De droom was werkelijkheid geworden. 7530 kilometer gereden zonder problemen, en met een verbruik van 1 op 16,5 met de 6 hoorde je z'n baasjes ook niet zeuren. Verder nog 1 weekje ziekte, want het lopen ging nog niet zo.

Zoals jullie weten hebben we de caravan verkocht, en daarvoor in de plaats een Fiat camper gekocht, wat ons tot nu toe heel goed bevalt.

Dan komt plots, vlak voor het evenement het bericht, dat Frans is overleden. Dit kwam echt als een donderklap bij heldere hemel. We zullen je missen Frans.

Wim Meester

Lieve Renault-vrienden

Bij deze wil ik jullie allemaal heel hartelijk bedanken voor alle blikken van medeleven, de vele hartverwarmende brieven, kaarten en bloemen die wij van jullie mochten ontvangen, zowel tijdens Frans' korte ziekbed als na zijn overlijden. Jullie warme belangstelling heeft ons diep ontroerd. Ook hieruit put ik kracht om deze voor mij zo moeilijke periode door te komen.

Het is een troost te weten dat er zoveel mensen zijn die Frans een warm hart toedroegen en voor wie hij iets betekend heeft in zijn leven.

De Renaultclub was voor Frans zijn lust en zijn leven. Hij genoot van alle facetten van het lidmaatschap van de club die voor hem een zo belangrijke rol in zijn leven speelde. Het voorzitterschap, het organiseren en bijwonen van de weekenden, de nieuwjaarsrecepties, maar vooral het contact met zijn Renaultvrienden, zowel in Nederland als daarbuiten; Frans genoot overal met volle teugen van. Hij keek enorm uit naar het laatste weekend, helaas heeft hij dat niet meer gered.

Nogmaals: heel erg bedankt en hopelijk tot ziens op de weekenden.

Mirjam en Henriette d'Olivat

Tour de France en RS

Het idee

Volgens mij begon het ooit met het idee om eens mee te doen aan de Carbagerun, Gumbalrally, Scan-trial, of ander fraai evenement. Allemaal veel te snel volgeboekt, en eigenlijk waren we ook helemaal niet zo gek op het wedstrijd-element dat in al die evenementen zit, en tot slot leek het inschrijfgeld toch een beetje jammer. Maar het idee bleef toch een wel knagen. Toen we er nog eens over door babbelden kwamen we tot de conclusie: het gaat om het rijden. Dat kunnen we prima zelf op poten zetten. En zo stond er zomaar in ene een afspraak: Martijn en Menno gaan in de zomer van 2014 een weekje auto rijden.

En waar gaat de rit dan naartoe? Eerst werd de befaamde lijst me ultieme stuurmansroutes er bij gepakt en zo kwamen er wat idee'tjes naar boven.

Scandinavië? Erg erg mooi, een paar hele mooie rij-wegen, maar ook veel lange rechte kilometers, en ontzettend oppassen met snelheidscontroles.

Oost Europa, en dan met name de Transfagaren road door Roemenië? Mooi, onbekend, nieuwsgierig, maar misschien schiet de verhouding sturen/avontuur per saldo wat door naar avontuur.

Duitsland? Al best veel gereden en gezien, maar waarschijnlijk zou dit toch uitdraaien op een week lang Nürburgring.

Frankrijk: hmmm, nooit zo aan gedacht, maar heeft toch wel erg veel mooie gebieden, en mooie wegen.



De auto

Bij Frankrijk hoort natuurlijk een Franse auto. Het hoefde geen race te worden, dus het turbo-kanon van Martijn was niet perse vereist. Een viertje is natuurlijk een leuke optie, maar voor ons doel deze keer niet helemaal het optimum. Sturen, sturen, sturen was het doel. Nou had Menno daar sinds februari een erg geschikte auto voor, een Clio RS phase 1. Ruimte genoeg in de kofferbak voor twee tentjes, prima stoelen, een heerlijke motor, en een onderstel om te zoenen: Oh RS, I love you.

In de weken vlak voor de trip was de auto nog even flink nagelopen, voorzien van nieuwe olie, filters, een nieuw stuurpompje en een setje puike achterbanden. Een ding was er even bij in geschoten... Toen we voor de aardigheid even stopten bij onderdelen-gros-



sier Nor Auto (ze hebben vaak net ff andere dingetjes dan in Nederland, zoals bijvoorbeeld verse rode en groene accu-klem voor m'n 4tje) bleek daar echter een prima oplossing voor te zijn. Voor de helft van de NL-gangbare prijs konden ze daar de airco even nalopen en vullen. Geheel correct, voor afgesproken prijs, afgesproken tijd, en succesvol. Zo hadden we onverwacht niet alleen een werkende airco, maar ook het eerste stukje afbrokkeling van de toch wat 'terughoudende' mening die we over Fransen hadden. Van beiden hebben we de hele week nog genoten.

De voorbereidingen en de route

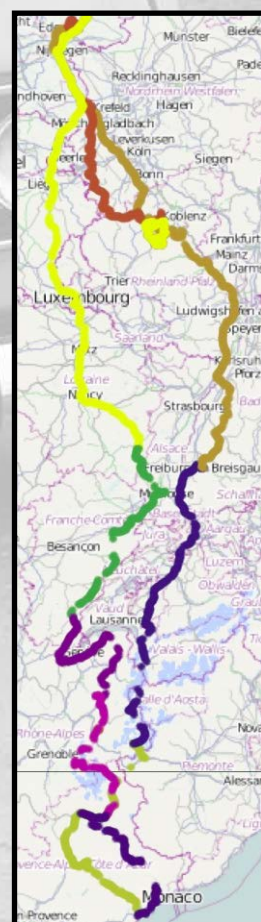
Nu het land van bestemming gekozen was, kon er ook werk gemaakt worden van de te rijden route. Daarvoor hadden we een mooi stukje software tot onze beschikking: Garmin Basecamp, waarmee de routes ook nog eens naar Menno's motor-Garmin overgezet konden worden. In eerste instantie was de gedachte om langs de nodige (vervallen) Franse circuits te rijden: Reims, Clermont-Ferrand, Paul Ricard, Le Mans. De eerste aanzet was er. Het startpunt was ook vrij snel helder: dat kiezen we in Mulhouse, bij La Cité de l'Automobile. Dan zitten we aan de voet van de echte bergen en kan de pret beginnen. Menno bleek handig met

Basecamp en ontwierp een briljante route, waar La Route des Grandes Alpes en de Route Napoleon een onderdeel van waren. Ook onze wintersportbestemming, de Col de Madeleine, werd een onderdeel, evenals de Alp d'Huez. Het zuidelijkste punt werd daarmee de Côte d'Azur. De route terug naar het noorden zou meer westelijk verlopen, om zo bij Le Mans uit te komen. Duidelijk was wel dat het vooral een richtsnoer zou zijn. Handig om te weten waar we langs willen, met voldoende gelegenheid om net even af te wijken.

Daarbij hadden we ook bedacht dat alleen de Garmin weleens beperkend zou kunnen zijn, hadden we tijdens de wintersportreis ook de nodige kaarten ingeslagen. De RS heeft daar een speciaal vak voor, en tijdens de reis was het slechts een kwestie van het juiste zoomniveau kiezen. Dit bleek een gouden voorbereiding te zijn. De bestuurder onderweg altijd een half oog op de navi-display, de bijrijder die het feest tot op de bocht nauwkeurig op papier kon volgen. De rit, de landschappen.

Op zaterdagochtend, na een laatste koffie in Warnsveld, werd de RS de sporen gegeven. Eerste doel: via de snelweg naar Luik, dan binnendoor de Ardennen en vervolgens snelweg richting Mulhouse. Een lange stint, maar nodig om binnen een redelijke tijd in het gewenste gebied te komen. De Ardennen waren een mooi voorproefje voor de rest van de reis: wennen aan de denkwijze van de Garmin, gevoel krijgen bij het onderstel van de RS. En natuurlijk ook genieten van de mooie weggetjes en uitzichten die de Ardennen opleveren. Hoe leuk is België toch ook; als je op een willekeurige plaats stopt om van rijder te wisselen, blijkt je toevallig voor het bottel-centrum van Lachouffe te staan.

Een werkende airco was een deel van het genieten, verder bestond dat in hele grote mate uit de fantastische wegen die we continu voorgeschoteld kregen. Want in Frankrijk geen wegen die langs de ruilverkave-



lingsgrenzen lopen. Nee, onvervalst bochtenwerk, zodra er enige glooiing in het landschap zit. Dat begon vrij snel na Mulhouse (zie de vorige Uitlaatklep), waar we (al Zwitserland vermijgend) het begin van Route des Grandes Alpes opzochten. Bocht na bocht aaneenrijgend, genietend van het levenidge onderstel van de RS.

De D902, ofwel Route des Grandes Alpes, zelf is een huzarenstukje. Een weg, aangelegd om gewoon een mooie weg te zijn. Fantastisch. We hadden de vrijheid genomen om ook vooral te doen waar we zin in hadden. En zo kwamen we uit op de plek waar we 's winters nog geskied hadden, de Col de Madeleine. Totaal onherkenbaar zonder de witte poederlaag, maar herkenbaar voor de Tour-liefhebbers. Zomer en winter mooi en klimmend vanaf de D902 omhoog een genot voor de stuurman. Uithijgend (de RS) en genietend (M&M) bovenop de col een kop koffie en de afdaling over de Route du Tour naar St. François Longchamps werd ingezet.

Ondertussen begon het er op te lijken dat het lager van het rechter voorwiel de bochten minder begon te waarderen. Een zingend geluid werd steeds sterker. Na enige tijd negeren verdiende het toch wat aandacht, het mechaniek moest tenslotte hard genoeg voor ons werken. En inderdaad, een snelle controle op de camping in Embrun leerde dat rechtsvoor speling aanwezig was. Tijd voor technisch beraad. Dit lager ging ons niet met vertrouwen verder en weer terug brengen. En zo werd het plan om de volgende dag in Gap bij onze kersverse vrienden van Nor Auto het voorwiellager te laten wisselen. Die Nor Auto bleek echter niet te vinden, maar gelukkig was er een Renault Drive In-service. Die pas over 2 dagen zin had in deze klus. Dan maar verder, waarna we bij de Feu Vert belandden. Die kon pas de volgende dag, maar van de opties was het de beste. Afspraak gemaakt, gasgeven. Op naar de Cote d'Azur, en weer terug, in onze inschatting was dat een mooie overbrugging van de wachttijd.

En zo reden we langs de Barrage de Serre-Ponçon en verder de D902 zuidwaarts, om in Cannes te belanden op een gezellige



volle camping, inclusief Vacansoleil-meisje als navigatie naar de staplaats. Daarmee was het zuidelijkste doel bereikt: de Middellandse zee. Een avondje mondain genieten en het RS-je kreeg de volgende ochtend de sporen naar Gap en Feu Vert. Van afstand kijkend, licht ongerust over ervaren monteurshanden aan onze auto, konden we een anderhalf uur genieten van industrieel Gap. De binnenstad hadden we even ervoor tijdens een koffiestop al gezien. Wonderschoon hoe deze stad ingeklemd ligt tussen de bergen, die je vrijwel overal als achtergronddecor ziet.

Feu Vert leverde een RS op, waarna we eindelijk met tempo en minder geluid de bergpassen konden bestormen. Terug richting Embrun en een stuk de befaamde D902 naar het noorden. Ondanks dat we dit al deels gereden hadden: wat is dat genieten! Via Briançon kwamen we in land 5 terecht: Italië. Om er ook snel weer uit te zijn, via de surrealistische route over de Col du Mont-Cenis. Surrealistisch omdat dit gebied uitsluitend verlaten huizen en hotels lijkt te kennen. Niemand te zien, een desolaat maar o zo o mooi gebied. De bewolking hangt laag over de bergtoppen en boven het





Lac du Mont-Cenis en levert mooi beelden op. Iets verderop zien we bergmarmotten lopen. Best nog grote beesten en typerend voor de streek. En dan toch maar weer gasgeven, het zijn tenslotte bergweggetjes. In een volgende bocht valt een mechanisch geluid op. "Uitlaat rammelt?" "Hm hm" "Lager zit goed toch?" Waarna onregelmatig toch wat geluiden te horen zijn. Een korte stop leert dat er niets dramatisch los zit en zo belandden wij op 1.400 meter hoogte op de camping van Lanslebourg-Mont-Cenis. Een flink contrast met de drukte en warmte van de camping de vorige nacht. Hier was plek voor een grondige controle van de auto. Tsja, de vriendschap met Feu Vert bekoelde. Het leek alsof de bevestiging van het wiel net niet op z'n bedoelde plek zat. Wel werd duidelijk dat doorrijden prima moest kunnen, het kon verder geen kant op.

Door dus, en na een koude nacht werd koers gezet naar Val-d'Isère. Een adembemende hoogte, ver boven de boomgrens. Zo hoog en koud dat skiën nog mogelijk was, en dus ook volop werd gedaan. Langzamerhand begon de route ook meer vorm te krijgen: de Mont-Blanc tunnel en dan door Zwitserland, land 6. Vol goede moed reden we het land binnen wat wij voorheen probeerden te mijden. En dat was een goed idee, zoveel werd al snel duidelijk. Hadden we voorheen een feest aan weggetjes hadden en nauwelijks andere weggebruikers die in de weg reden: in Zwitserland is dat anders. Zwitsers zijn niet echt bekend met gasgeven en rijen auto's voor ons zorgden ervoor dat we steeds meer haast kregen om het land uit te komen. Oh ja, en hun kaas

stinkt. En daarmee onze handen en de RS. Groot was dan ook de opluchting toen we na Basel Duitsland bereikten. Menno kende de weg in Freiburg en dat was na 500 kilometer een mooie plaats om een nacht over te blijven. Een paar biertjes in de gezellige binnenstad rondde de dag af.

Dag 8: het Zwarte Woud. Hier was het nog best even puzzelen om een mooie route te vinden zonder al te veel uit de richting te gaan. Eenmaal noordelijker begon de regen serieus door te zetten, met de verwachting dat het aan zou houden. Omdat we beiden geen zin hadden om de laatste nacht in de



slecht weer alles uit- en in te pakken werd het verdere plan snel helder: deels Autobahn, deels binnendoor terug naar huis. Onvermijdelijk was er een tussenstop bij Hannes aan de Nürburgring. Currywurst, pommies, colaatje en het laatste stuk kon ingezet worden. Na 790 kilometer waren we weer terug bij Start. Vele ervaringen rijker en terugkijkend op een non-stop fantastische week.

De campings

De meeste campings kwamen uit het vermaarde ANWB campingboek. Waar selecteer je dan op? Vooral of het een beetje past in de route. Maar soms kom je op een camping die niet meer blijkt te bestaan (dorpje-dorpje). Soms beland je op een camping omdat je er schijnt te kunnen kakken voor een 9.2. Of gewoon omdat het acuut tijd wordt om het mechaniek te testen, en sta je op een rustiek grasveldje op 1400 meter hoogte. Van die ideale camping hebben we eigenlijk nog steeds geen beeld. Van Te Nederlands werden we allebei toch wat 'unheimisch'. Zo'n vriendelijke uit de

Belgische Trophy-gangers

Eind april kreeg ik een mailtje uit België. Of ik nog een heel goede 1100 motor te koop had uit een R4 GTL.

Het bleek om een student te gaan, die een 86-iger R4 met 850 motor had aangeschaft en de Trophy ermee wilde gaan rijden.

U weet wel die R4 rally voor studenten, waarbij van Parijs naar Marrakesh gereden wordt met 50 kg schoolspullen aan boord. Ze hadden hem verteld dat voor de zandbak in Marokko een 1100 blok achteraf toch een betere keuze zou zijn.

Ik heb hem duidelijk gemaakt dat het dan niet beperkt blijft tot enkel een motorwissel, maar ook een andere versnellingsbak, radiator, koelfan en ga zo maar door.

Spijtig, maar je had beter meteen een 4 GTL kunnen aanschaffen, dan had je aan de voorkant ook schijfremmen gehad.

“Hebt u alle spullen voor de ombouw op voorraad en wat is dan het kostenplaatje”, was de reactie uit België.

Ik had hier nog een complete 4 GTL uit 1984 staan, met een heel fijn motortje met slechts 135.000 km, bedoeld als slopertje voor onderdelen.

Maar bij nadere inspectie bleek hij eigenlijk te goed voor de sloop en best het opknappen nog waard.

Dus ging er een mailtje met een aantrekkelijk prijsvoorstel + 8 foto's richting België. Meteen een reactie terug: “1 mei heeft mijnen nonkel ook vrij en willen we graag de wagen komen halen.”

En zo stond er op de dag van de arbeid een 4x4 met een gehuurde autoambulance voor de deur. Bij een bakske kwamen de foto's op tafel van enkele Nederlandse equipes, die in het verleden de Trophy al gereden hebben en de student en zijn nonkel werden steeds enthousiaster.

De nieuwe eigenaar, Pieter-Jan Lerna bleek



Nederlandse klei getrokken Elise die vertelt dat er zo'n leuk marktje in het dorp is, maar verzuimt te vertellen wat voor fantastische stuurweg er rondom het nabijgelegen stuwmeer ligt; ik noteer een minnetje. Het fantastisch geglazuurde sanitair blijkt 's ochtend weinig toegankelijk door de drukte; dan heb je d'r nog niets aan... Het hurktoiletje enkele dagen later kreeg echter ook de handen niet op elkaar.

De camping in Cannes maakte optimaal gebruik van de vierkante meters. Opeengestapeld zoals ook Italianen dat kunnen, een gezellige drukte. En dat terwijl we begonnen met een camping in Arnould, waar alle ruimte was en vooral: rust. Mocht je er komen: ga vooral een stuk vlees eten bij de lokale kebab-tent: ge-ni-aal! Dat is sowieso wel een franse eigenschap: een goede maaltijd is overal beschikbaar. Zelfs een campingrestaurant levert een feestmaal op.

Conclusie

Terugkijkend laat de week stuurvakantie zich in 3 woorden vatten: fantastisch, fantastisch, fantastisch! De Franse weggetjes zijn voor de stuurman een genoegen, waaraan de RS in belangrijke mate heeft bijgedragen. Want wat een grandioos onderstel hebben de fransen eronder geschroefd. Dat onderstel moet wel ontworpen zijn voor deze wegen, zo goed en vertrouwd voelt het aan.

Waarmee de cirkel rond is: een volkje wat een weg door de Alpen aanlegt om de mooiste bergweg te zijn, bouwt ook nog eens de auto speciaal voor deze weg. Mooi volk, die Fransen.

Menno ✂ Martijn B

architectuur te studeren in Leuven en was niet bepaald een autotechneut. Geen nood, zijn beoogde co-piloot was wel een sleutelaar, volgens hem.

Ik vertelde dat er in België een leuke R4 club bestond en ik de voorzitter uit Wetteren ook persoonlijk kende.

En laat hij daar nou net 2 kilometer vandaan wonen; hij had daar al geregeld R4-tjes zien staan. Dat is Herman de Neef, daar moet je meteen naar toe gaan om kennis te maken en zeker ook met zijn vrouw en gitaar spelende dochter. Wat is de R4 wereld toch klein!

Na het uitwisselen van contactadressen en het maken van foto's, ging de R4 GTL op transport naar België. Nog even samen langs het RDW kantoor in Zwolle voor het afwickelen van de papierwinkel. "Ik kom een R4 exporteren naar België", meldde ik de dame aan het loket. "Een R4 uitvoeren? Weet u dat wel zeker", vroeg ze nadrukkelijk. Meestal heb ik moeite om dingen van de hand te doen, maar dit keer was ik heel zeker. "Jazeker, hij gaat naar België en daarna ook nog eens rijdend naar Marokko" vertelde ik. "Dan zal hij meer zand gaan zien, als hij ooit gezien heeft", zei ze ad-rem. De Belgen schoten op het RDW terrein nog een paar foto's van Guppie naast hun nieuwe aanwinst. We namen afscheid en met een goed gevoel reed ik terug naar Emmen.

Bij ons het begin van de inkrimping van de hobby en een R4, die een 2e, avontuurlijk leven tegemoet gaat.

Het is de bedoeling dat de auto volgend jaar februari geprepareerd aan de start staat voor de Trophy, editie 2015.

Hopelijk horen we nog iets over het vervolg en de vorderingen.....

Harry Velthuis

Raad waar hij staat

Als ik zo uit het blauwe (en uit de verhalen in de Uitlaatklep) in moet schatten waar jullie de Clio hebben geparkeerd, dan denk ik in eerste instantie aan de Alpe d'Huez.

Gewoon, gelet op de genummerde bocht. Van die soort zijn ze lang niet allemaal in de Alpen.

Als jullie overigens echt van dit soort wegen houden, zou ik je willen aanraden eens via de Reschenpas naar de Stelvio te rijden. Je begint te klimmen op een 900 meter hoogte in de Vintschgau / Val Venosta, dubbeltalig omdat het Sudtirool / Alto Adige is en je krijgt 48 echte haarspeldbochten voordat je boven komt op 2770 meter. Jawel. Google de plaatjes maar eens.

Ik was daar vorige week nog (toen ik zo oud was als jullie heb ik hem gefietst, ja) en ik heb er weer heel erg van genoten.

Deze keer op 4 wielen naar boven en beneden inderdaad.....

Groeten en tot ziens,

Ad Biemans

Helemaal goed, Ad. Het is inderdaad de Alpe d'Huez. We gaan het RVVC-verrassingspakket naar je opsturen.

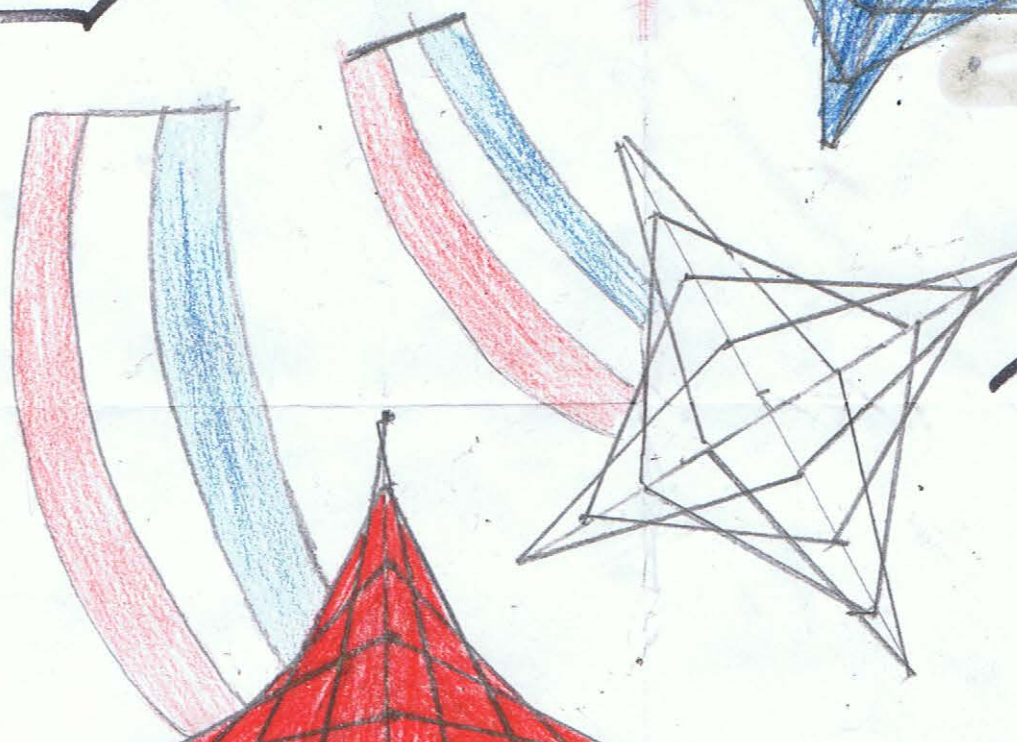
De nieuwe foto komt van Harry Velthuis. Voor de goede inzending ligt een leuke verrassing klaar.



Coax
CAN
Coax
All P
Crispender
Guander



Comparsen & Remant
f/numa
Wij: Handen
CAN
Comparsen



Coax
Alle
Renault
Urgbawten
Crispender

Renault
Urgbawten
Crispender

Agenda

11 januari 2015

Nieuwjaarsreceptie

Locatie volgt

<http://www.rvvc.nl/>

5-7 juni 2015

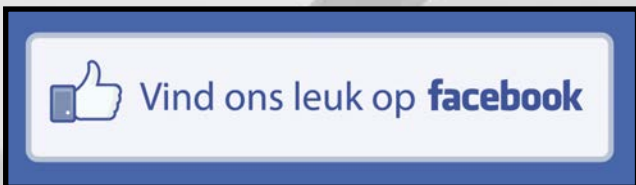
Betuwe-evenement

<http://www.rvvc.nl/>

11-13 september 2015

Deutschland-evenement

<http://www.rvvc.nl/>



De Voetskamp AUTO KLASSIEKERS
Eperweg 20 - 8167LH - OENE (GLD)
KLASSIEKERS
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
3362 AH Sliedrecht
postbus 1007
3360 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, Harry

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

