

Renault
Vrijbouter
Vrienden
Club



Uitlaatklep

december 2015

**De winnaars van In de olie deur 't veen,
Folkert herbouwt ook de motor en
"Dit kan ook met binnenbanden..."**



Van de voorzitter

Van de penningmeester



Beste vrijbuiters

Bijna weer een jaar om. Nu de Sint met al zijn zwarte Pieten weer is vertrokken, kan de kerstboom weer versierd worden. De kerstkaarten kunnen worden verstuurd, en de champagne kan worden

ingeslagen, zodat we kunnen proosten op een nieuw jaar. Bij het eind van een jaar hoort natuurlijk een terugblik op het afgelopen en een vooruitblik op het nieuwe jaar.

Het afgelopen jaar was een goed verenigingsjaar met een paar geslaagde evenementen. Allereerst Het Betuwe evenement, waar de grote tent stevig vast moest worden gehouden om opstijgen te voorkomen. Daarna we onze hobby, vergaderen konden uitoefenen.....! Het was een evenement van uitersten, harde wind, veel regen en..... heel veel zon. Ook waren de rondrit en het bezoek aan het museum zeker weer een succes.

Het najaarsevenement was in het mooie Duitsland, een halve kilometer over de grens, maar toch...! Ik had gehoopt dat de organisatie hun gasten zou verwelkomen in lederhosen en dirndljurkjes en met flinke pulpen bier. DAT viel tegen..... Gelukkig waren Menno en Willem verjaard en hadden ze de goeie Duitse instelling... een paar fusten en een tap. De rondrit was, zoals verwacht, weer dik voor elkaar en het veenpark is uren onveilig gemaakt door de leden van onze club.

In januari (2016) hebben we natuurlijk onze altijd gezellige nieuwjaarsreceptie. Het voorjaarsevenement gaat plaats vinden in de provincie Utrecht, op 3, 4 en 5 juni. In het najaar vieren we ons 10-jarig bestaan, dit wil je niet missen. Het belooft een bijzonder evenement te worden op 2, 3 en 4 september.

Ik wens iedereen en fantastisch 2016.

Henk Buwalda

Traditioneel hoort bij deze donkere maar gezellige tijd ook het verzoek van de penningmeester om binnenkort de contributie weer over te maken.

Die traditie wil ik natuurlijk niet doorbreken! Daarom zie ik graag jullie bijdrage tegemoet op rekeningnummer:

NL37ABNA0593510011 t.n.v. RVVC te Zwolle

Als geheugensteuntje:

Het lidmaatschap is € 15 per jaar voor 1 persoon en € 25 per jaar voor een gezin.

Alvast bedankt!

Martijn Brouwer

In de olie deur 't veen 5 t/m 7 juni 2015

Op 11 september vertrokken we in onze Estafette's richting Twist in Duitsland. Dit was de 2e keer dat we meededen aan een evenement van de RVVC. De 1e keer was in Maurik. Dit was een geslaagd weekend, dus we hadden er zin in.

Na een rit van ruim 2 uur kwamen we op campingplatz Blaue Lagune in Twist. We waren zeker niet de eersten, maar er was nog plek genoeg voor onze Estafette's. 's Avonds hebben we bij gekletst met de andere Renault liefhebbers, en de camping bekeken.

Zaterdagochtend waren er voor iedereen heerlijke Duitse broodjes! Dit was een goede "bodem" voor de aankomende rondrit. We gingen met de rode Estafette. Om beurten lazen Floor en Dylan de route. We reden over echte veenwegen. En waren maar wat blij dat we zo'n stevig ontbijt hadden gehad. Anders waren we vast misselijk geworden van al die hobbels en bobbelts in de weg. Maar dit was meteen een goede test om te kijken of het interieur stabiel genoeg gebouwd is. Gelukkig kwamen de potten en pannen ons niet om de oren vliegen. Dus dat zit wel goed.



Na deze ervaring ging de route verder door het prachtige veengebied. Er was een pauze bij een Duits café waar we werden verwend met koffie en Duitse apfelkuchen. Nog even genoten

van het doorkomende zonnetje en toen weer verder. Naar het oliemuseum. Interessant, ook voor de kinderen. Onderweg nog even een wegwerp BBQ gekocht (die was Silvia vergeten) en een nieuw emmertje voor het afvalwater (Martin was over de oude heen gereden). Toen weer verder, langs de jaknikkers, waar ook weer een aantal vragen beantwoord moesten worden. (Maar met 4 personen is er altijd wel iemand die het antwoord weet) Ook moest er nog een tijdrift gereden worden. Dit was toch nog lastiger dan we dachten. Maar daar hadden meer deelnemers last van, hoorden we later.

Aan het eind van de middag gingen we terug naar de camping. Nadat Dylan en Floor hadden gezien hoe de kinderen van Folkert een rijlesje kregen in een Renault 4 over de camping, was niet moeilijk te raden wat zij ook graag wilden. Dus na wat uitleg direct een paar rondjes gereden. Dat was natuurlijk wel heel cool!

Na zo'n dag vol avonturen hadden we een megahonger gekregen. Gelukkig was er een tent waar we in konden barbecueën. (het begon net te regenen). Al snel was de tent vol met mensen, barbecues en rook, maar dat mocht de pret niet drukken. Ook de prijsuitreiking van de rondrit ging gewoon door in die gezellige tent. We waren enorm verrast toen bleek dat we de 1e prijs hadden gewonnen. We kregen een mooi pakket met streekproducten. En de bekera's hebben een ereplaats gekregen in huis, zoals beloofd.

De volgende ochtend waren er weer heerlijke Duitse broodjes. Om 10:00 vertrok-

ken we naar het Veenparkmuseum in Barger Compasuum. We hebben alles bekeken, pannenkoeken gegeten, mensen verrast met een ijsje ;-) en met een treintje door het veen gereden. Het was een mooie dag. Maar aan alle moois komt een eind, dus we gingen weer richting huis. De boel uitpakken en nagenieten van een fantastisch en goed verzorgd weekend. Organisatie bedankt!



*Groetjes en tot volgend jaar!
Martin, Silvia, Dylan en Floor
Koopman*

Efficiënt motortje

Als je bezig bent om het chassis van je Renault 4 te restaureren, dan kan het motortje natuurlijk niet achterblijven. Op zich is er met het motortje van mijn Viertje eigenlijk niets mis en dat is meteen het grootste item van het motortje: het design. Er zit namelijk een heel krap carburateurje op en Ome Renault wilde er geen acceleratiepompje op hebben. Dat maakt dat je tijdens het rijden gewoon de choke geheel ingedrukt hebt, maar als je dan een beetje gas bij geeft, steeds wild aan de chokeknop begint te trekken. Uiteindelijk ben je dat ook zat en laat je de choke er een beetje op staan. Stom. Slecht voor het brandstofverbruik. (Laten we de invloeden daarvan, gerelateerd aan de huidige emissienormen, op het milieu dan maar even buiten beschouwing laten).

Dat kan allemaal beter en mooier, is het idee dan. In beginsel zou dit modelletje zuinig met brandstof omspringen, maar dat is mij

nooit echt opgevallen. Op school heb ik geleerd dat de compressieverhouding van de motor in de formule voor het thermodynamisch rendement zit. Hoe hoger, hoe beter voor het brandstofverbruik, zou je dus zeggen. Waarom heeft dit motortje dan slechts een compressieverhouding van 9.5 op 1? Het plan is hiermee geboren om maar eens een millimeter van het blok af te frezen en een tiende millimeter van de kop af te halen. Daarmee gaat de compressie naar 11.1 op 1. Dat klinkt al een stuk beter. Het motortje kan uit elkaar.

Nadat het motortje uit elkaar gehaald was, maar nog voordat het mechanische bewerkingen bij het motorrevisiebedrijf had ondergaan, wilde het maar zo gebeuren dat Steunpunt Noord me het laatste C2JP713 blokje aanbood. Een motor van een Renault 5TX, de 1400cc uitvoering van het alom geroemde Cléon-blok. Die kan ik natuurlijk niet aan mijn neus voorbij laten gaan. Een deal werd gesloten en de motor werd zelfs gebracht! Helemaal top.

Doch ook voor deze motor geldt het verhaal van de antieke compressieverhouding. Zelfs nog iets erger dan die van de originele 1100cc uit de Renault 4 GTL, namelijk 9.25 op 1. Hetzelfde plan kan ook wel op deze motor uitgevoerd worden. Met dezelfde bewerkingen kom je dan volgens de berekeningen uit op 10.6 op 1.

Bij het motorrevisiebedrijf weten ze wel raad met dergelijke wensen.

1) Een millimeter van het blok af:



2) De klepzittingen opnieuw op maat frezen:



3) De klepjes op maat slijpen:



Zodat die er weer fris bij staan:



4) De kop nog een tiende gevlikt:



5) En dan natuurlijk een hele berg verse pakkingen en lagertjes (en opgepoetste dekseltjes):

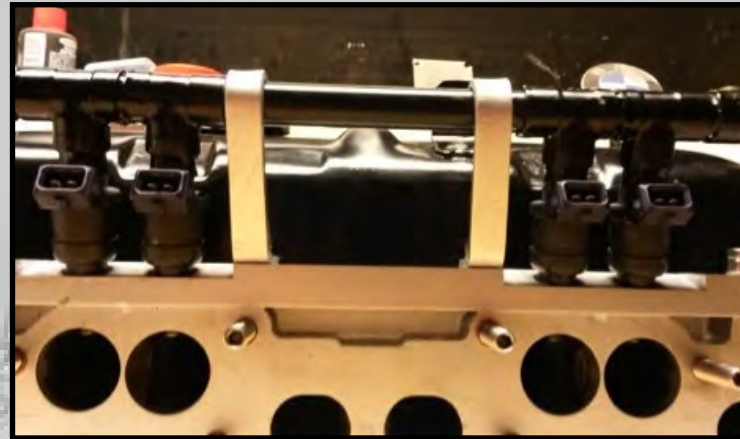


Ok. Dan is het motortje mechanisch leuk voor elkaar met mooi afsluitende klepjes en een dikke compressie, maar daarmee is het choke-ellende-verhaal nog niet helemaal afgesloten. Alhoewel de carburateur die bij deze motor hoort wel netjes een acceleratiepompje heeft, blijft de nog steeds aanwezige choke wel een enorm achterhaald principe. Geheel terzijde: Mensen van na het Renault 4 tijdperk, zoals mijn kinderen, krijgen het werkingsprincipe van de choke bij het halen van hun rijbewijs helemaal niet meer mee. Die kunnen een goed leven hebben zonder te weten wat een nestel of een choke is. Laten we die hele carburateur maar een schop geven. Met een leuk motormanagementsysteem kunnen alle problemen de kop in gedrukt worden.

Een motormanagementsysteem heeft, geheel in tegenstelling tot een mechanisch systeem allerhande sensoren en actuatoren nodig. Bijvoorbeeld injectoren om de benzine te doseren, een krukassensor om de krukaspositie door te geven (de krukas bevindt zich doorgaans ergens onderin het blok) en onder andere een pingelsensortje om alles bij die mega compressie in de gaten te houden. Al dat soort spul past doorgaans helemaal niet direct, dus er zijn hier een paar nog wat aanpassingen nodig. Een leeg verdelerhuis (he? Hier wonen normaal toch de contactpuntjes?) verraadde reeds dat dit motortje eerder al van een elektronische ontsteking zou kunnen zijn voorzien (helaas niet bijgeleverd).

Bij een multipoint injectiesysteem houden de injectortjes ervan om ieder een cilinder voor zichzelf te hebben. Na wat omzwervingen

heb ik injectoren gevonden met een langere neus, zodat de volgende constructie gemaakt kon worden:



Vier injectortjes die gezellig met een brandstofrail via een passtuk op de cilinderkop zijn gemonteerd. Met een beetje geluk kan je de neus van de injectors nog net in het inlaatkanaal zien zitten.

Naast het plaatsen van een krukassensor is het aan te raden om ergens een patroontje in te maken zodat die sensor ook werkelijk wat ziet. Het vliegwiel leek een uitgelezen kandidaat hiervoor. Zie hier het vliegwiel in de freesbank teneinde het alom geroemde (of uitsluitend gebruikelijke) 60-2 patroon aan te brengen.



Een en ander scheelt ook nog wat vliegwielgewicht, wat over het algemeen het optoeien van de motor bespoedigt. Dan verdient het sensortje zelf het om vooral dicht bij het vliegwiel te gaan wonen:



Misschien moeilijk te zien op de foto (motor op de kop aan de motorbok), maar hij woont tussen de karterpan en de rechter blok-bak steun.

Alhoewel het natuurlijk enorm wenselijk is om een mooi inlaatspruitstuk en een mooi uitlaatspruitstuk te maken, doen we het eerst even met de originele spruitstukjes en de carburateur er ook op, want anders mist de gasklep, teneinde het najaarsevenement 2015 te halen.



Een injectiesysteem houdt van een constante brandstofdruk. Dit geheel in tegenstelling tot een carburateur, die vooral verlangt dat de vlotterkamer gevuld blijft. In de moderne ontwikkeling van brandstofsysteem (vanaf 1990, zeg maar) worden elektrische brandstofpompen vaak in de brandstoftank geplaatst. Een uitdaging op zich. Al met al blijft dit motortje een relatief beperkt vermogen genereren en met dat in het achterhoofd, bedacht ik me dat ik wel een brandstofpomp van een stevige motorfiets (bijvoorbeeld een Yamaha Fireblade) kon gebruiken. De voor zijn beroep lassende buurman laste (in één keer brandstofdicht!) een montage flens in de onderkant van mijn tank en weer is een moeilijk item opgelost:



Tot dus ver zijn er dan een berg handelingen uitgevoerd, waarvan eigenlijk uitsluitend aangenomen kan worden dat deze meewerken aan het bevorderen van de prestaties van het motortje. De motor hangt in het chassis te wachten totdat het uitgeprobeerd kan worden. Maar daarvoor moet het geheel eerst weer een auto worden en aan de koets zat ook nog wel wat werk. Daarover in een andere verhandeling waarschijnlijk meer. In ieder geval zat er wat tijd tussen dit stadium en het stadium waarin het motortje ook werkelijk draait.

Na het herstellen van de koets en de vakantie, waren de computer en de kabelboom aan de beurt. Een motormanagementsy-



steem behoort nu eenmaal met allemaal draadjes aan de sensoren en actuatoren verbonden te zitten.

Nadat alle benodigde handelingen zijn voltooid, komt daar dan het moment dat er een keer aan de sleutel geslingerd kan gaan worden. Zou hij überhaupt starten? Het antwoord was helaas "nopes". Na wat snelle checks bleek snel dat er geen vonken gegenereerd werden (en de doosjes bougievonkjes waren uitverkocht bij de plaatselijke Brezan). Een meting wees uit dat het signaal van de computer naar de bobine niet krachtig genoeg was; iets wat snel gefixt was. Met de afstellingen van mijn andere speelgoedauto in de computer (beetje aangepast voor een vier-cilinder) wilden de eerste klappen in de cilinders op gang komen, wat met wat wild geduw tegen wat basis afstellingen al snel overging in fatsoenlijk stationair draaien. "HIJ DOET HET". Cool. Tijd voor een rondje om de vijver! Na een paar dagen met de verzonden instellingen in de computer te hebben rond gereden, werd het toch tijd om het allemaal even mooi af te stellen. Op de rollenbank kan je toch het beste meten wat het mooiste ontstekingsstijdstip is...



Een oude telefoon kan goed dienst doen als extra dashboard om het functioneren van het motormanagementsysteem een beetje leuk in de gaten te houden.

Groeten, Folkert



Een oud-studente

Eind november 2007. Mijn broer Loek is op de 22ste 50 jaar jong geworden en om deze mijlpaal in stijl te vieren heeft hij, samen met zijn buurman die ook deze leeftijd heeft bereikt, besloten om voor deze gelegenheid eens flink uit te pakken en daarom hebben ze voor de opvolgende vrijdagavond een zaaltje gehuurd in hun woonplaats Tilburg. Marjan kan die avond niet meegaan en daarom zal ik me alleen in het feestgedruis storten. Een mooie gelegenheid om weer eens een flinke afstand met onze rode 4TL af te leggen. Vledder-Tilburg is een afstand van zo'n 250 km en met een gemiddelde snelheid van zo'n 90 km per uur mag je er wel zeker drie uur voor uittrekken. En alsof het zo moet zijn, trekt er die dag een forse zuidwesterstorm over ons land. Dat betekent voor mij dus ook nog een stevige tegenwind en extra reistijd! Ik besluit om op tijd te vertrekken en rond 17.00 u kus ik Marjan tot morgen; ik zal bij Loek blijven slapen.

De storm laat het Viertje flink schudden en de twee voorportieren klapperen er aan de bovenkant lustig op los. Gelukkig regent het niet hard, zodat de overlast binnen beperkt blijft tot continu ruiten schoonpoetsen door de constante condensvorming. Met een gemiddelde snelheid van zo'n 85 km per uur bereik ik na zo'n anderhalf uur de parkeerplaats aan de A50, net voorbij de kruising met de A1 bij Apeldoorn. De koffie in de thermosfles lonkt en ik zet het Viertje iets na het tankstation aan de kant. De wind is wat gaan liggen en het is op dat moment ook droog. Ik leun tegen de auto en genietend van de hete koffie kijk ik naar allerlei arriveerende auto's, die na een tankbeurt weer hun weg vervolgen. Wie zijn dat toch allemaal? Waar komen ze vandaan, wat hebben ze gedaan, waar gaan ze heen en wat zouden ze gaan doen? Zo in gedachten wat filosofierend zie ik een Lexus uit het hogere segment stoppen bij de buitenste pomp. Een rijzige oudere man met wit haar en een dure overjas aan begint te tanken. Op de passagiersstoel kijkt een goedgekapte vrouw van dezelfde leeftijd een beetje verveeld door de zijruit. Dan ziet ze mij en mijn Viertje en bin-

nen enkele seconden is de verveling van haar gezicht verdwenen om plaats te maken voor een euforische uitdrukking!

Ze stapt uit en op een holletje komt ze op me af, gekleed in een sjiek mantelpak en bijna struikelend op haar hakjes. Ze komt mij onbekend voor, maar je weet het nooit, dus spreid ik mijn armen om ze te verwelkomen als een reeds lang uit het oog verloren oude vriendin. Vlak voor me houdt ze in en schiet in de lach. "Nee", zegt ze, "we kennen elkaar niet, maar U rijdt in mijn eerste autootje, waar ik zoveel mooie herinneringen aan heb!" Ik had het kunnen weten en natuurlijk wist ik ook wel dat ze niet op mij afvoog. "Ik woonde in de Achterhoek toen ik op mijn achttiende mijn rijbewijs haalde en daarna ging studeren in Amsterdam in 1967. Het openbaar vervoer bij ons was slecht en mijn vader kocht daarom voor mij een rode Renault 4, precies dezelfde als U hebt. Hij was vijf jaar oud en het was voor mij een wereldauto. Behalve elk weekend op en neer naar mijn ouderlijk huis, maakte ik met mijn studievriendinnen uitstapjes naar het IJsselmeer, de kust, naar Den Haag en Zeeland. We zijn er zelfs twee keer mee op vakantie naar Frankrijk geweest, met vier meiden!

Hij heeft me nooit in de steek gelaten, alleen roestte hij overal wel erg en er zaten twee gaten onder de hoeken van de voorruit, zodat het binnen altijd lekte als het regende. Eén keer was het zo erg na een wolkbreuk op een camping in Frankrijk, dat er wel vijf centimeter water in de auto stond. De campingbaas heeft toen met een boormachine een aantal gaten in de bodem geboord om het water er uit te laten lopen! Ik heb er ruim drie jaar met ongelofelijk veel plezier in gereden toen ik vlak voor het einde van mijn studie noodgedwongen afscheid van mijn Viertje moest nemen. De garage constateerde dusdanig veel gaten in de bodem en bij de wielophanging en weet ik veel waar nog meer, dat het een wonder was dat ik er nog zolang mee had rondgereden zonder brokken. Tja, het APK-loze tijdperk..

Ik heb daarna allerlei andere auto's gehad, maar ze waren nooit zo leuk als de 4 met

zijn fijne herinneringen. En nu zie ik U hier staan met mijn oude auto. Wat ongelofelijk leuk!" Ik antwoord dat ik ook al jaren met veel plezier in mijn Viertje rijd, ondanks dat het veel onderhoud vergt. Als ik ze uitnodig om achter het stuur plaats te nemen, begint ze te glimpen als de meid van 18, die ze eens was. "U mag wel een rondje over de parkeerplaats rijden als U dat graag wilt", nodig ik haar uit. Maar haar man had al een paar keer ongeduldig staan claxonneren. "We zijn op weg naar een diner in Nijmegen en we zijn al laat, dus helaas. Maar ik was heel graag op uw aanbod ingegaan. Bedankt dat ik achter het stuur mocht zitten." "Geen dank, graag gedaan", antwoord ik, "en U bedankt voor uw prachtige verhaal. Misschien komen we elkaar nog wel eens tegen, dan mag U alsnog een stuk rijden." "Daar houd ik U aan", zegt ze. Met een ferme handdruk nemen we afscheid. En we zijn elkaar nooit meer tegengekomen...

Peter van der Eerden

Hergebruik van Renault 4-binnenbanden

Enige tijd geleden had ik een advertentie op marktplaats gezet, waarin ik een 6-tal goede, gebruikte binnenbanden aanbood voor een Renault R4, R5 en R6.

Om een grotere doelgroep te bereiken, had ik er ook nog bij vermeld dat ze geschikt waren voor een oud type Polo of Panda. Er kwam geen enkele reactie op en dus werd de advertentie maar weer opnieuw geplaatst.

En toen plots een reactie uit Amsterdam, of ik een mooie prijs kon maken voor alle 6 in één koop, inclusief verzending.

Nou dat kon ik wel en dus werd het pakket klaar gemaakt inclusief een 7e, lekke binnenband als bonus, die ze ook wel wilden hebben.

Ze wilden de binnenbanden gebruiken voor een theatervoorstelling, begreep ik.

Met de belofte dat ik nog een paar foto's zou ontvangen, ging de doos op de post.

Ik had al een fantasie in mijn hoofd over een klucht van een louche garage met klanten

die er verhaal kwamen halen, waarbij mijn autobanden in het garagedecor zouden figureren....

Na een paar weken kwam er een mailtje uit Amsterdam met 2 foto's. Maar het was absoluut niet wat ik had verwacht. De banden waren gebruikt voor een modern theaterballet, dat mijn voorstellingsvermogen veroversteeg. "25 fietsbanden en bijna 6 autobanden zijn erin verwerkt" mailde Diederick mij trots. (De lange op de foto's) "En mede dank zij mijn rubberen outfit heb ik een fantastische theateravond beleefd" aldus het bijgeleverde enthousiaste commentaar.



Eigenlijk best wel jammer van die goede binnenbanden, maar sois, als er toch geen interesse voor is, dan is dit een verrassende manier van bandenrecycling.

Creatief met rubber zullen we maar zeggen.

Harry Velthuis

Raad waar hij staat

Raad waar hij staat was in de vorige Uitlaatklep de welbekende Tuf van Harry en Tonny Velthuis. Deze stond op de gevoelige plaat voor Le Mont Saint Michel, op de grens van Bretagne en Normandië. Helaas heeft niemand het goed geraden (wellicht toch eens een internationaler evenement organiseren?)

Onderstaand jullie nieuwe uitdaging. Voor de wielersfans een makkie...



Inzendingen mogen naar de redactie gemaild worden. De winnaar wint een leuk pakket uit de RVVC-winkel.



Vind ons leuk op **facebook**

Agenda

10 januari 2016

RVVC Nieuwjaarsborrel
Locatie en tijdstip volgen per e-mail
<http://www.rvvc.nl/>

3-5 juni 2016

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

11-12 juni 2016

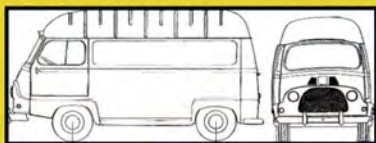
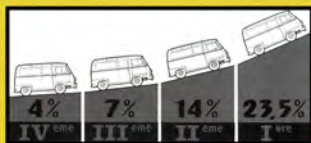
Rétro Meus'auto 2016
<http://www.biellesmeusiennes.com/>

2-4 september 2016

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

10-11 september 2016

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



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

Marsweg 115-3
7202AT Zutphen
Bezoek op afspraak

Email: estafettewillem@gmail.com

WWW.RENAULTESTAFETTE.NL



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

Menno Merts
Breegraven 67
7231 JB Warnsveld. 06-15097768

Henk Buwalda
Meekeshof 23
9089 BC Wytgaard. 058-2553235

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

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

Sjannien Pennings
Osseweistraat 38
3023 DD Rotterdam. 010-4550987

Coördinator evenementen

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

Redactie Uitlaatklep

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

Clubartikelen

Wim en Wilma Meester
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