



LEVE DE TWINGO

Het is nu bijna niet meer voor te stellen, maar de Twingo week zo af van het bekende dat het wel een ruimteschip leek.



8 ZALIGHEDEN

"Yes Sir, I can boogie". Want Baccara, dat is natuurlijk een roemrucht damesbandje.



EN FRANCE

Een van de leuke aspecten van een reis door Frankrijk is het speuren naar Viertjes.



VAN DE VOORZITTER

Beste Vrijbouter Vrienden,

'Al bijna weer een jaar om en onze oudjes mogen weer in de winterslaap' is de standaard openingszin voor de laatste uitgave van het jaar van uw lijfblad. Ondanks dat we afgelopen jaar de nieuwjaarsreceptie hebben moeten missen, heb ik toch best veel activiteiten mee mogen maken die te maken hebben met oude Renaults en kamperen. Naast het aangepaste en toch enorm geslaagde voorjaarsevenement en het ouderwets gezellige najaarsevenement, mocht ik dit jaar ook gewoon weer ouderwets met de vouwwagen op zomervakantie, heeft de 11TSE zijn mannetje gestaan in een vergelijkende test van Autoweek Classics, mocht ik nog een weekend of twee met andere vrienden op pad.

Daarnaast, wegens veranderde werkomstandigheden, mogen mijn oude autootjes en de kampeerspullen in een heuse loods overwinteren in plaats van in de kas. De foto is van toen ik de loods net had, hij staat nu natuurlijk alweer helemaal vol.



Een nieuwjaarsreceptie staat dit keer wel weer op de planning. Dit keer bij het startpunt van het Achterhoek-evenement: Bij Estafette-Willem (Marsweg 115-3 in Zutphen) en wel op 16 januari 2022, vanaf een uur of 13:00.

Voor- en najaarsevenementen zijn volgend jaar op 10-12 juni en 9-11 september. Ik ga er blind vanuit dat ze door mogen gaan... We gaan naar Groningen en Noord-Holland. Zin in!

Met vrolijke Vrijbouter groet,
Folkert Sikkema

IN DIT NUMMER

Rondreizen	3
En dan denk ik aan Brabant...	5
Lofzang op de Twingo	9
De kerstkaart	13

CONTRIBUTIE

De aangepaste contributie voor 2022 bedraagt:

Solidmaatschap: € 17,50

Gezinslidmaatschap € 30,-

Betalen mag op IBAN:

NL 52 RBRB 0706 4852 11

ten name van: RVVC te Meppel.

Namens je club hartelijk dank voor je tijdige bijdrage.

Martijn Brouwer





Rondreizen door Midden- en Zuid-Frankrijk

Afgelopen september en oktober hebben Marjan en ik een mooie reis met onze camper door Midden- en Zuid-Frankrijk gemaakt. Daar hebben we van alles gezien en meegemaakt. Een van de leuke aspecten van een reis door Frankrijk is het speuren naar Viertjes. Al hebben we er zelf niet meer eentje in ons bezit, ons hart wordt nog altijd warm als we er ergens eentje ontwaren.



En zo zagen we ergens tegen een schuur een 4L Trophy in deplorabele staat, al zag hij er in eerste instantie best goed uit. In de buurt van de bron van de Maas ontwaarden we de droeve resten van een in verregaande staat van ontbinding zijnde karkas van een 4F4. Wat later een zeer acceptabel uitziende 4GTL in dagelijks gebruik naast een mooi Frans huis. En ergens en route ontwaarde ik een onttakelde 4F4 vol deuken en zonder achterruit. Die werd na inspectie duidelijk als afvalbak

gebruikt. Achter het huis was echter een man aan het werk aan een andere 4F4 uit 1978. Die had vele jaren stil gestaan en er zat veel werk aan. Op het moment dat ik de man aansprak, was hij bezig met het vervangen van de oliepompe. De nieuwe zat er al in, maar de 850 cc krachtbron wilde zijn karakteristieke geluid nog niet laten horen. Er zat nog "beaucoup de travail" aan. En voor een bouwmarkt stond een heel aardige blauwe 4GTL met de normale Franse gebruikssporen, deuken



en krassen en die nog gewoon dagelijks dienst deed. En zo zagen we er her en der nog meer, waar we op dat moment geen kans toe zagen om er een foto van te maken, omdat we niet konden stoppen. De laatste week in Zuid-Frankrijk voor de terugreis stond in het teken van een week zon- en strandvakantie op een camping aan de Middellandse Zee met zijn eigen strandopgang. En het moet gezegd, de wetenschap dat we in de laatste week van oktober genoten van een duik in de Middellandse Zee bij een temperatuur van 24 graden, terwijl het in Pays Bas regende bij 11-12 graden, gaf ons een zeer voldaan gevoel...



Peter van der Eerden



En dan denk ik aan Brabant...

...want daar brandt nog licht.

Ja, dat onmiskenbaar, met Eindhoven in de provincie. En je kan er met de RVVC kamperen, zoals wij in de afgelopen jaren al in veel delen van Nederland geweest zijn. Dit najaarsevenement was in Eersel en de organisatie was in de vakkundige handen van Berrie van Mier en Loek van der Eerden. En Eersel, dat is het land van de 8 zaligheden. Dat klonk op voorhand als de tekst waarmee een handige marketeer de klanten lokt. En dat lukte in ieder geval met een grote groep RVVC-ers.

Het programma kende de gebruikelijke RVVC-overzichtelijkheid: vrijdag aankomst, biertje, patatje, ALV. Die ALV was dan wel "raar" voor het najaar, maar ja, corona herplant wel eens wat. De ALV was geen grote verstoring trouwens. In een rap tempo handelde de voorzitter de onderwerpen af. En dat tot grote tevredenheid van allen. Overigens ook van ondergetekende: het is leuk om een administratie bij te houden en nog leuker als de leden daarmee op de ALV ook blij zijn. Waarvoor wederzijdse dank.

De RVVC-overzichtelijkheid dus. Zaterdag, daar stond een rondrit, BBQ en prijsuitreiking op het programma. Waarna op de zondag inpakken en een facultatieve stadswandeling in 1 van de zaligheden op het programma stond.

Die vrijdag dan, om het weekend mee te beginnen. Een groepje fanatiekelingen besloot dat dreigende regen geen beletsel was om het weekend af te trappen met een rondje mountainbiken. Het was een prachtig rondje, dat op zich was al een zaligheid. Ook zalig: daarna een dikke laag modder van je af douchen. De regen had modderige sporen gemaakt en wij droegen er de sporen van.

Het spreekt voor zich dat de patat daarna welverdiend was. Met dank aan de lokale snackbar in Eersel. Op het terras daar trokken we trouwens al de conclusie dat plat Brabants verre van verstaanbaar is voor bewoners van boven de rivieren. En wellicht ook voor iedereen buiten Eersel. Gemoedelijk klonk het in ieder geval wel. Nadat we de ALV in goeden doen doorstaan was, reste ons niets anders dan met gezelligheid, wellicht een biertje en die handige Zweedse fakkels de vrijdagavond in te gaan.





Fris ontwaakt in het toch wel kleine tentje, lokte de zaterdag met het spektakelstuk: genieten van de zaligheden die Brabant te bieden heeft. In ieder geval op het gebied van landschap en dorpjes. Er was nog een dilemma voorafgaand, namelijk de keuze voor passend vervoer. De keuze was eigenlijk simpel: voor een rondrit wil je op alles voorbereid zijn. Een fiets mee, 3 pakken hooi, meerdere mensen; wat je zoal op je pad aan kan treffen. Toch besloten we avontuurlijk te zijn en de Toyota Yaris Verso geparkeerd te houden. The weapon of choice was de Renault 5 Baccara. Waarmee de teamnaam kiezen vervolgens een eitje was: "Yes Sir, I can boogie". Want Baccara, dat is natuurlijk een roemrucht damesbandje, dat met dit nummer in 1977 glorie tijden beleefde.

Rallybordje bevestigd en dan aansluiten in de file de camping af. We besluiten ons kruit droog te houden en rustig van start te gaan. Daar scheelt het ook dat ik de koude motor graag eerst netjes warm rijd. De instructies zijn helder en er is duidelijk werk gemaakt van de routebeschrijving. Daarmee verdwalen we in ieder geval niet. Helpt ook mee dat er wat RVVC-ers voor ons rijden. Dan verdwalen we in ieder geval collectief, moet je maar denken.

Na enkele kilometers komen we bij de eerste stop voor de beantwoording van een vraag. En daar blijkt menig RVVC-er de wens van Loek, "de sponsor van de tasjes ziet deze graag in beeld", goed onthouden te hebben. De blauwe tasjes komen in diverse poses voorbij, er

blijkt veel te kunnen. Genoeglijk zoekend en rijdend arriveren we bij de koffiestop. Koffie en appelgebak, een RVVC-klassieker, blijken hier beiden fantastisch. En dat op een pittoreske plek. Onbekend of dit 1 van de 8 was, maar een zaligheid was het zeker.

De koffiestop blijkt echter niet geheel vrijblijvend. Dat had 2 oorzaken, waarvan de eerste door de organisatie ook bedoeld was. Zij hadden de aardige vondst gedaan om ons de jaartallen te laten raden die bij de kentekenplaten hoorden. Alle kentekenplaten zaten uiteraard gemonteerd op een Renault, maar niet noodzakelijk was dat ook het geboortjaar van deze auto. Eindelijk een moment waarop deze nutteloze informatie tot z'n recht





komt. Want jazeker, TK-71-DX was de Lada 2104 van mijn ouders. Hier ging JY-66-RJ aan vooraf. Een witte Fiat Ritmo 60 CL. En zo kan ik wel even doorgaan. (Eéntje nog dan, 56-DN-DT: een Renault 21 Nevada) De kunst om dan de gevraagde kentekenplaten goed in te schatten is om ze te plaatsen tussen de platen en jaren in je hoofd. Fantastisch, geniaal, die wil ik elke keer wel!

Dan de 2e actie bij de koffiestop: de 5 van Menno en Maureen besluit zijn contactslot stuk te hebben. Dan wordt het zoeken en puzzelen hoe dat op te lossen is. Folkert, Menno en Willem Belder krijgen het werkend. Leve de gereedschappen van Willem en de inventiviteit om koplampen als stroombron voor de ontsteking te gebruiken. En bovenal, leve de overzichtelijke techniek. Goed dat in Brabant het licht brandt, dan.

Dan komen we op het letterlijke hoogtepunt van de rondrit. Een fraaie uitkijktoren met een opmerkelijke vorm: naar boven toe loopt deze steeds wijder uit. En de constructie lijkt nog het meest op de wijze hoe spaghetti in een glazen pot staat. Prachtig om te zien en vol energie beginnen we aan de klim. Dan blijkt dat de constructie fraai is, maar ook beweging toestaat. En nee, een gezonde afkeer van hoogtes in combinatie met toenemend wantrouwen in de constructie, dat is geen recept om lang boven te blijven. Bovenste punt aangetikt en rap weer naar de vaste grond. Het uitzicht is absoluut fenomenaal, zoveel werd in die split-second boven wel duidelijk.

Zo richting einde rondrit kwamen we op een minder pittoresk terrein. Dat ligt niet aan Brabant, industrieterreinen zijn overal en overal vooral doelmatig. Zeker voor dit doel, want hier werd duidelijk wat Loek op zijn aanhanger verborgen hield. Een fiets met een andersom werkend stuur. Leuke constructie, lijkt makkelijk "gewoon andersom denken", in de praktijk volstrekt onmogelijk. Het was in ieder geval vermakelijk voor zowel de kandidaat en de toeschouwers. En uniek!





En zo kabbelde de rondrit verder genoeglijk voort. Eenmaal terug op de camping was het laatste spel; althans, dat dachten we toen. In ieder geval was daar ook de clubwinkel. Mandy slaagt er iedere keer in weer hebbelijkheid naar leuke Renault-spuulletjes op te roepen. En aldus ging een blikken schild van het Renault-Gitanes-fietsteam mee. Kom daar maar eens om tegenwoordig: een sigarettenmerk dat sport sponsort.

Briefje ingeleverd; BBQ met vrienden; beetje regen: we vermaakten ons. Tot het uur U. De grote bekendmaking van de uitslag. En warempel, een ex aequo voor "Yes Sir, I can boogie" en Team Belder. En daar kwam het laatste spel om de hoek: het ballengooien beslechtte de strijd. Victorie, voor Baccara. En een mooie tweede plek voor Team Belder. Een fijn bierpakket viel ons ten deel, voor de nodige napret thuis.

Na een verder wederom gezellige avond met Renault-vrienden, brak de zondag aan. Een wandeling door Eersel stond op het programma, wat met het bijbehorende appje een aangename besteding van een zondagochtend was. Eersel blijkt terecht een zaligheid genoemd te worden. Een rondje koffie sloot dan toch echt het evenement af, waarna iedereen tevreden huiswaarts reed.

De teamnaam "Yes Sir, I can boogie" kwam op zondag nog bijna spookachtig voorbij in het nieuws. Baccara had haar hoogtijdagen begin 80-er jaren. Niet echt een



eendagsvlieg, maar ook niet een decennium aan hits. Op zaterdag 11 september 2021, de dag van de rondrit, overleed María Mendiola, 1 van de zangeressen van Baccara.

Loek en Berrie, hartelijk dank voor een bijzonder geslaagd weekend!

Martijn en Maaike

Ow, hadden we in Eersel het licht wel uitgedaan?



Lofzang op de Twingo

Het is begin jaren '90. Een internationale troepenmacht maakt een einde aan de bezetting van Koeweit door Irak. In Zuid Afrika wordt de Apartheid afgeschaft. Tuinbroeken zijn in, fluorescerende shirts ook. Kurt Cobain leeft nog en zingt met Nirvana 'Smells like teen Spirit'. De Sovjetunie wordt opgeheven. Bij Renault loopt de laatste Renault 4 van de band.

De wereld is volop in beweging en tijden veranderen op het moment dat Renault voor één van de belangrijkste veranderingen uit haar historie staat. De aloude Renault 4 is óp. Hoewel het model nog altijd een trouwe schare fans heeft, wordt de productie te duur om het model nog tegen een concurrerende prijs aan te kunnen bieden. Het icoon moet vervangen worden, maar hoe zorg je voor een opvolger die niet in de schaduw staat van zijn voorganger? Het antwoord: door álles anders te doen. In 1992 maakt de internationale autopers kennis met de opvolger die geen opvolger mag heten: De Renault Twingo. La voiture anti-crise, zo luidt de Franse slogan; een auto die de crisis moet doen vergeten. Bingo!

De crisis doen vergeten, dat doet de Renault Twingo. Het is nu bijna niet meer voor te stellen, maar de Twingo week zo af van het bekende dat het wel een ruimteschip leek. Love it or hate it. Het one-box design was zowel verfrissend als vernieuwend, de zeven leverbare

pastelkleuren pasten perfect in het modebeeld van die tijd. Er waren welgeteld twee opties leverbaar: een giga-groot roldak óf airconditioning. De Twingo bood een ongekende hoeveelheid binnenruimte, vooral op de achterbank. Het interieur was als een snoepwinkel, vol bonte kleuren en verrassingen. Mintgroene knopjes,





een knalrood bolletje op het dashboard voor de alarmlichten, een centraal geplaatste digitale snelheidsmeter; het was allemaal nieuw en uniek. Maar het belangrijkste van de nieuwe Twingo was toch wel zijn (haar?) guitige snoetje. De koplampjes leken wel oogjes, het glimmende wybertje op de motorkap een neus en de voorschermen waren bolle wangetjes. Vol vertrouwen keek kleintje (vr)olijk de wereld in, als een puppy naar z'n baas. Renault claimde dat de Twingo was bedoeld voor een doelgroep die uiteenliep van huisvrouw tot zakenman. In de praktijk zal vooral de eerste categorie voor het wagentje gevallen zijn.

Een aantal zaken aan het concept van de Twingo was enorm knap. Ten eerste was de wagen ongekend vernieuwend, zonder dat er grote technische vernieuwingen aan te pas kwamen. Het technische concept wijkt in de basis niet veel af van de al veel langer bestaande R5

en Clio, alleen de vorm van de carrosserie was duidelijk anders. Bij de introductie werd zelfs gebruik gemaakt van een ouderwetse (maar vernieuwde) stoterstangenmotor. De eerste crashtest bracht aan het licht dat de veiligheid eigenlijk onder de maat was, niet handig in een tijd dat Renault zich als bouwer van veilige auto's wilde profileren. De Twingo werd dan ook met grote regelmaat geüpdate: er kwamen nieuwe kleuren, nieuwe bekledingen, een nieuwe motor, betere veiligheid, nieuwe opties en een heel scala aan transmissies. Desondanks bleef de Twingo altijd zichzelf.

Ten tweede bleek het concept bijzonder lang houdbaar. De eerste generatie Twingo is geproduceerd van 1993 tot 2012 (de Franse productie stopte in 2007) en was zelfs in zijn laatste jaar nog niet hopeloos verouderd. Een hele prestatie bij een model dat het van zijn revolutie moet hebben. Het koetsje verveelde kennelijk nooit. Ten derde was (en is!) het ruimte-aanbod en de variabiliteit daarvan buitengewoon. Het wagentje is maar 3,43 meter lang, maar het is werkelijk mogelijk om met gestrekte benen achterin te zitten. Naar goed Frans gebruik was de Twingo praktisch tot-en-met, vooral door de verschuifbare achterbank en neerklapbare voorstoelen. Of je nu een koelkast moet vervoeren of je Twingo tot een bed op wielen wilt transformeren, het kán.

Het is waarschijnlijk een combinatie van de bovenstaande eigenschappen geweest, die de Twingo tot zo'n succes heeft gemaakt. Want zoals gezegd, van zijn technische revolutie hoefde de Twingo het niet te hebben. We rijden vandaag in een Twingo 1.2 16v uit 2002 en om nou





te zeggen dat het wagentje bijzonder rijdt... nee. De besturing is behoorlijk ongevoelig, het motortje maakt een knap kabaal en de afwerking is, nou ja, Frans: hij rammelt en hij kraakt, maar hij gaat en gaat en gaat. Er zijn (en waren) voor dit bedrag beslist beter rijdende auto's te krijgen. Maar die hebben niet de beleving van de Twingo. Je zit er een beetje vreemd in, als een buschauffeur met opgetrokken knieën. Het went. Door de grote voorruit, die schoon wordt gehouden door een enkele ruitenwischer met pantograaf, heb je een weids uitzicht. Het neusje is natuurlijk volkomen onzichtbaar. Er is volop licht. Veel glas (in deze auto ook een glazen dak) en een lichtgrijs dashboard, dat er prima uitziet maar ook van keihard plastic is vervaardigd. De snelheidsmeter zit op een prima plek, maar is bij sterke lichtinval nauwelijks zichtbaar. Opvallend is ook dat veel bedieningsorganen, zoals bijvoorbeeld de bediening van de kachel, net buiten handbereik zitten. Je moet dus uit de rugleuning loskomen om ze te bedienen. De bediening zelf is soepel en heel gemakkelijk, waardoor je de Twingo met speels gemak door druk verkeer laveert. Na een poosje rijden vraag je je wel af waarom sommige zaken niet net wat beter doordacht zijn. De ruitenwischer kent bijvoorbeeld geen tipstand. De stoel heeft een walk-in constructie, waardoor de instap naar achteren riant is, maar de stoel keert de ene keer wel en de andere keer niet terug in z'n

oorspronkelijke positie. En waarom maakt de ventilator zo'n hels kabaal? Dat gaat ook op voor de motor, die vooral rond de luchtinlaat een doordringende brom laat horen. Was het nu echt zoveel moeite om dat iets beter te isoleren?

Rijden is dus geen onverdeeld genoegen, maar de Twingo maakt het goed. Want juist al deze foutjes geven de Twingo wat bijzonders: karakter. Hij werkt voor je, hij





praat met je. Hij is vrolijk, echt waar. Het is zo'n vriendelijk kereltje. Niemand gaat voor je aan de kant. Hoe klungelig je ook door het verkeer beweegt, niemand kan boos op je worden. Is het regenachtig, donker, aan het stormen? Is iedereen chagrijnig? Stap in en weg is de wrok. Hoe hard de wind ook om het koetsje giert, binnen is knus. Je blik op de wereld verandert. Je onthaast. Tijd is pas verspild als je er niet van geniet. Het hoeft niet snel, je komt er wel.

De Twingo is er ook gekomen. Zo'n 2,5 miljoen zijn er van de eerste serie gemaakt. Langzaam begint het aantal goede exemplaren van de eerste serie uit te dunnen. De Twingo's die je nu nog ziet rijden, zijn veelal in dienst als zo goedkoop mogelijk transportmiddel. Een taak waar deze rechtgeaarde Franse wagentjes zich buitengewoon goed van kwijten. Maar op een dag zijn die wagentjes verdwenen en zijn alleen de geliefkoosde Twingootjes nog over. Op een dag is het een klassieker, die warme herinneringen oproept bij ieder die er ooit één heeft gehad. Als een ontmoeting met een oude vriend. En ook dan zal de Twingo doen wat hij bij z'n introductie al deed: hij tovert een lach op het gezicht en laat de zon weer even schijnen.

Peter Siebrecht





De kerstkaart

Zo tegen het einde van het jaar rommelt het binnen het bestuur altijd weer over de foto's voor op de kerstkaart. Het bestuur wil natuurlijk dat de kerstkaart voorzien is van een leuke foto in een voor het jaargetijde passende ambiance. Op de laatste aflevering was mijn Viertje te zien toen ik hem in 2012 net had teruggekocht. In spiegelbeeld deze keer, om wat te verhullen dat hij al eerder eens op de kerstkaart had staan stralen in de sneeuw.

Nu lijkt het alweer eeuwen geleden dat er een fatsoenlijk pak sneeuw is gevallen. We spreken anderhalve week in het nieuwe jaar. Op het weerbericht spreekt men van een hoopvol wolkje sneeuw in de nacht van zaterdag op zondag. Ik denk: Dat moet hem worden. Ik slinger het aan in de bestuurs-groeps-app. Kom op mannen! Dit is de gelegenheid om een verse kerstkaart te schieten. Op de zaterdag toog ik naar de kas waar mijn oude Renaultjes mogen overwinteren. Eigenlijk doet het wel zeer om je geliefde oldtimer in het vreselijke rotweer neer te prakken. Met "Alles voor de kerstkaart" in gedachte zoek ik op het terrein waar de kas zich bevindt een mooi pittoresk plekje waar ik de 11 kan plaatsen.

Nu wachten op de sneeuw. Tijdens het wachten op de sneeuw kan ik natuurlijk ook wel in de achtertuin nog een pittoresk plaatje proberen op te tuigen. Een stukje nep-kerstboom wordt in het gras geplant en een model-Viertje wordt er mooi naast geplaatst.

In de avond begint het eindelijk iets voorzichtig te sneeuwen. Ja, het lijkt erop dat er echt een mooi wit dek over het landschap gaat komen. Het weerbericht voorspelt ook alweer stevige dooi op de zondagochtend, dus de foto van het Viertje in de sneeuw wordt laat op de avond gemaakt.

Op de zondag wordt relatief vroeg de wekker gezet. De wekker wordt überhaupt gezet, wat op zich al iets raars is voor mij op een zondag. Een blik uit het raam stemt me treurig. De dooi is inderdaad stevig ingezet. Daar waar zaterdagavond het terrein nog mooi vol met sneeuw lag, was het zondagochtend alweer een groene bende. Nog een beetje sneeuw op de 11. In mijn beleevingswereld niet genoeg voor de kerstkaart.





Daar waar mijn poging om in de eerste hele korte sneeuwperiode een mooie kerstkaart-foto te maken, beschouw ik als mislukt.

Gelukkig kwam er een tweede en veel betere sneeuwperiode begin februari. Hierin hebben jullie vast allemaal je mooie oude Renault in de sneeuw vastgelegd. Stuur je pittoreske foto van je oldtimer in de sneeuw door naar de redactie van uw lijfblad (email in de colofon) en de kans is groot dat die op de kerstkaart verschijnt!

Met koude vrijbuiters groeten,

Folkert Sikkema

Nawoord van de redactie: voor het verschijnen van deze Uitlaatklep hebben jullie de kerstkaart mogen ontvangen. Daarop onder andere het noeste werk van Folkert.



AGENDA

16 januari 2022, 13.00 uur

RVVC Nieuwjaarsbijeenkomst
Marsweg 115-3, Zutphen

10-12 juni 2022

RVVC Voorjaarsevenement
Groningen

9-11 september 2022

RVVC Najaarsevenement
Noord-Holland



KEEP CALM
AND DRIVE ON
;))

CLUBINFORMATIE

Renault Vrijbouter Vrienden Club

Opgericht 15 sept 2006 te Hoogwoud
KvK 01116245

Ledenadministratie

penningmeester@rvvc.nl
Lidmaatschap EUR 17,50 per persoon per kalenderjaar,
EUR 30,- 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