



## Babbels 2013-3 Renovatie SMV6 – deel 1

In Zweden zit onze oud voorzitter niet stil! Afgelopen najaar wist hij een SMV 6 met kogelgaten te bemachtigen, die dringend een restauratie behoefde. Van dat proces doet hij ons verslag in een aantal afleveringen.

Begin oktober 2012 keken we zoals regelmatig op de Zweedse Marktplaats, of er nog wat interessants op stond. Natuurlijk tikten we als zoekterm 'SMV' in. Op deze site worden relatief heel veel SMV's te koop aangeboden. Met foto en beschrijving kun je je al snel een beeld vormen van de staat waarin de desbetreffende caravan zich bevindt. Regelmatig komen er exemplaren voorbij die echt hun beste tijd gehad hebben en verre van origineel zijn, maar je ziet ook zeer interessante SMV's van alle bouwjaren en typen. Even later viel ons oog op een SMV van voor 1960. Na de advertentie geopend te hebben bleek het hier te gaan om een SMV 6 uit 1956, die aangeboden werd door de eerste eigenaar. Eigenlijk zag hij er op de enige foto helemaal niet uit. De deur was eruit en het leek wel of deze SMV had dienstgedaan als doel op een schietterrein. De prijs was er dan ook naar en bedroeg niet meer dan de waarde van een aantal kilo's vervuild aluminium. Deze SMV trok onze aandacht, want we wisten dat er van het model 6 niet meer zoveel over zijn. Gelijk contact opgenomen met de verkoper en een afspraak gemaakt om te komen kijken. Voor Zweedse begrippen was het bijna een thuiswedstrijd, want wat is nu 125 km rijden?



Eén van de kogelgaten

### Staat van ontbinding

Op zaterdag 13 oktober togen wij, met een gehuurde autoambulance aan de haak, richting verkoper. Na een rit van ongeveer twee uur arriveerden we ergens in de middle of nowhere. Met behulp van de navigatie, een goed gedetailleerde Zweedse wegenkaart en een mobiele telefoon konden we het vinden. De verkoper en zijn zoon stonden al aan de kant van de weg om ons te ontvangen. Daar zagen we hem dan, de SMV6, eenzaam op een grasveldje, voorzien van een dekzeil dat net groot genoeg bleek om het dak tegen regen te beschermen. De deur was in de tussentijd met de nodige touwen in het kozijn gemonteerd, maar werd door de verkopers snel weer weggehaald om ons ook de binnenzijde te kunnen laten aanschouwen. Bij deze actie bleek al snel dat deze deur in verregaande staat van ontbinding verkeerde. Hij werd met de nodige voorzichtigheid netjes op de grond gelegd. De van origine gebogen deur was nu een vlakke plaat aluminium, voorzien van slechts enkele houtresten. Dat belofde niet veel goeds voor de rest.

### Opvallend origineel

Na een snelle inspectie van buiten- en binnenzijde was het ons al snel duidelijk: een opvallend originele en complete SMV 6, voorzien van diverse extra's, zoals een bovenbed, raamblinderingen en gasverwarming (later ingebouwd). De binnenkant lag vol met van alles en nog wat, waaruit te concluderen viel dat de caravan als opslagplaats had dienstgedaan. Kratten en kisten met onbekende

inhoud werden eruit gehaald, zodat wij de verdere staat van het interieur konden vaststellen. Ja, dan krab je je eens achter de oren, terwijl er een stilte valt. In gedachten waren we al begonnen aan de restauratie. De verkoper, zoals duidelijk mag zijn iemand op respectabele leeftijd, doorbrak deze stilte en vertelde dat hij de eerste eigenaar was en tot 1975 met heel veel plezier gebruik heeft gemaakt van deze SMV. Wegens omstandigheden kwam de caravan nu 37 jaar geleden in één van zijn schuren terecht, waar hij al die jaren bleef staan. Dat viel ook wel te zien aan de dikke laag aangekoekte stof en vuil.



De later ingebouwde gaskachel

### **Stofexplosie**

Eigenlijk hadden wij niet veel tijd nodig om de beslissing te nemen de SMV te kopen. Er werden handen geschud en we sloten de deal tegen de vraagprijs. Terwijl wij de nieuwe aanwinst op de aanhanger takelden zette men in het woonhuisje een kan koffie. Na de takelsessie en het vastsjorren van de caravan met de nodige professionele riemen werden wij uitgenodigd om de schuur te bekijken waar de SMV vandaan gekomen was. Donker, koud en met veel, heel veel stof. Bij het ontsteken van enkele verlichtingspeertjes mag je blij zijn dat deze schuur niet eerder in de tijd door een stofexplosie is gegaan. Gelukkig maar, want er stond nog veel meer moois. Allereerst een Volvo PV444 uit 1953, de eerste nieuw gekochte auto van de verkoper. Deze heeft de SMV door heel Zweden getrokken. Zowel deze Volvo als de caravan zijn nooit buiten de landsgrenzen geweest. Ook viel ons oog op een VW Karmann Ghia, een Ford Anglia, een Mercedes Ponton (Bolhoed), een oude vrachtauto (merk onbekend), een net-naoorlogse Volvo-tractor en een Husqvarna-motorfiets.

### **Heel primitief**

Tijd voor de koffie en de formele afhandeling van de aankoop. Betalen, papieren etcetera. Dit alles in een heel primitief keukentje, behorend tot een nog veel primitiever huisje. Onderhoud heeft dit stulpje wellicht al 50 jaar niet meer gehad. Een beetje warmte kwam van een authentieke houtoven. Daarna werd het hoogste tijd om terug te rijden, om voor het donker weer thuis te kunnen zijn. Onderweg stopten we enkele keren om de sjobanden te controleren; geen overbodige luxe, want naspannen bleek toch wel noodzakelijk. Na een goede tocht kwamen we thuis aan en plaatsten de SMV veilig onder een afdak. Nu was het mogelijk om in alle rust de zaak te inspecteren en een restauratieplan op te stellen. Daarbij constateerden wij dat alle spanten nog aanwezig waren, maar geen enkele vorm

van kracht meer konden opnemen. Het geheel was nog sterk genoeg om vorm te houden, maar o wee als je gaat demonteren. Dat zal met moed, beleid en trouw moeten gebeuren. We maakten foto's, veel foto's om later te kunnen terugzien hoe een en ander ook alweer precies gezeten heeft. Lang leve de digitale fotografie! Inmiddels boden tijd en gelegenheid zich aan om enkele aluminium platen te verwijderen. Wordt vervolgd.



**Op het eerste oog strak, maar...**

**Op weg zonder buitendeur**



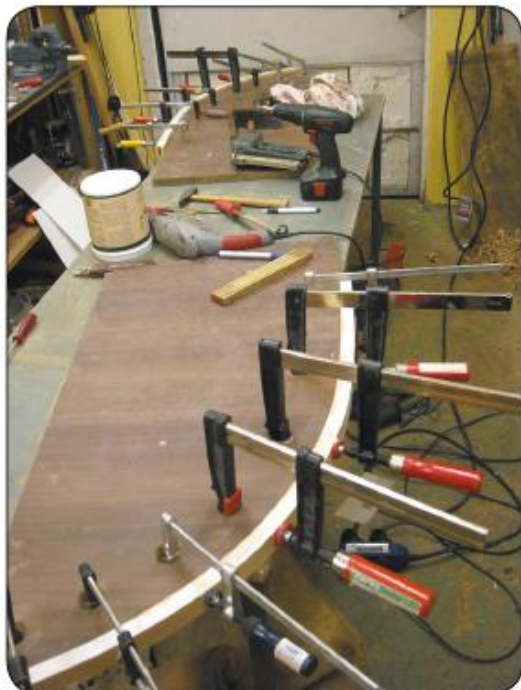
## Babbels 2013-2 Renovatie SMV6 – deel 2

In Zweden zit onze oud voorzitter niet stil! Afgelopen najaar wist hij een SMV 6 met kogelgaten te bemachtigen, die dringend een restauratie behoefde. Van dat proces doet hij ons verslag in een aantal afleveringen.

Om later te kunnen terugzien hoe het een en ander ook alweer precies gezeten heeft maakten we foto's, veel foto's. Lang leve de digitale fotografie! Inmiddels boden tijd en gelegenheid zich aan om enkele aluminium platen te verwijderen. Nee, zo snel gaat dat niet, want als de platen eraf liggen ben je je referentiepunten kwijt, die je later absoluut weer nodig hebt bij het opbouwen. Nog even lekker laten zitten, dus. Op de SMV-fabriek enigszins in de archieven gesnuffeld en ervaren dat er van de modellen vóór 1965 niet echt heel veel meer beschikbaar is. We vonden wel enkele tekeningen, maar die bleken niet of minder bruikbaar. Wel ontdekten dat er heel veel kleinere modificaties zijn doorgevoerd, wat het alleen maar moeilijker maakte om te beoordelen of de desbetreffende tekening ook overeenkwam met het exemplaar dat wij nu onder handen nemen. Geen referentie in chassisnummer of bouwjaar. Ergo: zelf zo goed mogelijk handelen.

### Taartpunten

De SMV 6 en 8 zijn van alle ooit gemaakt modellen het rondst van vorm. Geen enkel gedeelte van welke spant ook heeft een recht stuk, behoudens de delen die op het chassis gemonteerd zijn. Om de contourvorm van de SMV vast te leggen maakten we een stelling, waarop we twee platen plywood bevestigden. Hiermee werd het mogelijk om de exacte contouren op het plywood over te brengen. Deze vorm moesten we eerst corrigeren, toen uitzagen en vervolgens projecteren op balken van 30 x 150 centimeter. Daarmee verkregen we uiteindelijk de vier mallen voor de contourspanen: twee delen voor de voorkant en twee voor de achterkant. Ook de vorm van de hoogtespanen (allemaal met verschillende lengten) en de spanen die de 'taartpunten' vormen hebben we goed mogelijk op plywood overgenomen, om daarvan vervolgens eveneens mallen te maken.



• Nieuwe taartpuntspant in de mal



• Kogelgaten

### **Aanzienlijke spanning**

De ruw gezaagde houten latten voor de spanten (7 x 30, 7 x 55 en 21 x 21 centimeter) werden keurig thuis afgeleverd en natuurlijk buiten opgeslagen. Perfecte kwaliteit, nagenoeg geen knoesten, welke het absoluut onmogelijk zouden maken om de mallen te spannen. De latten zouden breken op de plaats van de knoest. Het lijmen van de hoogtespanten kon beginnen. De eerste fungeerde als test, om te kunnen bepalen hoeveel de mal nog moest worden aangepast. Aangezien de spanten met aanzienlijke spanning tegen de mal zijn geklemd veert deze laatste terug na het losnemen van de lijmklemmen. Met de 'terugveermaat' moest de mal dus nog worden gecorrigeerd. Aldus geschiedde, met als uiteindelijk resultaat een prima serie van tien hoogtespanten. Op dezelfde wijze vervaardigden we de taartpuntspanten, in totaal twaalf stuks.

### **Staat van ontbinding**

Nu was het tijd om de verschillende aluminium platen te verwijderen. Vele honderden alom bekende spijkertjes moesten we met zorg wegnemen. Wij kunnen u zeggen: een enorme klus, temeer doordat je tijdens het demonteren toch zoveel mogelijk heel wilt houden. Niet ruw slopen, want dat brengt mogelijk vormverandering met zich mee, waardoor ook weer de referentiepunten verloren zouden kunnen gaan. We kozen ervoor de linkervoorzijde van de zijwand, waarin ooit de deur heeft gezeten, als eerste aan te pakken. Dit hield in dat we de reactiesteun moesten verwijderen. Twee M8-boutverbindingen lieten zich zonder enige moeite losdraaien en tot onze verwondering bleef het huisje gewoon op zijn plek. Stutten bleek nog niet nodig, mede doordat de twee meubelstanders bij de ingang het dak op zijn plek hielden. Bij het uiteindelijk loskomen van de verschillende taartpunten werd ons eerdere vermoeden bewaarheid. De onderliggende spanten waren er nog wel, maar verkeerden door de tand des tijd grotendeels in staat van ontbinding. Overal gebroken en bij het wegnemen vielen ze daardoor als een niet meer samen te stellen puzzel uiteen. Hier het bewijs dat je bij een dergelijke klus zo veel en goed mogelijk moet documenteren om referentiepunten te kunnen terugvinden. Duidelijk bleek ook dat ongedierte zich te goed heeft gedaan aan het vermolmde hout.



• Eén van de mallen voor de contoursant



### **Op de brandstapel**

Nadat de meeste van de spanten - of wat daarvan nog over was - op de brandstapel waren beland, bleven de binnenpanelen nog redelijk op hun plek. Dat biedt in ieder geval een voordeel bij het plaatsen van de nieuwe spanten en ter extra controle van de vorm. In de tijd dat de brandton zijn werk goed deed met hout en isolatiemateriaal (golfkarton) maten we het eerste van de vier contourspanten op zijn plek in, vanaf de wielbak tot aan het midden van de voorzijde. Gelijk viel op dat dit spantdeel perfect paste en dat alle referentiepunten overeenkwamen. Een zorg minder, vanwege het feit dat een contoursant niet zo eenvoudig te corrigeren valt. We waren er nu ook niet bang meer voor dat de overige drie delen niet of niet goed zouden passen. Het inmeten, pasmaken en aanbrengen van de overige delen verliep zonder problemen. Tijd om ons voor te bereiden op het plaatsen van de hoogtespanten en de taartpuntspanten.

### **Géén schroef met kruiskop**

Alle hoogtespanten verschillen onderling in lengte. Dat houdt dus in dat elk spant in twee delen moet worden geplaatst. Op voorhand hadden we ze al 'op de mal' gemarkeerd. Juist op die plek werden ze doorgezaagd en maten we per spant de boven- en onderzijde in. Zodra de rondingen boven en onder goed waren, was het alleen nog noodzakelijk de zaak op de juiste wijze in te korten en te verlijmen. De voorzijde van de zijwand is inmiddels zover gereed dat we de binnenbeplating kunnen aanbrengen. We weten alleen nog niet welk materiaal we daarvoor gaan gebruiken. Eerst maar eens op zoek naar ouderwetse en juiste spoorschroeven om de binnenbeplating vast te zetten. Eén ding is zeker: er komt géén schroef in met een kruiskop, want die bestonden toen nog niet!



### **● Het geheel begint weer vorm te krijgen**

#### **Babbels 2014-2 Renovatie SMV6 – deel 3**

In Zweden zit onze oud voorzitter niet stil! Afgelopen najaar wist hij een SMV 6 met kogelgaten te bemachtigen, die dringend een restauratie behoefde. Van dat proces doet hij ons verslag in een aantal afleveringen.

Eerst maar eens op zoek naar ouderwetse en juiste spoorschroeven om de binnen beplating vast te zetten. Eén ding is zeker: er komt geen schroef in met kruiskop, want die bestonden toen nog niet! De hoogte- en taartpuntspanten kwamen naar wens uit de mal en we konden starten met de ronding links van de deur. Als je met een dergelijk project bezig bent, doe je er natuurlijk verstandig aan om eventuele zaken uit de oorspronkelijke productie aan te passen. Een goed voorbeeld vormt de deuropanging. We weten als SMV-eigenaren allemaal dat deze er door de jaren heen niet beter op wordt. Zo ook bij dit exemplaar, waar de scharnieren zowat uit de spant vielen. Geen wonder, als je beseft dat bij een SMV 6 en SMV 8 de deur is voorzien van een soort draaibare wasgelegenheid. Op zichzelf een uniek ontwerp, maar door het gewicht wordt er teveel gevraagd van de scharnierbevestiging, met alle gevolgen van dien. Een relatief zware deur met scharnieren die slechts

met enkele houtschroeven in de deurspant van 25 mm geschroefd zitten, dat vraagt om problemen. Reden dus om daar een verbetering aan te brengen, door middel van een extra brede spant op de plaats waar straks de scharnieren komen te zitten. Ook zullen we later de bevestiging verbeteren, wat de mogelijkheid geeft de scharnieren goed te kunnen nastellen.

### Instortingsgevaar

Al eerder schreven we dat geen twee spanten hetzelfde blijken. Een nummering ervan is dus wel raadzaam, om ze naderhand op de juiste plek te kunnen monteren. De zijde links van de deur en de rechter deurspant vielen qua montage eigenlijk best mee. Je ziet dat het geheel weer een beetje vorm krijgt. Ook de stevigheid komt langzamerhand terug. Zonder angst voor instortingsgevaar konden we de nog overgebleven zijbeplating rechts van de deur verwijderen, om vervolgens ook die zijde te voorzien van nieuwe spanten en een raamkozijntje. Zeker bij de kozijnen is juiste maatvoering heel erg belangrijk, omdat daar in een later stadium de originele vensters met beslag weer precies in moeten passen. De gehele raamconstructie valt overigens niet te vergelijken met die van andere SMV-modellen.



### Stutten

Bij het wegnemen van de binnenbeplating en de oude spanten leek het even fout te gaan, maar gelukkig signaleerden we het probleem tijdig en konden maatregelen treffen om vervorming van het dak tegen te gaan. De achterzijde had toch nog zoveel steun aan de oude spanten, dat het ondersteunen van de nieuwe contoursphant achter en het stutten van het dak noodzakelijk bleek. Gelukkig zit de vorm er weer in en konden we verder met het opbouwen van de zijwand. Ter hoogte



van de wielbak bleek dat het interieur en de spanten feitelijk nog best goed waren. Het kostte daardoor de nodige moeite om de oude spanten netjes te verwijderen. Er bleken heel veel spijkertjes gebruikt om de wielbak aan deze spantjes te bevestigen. Als de twee opgaande wielbakspantjes straks opnieuw gemaakt en gemonteerd zijn, dan is de deurszijde (op de deur zelf na) geheel gereed om van buiten en binnen opnieuw beplaat te worden. Bij de eerder door ons gerestaureerde SMV uit 1953 waren de aluminium plaatdelen op de spantjes gespijkerd met messing nageltjes. Vanaf het model 6 maakte de fabriek gebruik van de bekende aluminium spijkertjes, met een lengte van 19 mm. Het probleem doet zich echter voor dat die niet meer leverbaar zijn. Overal geïnformeerd, gezocht op internet en noem maar op, doch geen spijkertjes met de juiste lengte. Totdat...



### **Duizend spijkertjes**

In de tussentijd lagen de werkzaamheden stil, in verband met onze verhuizing. Tijdens onze zoektocht naar een geschikt huis met werkplaats bezochten we een te koop staande woning, waar een meubelrestaurateur woonde. Hij bezat heel veel oude meubels en meubelmakersgereedschap, schroeven, spijkers etcetera. Het huis is het niet geworden, maar we waren wel benieuwd naar wat deze man allemaal op verborgen plekken zou hebben liggen. Aluminium spijkertjes kwamen ter sprake

en de man dacht dat hij er daarvan nog wel een paar had. 'Ja, aan een paar heb je niets,' dachten wij. Even later kwam hij echter terug met een oud doosje gevuld met... jawel, aluminium spijkertjes. Duizend stuks, daarmee moet je toch een eind kunnen komen. "Ik heb nog meer doosjes, als je erin geïnteresseerd bent," sprak de meubelrestaurateur met een grote glimlach. Uiteindelijk reden we weg met twaalf doosjes van elk duizend spijkertjes! Genoeg voor nog veel meer renovaties of herstellingen. Deze dag kon in ieder geval niet meer stuk. Het restauratieproject ligt nu stil vanwege andere prioriteiten, maar de 6 staat rustig te wachten totdat de draad weer kan worden opgepakt. Wordt vervolgd.

