



2018-3 Renovatie SMV 25CL – deel 1

We schrijven september 2016 en al struinende over de Zweedse marktplaats, viel mijn oog op een SMV 25 die te koop werd aangeboden op minder dan twintig kilometer afstand van waar wij wonen. Zo begon het avontuur.....

Na direct telefonisch contact met de verkoper ben ik nog dezelfde dag gaan kijken. Voor de prijs van nog geen 300 euro mag je, ook in Zweden, natuurlijk niet echt veel verwachten. Foto's die bij deze advertentie bijgevoegd waren, zeggen bij een dergelijke wijze van verkopen natuurlijk helemaal niets. En ja, dat bleek ook al snel en duidelijk bij een eerste snelle inspectie.

Origineel en compleet

De verkoper had deze SMV 25CL sinds 1990. Daarvoor waren er twee eerdere eigenaren, van december 1971 tot en met medio 1974 en van 1974 tot 1990. Voor een SMV van 45 jaar oud en slechts drie eigenaren mag je voorzichtig de hoop hebben, dat er altijd zuinig mee is omgegaan. Dat bleek ook duidelijk na binnenkomst in deze SMV. Niet uitgeleefd, niet gebeitst of geschilderd en geen aanpassingen aan het gehele interieur. Werkelijk alles bleek origineel en compleet te zijn. Zelfs de bekleding was, op een kleine reparatieplek na, in nieuwstaat. Dat was in ieder geval een positief punt. Maar goed, er is meer dan de binnenkant alleen dus vervolgde ik mijn inspectie aan de buitenzijde.

De tand des tijds

Het plaatwerk was redelijk 'strak' maar met de bekende gegolfde plaatmontage op verschillende plekken. Vervolgens m'n knieën opdracht gegeven om alle spanten te onderzoeken en daar kwam al gelijk uit dat alle opgaande spanten voor zeker 50 centimeter allemaal door de tand des tijds hun beste tijd gehad hadden. Datzelfde gold voor de deur en het achterkozijn. Ook de vloer was toe aan vervanging. Ik begon toch wel een beetje te twijfelen en besloot de SMV-specialist te bellen en hem om advies te vragen. Zo gezegd, zo gedaan en hij gaf mij aan dat ik mijn gevoel moest volgen maar waarschuwde gelijk ook duidelijk dat er altijd meer werk bij komt kijken dan in eerste instantie gedacht. Natuurlijk accepteerde ik zijn visie op de zaak wetende dat hij na meer dan 35 jaar SMV-ervaring echt wel weet waar hij over praat. Voor mij een uitdaging om deze SMV weer een nieuw leven te gunnen. Niet verder denken en gewoon dat risico van extra werk aanvaarden. De koop werd geformaliseerd en het bedrag betaald! Opeens was ik de trotse eigenaar van een SMV. Aanhaken, verlichting controleren en rustig naar huis gereden over binnenwegen vanwege het feit dat de SMV al sinds heel veel jaren niet verplicht gekeurd was. In Zweden heeft een voertuig dan een wettelijk rijverbod. Maar goed, rustig rijden en op meest kleine weggetjes heb ik hem veilig naar huis kunnen rijden. Eigenlijk moesten we eerst de werkplaats een beetje reorganiseren want een 25 vraagt, met manoeuvreerruimte, toch wel de nodige vierkante meters. Maar zijn plek werd gevonden tussen verschillende andere SMV-modellen. Door tijdgebrek heeft hij daar dan ook rustig op zijn beurt staan wachten totdat eind 2017 begonnen kon worden met het restauratieplan.

Restauratieplan

Van de SMV-specialist duidelijk te horen gekregen dat je met een dergelijke restauratie nooit te fanatiek alles maar moet gaan demonteren. Een restauratieplan is dan ook een absoluut noodzakelijk kwaad. Het kost even wat tijd maar het is een open document waarin beschreven staat hoe, en wanneer een bepaald deel van de SMV hersteld moet worden. Daar heb je natuurlijk de nodige ervaring voor nodig maar gelukkig hebben we die in huis. Er is veel te doen voordat er ook maar één schroef of spijker wordt verwijderd. Meteen rekenen hoeveel hout er nodig is voor de verschillende spanten die vervangen moeten worden. Ook dit zijn dan weer verschillende maten die je wel op de plank moet hebben liggen op het moment dat je daadwerkelijk met de klus gaat beginnen. Aan verschillende montagematerialen mag geen gebrek zijn. Schroeven, aluspik, slotbouten, ringen moeren, nieten, lijm enzovoorts.



Met beleid

Ook zeker niet onbelangrijk is, om er goed bij na te denken en rekening te houden met het feit dat er bij demontage van onderdelen weleens wat kan sneuvelen. Een relatief veel voorkomende zaak is dat een voor- of achterraut een demontage niet overleeft. Bij de oudere types is het raamrubber zo hard geworden dat, om de kans op een raambreuk zo goed als te voorkomen, het raadzaam is het bestaande rubber weg te snijden. Een hard geworden rubber is toch niet herbruikbaar en zal vervangen moeten worden. Ook de zijruiten kennen het gevaar dat ze kapot kunnen gaan tijdens het losdraaien van de vier boutjes van de scharnieren, en dat gebeurt voor je het zelf in de gaten hebt. Spuit deze boutjes dan ook van te voren in met bijvoorbeeld WD-40 of een soortgelijk middel. Als je begint met demonteren, doe dat dan zeker met beleid en markeer losgekomen onderdelen om er zeker van te zijn dat later met montage alles weer op zijn oorspronkelijke plaats terug komt. Documenteer door foto's te nemen. Altijd een ruggensteun!

Demontage

In ons restauratieplan stond beschreven dat we zouden beginnen met het verwijderen van de vloer aan de achterzijde. In het vervolgtraject moet je natuurlijk veelal ook aan de binnenkant werken. Dan is het alleen maar goed als je een stevige 'verse' of tijdelijke vloer onder de voeten (en knieën) hebt. Houd er rekening mee dat de SMV tijdens het gehele proces op vier stevige driepoten staat. Dit om vervorming van de opbouw zoveel mogelijk te voorkomen. De demontage kon beginnen en dat viel eigenlijk in tijd niet tegen. Banken er netjes uitgehaald, tafel weg zodat je ruimte hebt om later netjes de nieuwe vloerplaten te kunnen leggen op de nieuwe vloerspanen natuurlijk. Meten is weten want ook een SMV kent eigenlijk geen vaste maten, iets waar je rekening mee moet houden met het later weer opbouwen van het interieur. In de praktijk kan het gangpad aan de voorzijde maar zo twee centimeter breder zijn dan aan de achterkant. Niet proberen te corrigeren want dan past de rest van de gedemonteerde delen absoluut niet meer.



Nieuwe vloer

Voor het aanbrengen van de nieuwe vloer was het eerst tijd om een mal te maken voor het kunnen maken van de contoursant rechts achter. De vorm is overgenomen van de bestaande beplating waarop een berekende correctie is losgelaten om uiteindelijk een goed passende spant te krijgen van circa vijf meter lengte. Opgebouwd uit latten en dat alles 'naar origineel recept'. Dat het maken en later pasklaar maken van een spant veel en nauwkeurig werk is, heb ik geweten. En natuurlijk was ik dankbaar dat Joost de nodige ervaring heeft en feitelijk alle spanen keurig heeft weten te maken en monteren.



Spijkertjes en spanten

Tijd om de zijbeplating los te nemen. Ik had inmiddels al eerder alle aluminium lijsten verwijderd, ontdaan van oude kit en later gepolijst. Het loshalen van de vele spijkertjes moet met geduld gebeuren want de bestaande aluminium platen bleken grotendeels nog zo goed dat ze, een uitzondering daargelaten, zonder probleem hergebruikt konden worden. Wij hebben daarvoor speciaal gereedschap om de spijkertjes en de nietjes goed te kunnen wegnemen en de aluminium plaat daarmee niet te beschadigen. Na honderden spijkertjes en nietjes konden de platen naar boven getild worden om daarmee toegang te hebben tot alle spanten. Al snel bleek dat de spanten niet echt verrot bleken maar meer vermolmd. Met andere woorden, de spanten zaten er nog wel maar hadden echt niet meer de mogelijkheid om een nieuwe spijker of nietjes vast te houden. In grote en minder grote delen is de spant weggehaald om na meer dan 45 jaar plaats te maken voor een nieuw exemplaar. Heb niet het idee dat een nieuwe spant direct past. In- en aanpassen om een optimale pasvorm te krijgen is nodig, waarbij de overgang naar de bestaande, nog goede spant, een erg belangrijke rol speelt. Dit alles kost geduld, dus tijd, maar die moet je nemen want daar profiteer je weer van in het verdere proces. Ik bedoel daarmee dat alle platen dan ook weer netjes en op de juiste wijze gemonteerd kunnen worden. Na het aanbrengen van deze nieuwe spant was het tijd om de achterzijde los te nemen. Het raam bleek heel eenvoudig te verwijderen omdat het gehele spant rondom echt 'heen' was. Uiteindelijk is er met wat noodvoorzieningen een tijdelijk verband gerealiseerd en kon begonnen worden met de demontage van de linker zijwand achter de wielbak. Die bleek niet veel beter en het werkproces aan de rechterzijde werd herhaald voor de linkerzijde. Dan moet er natuurlijk ook weer een nieuwe spant gemaakt worden maar dan wel in spiegelbeeld ten opzichte van de reeds gemonteerde rechter contoursant.



Babbels 2019-1 restauratie SMV 25CL - deel 2

Ik besloot het eerste deel van het restauratieverslag op het moment dat er ook een nieuwe linkerspant gemaakt moest worden voor de achterkant maar dan in spiegelbeeld. De mal was er, dus ook de nieuwe spant was snel gemaakt. Na het drogen ook hier de nodige aanpassingen gemaakt om de spant optimaal op de goede plek te krijgen en te kunnen koppelen met de originele spant. Dit inmeten, aanpassen, weer meten en controleren kost geduld want heb zeker niet het idee dat een nieuwe spant ook daadwerkelijk gelijk past. Door jaren intensief gebruik verandert de "vorm" van de SMV die zonder diepgaande aanpak daarom dan ook bijna niet meer naar origineel is terug te brengen. Natuurlijk probeer je dat dan toch, echter 100% wordt het nooit. Zelfs een centimeter verschil zal tijdens het proces te meten zijn maar later echt niet meer te zien zijn. Daarom: realistisch blijven en daar heeft een specialist mij vele keren op geattendeerd omdat ik op sommige momenten gewoon te precies wilde zijn. Dat heb ik inmiddels afgeleerd. Het moet zo goed als mogelijk maar soms moet er water bij de wijn gedaan worden. Ja, dan heb je opeens een SMV met een nieuw geraamte aan de achterzijde.



Nieuwe vloer

Om de stabiliteit te waarborgen werden er dezelfde avond nog de breedtespanten voor de vloer gemeten, gezaagd en gemonteerd om de juiste vloerbreedte te waarborgen. Omdat het vrijdag was ook maar de eerste vloerdelen op maat gezaagd en los/vast aangebracht om de volgende dag niet meer, al balancerend, door de SMV te hoeven lopen. En het is een openbaring om de volgende dag te mogen verblijven op een nieuwe vloer waar natuurlijk ook de avond ervoor isolatie was aangebracht. Detail hierbij wordt niet onbeschreven gelaten dat de bevestigingspunten van de uitdraaipootjes in de vloer zijn aangepast met een versterking om daarmee een betere gewichtsverdeling te waarborgen.



Regeren is vooruitzien

Bewegingsruimte genoeg om vanuit de binnenzijde de verdere werkzaamheden uit te voeren aan het achterraamkozijn, lijsten, vensterbank etcetera. Ondanks dat de houten binnenbeplating onder het kozijn (vensterbank) nog best wel goed was, is toch besloten deze te vervangen. Soms moet je binnen zo'n omvangrijk proces beslissen om zaken die feitelijk niet direct vervangen hoeven te worden toch te vernieuwen. Reden is dat het anders wellicht binnen een aantal jaren alsnog vervangen moet worden. En dat het dan relatief veel werk is omdat dan weer gedeelten van het interieur verwijderd moeten worden. Kortom...regeren is vooruit zien en nu is het maar weinig meerwerk.

Op de helft

Inmiddels zijn alle opstaande spanten, de meeste tot aan de onderste sierstrip, vervangen en de binnenbetimmering, deels nieuw, weer aangebracht. Doordat tijdens de demontage alles goed gedocumenteerd is geworden, was het niet gecompliceerd om de banken weer op de juiste wijze aan te brengen. Echt opvallend was dat de pasvorm weer (bijna) exact overeen kwam met de eerder gemarkeerde punten. Dit geeft aan dat de vorm van de opbouw niet veel veranderd is tijdens het vervangen van alle spanten. En dat doet de mens goed. Een stille pluim is verdiend en geeft positieve moed voor de rest van het restauratieproces want we zijn nog niet eens op de helft!



Nu is de tijd aangebroken om de aluminium beplating weer aan te brengen. Achterkant, inclusief raamplaat en de achterzijde van de zijbeplating, dat wil zeggen tot aan de wielbakken die overigens ook al voorzien zijn van verse houtelementen.

Hamertje tik

Voor de montage van de platen op de nieuwe spanten is, en hoe kan dat ook anders, gebruik gemaakt van de bekende originele aluminium spijkertjes welke een tijdje geleden in bulk zijn aangeschaft. Nieuwe kit op alle hechtingspunten spreekt natuurlijk voor zich. Hierbij is gebruik gemaakt van butylband en butylkit. Dit laatste om goed te kunnen afdichten op de plaatsen waar je butylband niet kunt aanbrengen. Bij het voormeten van de beplating bleek ook deze weer exact op zijn originele plaats te zitten, waardoor de bestaande spijkergaatjes netjes boven elkaar uit kwamen. Kwestie van "hamertje tik" en de platen zaten netjes vast op de nieuwe spant. Ik schrijf dit nu wel maar daar komt, om het netjes en zonder beschadigingen te doen, best nog wel wat bij kijken. Een paar vuistregels zijn dat er circa 1 cm voorgeboord moet worden met 2 mm om het spijkertje zijn weg recht in het hout te vergemakkelijken. De spijkertjes nooit helemaal met een hamer tot tegen de plaat tikken omdat de laatste paar millimeter met gevoel en met behulp van een stukje speciaal gereedschap "aan" getikt moeten worden. Dit alles om te voorkomen dat de hamer de plaat zou kunnen beschadigen

met de laatste paar tikken. Dit spijkeren vraagt concentratie, geduld en tijd. Juist die tijd moet je je gunnen om later niet allemaal oneffenheden in de plaat te hoeven wegwerken. Maar toch gebiedt de eerlijkheid aan te geven dat ook hier het niet altijd goed is gegaan. Gelukkig viel de schade mee en gewoon accepteren! Waar niet gewerkt wordt, worden ook geen fouten gemaakt. Na het vasttikken van de beplating op de spanten kunnen de platen aan de onderzijde worden gebogen over de nieuwe spanten. Doordat de aluminium vloerplaten al eerder op de spanten waren aangebracht vallen de zijplaten dus over de onderbeplating. Een situatie die niet origineel is maar constructie technisch beter is doordat neer druppelend water niet meer zijn weg kan vinden om binnen te dringen tussen de zijbeplating en de vloerbeplating. Kenners onder de lezers weten dat de originele bevestiging van de zijplaten op de vloerplaten is met vergrote kans op lekkage.



Verrassing

Volgens het restauratieplan is de voorzijde aan de beurt waarbij als eerste de keukenzijde onder handen is genomen. Deze beslissing is gemaakt omdat de deurzijde, met name de deur zelf als ook de twee deurspanten, echt wel slecht bleken. In de tussentijd zijn tijdsmomenten gebruikt om de mal voor de voor-contourspanten te maken. Het buigen van deze spanten was dus relatief snel gebeurd. We waren verbaasd wat er tevoorschijn kwam na het wegnemen van het voorraam. Het demonteren van het voorraam ging snel omdat het rubber in verregaande staat van ontbinding was. Een scherp stanley mes gleed met behulp van een weinig remreiniger pijnloos door het oude rubber. Gevolg.... gedeeld rubber en een ongeschonden raam "in de hand". In het vizier kwam een werkelijk nieuw origineel raamkozijn. Geen enkel spoor van vocht en de fabrieksaantekeningen nog leesbaar op het zachtgele hout. Werkelijk ongekend.



Later bleken ook de contours spanten tot net onder de voorste sierlijst overeenkomstig waardoor deze spanten slechts tot en met de eerste ronding vervangen hoefden te worden. Het op maat maken en plaatsen van de contours spant aan de keukenzijde, inclusief de opgaande spanten was een herhaling van de achterzijde hetgeen eigenlijk zonder noemenswaardige problemen verliep. Wel vanuit de binnenzijde wat minder gemakkelijk te benaderen omdat besloten is het keukenblok niet te verwijderen. Maar met gedemonteerde koelkast en alle kastdeuren en -laden, als ook de snijplank, waren er bewegingsmogelijkheden genoeg om het juiste resultaat te bereiken. En ja, kort gezegd, platen bevestigen en klaar. Maar u beseft zo langzamerhand wel dat een en ander sneller geschreven is dan in de praktijk gerealiseerd.



Babbels 2019-2 restauratie SMV 25CL – deel 3

Ik eindigde het tweede deel met de werkzaamheden aan de voorzijde van de SMV. Inmiddels waren aan beide zijden de spanten vanaf onder het voorraam tot aan de wielbakken links en rechts gemonteerd. Een en ander hield in dat feitelijk alle houten spanten op zijn plek zaten en de zij- en voorbeplating weer netjes gemonteerd zijn.

Schuren, plamuren.

Het voorraam is gemonteerd met nieuwe rubbers maar nog niet gekit omdat de SMV gepland staat om te (laten) spuiten. Ervaring met spuiten hebben we niet dus ik heb de hele SMV wel geschuurd op aanwijzing van een SMV-specialist. Werk, heel veel werk, is het om bijna de gehele SMV te ontdoen van haar oude verflagen. Ook al waren het alleen maar de originele grondlak en aflak, dat heb ik toch wel geweten. Je kan immers niet alles met de machine doen en er komt ook heel veel handschuurwerk bij kijken. Schuren, plamuren, schuren, plamuren en ga zo maar door, om uiteindelijk te kunnen voldoen aan de minimale eisen van de spuitspecialist. Doordat de SMV recentelijk niet gekeurd was en dus eigenlijk niet de weg op mocht, besloot ik om met een volledig 'kale' SMV naar de keuring te gaan zo'n 35 kilometer hier vandaan (In Zweden). Met bewondering stonden de keurmeesters in een rij om in alle 'Zweedse' rust te zien hoe de SMV de hal in gereden werd. Zij deden hun werk en konden in feite geen zaken ontdekken waarop de caravan zou kunnen worden afgekeurd. Vol enthousiasme deden zij de papieren afwikkeling en wensten mij succes met de verdere werkzaamheden. Met een tevreden gevoel, ik had ook niet anders verwacht dan dat de SMV zou worden goedgekeurd, reed ik weer naar huis om een paar dagen later de SMV in te leveren bij een bevriende SMV-liefhebber die aangeboden had de caravan voor mij te spuiten. Fijn gevoel om met een gekeurde SMV de weg op te gaan want ik moest daarvoor wel bijna 150 kilometer rijden. Ja, SMV ingeleverd bij de spuitspecialist die op zijn beurt en met zijn ervaring toch nog wel wat oneffenheden heeft moeten wegwerken. Spuiten is een vak maar vergis je niet in de voorbereiding die vele malen meer tijd kost. Met andere woorden: voorbereiding niet goed, slecht spuitresultaat. Maar, het is zo vreselijk moeilijk om dunne aluminium plaat volledig vlak te krijgen. Hoe je het ook wendt of keert, je blijft altijd oneffenheden zien nadat die gespoten is. Daar leven we mee en ik ben super tevreden met het uiteindelijke resultaat. Volvo-kleuren Cypress-groen met California-white. Volvokenners weten dan gelijk hoe die eruit ziet.



Klaar voor de eerste reis

Vol trots met het bereikte resultaat reed ik terug naar mijn werkplaats om de SMV verder gereed te maken voor zijn eerste echte reis die mijn vriendin en ik gepland hebben.

Met name mijn vriendin en mijn moeder hebben veel tijd gestoken om de binnenzijde volledig op te frissen, te schuren en het hout te voorzien van een nieuwe bescherm laag. Bekleding en inrichting waren voor rekening van mijn vriendin. Zelf gedeeltelijk de elektrische bedrading aangepast aan de huidige normen met bijvoorbeeld aardlekschakelaar en contactdozen

die behoren bij de huidige tijd waarin we leven. De bekleding was zo mooi dat een wasbeurt voldoende bleek. Nieuwe gordijnen in de originele lichte gele kleur maakte het geheel echt compleet. Kachel en koelkast voorzien van nieuwe branders. Met andere woorden: nieuwe banden en klaar voor de eerste grote reis die leidde naar het jaarlijkse SMV-treffen in Örebro en vervolgens een lange tour naar Noorwegen. Afgelopen oktober aanwezig geweest bij het SMV-treffen op de Veluwe. Kan niet anders zeggen dan dat de SMV het prima heeft gedaan en volledig voldoet aan de verwachtingen in het dagelijks gebruik. Bijzondere dank tijdens dit project gaat uit naar mijn ouders. Heb in dit renoveringsproject heel veel geleerd van de SMV-specialist en wat fijn dat alles wat we aan originele onderdelen nodig hadden zo konden pakken. Wel makkelijk hoor! Met dit verslag in drie delen heb ik getracht u mee te laten leven met het werk wat een gedegen restauratie met zich mee brengt. Altijd veel meer werk dan verwacht maar dat weet je feitelijk al voordat je begint. Als je zoiets doet moet je het goed doen. Half werk is geen werk! En als u nu denkt dat ik er klaar mee ben, nee het volgende project staat alweer in de steigers en hoop u ook daarvan een verslag te mogen doen.

