



## **Babbels 2016-2 Renovatie SMV440 – deel 1**

### **Een SMV, je begint eraan en blijft ermee verbonden**

Toen in september 1989 een collega zei dat zijn vader vanwege hartklachten een bijzondere caravan uit Zweden weg moest doen, was ik gelijk getriggerd. Zelf kwam ik met mijn gezin namelijk net terug van een compleet verzopen vakantie in Noorwegen en Zweden met een vouwwagen.

Na vijf dagen regen en de verplichting om te verkassen vanwege ons reisschema, werd ook al het beddengoed steeds klammer en moesten we toevlucht zoeken in een blokhut. Was het niet beter voor dit soort omzwervingen door het hoge noorden een caravan te gebruiken?

### **Als geroepen**

Dus dit aanbod kwam als geroepen en ik ging op bezoek bij een caravan bedrijf, waar de 440 uit 1979 gestald was voor de verkoop. Daar waren ze helemaal verbaasd dat er zo snel iemand kwam voor zo'n bijzonder exemplaar. Terwijl hij veel mooiere tweedehands caravans, naar eigen zeggen, te koop had. De caravan stond dan ook helemaal achteraf in een hoekje; tien jaar oud en compleet met wintertent en luifel. Al snel werden we het over de prijs eens en na een week kon ik hem, voorzien van een BOVAG-beurt, komen ophalen. Helemaal trots op de goede aankoop! Ik had echter buiten mijn echtgenote gerekend. Haar eerste reactie was: "Wat zie je in dat binnen bruin met gele ding en oranje-groene-gele bekleding?" Om het goed te maken hebben we direct besloten om de SMV van binnen licht te maken en opnieuw te bekleden. Het werd daardoor een heerlijk ruime wagen, waar we tot op heden nog van genieten.

### **Een genot**

Na de regen in 1989 zijn we in 1990 de zon gaan zoeken in Zweden en Noorwegen, een trip in omgekeerde volgorde van een jaar eerder. Het was een groot succes. Met de caravan dwars over het Rondane-gebergte, wildkamperen aan oevers en aan een bosmeer, fantastisch. En het weer was prachtig. Wat genoten we van onze caravan. We sliepen er gewoon gezellig met z'n allen in. En met alleen een luifeltje konden we zo weer verder trekken. Thuis gekomen hadden we er ruim 6000 kilometer op zitten.

### **En dan de DSF**

Na zo'n mooie tocht, de eerste zomer dat de SMV in ons bezit was, kwamen we in contact met de DSF en leerden we veel over het onderhoud en waar je acht op moest slaan. We hebben toen de caravan nog een officiële grote beurt laten geven door caravan dealer, die allerlei kleine dingen tegenkwam, zoals oude gasslangen, een lekkende cv-leiding en een vervuilde branderset. Zo waren we klaar om er enkele jaren tegenaan te gaan, zeker nu we wisten dat we goede adviezen kregen tijdens het treffen van de club. Na de winter rook de caravan wat muf, maar dat was te ondervangen door er in de herfst een paar vochtvreter in te plaatsen. In het voorjaar was het dan met open ramen zo weer in orde. Het werd alleen ieder jaar een beetje erger en de deurdrempel begon ook wat leven te vertonen. Bij nader onderzoek bleek die kuis verrot en moest er een flink stuk in de balk gezet worden. Met een stuk hardhout zou dat wel weer een aantal jaren meekunnen. Ach, jullie begrijpen het wel. Als SMV-lid techniek met zijn vochtmeter kwam, sloeg de schrik ons om het hart.



### **Op pad**

We hielden het vol tot 2012. Jaarlijks vijf à zes keer op pad voor korte vakanties in Nederland en een lange vakantie ergens in Europa. Zo zijn we van hoog in Noorwegen tot laag in Kroatië gegaan. Hebben naast treinen op de pont in Scandinavië gestaan en zijn ook met alleen één caravan, de onze, destijds op een klein bootje naar het eiland Rab overgevaren. Daar hebben we mooie herinneringen aan.

### **En toen, de reparatie**

Ja, in 2012 begon er toch wat meer vocht binnen te dringen aan de voorzijde en er liep water in een bovenkastje, de vloer zakte door en de deur paste niet erg meer. Wat doe je dan? De keuze was of weg doen of echt goed aanpakken en gelijk opnieuw spuiten. Onze zoon was meteen voor het laatste met als reden: "We hebben er zo veel mee beleefd, die doe je nooit weg, dat is een verlies. Elk jaar worden we weer blij als de caravan van stal komt. Het is een familiestuk en ik wil hem later graag hebben." Tegen zoveel argumentatie en sentiment konden we niet op en dus wilden we hem aanpakken. Maar hoe organiseer je dat als het niet bij huis kan. Mijn Oerol-buurman op de camping op Terschelling vond het van begin af aan al een prachtige wagen. Hij was gepensioneerd en wilde er wel aan beginnen. Ik wist dat het een vakman was, maar wist samen met hem niet waar we aan begonnen. Gelukkig had hij een stalling in een kascomplex met een werkhoek met betonnen vloer. Daar kregen we toestemming om te gaan werken. Aan de voorzijde zat het meeste vocht en achter de bekleding was het best nat. Helaas, toen we het voorraam eruit haalden, bleek het hele front met raamkozijn, inclusief de gebogen spanten verrot tot voorbij de deur. Het rottingsproces was na de dorpelreparatie gewoon doorgegaan, want de kwaal was niet verholpen. Dat was de eerste tegenvaller. Het werk was veel omvangrijker dan gedacht. Alles dus eruit en helemaal opnieuw opbouwen.



Zaak is het dan om de vorm van de gebogen spanten in een mal te vangen. Bij het vernieuwen hebben we zo de oude vorm behouden en de spanten opgebouwd, verlijmd met stroken van 0,5 centimeter essenhout. Een klus van weken, maar het resultaat was verbluffend omdat in het spant gelijk de hoek gemaakt kon worden voor de binnenbetimmering van het front en de zijkant. Ook de ijzeren hoekversteving kreeg weer zijn plaats. Achteraf bedachten we, als de trekstangen en de horizontale balk er niet geweest waren, dan was de hele caravan gaan vervormen. Toch verbazend knap gemaakt, want we waren het jaar ervoor nog met 120 kilometer per uur over de autoroute naar het zuiden gereden zonder enige argwaan over de conditie van de SMV.



Na het maken van de spanten was het de beurt aan het raamkozijn. Dat hebben we opnieuw gemaakt van watervast multiplex met goede hoekverstevingen. Daarna met behulp van mallen de binnenbeplating aanbrengen over de isolatie. Voor de gammele deur gold exact hetzelfde als voor de vorm van de spanten namelijk, het frame als uitgangspunt houden en in de oude vorm een nieuwe deur bouwen, die naderhand met nieuwe rubbers weer perfect sluit. Als isolatiemateriaal hebben we het blauwe schuim gekozen dat nog weer beter isoleert dan het oude, gele materiaal. Dat hebben we ook in de vloer gebruikt. Nu we toch bezig waren hebben we de vloer beter geïsoleerd en de vloerplaat net een slag dikker gehouden dan 6mm.

### **Babbels 2017-2 Renovatie SMV 440 - deel 2**

De SMV 440 is van origine een vijfpersoonscaravan. Naast het grote bed, te maken van de zitgroep, is er de mogelijkheid om een bed te maken van de kleine zitgroep en van een hangbed erboven voor een kind. Zo moet het weer worden en daarom hebben bij de vernieuwing van de gebogen spanten ook gelijk verstevingen in de zijwanden gemaakt van essenhout voor de steunen van het hangbed.



### **De vloer**

Bij de deur zat een zwakke plek in de vloer. Je stapt altijd op dezelfde plaats met een voet binnen en na verloop van tijd (hier na 36 jaar) gaat de veerkracht uit het plaatmateriaal. Bovendien was de deurdorpel verrot en had de vloer daar geen steun meer. We hebben het hele voorste deel vervangen inclusief een raamwerkconstructie van larixhout en opgevuld met hoogwaardig, blauw isolatieschuim. Het raamwerk is afgedicht met 6mm betonplex. Om de gehele vloer te verstevigen en goed uit te vlakken is over het loopgedeelte en in het toilet de vloer afgewerkt met een tweede laag van 4mm betonplex. Dit is een bewuste keuze om hierna over de vloer een elektrische verwarmingsmat (400x60cm) te leggen in een gelijkde, isolerende schuimfoamlaag van 3mm. Op deze manier drukken de draden van de vloerverwarming in de foamlaag en kan een nieuw vloerzeil er rechtstreeks op gelijkmd worden, zodat er een maximale warmteopbrengst wordt bereikt. Deze 300 watt vloervloerverwarming met klokthermostaat blijkt in de praktijk voldoende te zijn voor een aangename twintig graden Celsius binnen bij een buitentemperatuur van -4.



### **De zijkant**

Na de voorzijde, deur en vloer zijn we aan de zijkanten begonnen. Aan de deurzijde hebben we de onderste plaat moeten verwijderen om de spant vanaf de voorzijde, die doorloopt tot de wielkast, conform het origineel goed te kunnen bevestigen. Het deurkozijn en de dorpel komen hier aan vast te zitten en vormt zo een stevig geheel. Aan de andere kant van de wagen was een veel omvangrijker probleem op te lossen. De achterhoek was beschadigd, daardoor waren spant en stijlen aangetast en we wilden een vast toilet inbouwen. Reden om vanaf de buitenkant dan toch maar veel plaatmateriaal te verwijderen. Ook hier moest het gebogen spant weer doorlopen tot aan de wielkast. De stijlen van larixhout (laag s.g.) hebben we verlijmd en geschroefd op een lipverbinding. Daarna konden de isolatie en de nieuwe platen weer aangebracht worden. De oude plaat kon goed gebruikt worden als mal.





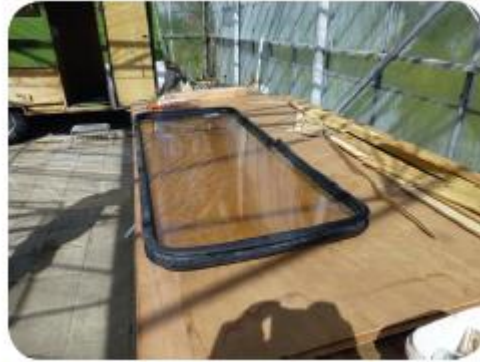
### Hamerstructuur

Het was moeilijk om aan een nieuwe plaat met hamerstructuur te komen, omdat tegenwoordig bij nieuwe caravans platen voor een hele wand worden geleverd en wij slechts een strook nodig hadden. De Hymer-dealer kwam ons te hulp. Hij had nog een geschikt stuk plaat staan en zo klaarden we de klus. Nu nog het toilet. Hiervoor was vanwege de gebogen vorm van de caravan een hulpconstructie nodig tussen de binnen- en buitenwand voordat het buitenframe erop gezet kon worden. Het resultaat is fantastisch als je voor een draaibaar Thetford toilet kiest; dan houdt je ruimte genoeg over met behoud van het opklapbare wastafeltje erboven.



### Ramen

Tot slot nog het voor- en achterraam. Het rubber bleek nog goed. Wat een kwaliteit! Alleen de afdichtingskit was vergaan. Tussen het nieuwe raamwerk en de plaat hebben we extra kit gedaan. En het rubber hebben we schoongemaakt en daarna weer mooi en soepel met een kit- en lijmverwijderaar (sprayflacon). Hier hebben we veel aandacht aan besteed omdat met name uit het voorraam de meeste vochtproblemen afkomstig waren. Bij het inzetten van de ramen na het spuitwerk was het nodig om nieuwe pezen te gebruiken. De spuitserij heeft de ramen geplaatst met hun speciale gereedschap en afdichtingskit. Dit vonden ze een stukje service.



### Tenslotte

Tot slot nog de echte metamorfose. Door de plaat van de Hymerdealer leek de gestripte caravan op alles behalve een SMV, meer een Eriba door het patroon. Maar na terugkomst van de spuiterij was het gelijk weer ons vertrouwde bolletje. Op advies van de spuiter hebben we een klein beetje metallic toegevoegd om twee reden: de lak is harder en gaat minder snel verkalken. Een aardige bijkomstigheid is dat de caravan iets oplicht in de zon en er dan telkens weer stralend bij staat. Inmiddels hebben we er al weer de nodige kilometers opzitten. Na een grondige inspectie van de banden rijden we er weer vrolijk mee over de autobaan. Het was een veel grotere klus dan verwacht, maar nu alles klaar is zijn we er heel voldaan over en denken weer minstens vijftien jaar verder te kunnen zonder problemen. Onze zoon kijkt er al naar uit om hem over te mogen nemen. Zo blijft deze 440 in de familie. Proost op nog veel jaren SMV-caravanplezier.



### Gebruikte hulpmaterialen\*:

- Kelfort pvac D3 waterbestendige houtlijm voor spanten en stijlen
- Sikaflex flexibele kit om aluminiumplaat te verbinden en toch te laten werken
- Sikaflex siliconenkit om aluminiumplaat vast te zetten op de stijlen voor het nagelen
- Zettex powerdeck montagekit voor de vloer en de stijlen
- Kelfort sanitairkit voor het afdichten van het toilet en de doorvoeren

### Gebruikt materiaal

- 6 mm betonplex als basislaag (geschroefd)
- 4 mm betonplex als afwerk/egalisatielaag (verlijmd)
- 4 mm watervast multiplex voor de deur
- 0,5 cm dik essenhout voor het lijmen van de spanten
- larixhout voor framework vloer en de verticale stijlen
- 3mm isolatiemat onder de vloerverwarming
- Novilon zeil, dik met verende onderlaag
- Magma Alu 2m2 300 watt vloerverwarmingsmat
- + Hestia thermosstaat

\* bewust gekozen voor professionele producten