



Babbels 2017-1 Renovatie SMV12 – deel 1

Na jaren met diverse SMV's op pad te zijn geweest, ben ik uiteindelijk tot de conclusie gekomen dat de ultieme SMV voor mij niet bestaat. Als klassieker liefhebber twijfel ik tussen de 10 en een 12. Een oud-voorzitter van onze club sprak dan ook al eens de wijze woorden: " Koop er gewoon een bij!" Dus naast de 10, is er een 12 bij gekomen. Kort door de bocht, ik val voor de mooie ronde vorm van de 10, maar ook voor het prachtige interieur van de 12.

Waar haal je een 12 vandaan?

Het begint bij de bekendste Nederlandse verkoopsite op internet. Daar kijk ik met regelmaat op, tik SMV in en dan zie je op een dag een SMV 12 te koop. Niet te duur, dus maar gelijk reageren... Te laat, al diverse hogere biedingen en de prijs ging nog verder omhoog. Uiteindelijk bepaalt de koper de verkoopprijs en als de vraag hoog is en het aanbod schaars, dan weten we wel welke invloed dat op de prijs heeft. Uiteindelijk een prijs afgesproken en op naar Limburg, want daar stond de nieuwe aankoop.

Aanhaken en wegrijden

Gewapend met een reserveband, een lichtbalk, krik en luchtpomp dacht ik de klus wel even te klaren. Aangekomen in het weiland stond daar de nieuwe aanwinst, scheefgezakt op platte banden. Het was een behoorlijke uitdaging om de SMV uit het weiland te krijgen, maar uiteindelijk kon ik hem aanhaken en wegrijden.

Zweedse kwaliteit

Zo gemakkelijk als ik het hier opschrijf was het eigenlijk ook. De verlichting deed het gewoon na twintig jaar stilstand, ook de remmen functioneerden nog en zelfs de platte banden van minimaal dertig jaar oud en na jaren plat gestaan te hebben in de grond, rolden er lustig op los alsof het hun eerste ritje was. Zweedse kwaliteitsbanden dat wel. En eigenlijk logisch, ze zijn namelijk de afgelopen twintig jaar ook niet versleten. Onderweg nog wel regelmatig gecontroleerd, want echt gerustgesteld was ik niet, maar tweehonderd kilometer zou de combinatie het toch wel uithouden? Na een rustige rit, zonder enig probleem thuis aangekomen, wat een kwaliteit! Nu de aankoop maar eens wat verder bekijken, want er is nog wel enig werk aan. Het lijkt altijd beter dan dat het is en het valt altijd tegen als je iets openmaakt. Met die gedachte kun je met een gerust hart elke oude SMV bekijken. Zeker de opknappers en de wat verwaarloosde SMV.

Eerste inspectie

De conclusie van eerste inspectie zal ik jullie niet onthouden. Om positief te beginnen, hij is in originele staat, met indien aanwezig nog de originele spanten, nooit gerestaureerd. Door de scheve stand in het weiland is de rechter bodemspant gedeeltelijk in water opgelost. De bodem is deels weggerot. Er is dus ook ergens lekkage. Het interieur is netjes en in oorspronkelijke staat, de kussens en bekleding zijn slecht. Het chassis is goed te noemen, geen laswerk. Verder hoeft de deur enig reparatiewerk, die sluit namelijk niet meer, zijn de ramen heel en moeten de banden worden vervangen. Verder natuurlijk nog wat slechte rubbers en andere bekende zaken maar daarover later meer. De klus kan beginnen!

Babbels 2017-2 Renovatie SMV 12 – deel 2

Het werk aan de SMV12 is begonnen. "Zelf doen, zelf doen," zei mijn dochter al vanuit de kinderstoel. Ja dat geeft veel voldoening, afgaande op de blijdschap die van haar gezicht was af te lezen, nadat ze voor het eerst zelfstandig haar pap naar binnen had gewerkt. Het resultaat was nog niet perfect maar naarmate je het vaker doet gaat het vanzelf beter.

Oefening baart kunst

Zo gaat het ook met de herstelwerkzaamheden van een SMV. In het begin wat lastig om



een vloer te vervangen, maar naarmate het werk vordert... Ik heb de caravan verdeeld in vier delen. Voor, achter, links en rechts. Dat werkt wat overzichtelijker en je bent niet alleen aan het demonteren maar ook aan het opbouwen. Bovendien staat niet alles in de weg.



Slopen/demonteren

We beginnen maar aan de achterkant, achter de as. Eerst de tafel en een bank demonteren of heet het toch slopen? Vanuit de fabriek heeft men namelijk nogal wat lijm verwerkt en daardoor is niet alles even perfect uit elkaar te halen. Er breekt weleens wat af. Maar gelukkig, de rotte vloer geeft mee. Die komt er in stukjes wel gemakkelijk uit. De tussenliggende isolatie is ook weer vrij eenvoudig te verwijderen. Nu het afzagen van rotte vloer-, spant- en latdelen, totdat het hout weer hard wordt. Ik laat wat goed is graag zitten en met spalkjes en lijm kun je weer aanhechten bij de bestaande nog goede spanten, latten en vloer.

Gaten boren

Nu de houten vloer er toch gedeeltelijk uit ligt, niet vergeten om gaten in de aluminium bodem te boren. Dan kan het toekomstig binnendringende water er namelijk in het vervolg ook weer uit. Ook al is de SMV straks weer waterdicht, water verzamelen is een vast gegeven in een SMV. Thee zetten, met natte kleding naar binnen lopen, koken en ook slapen produceert veel vocht en uiteindelijk verzamelt zich dat op het laagste punt. Op de bodem! Gaten boren dus. Ik wil niet dat de nieuwe latten straks ook weer in het water liggen.

Hout buigen

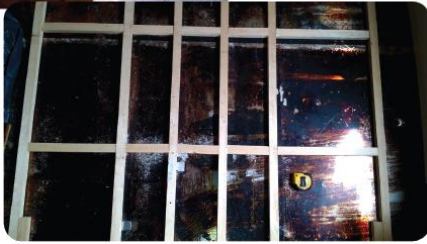
Nieuwe spanten bouw ik op met dunne stroken vurenhout. Niet al te dik, anders breekt het bij het buigen. Watervaste lijm ertussen, lijmklemmen erop en zo vorm ik nieuwe gebogen spanten. In de fabriek werden latten gestoomd. Daar worden ze buigzaam van. Nat maken en warm föhnen schijnt ook te gaan. Essenhout is ook nog een optie. Dat is buigzamer dan vurenhout. Voor de vloerlatten gebruik ik vuren hout, er zijn bundels in de juiste maat te koop bij de bekende bouwmarkten. Ze zijn alleen wat breder dan de originele latten. Snij ik later de isolatie wel wat kleiner, die past dan natuurlijk niet meer. Na het maken van nieuwe bodemlatten, kan de isolatie weer terug worden gelegd. Ik had ze niet zo netjes opgeborgen, zodoende werd het toch nog een heel gepuzzel. Nu nog de nieuwe multiplex vloer erop lijmen, schroeven of spijkeren. Net wat het gemakkelijkst is of hoe origineel u wenst te werk te gaan.





Zo blij

Met andere houtsoorten werken kan ook, maar denk aan het gewicht. Een eiken planken vloer is nogal wat zwaarder dan de originele vloer. Een verstevigingslatje in hardhout, dat kan natuurlijk wel. De vloer achter de achteras is inmiddels klaar. Gaten zitten in de bodemplaat en de spanten achter zijn gerepareerd. Wordt vervolgd.



Babbels 2017-2 Renovatie SMV 12 – deel 2

Het werk aan de SMV12 is begonnen. "Zelf doen, zelf doen," zei mijn dochter al vanuit de kinderstoel. Ja dat geeft veel voldoening, afgaande op de blijdschap die van haar gezicht was af te lezen, nadat ze voor het eerst zelfstandig haar pap naar binnen had gewerkt. Het resultaat was nog niet perfect maar naarmate je het vaker doet gaat het vanzelf beter.

Oefening baart kunst

Zo gaat het ook met de herstelwerkzaamheden van een SMV. In het begin wat lastig om een vloer te vervangen, maar naarmate het werk vordert... Ik heb de caravan verdeeld in vier delen. Voor, achter, links en rechts. Dat werkt wat overzichtelijker en je bent niet alleen aan het demonteren maar ook aan het opbouwen. Bovendien staat niet alles in de weg.



Slopen/demonteren

We beginnen maar aan de achterkant, achter de as. Eerst de tafel en een bank demonteren of heet het toch slopen? Vanuit de fabriek heeft men namelijk nogal wat lijm verwerkt en daardoor is niet alles even perfect uit elkaar te halen. Er breekt weleens wat af. Maar gelukkig, de rotte vloer geeft mee. Die komt er in stukjes wel gemakkelijk uit. De tussenliggende isolatie is ook weer vrij eenvoudig te verwijderen. Nu het afzagen van rotte vloer-, spant- en latdelen, totdat het hout weer hard wordt. Ik laat wat goed is graag zitten en met spalkjes en lijm kun je weer aanhechten bij de bestaande nog



goede spanten, latten en vloer.

Gaten boren

Nu de houten vloer er toch gedeeltelijk uit ligt, niet vergeten om gaten in de aluminium bodem te boren. Dan kan het toekomstig binnendringende water er namelijk in het vervolg ook weer uit. Ook al is de SMV straks weer waterdicht, water verzamelen is een vast gegeven in een SMV. Thee zetten, met natte kleding naar binnen lopen, koken en ook slapen produceert veel vocht en uiteindelijk verzamelt zich dat op het laagste punt. Op de bodem! Gaten boren dus. Ik wil niet dat de nieuwe latten straks ook weer in het water liggen.

Hout buigen

Nieuwe spanten bouw ik op met dunne stroken vurenhout. Niet al te dik, anders breekt het bij het buigen. Watervaste lijm ertussen, lijmklemmen erop en zo vorm ik nieuwe gebogen spanten. In de fabriek werden latten gestoomd. Daar worden ze buigzaam van. Nat maken en warm föhnen schijnt ook te gaan. Essenhout is ook nog een optie. Dat is buigzamer dan vurenhout. Voor de vloerlatten gebruik ik vuren hout, er zijn bundels in de juiste maat te koop bij de bekende bouwmarkten. Ze zijn alleen wat breder dan de originele latten. Snij ik later de isolatie wel wat kleiner, die past dan natuurlijk niet meer. Na het maken van nieuwe bodemlatten, kan de isolatie weer terug worden gelegd. Ik had ze niet zo netjes opgeborgen, zodoende werd het toch nog een heel gepuzzel. Nu nog de nieuwe multiplex vloer erop lijmen, schroeven of spijkeren. Net wat het gemakkelijkst is of hoe origineel u wenst te werk te gaan.



Zo blij

Met andere houtsoorten werken kan ook, maar denk aan het gewicht. Een eiken planken vloer is nogal wat zwaarder dan de originele vloer. Een verstevigingslatje in hardhout, dat kan natuurlijk wel. De vloer achter de achteras is inmiddels klaar. Gaten zitten in de bodemplaat en de spanten achter zijn gerepareerd. Wordt vervolgd.



Babbels 2017-3 Renovatie SMV 12 – deel 3

Nu de bodem van de SMV 12 achter de as in orde is, maak ik eerst de banken weer en schroef ik de tafel op zijn plaats. Ik heb ook weinig keus want de rest van de SMV staat behoorlijk vol met onderdelen, gereedschap en materialen. Het terugplaatsen vergt wat creativiteit, inventiviteit en vooral geduld.



Alles past bijna

Alles past niet meer zo perfect, wel bijna, maar dat is hetzelfde als net niet. De vloer is een fractie hoger, de kromming net even anders en de breuken moeten netjes in elkaar worden gezaagd, getimmerd, gelijmd en versterkt. Best een heel gepriegel om, ondersteboven met een varifocus bril, linkshandig in een te klein hoekje op een koperen minispijkertje te slaan. Timmermanswerkplaats "de blauwe duim" zal jaloers op me zijn. Een linkshandige met twee rechterhanden of in dit geval linkerhanden, is soms in het voordeel. Hier en daar moet een barst worden versterkt en een stukje hout worden ingepast. Zodanig, dat je er bijna niets meer van ziet. Een scheur of barst kun je goed wegwerken door wat zaagsel van hetzelfde materiaal te mengen met houtlijm en dat vervolgens in de barst of scheur te prutten. Als de lijm hard is geworden kun je het weer afschuren. Je ziet er uiteindelijk geen barst meer van.

Versterking bij de handvatten

Ondertussen heb ik een kleine modificatie toegepast. Achter bij de handvatten, die gemonteerd zitten met drie bouten, heb ik aan de binnenkant, een multiplex versterkingsplaat gemaakt. Ik heb een ronding, die loopt als de ronding van de caravan, in de multiplexplaat gemaakt en de handvatten nu met de nieuwe, iets langere bouten ook door die plaat geschroefd. De krachten worden nu verdeeld over een groter oppervlak en niet meer op drie kleine plekken in de spanten. Er wordt daar behoorlijk gedrukt en getrokken aan de SMV. De achterkant zit weer in elkaar en ik kan beginnen met de voorkant.



De voorkant

Alle gereedschappen en materialen naar achteren verhuizen en de vloer voor kan worden aangepakt. Ik dacht te beginnen met de kant van de deur. Maar na het demonteren van de voorste bankplaat, die overigens niet uit de caravan te draaien is en dus altijd een beetje in de weg blijft staan, ben ik de vloer ook in de toiletruimte en er omheen gaan demonteren. De wanden en latten die op de vloer gemonteerd zijn moeten los van de vloer gemaakt worden. Met een losse ijzerzaag, die ik onder de wanden en kisten kan doorsteken, kan ik de vloer van de opstaande wandjes scheiden. Daarna de vloer er weer uit, de nieuwe vloer er weer in en hop de vloer is klaar. Dat gaat snel. Ja, opschrijven wel. Maar het slopen, maken van spanten en een nieuwe lattenbodemplaat aan de achterzijde is al in deel 2 beschreven, dus u weet hoeveel werk erin zit. Het schuiven van de nieuwe vloerplaten is een soort van Rubiks Kubus puzzel. Jullie kennen het kubusje met die gekleurde vlakjes vast nog wel. Eerst een stuk vloer in de wc-ruimte, later er voor tot aan de deuropening en onder de keuken. Dan nog de wanden vastschroeven op de vloer en ook de voorste bank niet vergeten.

Gaten boren

Wat verder nog lastig is, is gaten boren door de nieuwe vloer, voor beluchting van de petroleum kachel (niet vergeten!) en de afwatering in de toiletruimte. Het beste gaat dit vanaf de onderkant van de caravan. Over gaten boren gesproken, ook hier de aluminium bodemplaat voorzien van afwateringsgaatjes. Ongeveer 6 mm in doorsnede. De aluminium kachelbodemplaat kan ook weer worden bevestigd, de kachel heb ik tussendoor al opgeknapt. Eerst voorzichtig roest afschuren met een schuurmatje, daarna roestomzetten met RX5. Dat is een lijnolieproduct dat roest stopt. Je kan er ook overheen schilderen, maar als je van een



doorleefd kacheltje houdt zoals ik, kun je het ook zo laten. Ook het rooster erboven heb ik op dezelfde manier behandeld. RX5 kan ook gebruikt worden voor het chassis en ander ijzerwerk wat is gaan oxideren, maar er zijn meer anti-roest producten in de handel. De volgende keer ga ik verder met de deur.



2018-1 Renovatie SMV 12 – deel 4

De deur en het onbreekbare zakkammetje.

Lang geleden, toen iedereen nog met een kammetje op zak liep, zag ik op de markt een verkoper die zijn waar aan het demonstreren was. Het was behoorlijk druk en hij verkocht onbreekbare kammetjes. Hij aan het demonstreren en aanprijzen ondertussen almaar zijn onbreekbare kammetje buigend. Tot plotseling zijn kammetje brak. Veel geginnik en gelach uit het publiek natuurlijk, maar de markt koopman sprak toen de onsterfelijke woorden: "En zo ziet hij er vanbinnen uit", terwijl hij ons de binnenkant toonde.

De deur

Wat heeft dat met mijn SMV te maken zullen jullie denken, nu het zit zo. De deur van mijn opknop SMV 12 klemde een beetje aan de onderkant. Door een gescheurd deurrubber was het hout opgezwollen en de deur paste niet meer perfect in de sponning. Door toch de deur te blijven gebruiken en hem met een beetje geweld dicht en open te doen, buigt de deur steeds een beetje tijdens het openen en sluiten. En net zoals het ontbreekbare kammetje, zal de deur uiteindelijk een keer breken. Zo is dat bij mijn SMV ook gegaan. De onderste helft was los van de bovenste.

Vanbinnen

Je moet de deur dan dus repareren. Dat is niet gemakkelijk, maar wel te doen. De deur til je eenvoudig uit de scharnieren en dan begint het voorzichtig verwijderen van het (in mijn geval gescheurde) deurrubber, het slot en de houten binnenplaat. En zo ziet hij er vanbinnen uit, dacht ik bij mezelf. Op de foto's is te zien dat er in de deur links en rechts, stalen kromme strippen zitten, die de deurkromming vast moeten houden. Deze ondersteunen de houten deurspanten. Als dit alleen van hout zou zijn, denk ik dat de deurkromming, door verschil in luchtvochtigheid te veel werkt. Hout is daar nogal gevoelig voor. Het staal van een van de strippen was aan de onderkant zo'n vijf centimeter verdwenen. Weggeroest dus.





Proberen en meten

De metalen kromme strip in de deur wordt ook gebruikt om de deurscharnieren in te bevestigen. Bij onze SMV-deur was het onderste scharnier los. Er was een bout afgebroken en de andere zat vastgeroest in de metalen strip. Beiden dan maar uitboren en nieuw draad tappen. Het staal heb ik opgeschuurd, daarna behandeld tegen verder roesten met Owatrol olie, een lijnolie product dat zowel hout als metaal conserveert. De onderste rotte gebroken deurspanten zijn vervangen en ook de binnenplaten beluchtungsklepjes onder in de deur zijn vernieuwd. Het is van belang, dat je tijdens de werkzaamheden aan de deurspanten en scharnieren, je regelmatig even gaat passen in de deursponning. Het gaat eerst wel een paar keer verkeerd, maar daarna steeds beter. Proberen, meten en verbeteren.

Timmerman

Een leuke bijzonderheid tijdens de deurreparatie was dat ik aan de bovenkant van de deur, in de spant, de naam van de timmerman tegenkwam die onze SMV-deur heeft gemaakt! De timmerman was Johansson. Na de houtreparatie komt het slot weer op zijn plaats. Bij onze deur, nog alleen met een sleutel te openen. Latere typen krijgen dan een draaiknop. Dat is, volgens mij, een van de laatste belangrijke innovaties tijdens de productie van SMV's . Nuttig en handig volgens velen. Wel minder aerodynamisch. De aluminium buitenplaat komt daarna aan de beurt. Plamuren en schilderen, maar daarover een volgende keer. Verder nog een nieuw deurrubber monteren. Kitten en spijkeren. Voor uw SMV met scheuren in de deurrubbers een tip. Voorkomen is altijd beter dan genezen. Houdt de deurrubbers goed bij. Kleine scheurtjes kunnen worden gekit, is het erger, dan zijn er gelukkig weer nieuwe deurrubbers te bestellen in ons clubmagazijn.(Exclusief voor leden van de DSF!! Een goed reden om lid te worden van de DSF).

Elektra

Om niet weken alleen bezig te zijn met de deur en ik ook af en toe iets wil doen dat wel in een keer lukt, ben ik ook nog bezig geweest met de elektra in de SMV. Dit is niet mijn sterkste technische kant, maar de SMV-fabriek maakt het mij erg gemakkelijk. Ik begin bij de achterlichten. De kleurcode van SMV in de jaren 60 is erg simpel. Die begrijpt iedereen, ook ik dus. Alle draden zijn namelijk bruin. Dan kan je je niet vergissen in de kleur. Gewoon aansluiten maar en wat proberen. Ja, het achterlicht knippert. Dus die draad is voor het knipperlicht en niet voor het achterlicht. Makkelijk hoor. Ik trek ook een extra draad voor een mistlamp. Want dat is verplicht voor aanhangers en caravans onder een totaalgewicht van 750 kg. Voor zwaardere caravans geldt die verplichting niet. Die zie je denk ik beter in de mist. Hoe ik de mistlamp ga aansturen weet ik nog niet. Ik heb wel een contactdoos met mistlampaansluiting. Maar even navragen in de club bij de deskundigen... Ik heb ook de 220V din caravan aansluiting vervangen voor een CEE aansluiting. Binnen moet er nog een aardlekschakeling komen en verder zijn er de nodige stopcontacten gemaakt. Zo veel mogelijk uit het zicht, die vind ik namelijk lelijk.

Volgende keer de binnen- en buitenkant. Het uiterlijk vertoon.

