SMV Modellengids

Dutch SMV Friends

- Complete SMV-historie
- Overzicht van alle SMV-modellen
- Specificaties per type

Inhoud

Voorwoord	2
SMV-historie, de eerste 20 jaar	3
Oermodellen	6
SMV 10	8
SMV 12	9
SMV-historie, de tweede 20 jaar	10
SMV 14	15
SMV 24	16
SMV 25	17
SMV 34	18
SMV 420	19
SMV 440	20
SMV 520	22
SMV 380	23
SMV 525	24
SMV 590 Boggie	25
SMV 460	26
SMV 550 GL	27
SMV 550	28
SMV Trofe	29
SMV-historie, de derde 20 jaar	30
SMV 450	33
SMV 500	34
SMV Bastuvagn	35
SMV Campero	36
SMV Journey	37

Voorwoord

'Het antwoord op een veelgestelde vraag', zo zouden we deze SMV Modellengids mogen omschrijven. Hoeveel liefhebbers onder ons hebben in de loop der jaren niet geprobeerd wegwijs te raken in de verscheidenheid aan typen en uitvoeringen die het illustere caravanmerk uit het Zweedse Örebro voortbracht? Zes decennia historie, het is niet gering en als we daarbij bedenken dat een fabrikant met de afzetmarkt wil meeveren, dan levert dat voor de leek een wirwar aan modellen en variaties op.

Dit boekje schept helderheid en overzicht. Eindelijk kunt u snel nagaan wanneer de vloeistofverwarming in omloop kwam en de vierkante ramen zich aandienden. Ineens worden de verschillen tussen de ogenschijnlijk zo identieke 24 en 34 duidelijk. Heel bewust hebben we de SMV Modellengids eenvoudig en compact gehouden. Leg hem in uw caravan en u heeft hem altijd direct bij de hand op een treffen of als u een 'husvagn' uit Örebro in het wild ziet. Blader een moment en u weet bij wijze van spreken alle details op te lepelen.

Daarnaast biedt deze uitgave u een mooie gelegenheid om met uzelf af te stemmen welk type SMV het beste uw wensen vervult, ook al dacht u reeds het ideale model te bezitten. Wellicht bouwt u de hobby en de vakanties in de nabije toekomst tot iets nóg mooiers uit.

De SMV Modellengids is een uniek geschenk voor alle leden van de Dutch SMV Friends, met grote zorgvuldigheid samengesteld door de redactie van de Babbels en de experts Ben Veldhuis en Joost Ingelse, die alle feiten verzamelden en deze naderhand nog eens minutieus controleerden. Dankzij hen hebben wij voortaan allemaal een stukje wijsheid in pacht.

Het team achter de SMV Modellengids wenst u veel kijk- en gebruiksplezier met dit boekje!

Bestuur Dutch SMV Friends
Albert Jan Nossent, samensteller
Aart van der Haagen, eindredacteur
Leontien van Brummelen, vormgeefster

N.b.: ondanks de grote zorgvuldigheid waarmee deze gids is gemaakt kan het bestuur van de Dutch SMV Friends niet aansprakelijk worden gesteld voor eventuele onjuistheden.

SMV-historie, de eerste 20 jaar
1948-1968

Ziet u het allemaal voor u... Het was maart 1948 en het ging wat minder goed met de verkoop van bakkerijmachines, die sinds jaar en dag door Sorby Mekaniska Verksted werden geproduceerd. Op een avond zat ik aan tafel, met potlood en papier. Mijn vrouw had namelijk het idee een zomerhuisje te bouwen, om op een plek weg van de fabriek eens tot rust te komen in de natuur. Die is in Zweden natuurlijk in ruime mate voorhanden. Feitelijk voelde ik daarvoor helemaal niets en tezamen met mijn vrouw kwam ik tot een compromis. Zij een eigen huisje en ik maakte het mobiel. Mooier kon je het niet hebben. Even later stonden er enkele getekend op het eerder nog maagdelijk witte papier. De SMV-husvagn was geboren! Een nieuw begin, nadat ik ook al een auto ontworpen en gemaakt had.

Toen ik het mijn omgeving vertelde, verklaarde menigeen mij voor gek. Ik zette door en enige maanden later was het definitieve ontwerp van de eerste SMV een feit. Een zomerhuisje voor mijn vrouw, voorzien van twee wielen, zodat het overal mee heen genomen kan worden. Ik geef eerlijk toe dat mijn inspiratie lag in enkele voorbeelden van caravans die inmiddels in Amerika waren gemaakt. Belangrijk vond ik een vorm waarbij de luchtweerstand tot een minimum werd beperkt. Het draaide uiteindelijk uit op een caravan in de vorm van een druppel. Hoog aan de voorzijde en laag aflopend aan de achterzijde.
Velen zagen het niet zitten, maar daardoor liet ik me niet belemmeren. In eerste instantie voor mijn vrouw en mijzelf, totdat een goede vriend van ons, een advocaat, weet kreeg van mijn woeste plannen. Hij was zo enthousiast dat hij mij per direct opdracht gaf ook voor hem een SMV te bouwen. Uiteindelijk heeft dat mij doen besluiten om een viertal exemplaren te realiseren, waarvan de eerste in 1949 de eerste kilometers achter een auto aflegde. Dit vormde het daadwerkelijke moment waarop ik besloot de productie van bakkerijmachines en toebehoren af te bouwen en mij geheel te storten op de fabricage van caravans. Natuurlijk waren de eerste modellen eenvoudig en spartaans. Je moest er in kunnen eten, slapen en verblijven zonder poespas en… natuurlijk had je een auto nodig, voorzien van een koppeling.
De SMV werd door de omgeving en later ook tot verder in het land met veel enthousiasme ontvangen, hetgeen mij sterkte in het idee hem verder te verbeteren. Ik heb veel getekend en veel weer weggegumd. Tot en met 1951 bouwde en verkocht ik met een groep medewerkers meer dan honderd SMV's. Met name de alom besproken 'zakbodem' wilde ik behouden, om zodoende in een laag geconstrueerde caravan toch stahoogte voor het keukenblok te bewerkstelligen. Met een verbetering in de constructie van deze vloer is deze uiteindelijk tot het einde van de jaren '50 in alle modellen toegepast.

Uit de praktijk
Om de verschillende SMV's van elkaar te kunnen onderscheiden nummerde ik alle geproduceerde modellen tot en met de 6 (1956) opeenvolgend. Zo was er bijvoorbeeld de 3, maar ook, later in de jaren '50, de 483. Vanaf het type 6 bracht ik voor het volgnummer een modeltoevoeging aan, zoals bijvoorbeeld 6 583 of 8 912.
Tot en met 1951 produceerden we een model met bijna rechte zijwanden. In de periode 1952-1955 viel de SMV op door zijn erg rond gevormde carrosseriepanelen, hetgeen ons in de fabricage wel wat kopzorgen heeft gekost. Behalve het interieur waren alle wanddelen zodanig uitgevoerd en moesten ook de zijspanten in speciale mallen worden gemaakt. In 1956 kwam een volledig nieuw model uit de fabriek rollen, de 6. Nog ronder en met een beplating die met meer spijkertjes op de verschillende spanten zat gemonteerd. Opvallend waren de taartpuntplaatdelen aan zowel de voor- als achterzijde van de zijwanden en een wasgelegenheid, ingebouwd in de toegangsdeur. Ook meende ik het interieur te moeten aanpassen naar gegevens uit de praktijk. Een langskeuken werd het uiteindelijke resultaat. Ik heb geen concessies gedaan aan de lange banken. Immers, het slapen in de lengte diende behouden te blijven, omdat ik anders genoodzaakt zou zijn de caravan aanzienlijk te verbreden.
Natuurlijk vond ik het belangrijk contact te houden met de inmiddels aanzienlijke groep SMV-bezitters. Zij waren het die mij met name informatie gaven over het doelmatig kunnen gebruiken van hun eigendom. Praktijk gold ook hier als de beste leermeester. Zo bleek dat de toetreding van daglicht te wensen overliet. Ik ben daarop ingesprongen en heb bij het opvolgende model van de SMV 6, de 8, grotere voor- en achterramen geplaatst. Ook de zijramen vielen wat groter uit dan bij de voorgaande modellen. Het keukenblok werd verfijnd.

Mobiele eenheid
U kunt zich voorstellen dat in de loop van de jaren vijftig ook de auto-industrie niet stilzat en dat verdere ontwikkeling gaande was. Ook konden steeds meer mensen zich een auto veroorloven. Mijn streven vormde de SMV in gewicht zo laag mogelijk te houden, hetgeen mogelijk was door de manier van produceren van met name de dragende spanten, welke overlappend en eindloos werden vervaardigd op daarvoor speciaal gemaakte spanttafels. We leefden inmiddels in 1960, het jaar waarin de SMV 10 het levenslicht zag. De fabriek draaide volop en in eerste instantie bleek de vraag groter dan de productie aankon. Dit mede door het feit dat in de 10 een toiletruimte was ondergebracht en dat de caravan op koele- of koude dagen verwarmd kon worden met een standaard bijgeleverde petroleumkachel. Er moest wat gebeuren ten aanzien van de productie, waarbij we besloten de fabricagelijn uit te breiden. Hiermee werd het mogelijk circa 900 exemplaren van het model 10 per jaar te produceren. SMV verzorgde zowel de bouw als de verkoop voor het hele land. Dealers waren er niet en promotie van de caravans vond plaats door met een 'mobiele eenheid' kris kras door het land te rijden en aanwezig te zijn op beurzen. De markt werd echter moeilijker. Ondanks inmiddels tien jaar ervaring met het bouwen van caravans had ik te duchten van concurrentie. De manier van bouwen bewees dat aanpassingen in

de constructie niet noodzakelijk bleken. Het concept met de reactiestangen had zijn sporen ruimschoots verdiend.

Een groot succes

Na zo'n 3000 exemplaren van de 10 te hebben gemaakt zaten we inmiddels in 1965. Toen was ik nog min of meer aan de zijlijn bij SMV betrokken. De Zweedse overheid besloot om twee jaar later het nog linksrijdende verkeer in te ruilen voor rechts. Een operatie die heel veel voorbereiding vergde en waarbij elke Zweedse inwoner gevraagd werd zijn of haar medewerking te verlenen. Voor SMV hield dit in dat gezocht moest worden naar een mogelijkheid de toegangsdeur aan de rechterzijde van de caravan te situeren. Vooruitlopend op de verkeerswisseling kwam de fabriek in 1966 met het model 12. Ten opzichte van zijn voorgangers een wat vreemde verschijning, want de zijwanden waren aan de onderzijde wat rechter. Hoe dan ook, het was en bleef een SMV die nog steeds op ambachtelijke wijze en geheel met de hand werd geproduceerd. De 12 bleek een groot succes en deed in verkoop niet onder voor de 10. Enkele duizenden konden we er tot en met 1968 produceren. Geheel nieuw was de wijze van remmen. Bezat de luxere uitvoering van de 10 nog een oplooprem, de 12 beschikte standaard over een elektrisch systeem. Hierbij werd door een extra remcilinder in de auto stroom naar magneten in de trommels geregeld, wat gelijkmatig vertragen mogelijk maakte naarmate het trekkende voertuig afremde. Van origine kwam dit systeem uit Amerika en Australië; voor Zweden betekende het echter een grote noviteit.

Tot zover een kort relaas over de eerste twintig jaren van de SMV-caravan.

Uit de gedachten van Helmer Berglund

Oermodellen

Eerste prototype

Eerste serie

Tweede serie

SMV, eerste prototype

Productieperiode: 1947
Productieaantal: 2
Aantal binnen DSF: 1

SMV, eerste serie

Productieperiode: 1948-1952
Productieaantal: 100
Aantal binnen DSF: 1

SMV, tweede serie

Productieperiode: 1953-1955
Productieaantal: 150
Aantal binnen DSF: 1

Oermodellen

SMV 6

SMV 8

SMV 6

Productieperiode: 1956-1957
Productieaantal: 200
Aantal binnen DSF: 2

SMV 8

Productieperiode: 1958-1960
Productieaantal: 350
Aantal binnen DSF: 2

SMV 10

Typen: A, B, C
Productieperiode: 1960-1965
Productieaantal: 2600
Aantal binnen DSF: 32

Kleurmogelijkheden:
- Zeegroen
- Gebroken wit
- Beige-geel

Uitgevoerd zonder sierstrippen of kleurband

Lengte opbouw inclusief dissel: 480 cm
Lengte opbouw uitwendig: 392 cm
Lengte opbouw inwendig: 385 cm
Breedte opbouw uitwendig: 202 cm
Breedte opbouw inwendig: 195 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 220 cm

Stahoogte bij hoogste punt: 190 cm
Tentomloop: 695 cm
(aangepast frame voor deur)
Massa leeg: ca. 400 kg
Laadvermogen: ca. 200 kg
Totale toegestane massa: ca. 600 kg
Kogeldruk: 20 kg
Banden: 6.00 x 9 high speed 4/6 ply
Bandenspanning: 2,8 bar (4 ply)/
4,0 bar (6 ply)

Mogelijkheden remsysteem:
- Alleen handrem
- Mechanische oplooprem + handrem
- Elektrische rem + handrem

Kachel: petroleum, enkelpits

SMV 12

Typen: S, L, LS (Standaard, Luxe, Luxe Speciaal)
Productieperiode: 1965-1968
Productieaantal: 1500
Aantal binnen DSF: 38

Kleurmogelijkheden S:
- Zachtgroen
- Beige

Kleurmogelijkheden L/LS:
- Gebroken wit, zachtgele band
- Gebroken wit, zachtgroene band
- Gebroken wit, donkergroene band

S/L/LS
Lengte opbouw inclusief dissel: 520 cm
Lengte opbouw uitwendig: 410 cm
Lengte opbouw inwendig: 403 cm
Breedte opbouw uitwendig: 204 cm
Breedte opbouw inwendig: 195 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 230 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 190 cm
Tentomloop: 740 cm
Massa leeg: 470/490/530 kg
Laadvermogen: 200 kg
Totale toegest. massa: 670/690/730 kg
Kogeldruk: 40 kg
Banden: 6.00 x 9 high speed 6 ply
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: elektrische rem + handrem
Kachel: petroleum, enkelpits

SMV-historie, de tweede 20 jaar
1968-1988

Deel 1 van de beschrijving van de SMV-historie besloot ik met de melding dat SMV als eerste Europese caravanbouwer standaard een elektrisch remsysteem monteerde op alle modellen. In eerste instantie een voorziening waartegen menigeen wat vreemd opkeek. Toch bleek dit systeem aan alle strenge (veiligheids)criteria van de Zweedse overheid te voldoen. In feite is het een schijfrem in combinatie met een trommelrem. Het voert echter te ver om er in dit verhaal dieper op in te gaan.

Ondertussen mochten de verkoopresultaten er zeker zijn en mede daardoor vond de inmiddels gewijzigde leiding van SMV het noodzakelijk een nieuw model op de markt te brengen. In de onlogische lijn van nummering - vraag me niet waarom we daarvoor ooit kozen, want dat weet ik niet meer - leek de aanduiding '14' het meest passend. De opbouw van het model hielden we even groot als die van de 12. Zo kon hij op hetzelfde chassis worden geplaatst en hoefden we de bouwwijze niet te veranderen. Ook in de 14-serie leverden we verschillende uitvoeringen: de L, LS en LSR, waarbij de L de meest goedkope uitvoering vormde. De aanduiding LSR was in 1969 geheel nieuw. De laatste letter staat voor 'radiator', hetgeen zoveel wilde zeggen als dat er een heus centraal verwarmingssysteem in deze SMV zat. Binnen enkele jaren de tweede grote noviteit waarmee SMV zich op de markt profileerde. Het betrof een zeer doeltreffend verwarmingssysteem, dat werd toegeleverd door de Zweedse firma Alde. Voorts viel op dat de indeling van de 14 ten opzichte van de 12 net even anders was. De toiletruimte maakte plaats voor een keukenblok en aan de andere zijde van de caravan gold dat natuurlijk andersom.

Niet altijd positief

De verkopen verliepen dusdanig dat gezocht moest gaan worden naar een nieuwe locatie. Die vonden we in de omgeving van Örebro. Meer fabrieksoppervlak en een groter buitenterrein bleken het - noodzakelijke - resultaat. Klanten kwamen voor service en onderhoud namelijk terug naar de fabriek en hun SMV's moesten dan uiteraard worden gestald. Met deze overstap naar meer ruimte en tevens extra personeel werd een nieuwe dimensie aan het bedrijf toegevoegd. Een van de bestaande medewerkers was Raimo Tunsved, al sinds 1963 aan SMV verbonden. Hij bleek leergierig en deinsde voor niets terug. Zo werd hij ingezet bij nieuwbouw van caravans, maar ook in de service- en de schadeherstelafdeling wist hij de verschillende bewerkingen en werkzaamheden juist in te schatten. Net als in de voorgaande decennia luisterden we goed naar de klant/gebruiker. Mede die ervaringen vertaalde SMV in grote en kleine wijzigingen, welke overigens na doorvoering niet altijd evenzeer als positief werden ervaren. Om een voorbeeld te noemen: het gecapitonneerde witte plafond in de 14 LSR oogde

warm, maar in de praktijk waren er vele kopers die wel dit type wilden hebben, echter zonder dat plafond. Het moest hout blijven…

Autobanden
Inmiddels schrijven we eind 1971 en SMV presenteerde het model 24, in twee uitvoeringen: de LS en LSR. Indeling en toegepaste materialen bleven onveranderd. Wel werden, om meer licht binnen te krijgen, de zijruiten aanzienlijk vergroot en kwam het sporadisch in de 14 toegepaste grote voorraam bijna altijd standaard in de 24 te zitten. De duurdere uitvoering kreeg een roestvaststalen aanrechtunit. Tezamen met de centrale verwarming, disselbak, batterij en gasfles stelde dit ons voor een probleem, namelijk het gewicht. Met uitzondering van de modellen uit de periode 1948-1951 monteerden we op alle caravans tot dan toe 6.00 x 9-banden, waarbij het maximale draagvermogen per wiel gelimiteerd was tot circa 425 kilogram. Dat werd nu krap aan en daarom verliet het in 1973 geïntroduceerde model 34 als eerste op autobanden (155 SR13) de fabriekshal. Dit type leverden we alleen in de uitvoering LSR.
Met name in het begin van 1973 had de fabriek nog de nodige 24-onderdelen op voorraad. Zo kon de 34 uitgevoerd zijn met het oude elektrische remsysteem of met de door Linde nieuw ontwikkelde, geconstrueerde en uitgebreid geteste LE-1. Deze elektronisch geregelde installatie vond zijn eerste toepassing op nieuwe SMV's. Ook andere wijzigingen deden hun intrede. Wat dacht u van draaisteunen in plaats van de jarenlang toegepast uitschuifpootjes met een inbusbout? Zaken die het gebruik van een SMV alleen maar aangenamer maken.

Niet in verhouding
Overigens was modeljaar 1972 heel bijzonder voor onze fabriek, want we lanceerden de grotere broer van de 24 en - later - de 34: de 25. Een werkelijk zeer aparte en gewaagde caravan in vergelijking met al zijn voorgangers. Natuurlijk viel de vorm van de SMV geheel te herkennen. Het was echter net alsof een reuzentrekbank goed zijn werk had gedaan. Met een opbouwlengte van een ruime vijf meter meenden we het model te kunnen bouwen op bijna hetzelfde chassis als de 24. Een eerste indruk gaf ons allemaal dat de geometrie niet in verhouding stond: de afstand van de as tot de achterkant was heel groot, vandaar dat de dissel extra lang werd geconstrueerd om een optimaal rijgedrag te kunnen waarborgen. Deze zeer ruime SMV met een maximaal gewicht van circa 1050 kg toonde zich geschikt voor minstens vijf personen. De reden voor het bouwen van dit model is gelegen in het feit dat de auto-industrie niet had stilgezeten, met als gevolg dat haar producten steeds groter werden en de toegepaste motoren meer trekvermogen kregen. Zo konden ze makkelijk een grotere, comfortabeler caravan aan. We betraden er een nieuw marktsegment mee en de SMV 25 gooide hoge ogen.

Verdriet
Ondanks de goede productie- en verkoopcijfers had SMV te maken met een enigszins teruglopende vraag. De oorzaak hiervan was heel simpel, namelijk een steeds groter wordende concurrentie van met name andere Zweedse caravan-

merken, zoals KABE, Cabby, Polar en het uit Finland afkomstige Solifer. Dit leidde ertoe dat wij niet qua productietechniek, maar wel qua toegepaste materialen en de wijze van afwerking water bij de wijn moesten doen. Zo voorzagen we vanaf medio 1974 alle SMV's van een kunststof (vinyl) afwerking van de wanden en het plafond. Hiermee behaalden we winst in de productietijd, maar het era van het bekende warme interieur vervaardigd van cederhout kwam daarmee tot een einde, tot verdriet van een heel grote schare echte SMV-liefhebbers.
De 34 en 25 bouwden we tot eind 1975. In deze periode vervingen we de bekende verwarmingen van Alde (type 2700/2800) door het type Lange Jan (2900). Kenmerkend is ook dat de kopergesoldeerde leidingen van de centrale verwarming werden vervangen door stalen exemplaren met rubberen sokken en dat een nieuw type disselbak zijn toepassing vond.
1976 bracht niet veel spectaculairs. De productie ging gewoon door, alleen stond dit jaar in het teken van een wijziging in de modelaanduidingen. We stapten af van nergens toe herleidbare cijfers en volgden andere caravanmerken door de opbouwlengte als modeltype te gaan gebruiken. Zo werd de 34 omgedoopt tot 420 en de 25 tot 520. Op een paar kleine details na kwamen er dat jaar geen wijzigingen in de uitvoering. De meest opvallende modificatie was nog het vervangen van de voetpomp door een dompelpomp. Voor wat de kleuren betreft: de middenbanen behielden hun opvallende tinten, al was 'mosgroen' nieuw.

Warm water
Ja, en dan schrijven we het jaar 1977. Het type 440 werd geïntroduceerd; een heel volwassen caravan voorzien van alle inmiddels bekende SMV-snufjes. Iets groter dan de 420 en met een indeling die we kennen uit de 12. Dit wil zeggen dat het keukenblok verhuisd was naar de deurzijde en de relatief grote toiletruimte een positie had gekregen tegenover de ingang. Met zijn twintig centimeter langere opbouw gaf de 440 een betere mogelijkheid het voorzitje daadwerkelijk te gebruiken. We deden geen concessies aan de garderobekast en ook het verwarmingssysteem was overeenkomstig dat van voorgaande jaren. Wel pasten we in de meeste '77-modellen voor het eerst een nieuw watersysteem toe. Vooruitlopend op 1978 maakte de dompelpomp plaats voor een zogenaamde drukpomp, een systeem dat noodzakelijk was omdat we een warmwatervoorziening wilden gaan aanbieden. De totale leidingweerstand zou dan te groot zal uitvallen om een redelijke straal uit de kraan te kunnen krijgen. Voor de SMV 520 uit 1977 leverden we al een warmwatervoorziening, met een aan de cv gekoppelde boiler. Nadeel hiervan was dat voor het beschikbaar krijgen van warm water de kachel diende te branden. Voor de Zweedse markt maakten we al langer gebruik van een zogenaamd elektrisch element, een soort superdompelaar gemonteerd in het cv-systeem. Hiermee werd de mogelijkheid geboden de centrale verwarming niet op gas, maar op elektriciteit te stoken. Voor Zweedse begrippen geen luxe, maar voor de Nederlandse markt een bijzonderheid, die de klant trouwens op verzoek al sinds 1969 kon bestellen.

800 spijkertjes
Met name in de jaren 1976 en 1977 verkeerde de Zweedse staalmarkt in een

crisis. Het product, in welke vorm dan ook, bleek niet de kwaliteitseisen te hebben die we normaal gesproken mochten verwachten. De mogelijkheden om te galvaniseren in een galvobad bestonden natuurlijk al wel, maar de kosten voor toepassing vonden we in eerste instantie te hoog. Toch besloten we om van deze mogelijkheid gebruik te maken. Sinds bouwjaar 1978 zijn alle SMV-chassis geheel gegalvaniseerd, zowel aan de binnen- als buitenzijde. Aan de afwerking van caravans deden we geen concessies. Nog steeds was het spantenwerk opgebouwd uit laminaat verlijmde latten en het interieur afgewerkt met eikenhouten fineertriplex. Zweden zijn conventioneel… Als een product voldoet, waarom zou je het dan veranderen? Na bijna 30 jaar een uitspraak die klinkt als een Engelsman die al twintig jaar op hetzelfde paar schoenen loopt. De opvatting klink misschien gek, maar er zit wel degelijk een kern van waarheid in. Is iets goed en wordt het gewaardeerd, waarom dan een verandering? Volvo en Saab produceerden jarenlang auto's die een indrukwekkende levenscyclus kenden. Een verandering hoeft niet per definitie een verbetering in te houden! 1979 brak aan en het ging niet goed met de Zweedse economie. De prijzen van grondstoffen stegen en op basis van verschillende protesten zagen werknemers hun uurlonen aanzienlijk toenemen. Dit was ook merkbaar bij ons in de fabriek en we moesten er alles aan doen om ons ambachtelijke product in de markt te kunnen houden. Dat betekende een onopzettelijke zoektocht naar efficiency om de productietijd- en kosten naar beneden te krijgen. Eén ding stond vast: aan de basisconstructie mocht niet getornd worden. Wetende dat in het verleden bij elke SMV de beplating handmatig met gemiddeld 800 spijkertjes op de spanten werd gemonteerd leek hier de oplossing te liggen. Dit is de reden dat elke SMV uit bouwjaar 1979 aan de zijwanden beschikt over gedeeltelijk gladde beplating en gedeeltelijk hamerslagbeplating. Dit scheelde aanzienlijk in het aantal aan te brengen nageltjes. Ook de zijramen werden gewijzigd: we gebruikten voortaan toegeleverde prefabexemplaren van de Zweedse firma Bonocar.

Afzondering

Met deze esthetisch minder fraaie aanpassingen wisten we in elk geval het hoofd boven water te houden. Niettemin kregen wij het in de jaren hierna zwaar: we moesten de tegenslag van de recessie overwinnen en vechten voor onze plek tussen de nog steeds groeiende concurrentie, met name uit andere Europese landen. De in 1979 bijgestelde productiemethode werkte wel, maar leverde in feite een minder fraai ogend eindresultaat op. Vierkante ramen, gemonteerd op de bij ons traditionele wijze, bleken niet de oplossing. Er zat geen lijn meer in de alom vertrouwde SMV. Ook de combinatie van gladde en hamerslagbeplating op de zijwanden lieten het productiejaar 1979 de geschiedenis ingaan als 'niet-acceptabel voor de toekomst'. Dus… werk aan de winkel om ons product met name aan de buitenzijde te optimaliseren. Je moet je de tijd mee, vandaar we de mogelijkheid bekeken de zijwanden geheel op te trekken uit hamerslagplaat. Dat kon, maar het ging wel ten koste van de gebolde vorm. Het resultaat werd uiteindelijk een zijwand die met name aan de boven-, voor- en achterzijde minder gerond was. Een noodzakelijkheid, omdat anders plooien zouden ontstaan. Dit leverde een nieuwe SMV 440 in 1980 op. Tevens zagen we ons gedwongen het

aanbod te verruimen, om een bredere markt te kunnen bedienen. Naast het vernieuwde model 440 gingen we de uitdaging aan een heel compact type te realiseren, de 380, geschikt voor drie à vier personen. Ondanks de beperkte afmetingen was de binnenzijde voorzien van alle bekende SMV-eigenschappen, inclusief toiletruimte en, aan de voorzijde, een ruime rondzit. Nadeel van dit model was dat er ter hoogte van het zitgedeelte aan de deurzijde geen mogelijkheid bleek een ruit aan te brengen, wat voor een te nadrukkelijke afzondering van de caravan ten opzichte van de voortent of luifel zorgde.
De SMV 520 onderging in 1979/1980 een gewijzigde asmontage, hetgeen de wegligging aanzienlijk verbeterde. Dit model, vanaf 1980 525 genoemd, was van alle gemakken voorzien. Standaard warm water, een antenne en een grotere koelkast aan boord. Verder werd de het jaar ervoor als prototype gebouwde SMV 590 Boggie in een serieproductieversie geïntroduceerd. De eerste exemplaren van dit dubbelassertype bouwden we op een aangepast stalen chassis. Na korte tijd kozen we voor aluminium, waarmee we de eerste caravanproducent waren die lichtmetaal gebruikte voor zijn chassis. In 1980 bestond de keuze dus uit maar liefst vier standaardmodellen; ieder met zijn eigen karakter, maar allemaal heel SMV.

Doorstart
In de hierna volgende jaren ging het niet goed met SMV. We hadden moeite ons als fabrikant te handhaven, ondanks het ruime aanbod aan modellen. Met de nodige inspanningen hielden we het bedrijf nog net overeind en zochten naar alternatieven voor de typen in het gamma. We brachten in 1984 een camper uit, plus een vierkante SMV, de Trofe. Verder werd de 525 vergroot tot een 550 en kwam de goed verkochte 440, nu ook te verkrijgen als langere 460, beschikbaar in een tot 224 centimeter verbrede uitvoering. Ondanks verregaande pogingen om het hoofd te bieden aan allerlei externe invloeden lukte het niet de zaken te continueren. Voordat een daadwerkelijk faillissement werd uitgesproken stak een vijftal trouwe SMV-werknemers de koppen bij elkaar en nam de fabriek over. Eén hiervan was de eerder genoemde Raimo Tunsved. Hij zorgde voor een overname van de machines en aanwezige voorraden en maakte een doorstart. Wel op aangepaste wijze, want hij wist dat het bedrijf geen levensvatbaarheid meer had met alleen het in serie produceren van nieuwe modellen. Om de doorstart financieel te kunnen waarborgen nam Raimo zich voor service, onderhoud en restauratie als kerntaak te gaan beschouwen. En met succes. Natuurlijk bleef nieuwbouw tot de mogelijkheden behoren, maar dan wel op bestelling, zodat een en ander kon worden ingepland. De eerste jaren, 1985 tot en met 1988, bleken zwaar, maar niet onoverkomelijk.

Het verdere verloop wordt beschreven in deel 3 (1988-2008).

Uit de gedachten van Helmer Berglund

SMV 14

Typen: L, LS, LSR (Luxe, Luxe Speciaal, Luxe Speciaal Radiator)
Productieperiode: 1969-1971
Productieaantal: 650
Aantal binnen DSF: 28

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, donkergroene band
- Gebroken wit, lichtblauwe band
- Gebroken wit, oranje band
- Gebroken wit, rode band

L/LS/LSR
Lengte opbouw inclusief dissel: 520 cm
Lengte opbouw uitwendig: 410 cm
Lengte opbouw inwendig: 403 cm
Breedte opbouw uitwendig: 204 cm
Breedte opbouw inwendig: 195 cm

Totale hoogte vanaf de grond: 230 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 190 cm
Tentomloop: 740 cm
Massa leeg: 490/550/590 kg
Laadvermogen: 200 kg
Totale toegest. massa: 690/750/790 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 6.00 x 9 high speed 6 ply
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: elektrische rem + handrem

Kachel L/LS: petroleum, dubbelpits
Kachel LSR: Alde-gaskachel, type 2700/2800

SMV 24

Typen: LS, LSR (Luxe Speciaal, Luxe Speciaal Radiator)
Productieperiode: 1971-1972
Productieaantal: 200
Aantal binnen DSF: 17

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, donkergroene band
- Gebroken wit, rode band
- Gebroken wit, oranje band

LS/LSR
Lengte opbouw inclusief dissel: 520 cm
Lengte opbouw uitwendig: 410 cm
Lengte opbouw inwendig: 402 cm
Breedte opbouw uitwendig: 204 cm
Breedte opbouw inwendig: 195 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 230 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 190 cm
Tentomloop: 740 cm
Massa leeg: 600/630 kg
Laadvermogen: 200 kg
Totale toegestane massa: 800/830 kg
Kogeldruk: 40 kg
Banden: 6.00 x 9 high speed 6 ply
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: elektrische rem + handrem

Kachel L/LS: petroleum, dubbelpits
Kachel LSR: Alde-gaskachel, type 2700/2800

SMV 25

Productieperiode: 1972-1975
Productieaantal: 900
Aantal binnen DSF: 25

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, okergele band
- Gebroken wit, groenmetallic band
- Gebroken wit, bronsmetallic band
- Gebroken wit, blauwmetallic band

Lengte opbouw inclusief dissel: 630 cm
Lengte opbouw uitwendig: 510 cm
Lengte opbouw inwendig: 500 cm
Breedte opbouw uitwendig: 212 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 240 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 860 cm
Massa leeg: 800 kg

Laadvermogen: 200 kg
Totale toegestane massa: 1000 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 6.40 x 13 6 ply/
165 SR13 C/175 SR13 C
Bandenspanning: 2,8 bar (6.40)/
3,5 bar (165/175)

Mogelijkheden remsysteem:
- Elektrische rem + handrem
- Elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel 1972-1973: Alde-gaskachel, type 2700/2800
Kachel 1974-1975: Lange Jan, type 2900

SMV 34

Typen: LSR (Luxe Speciaal Radiator)
Productieperiode: 1973-1975
Productieaantal: 650
Aantal binnen DSF: 35

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band
- Gebroken wit, okergele band
- Gebroken wit, groenmetallic band
- Gebroken wit, bronsmetallic band

Lengte opbouw inclusief dissel: 550 cm
Lengte opbouw uitwendig: 417 cm
Lengte opbouw inwendig: 407 cm
Breedte opbouw uitwendig: 212 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 238 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 760 cm

Massa leeg: 700 kg
Laadvermogen: 200 kg
Totale toegestane massa: 900 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 175 SR13
Bandenspanning: 3,5 bar

Mogelijkheden remsysteem:
- Elektrische rem + handrem (alleen 1973)
- Elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel eerste serie: Alde-gaskachel, type 2700/2800
Kachel tweede serie: Lange Jan, type 2900

SMV 420

Productieperiode: 1976
Productieaantal: 170
Aantal binnen DSF: 21

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, okergele band
- Gebroken wit, mosgroene band

Lengte opbouw inclusief dissel: 550 cm
Lengte opbouw uitwendig: 420 cm
Lengte opbouw inwendig: 410 cm
Breedte opbouw uitwendig: 212 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 250 cm

Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 760 cm
Massa leeg: 740 kg
Laadvermogen: 220 kg
Totale toegestane massa: 960 kg
Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type 2910

SMV 440

Eerste serie

Typen: eerste serie, tweede serie, derde serie

Eerste serie
Productieperiode: 1977-1978
Productieaantal: 400
Aantal binnen DSF: 43

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, mosgroene band
- Gebroken wit, donkerbruine band

Tweede serie
Productieperiode: 1979
Productieaantal: 50
Aantal binnen DSF: 7

Kenmerken: kleurband in bobbeltjesplaat, vierkante ramen die boven sierstrip uitsteken

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, grasgroene band

Derde serie
Productieperiode: 1980-1990
Productieaantal: 350
Aantal binnen DSF: 16

Kenmerken: buitenzijde behalve dak in bobbeltjesplaat, vierkante ramen die gelijk met bovenste sierstrip zitten

Tweede serie

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, grasgroene band
- Gebroken wit, rode band
- Gebroken wit, striping

Lengte opbouw inclusief dissel: 570 cm

Lengte opbouw uitwendig: 440 cm
Lengte opbouw inwendig: 430 cm
Breedte opbouw uitwendig: 212 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 250 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 780 cm
Massa leeg: 770 kg
Laadvermogen: 220 kg
Totale toegestane massa: 990 kg

Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem 1977-1987: elektronische rem Linde LE-1 + handrem
Remsysteem 1988-1990: elektronische rem Linde LE-90 + handrem

Kachel: Lange Jan, type 2910

SMV 520

Typen: eerste serie, tweede serie

Eerste serie
Productieperiode: 1977-1978
Productieaantal: 530
Aantal binnen DSF: 28

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, mosgroene band
- Gebroken wit, donkerbruine band

Tweede serie
Productieperiode: 1979
Productieaantal: 60
Aantal binnen DSF: 3

Kleurmogelijkheden eerdere typen:
- Gebroken wit, donkerbruine band

Kleurmogelijkheden latere typen:
- Gebroken wit, grasgroene band
Kenmerken: kleurband in bobbeltjesplaat, vierkante ramen

Eerste serie/Tweede serie
Lengte opb. incl. dissel: 650/655 cm
Lengte opbouw uitwendig: 520/525 cm
Lengte opbouw inwendig: 510/515 cm
Breedte opbouw uitw.: 212/210 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte v.a. grond: 247/250 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 870 880 cm
Massa leeg: 890 kg
Laadvermogen: 260/250 kg
Totale toegest. massa: 1150/1140 kg
Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13 C
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. warmwatervoorziening

SMV 380

Typen: eerste serie, tweede serie
Indeling 1980-1981: rondzit vóór
Indeling vanaf 1982: dinette vóór
Productieperiode eerste serie:
1980-1981
Productieperiode tweede serie:
1982-1983
Productieaantal: 350
Aantal binnen DSF: 14

Kleurmogelijkheden eerste serie:
- Gebroken wit, rode band

Kleurmogelijkheden tweede serie:
- Gebroken wit
- Gebroken wit, striping

Eerste serie/Tweede serie
Lengte opb. incl. dissel: 508/525 cm
Lengte opbouw uitwendig: 380 cm
Lengte opbouw inwendig: 370 cm
Breedte opbouw uitwendig: 210 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 243 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 720 cm
Massa leeg: 670/750 kg
Laadvermogen: 180/200 kg
Totale toegestane massa: 850/950 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 155 SR13/165 SR13/155 SR13

Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde
LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type 2910

SMV 525

Typen: eerste serie, tweede serie
Productieperiode eerste serie:
1980-1981
Productieperiode tweede serie:
1982-1983
Productieaantal: 260
Aantal binnen DSF: 4

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band

Lengte opb. incl. dissel: 657/660 cm
Lengte opbouw uitwendig: 525 cm
Lengte opbouw inwendig: 515 cm
Breedte opbouw uitw.: 220/224 cm
Breedte opbouw inw.: 210/215 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 249 cm

Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 890 cm
Massa leeg: 925/960 kg
Laadvermogen: 255/220 kg
Totale toegestane massa: 1180 kg
Kogeldruk: 70/60 kg
Banden: 175 SR13 RF
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. warmwatervoorziening

SMV 590 Boggie

Typen: eerste serie, tweede serie

Eerste serie
Productieperiode: 1980-1981
Productieaantal: 180
Aantal binnen DSF: 1
Kenmerken: tandemas, aluminium chassis, deur achter de assen

Tweede serie
Productieperiode: 1982-1983
Productieaantal: 100
Aantal binnen DSF: 2
Kenmerken: tandemas, aluminium chassis, deur vóór de assen

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band

Eerste serie Tweede serie
Lengte opbouw inclusief dissel: 745 cm
Lengte opbouw uitwendig: 590 cm
Lengte opbouw inwendig: 580 cm
Breedte opbouw uitwendig: 224 cm
Breedte opbouw inwendig: 215 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 243 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 945 cm
Massa leeg: 1150 kg
Laadvermogen: 230 kg
Totale toegestane massa: 1380 kg
Kogeldruk: 60 50 kg
Banden: 155 SR13 RF
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. elektrisch verwarmingselement en boiler

SMV 460

Productieperiode: 1981-1984
Productieaantal: 450
Aantal binnen DSF: 10

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band

Lengte opbouw inclusief dissel: 595 cm
Lengte opbouw uitwendig: 460 cm
Lengte opbouw inwendig: 450 cm
Breedte opbouw uitwendig: 210 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 242 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 196 cm
Tentomloop: 800 cm
Massa leeg: 770 kg

Laadvermogen: 220 kg
Totale toegestane massa: 990 kg
Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Alde, type Junior

SMV 550 GL

Productieperiode: 1984
Productieaantal: 10
Aantal binnen DSF: 0
Kenmerken: tandemas, aluminium chassis

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band

Lengte opbouw inclusief dissel: 715 cm
Lengte opbouw uitwendig: 550 cm
Lengte opbouw inwendig: 540 cm
Breedte opbouw uitwendig: 224 cm
Breedte opbouw inwendig: 212 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 243 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm

Tentomloop: 905 cm
Massa leeg: 1080 kg
Laadvermogen: 220 kg
Totale toegestane massa: 1300 kg
Kogeldruk: 80 kg
Banden: 155 SR13 RF
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-1 + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. elektrisch verwarmingselement en boiler

SMV 550

Typen: eerste serie, tweede serie

Eerste serie
Productieperiode: 1984-1995
Productieaantal: 625
Aantal binnen DSF: 3

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band
- Gebroken wit, striping

Tweede serie
Productieperiode: 1995-heden
Productieaantal: 35
Aantal binnen DSF: 1

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, rode band
- Gebroken wit, striping

Eerste serie/tweede serie
Lengte opb. incl. dissel: 700/720 cm
Lengte opbouw uitwendig: 550 cm
Lengte opbouw inwendig: 540 cm

Breedte opbouw uitwendig: 224 cm
Breedte opbouw inwendig: 212 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 242 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 905 cm
Massa leeg: 970/1010 kg
Laadvermogen: 220/270 kg
Totale toegest. massa: 1190/1280 kg
Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13 RF
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem 1984-1987: elektronische rem Linde LE-1 + handrem
Remsysteem vanaf 1988: elektronische rem Linde LE-90 + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. elektrisch verwarmingselement en boiler

SMV Trofe

Productieperiode: 1984-1993
Productieaantal: 200
Aantal binnen DSF: 1
Kenmerken: Peitz-chassis met torsievering

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, striping

Lengte opbouw inclusief dissel: 695 cm
Lengte opbouw uitwendig: 570 cm
Lengte opbouw inwendig: 542 cm
Breedte opbouw uitwendig: 224 cm
Breedte opbouw inwendig: 215 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 254 cm

Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 920 cm
Massa leeg: 1030 kg
Laadvermogen: 230 kg
Totale toegestane massa: 1260 kg
Kogeldruk: 65 kg
Banden: 175 SR13 RF
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: mechanische oplooprem + handrem

Kachel: Lange Jan, type Comfort i.c.m. elektrisch verwarmingselement en boiler

SMV-historie, de derde 20 jaar
1988-2008

Na de moeilijke doorstart bleken uiteindelijk, naast nog steeds beperkte nieuwbouw van caravans, onderhoud en schadeherstel een wel heel goede keus. Het fabriceren van SMV's beperkte zich tot enkele tientallen per jaar en daarbij was het model met een opbouwlengte van 550 verreweg het populairst. Qua indeling boden we vele mogelijkheden en de uiterste breedte van 224 cm liet het toe om bijvoorbeeld een echt vast bed te realiseren. Aanzien en constructie, nee, daaraan werd niet getornd. Een SMV moest een SMV blijven en opvallen tussen al die andere eenheidsworsten.

De SMV's als genoemd in de twee voorgaande episoden raken zo langzamerhand op leeftijd en behoeven in sommige gevallen een grote beurt. Daarin hadden we ons nu net gespecialiseerd. Voor een dergelijke (deel)restauratie zijn de kennis en de benodigde mallen om de inmiddels aangetaste spanten te kunnen fabriceren in huis. Zo vormt het vervangen van de twee contourspanten voor een SMV technisch gezien geen enkel probleem. Ook qua tijd winnen wij het dik van overige bedrijven, omdat die de know-how en ervaring missen. In de vroege ochtend starten we bijvoorbeeld met het demonteren van de onderste zijwand. Deze platen buigen we voorzichtig naar boven en fixeren ze voorlopig. De aangetaste contourspant komt vrij en kan weggenomen worden. Meestal gaat dat heel eenvoudig, doordat van hout veelal geen sprake meer is. Na het grondig reinigen van de ligplaats voor de nieuwe spant en het herstellen van eventuele opstaande spanten lukt het al vrij snel het verse, reeds geheel voorgeproduceerde exemplaar aan te brengen. De platen worden voorzichtig teruggemonteerd en op de nieuwe spant vastgezet. Kitten, spijkertjes en strips aanbrengen, nieten en klaar is Kees. Nee, natuurlijk moet je dit soort werk niet onderschatten. Daar waar het bij het ene exemplaar best meevalt staat er voor volgende week één op de planning die wellicht meer werk geeft dan eerst voorgenomen. Zo gaat het nu eenmaal. Nog nooit is het gebeurd dat we er niet uitkwamen. Herstellen van spanten en/of vloeren gaat altijd; zelfs bij een zeer zware aanrijdingschade zorgen we weer voor een goed herstel.

Wildvreemde mensen
Aan het einde van de jaren tachtig raakte ik in contact met enkele bestuursleden van de Dutch SMV Friends. Ik had daarvan eerder al eens een brief gekregen, maar er nooit zoveel aandacht aan besteed. Tot het moment dat Frits Kapitz en zijn dochter Karen opeens voor mijn neus stonden. Ja, wat moet je dan? Wildvreemde mensen, opeens Engels moeten spreken en noem maar op. Na hun verhaal aangehoord te hebben raakte ik er snel van overtuigd dat de Dutch

SMV Friends iets serieus was. Natuurlijk heb ik hen de fabriek laten zien en wat verteld over het een en ander. Nederland was voor ons merk natuurlijk het enige exportland. De enkele exemplaren die naar Noorwegen en Finland gingen laat ik maar even buiten beschouwing, want die wegen niet op tegen de circa 600 SMV's die Nederland als thuisbasis kregen. Het komt wel eens voor dat Nederlandse eigenaren die in Zweden op vakantie gaan gebruik maken van de mogelijkheid ons te bezoeken. Meestal puur uit nieuwsgierigheid. Op zichzelf geen probleem, maar die mensen moeten ook kunnen begrijpen dat dit soort bezoekjes niet altijd goed uitkomt. We moeten met z'n allen hard werken om alle aangeboden herstellingen op de afgesproken dag en tijd gereed te hebben. SMV's worden vanuit heel Zweden voor herstel hier naartoe gebracht en de afstanden die men daarvoor rijdt zijn vaak aanzienlijk. We zouden niet graag een klant mededelen dat we de afspraak niet kunnen nakomen. Maar goed, gelukkig komt dat maar heel weinig voor.

Hoe vervelend

Inmiddels had ik mogen kennismaken met Joost Ingelse. Ik mag wel zeggen: een echte SMV-idioot, die me zelfs nog wat dingen uit de geschiedenis van het merk kon leren. En toch loop ik sinds 1963 in de verschillende SMV-locaties mee! Onze caravans werden op dit moment al een hele tijd niet meer aan Nederland geleverd, maar ik was er zeker van dat hij, tezamen met zijn vrouw Karen, mogelijkheden zou vinden om SMV in Nederland een nieuwe toekomst te geven. Verder kwam ik in contact met een andere Nederlander, die de producten van ALDE vertegenwoordigde. Hij bestelde in 1992 op papier 20 nieuwe SMV's van het type 450, die hij binnen vijf jaar geleverd wilde zien. Hoe vervelend ook voor mij, maar het bleef uiteindelijk bij twee exemplaren. Ik heb begrepen dat hij de vertegenwoordiging van ALDE (inmiddels deelgenoot van het Truma-concern) was kwijtgeraakt en dat SMV niet datgene vormde wat hij zich ervan had voorgesteld. Jammer, maar helaas. We schrijven 1995 en ik ontving van Joost een brief, waarin hij aangaf een eigen bedrijf gestart te zijn onder de naam Car-A-Part International. Naar mijn idee een uitstekende beslissing om SMV in Nederland goed en veilig op de weg te houden. Onze Zweedse activiteiten gingen inmiddels gewoon door. Soms een opdracht om een aangeleverde bus of busje te voorzien van een echt SMV-interieur en natuurlijk pakten we die dan op. Nieuwe uitdagingen kunnen immers leiden tot vervolgopdrachten. Aan het einde van de jaren negentig werd zelfs een viertal nieuwe SMV's voor de Nederlandse markt geproduceerd en afgeleverd, op verzoek van Joost. Deze trend zette zich voort in de volgende eeuw, met nog eens vijf caravans voor Nederland. Op een 550 na allemaal SMV's van het type 450. Als ik het me goed kan herinneren werden deze met uitzondering van twee alle door de trotse nieuwe eigenaar hier op de fabriek in Örebro opgehaald. De nieuwe bezitters wisten niet dat Joost en Karen daarbij als verrassing aanwezig waren, om soms nog zaakjes te regelen voor de daadwerkelijke overdracht.

Geautomatiseerd bed

In 2003 bouwden we nog een SMV 380. De door de Noorse klant hierin gewenste

kopkeuken schrok mij even af, omdat ik niet zo'n fan ben van deze toepassing. SMV's hebben immers al een relatief hoge kogeldruk en een kopkeuken draagt daaraan alleen maar negatief bij. Maar goed, de klant is koning en de man kreeg zijn 380 met kopkeuken geleverd. En… naar tevredenheid! Door de kleinschaligheid besloten we echter te stoppen met de productie van de 380. Het geringe prijsverschil tussen een 380 en 450 zorgde ervoor dat met name op de Zweedse markt, waar over het algemeen erg grote caravans gebruikt worden, voor eerstgenoemde geen plek is. Tot op de dag van vandaag bestaat sindsdien de keuze uit de modellen 450, 500 en 550. Natuurlijk zijn deze allemaal voorzien van de minimaal noodzakelijke luxe; onder meer een koelkast, centrale verwarming en vloerverwarming. Het spreekt voor zich dat ook de sanitairruimte de nodige moderne accessoires kent, zoals warm water en een cassettetoilet. In de tussentijd mochten we een heel speciale SMV bouwen, op basis van een 550, maar dan 250 cm breed. De vloerconstructie en de indeling zijn geheel geschikt voor rolstoelgebruik. SMV bleek na lang marktonderzoek van de opdrachtgever de enige caravanbouwer die een concept kon maken dat geheel voldeed aan zijn wensen. Zo moest het interieur plaats bieden aan een volledig geautomatiseerd bed, een aangepast keukenblok en natuurlijk een voor mindervaliden geschikt gemaakt toilet. Ook gingen wij enkele jaren geleden de uitdaging aan een mobiele sauna te bouwen, de zogenaamde 'HjulBastu'. In feite een onooglijke gewaarwording, zeker op de weg, maar in gebruik zoals bedoeld een genot voor iedere doorgewinterde (hout)saunagebruiker.

Activiteiten gesplitst

2008. 60 jaar geleden werd de eerste SMV seriematig gebouwd. Begin mei waren de Dutch SMV Friends een week te gast op de camping in Örebro. Voor een aantal vormde het de eerste kennismaking met Zweden als vakantieland én met onze fabriek, die zij in georganiseerd verband met een bezoek vereerden. Een geweldig initiatief, waarvan zowel mijn medewerkers als ik geen moment spijt hebben gehad. Wat is er nu specialer dan het vierde lustrum van de Dutch SMV Friends en het gelijktijdige 60-jarige bestaan van SMV gezamenlijk op te luisteren? Voor de uitnodiging van al het personeel met aanhang voor een gezellige avond met een hapje en een drankje wil ik nogmaals eenieder hartelijk danken. En, hoe gaat het nu verder? SMV heeft zijn activiteiten een paar jaar geleden gesplitst in nieuwbouw en verhuur plus service/herstel. Op eigen naam ben ik verantwoordelijk voor service, onderhoud, schadeherstel en verhuur. Voor wat betreft de eerste categorie kijkt de nieuwe onderneming SMV Husvagnar AB naar de toekomst. Hoe deze eruit komt te zien is nog niet geheel duidelijk, maar ik sluit niet uit dat het karakteristieke SMV-model op (korte) termijn verdwijnt. Bekeken wordt of er een nieuwe lijn caravans geproduceerd kan gaan worden. Natuurlijk willen we daarvan graag weer een opvallende verschijning maken. Of dat allemaal zal lukken, dat vormt momenteel nog onderwerp van studie. Eén ding is wel zeker: hij gaat niet voorborduren op de SMV's die we kennen van de afgelopen zes decennia. De toekomst zal leren wat ons allen te wachten staat.

Uit de gedachten van Raimo Tunsved

SMV 450

Productieperiode: 1989-heden
Productieaantal: 100
Aantal binnen DSF: 7

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit
- Gebroken wit, rode band

Lengte opbouw inclusief dissel: 600 cm
Lengte opbouw uitwendig: 450 cm
Lengte opbouw inwendig: 440 cm
Breedte opbouw uitwendig: 210 cm
Breedte opbouw inwendig: 200 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 242 cm

Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm
Tentomloop: 790 cm
Massa leeg: 850 kg
Laadvermogen: 200 kg
Totale toegestane massa: 1050 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 175 SR13
Bandenspanning: 3,5 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-90 + handrem

Kachel: Lange Jan, type 2910

SMV 500

Productieperiode: 2003-heden
Productieaantal: 25
Aantal binnen DSF: 0

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit
- Gebroken wit, striping

Lengte opbouw inclusief dissel: 720 cm
Lengte opbouw uitwendig: 510 cm
Lengte opbouw inwendig: 500 cm
Breedte opbouw uitwendig: 224 cm
Breedte opbouw inwendig: 212 cm
Totale hoogte vanaf de grond: 242 cm
Stahoogte bij hoogste punt: 194 cm

Tentomloop: 840 cm
Massa leeg: 1010 kg
Laadvermogen: 270 kg
Totale toegestane massa: 1280 kg
Kogeldruk: 60 kg
Banden: 175 SR13 RF
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: elektronische rem Linde LE-90 + handrem

Kachel: Alde, type Compact 3010 i.c.m. elektrisch verwarmingselement en boiler

SMV Bastuvagn

Productieperiode: 2003
Productieaantal: 1
Aantal binnen DSF: 0

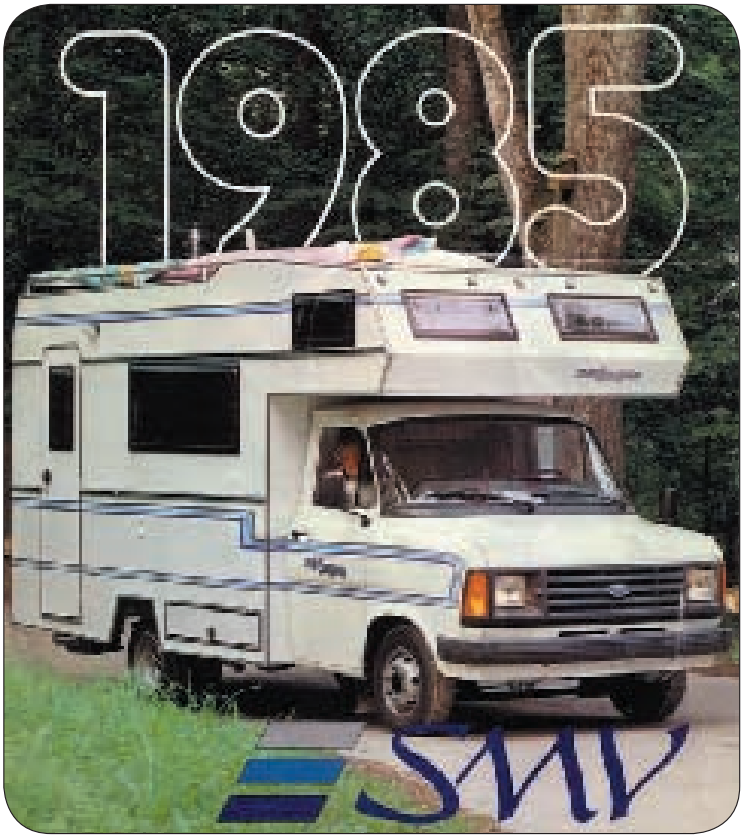
Kleurmogelijkheden:
- Beige, blauwe accenten

Lengte opbouw inclusief dissel: 770 cm
Lengte opbouw uitwendig: 583 cm
Lengte opbouw inwendig: 535 cm
Breedte opbouw uitwendig: 250 cm
Breedte opbouw inwendig: 235 cm

Totale hoogte vanaf de grond: 331 cm
Stahoogte hoogste punt: 228 cm
Tentomloop: n.v.t.
Massa leeg: 1480 kg
Laadvermogen: 120 kg
Totaal toegestane massa: 1600 kg
Kogeldruk: 50 kg
Banden: 185 R14
Bandenspanning: 4,0 bar

Remsysteem: mechanische oplooprem
+ handrem

SMV Campero



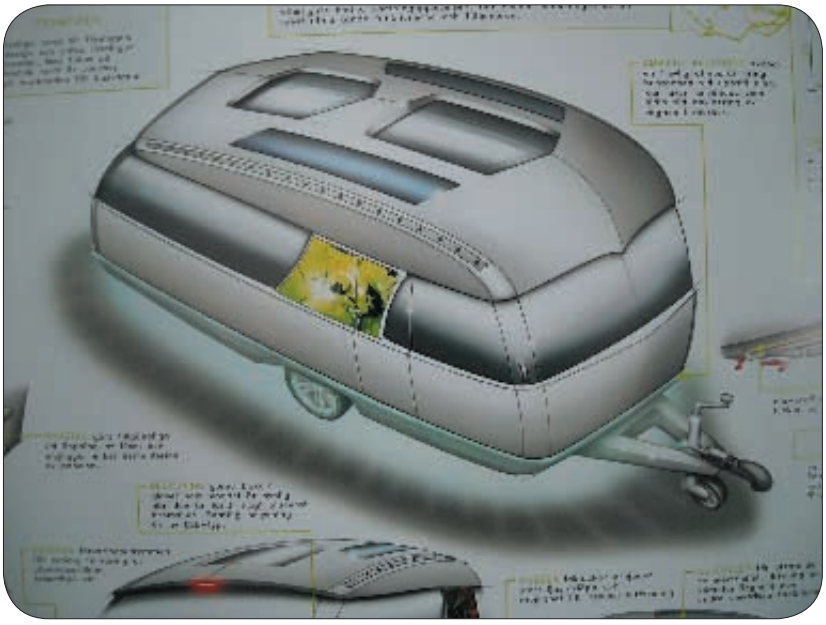
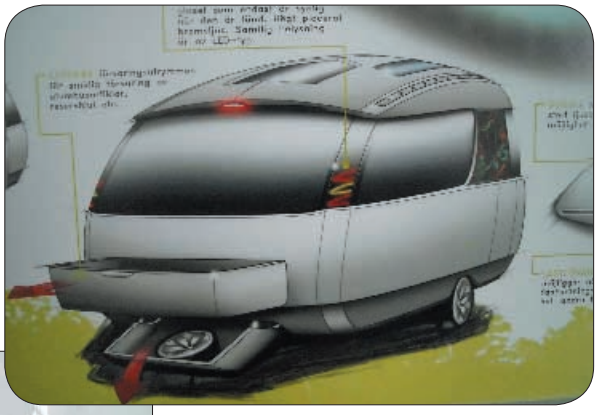
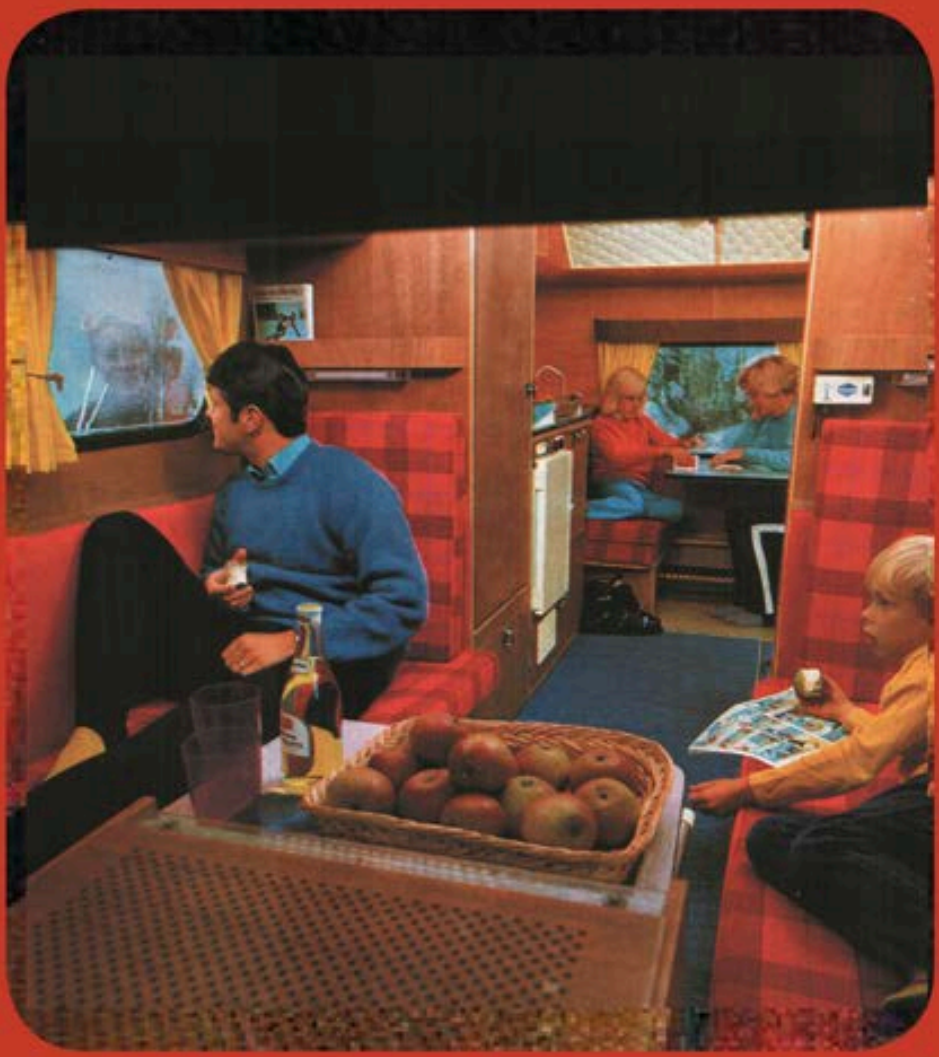
Typen: Ford Transit 190 L 2.0 benzine, 2.5 diesel
Productieperiode: 1985-1987
Productieaantal: 17
Aantal binnen DSF: 0

Kleurmogelijkheden:
- Gebroken wit, striping

Motor: 2.0 benzine/2.5 diesel
Cilinderinhoud: 1993/2495 cm3
Brandstofvoorziening: carburateur/ directe inspuiting
Vermogen: 78 pk bij 4500 tpm/ 68 pk bij 4000 tpm
Koppel: 147 Nm bij 2800 tpm/ 143 Nm bij 2700 tpm

Transmissie: 4-hand/3-aut./4-hand
Accu: 12V 55Ah 2x 12V 68Ah
Dynamo: wisselstroom 55A 700W
Lengte: 600 cm
Breedte: 215 cm
Hoogte: 285 cm (zonder dakluiken)
Draaicirkel: 11,37 m
Massa leeg: 2850 kg
Massa opbouw: 1210 kg
Laadvermogen: 350 kg
Totale toegestande massa: 3200 kg

Kachel: centrale verwarming met thermostaat i.c.m. warmwatervoorziening

SMV Journey

Toekomstvisie in schetsen en miniatuur