



### 2021-3 Renovatie SMV14

Zelf meehelpen met cosmetische operatie SMV 14LS De tijden dat er binnen de DSF schande werd gesproken van mijn SMV 14LS zijn definitief voorbij. Met opgeheven hoofd zal hij vanaf nu de Treffens bezoeken, trots op zijn geslaagde cosmetische operatie. Alvorens hij zich mocht douchen in spuitnevel moest er eerst een grondige voorbereiding plaatsvinden en aan mij de schone taak om daarbij te helpen. Van de gedachte paar daagjes hobbyen draaide het uit op anderhalve week vakantiewerk.

Lang kon ik volhouden dat ik het patina wilde koesteren, het 51 jaar oude lakwerk waar het weer in zat. Op enig moment sloeg de balans dan toch naar de verkeerde kant door, zeker nadat ik de laatste keer door de lak heen begon te poetsen en een goedbedoelende timmerman de grootste deuken met plamuur insmeerde, waardoor de SMV vol moedervlekken kwam te zitten. Links en rechts kreeg ik de tip om de aluminium huid met de verfroller te lijf te gaan, maar als ik eenmaal iets aanpak, dan stel ik de hoogste eisen en vind ik een sinaasappelstructuur gewoon niet wenselijk. De gehele caravan opnieuw laten spuiten bleef voor mij als enige reële optie over, al besepte ik onmiddellijk dat dat serieus knaken ging kosten. Jaren geleden had ik dat voornemen al, maar telkens fietste er wel weer een ander kostenverslindend avontuur tussendoor, meestal de impulsieve aankoop van de zoveelste klassieke auto. Ik besloot dat ik maar eens wat strenger voor mezelf moest gaan worden en hakte begin 2021 de knoop door: vóór het Najaarstreff en in Denekamp dit project opstarten en volbrengen.



#### Muziek in de oren

Nou ken ik vanuit de autosport een zeer ervaren vakman, Peter die in Dordrecht een eenmansbedrijf runt. Ik legde hem de kwestie eens voor en na het bezichtigen van mijn SMV14LS uit 1970 wilde hij zich er gerust aan wagen, waarbij hij mij een interessant voorstel deed: "Als jij je handen uit de mouwen steekt en komt demonteren, schuren, enzovoorts, dan scheelt je dat flink wat uurtjes op de factuur." Dat klonk mij als muziek in de oren, ook omdat ik uit ervaring weet dat het je band met een object versterkt wanneer je er zelf aan loopt te klussen. De vele handige Harry's in onze vereniging zullen dat volmondig beamen. Peter waarschuwde me direct dat ik het karwei niet mocht onderschatten en er zomaar op moest rekenen dat het me drie, vier dagen zou kosten alvorens de caravan de spuitcabine in kon. Het liep uit op meer dan het dubbele...



### **In de werkplaats slapen**

Eind juli arriveerde ik in Dordrecht, met als enige voorbereiding het meenemen van de SMV en logerspullen. Peter keek helemaal niet raar op van de vraag of ik in de caravan in de werkplaats mocht slapen, wat me veel reistijd scheelde. Dan kon ik 's avonds nog makkelijk wat uurtjes doorhalen met het klussen, die ik ook hard nodig zou blijken te hebben. Drie keer per dag kreeg ik de uitnodiging om aan de eettafel te schuiven, waarmee ik tijdelijk deel uitmaakte van een gezellig jong gezin dat heel flexibel reageerde op de situatie. Toch iets bijzonders, zoveel loyaliteit en gastvrijheid. De enige levende wezens die mij het leven zuur wilden maken verschenen 's avonds ten tonele, zoemend en stekend. Het perceel grenst namelijk vrijwel aan de Dordtsche Kil, een rivier die tussen de Oude Maas en het Hollands Diep stroomt. Waar water is, daar doen muggen zich gelden in de warme maanden, al had ik dat van tevoren gelukkig goed ingeschat en naar citroen meurende spray meegenomen.



### **Lelijke woorden**

Een succesvol spuitresultaat staat of valt met een extensieve voorbereiding, wat begint met alle mogelijke zaken demonteren, want je wilt geen afgezette randjes tegen je ramen en dergelijke. Alles moest eraf, zoals de handgrepen achter, de tenthaken, het huifje boven de deur en de dorpel eronder, de meegespoten afwerkstrips op de onderhoeken, de aluminium sierlijsten die gelukkig geen plaatdelen op hun plek hoeven houden, de lampen en reflectoren, de koelkastroosters, de disselpak, de grote spatlap aan de voorzijde en na het schuren ook de deurkruk met slot, de aluminium lijsten van de zijramen, het dakluik en de ventilatiedeksels, de voor- en achterraut, de bijbehorende rubbers en tevens die van de deur en de deurpost. Sommige schroeven wilden vlotjes los, anderen alleen met een uitgekiend evenwicht tussen licht geweld en creativiteit. Alle lof voor de SMV-medewerkers dat ze destijds werkelijk overal kit achter smeerden, met als nadeel dat ik het hevig tegenstribbelende spul nu overal moest wegsteken, waarbij ik iets teveel lelijke woorden door de werkplaats slingerde.

### **Wonderen**

Wanneer je je bij een SMV op een operatie van dit kaliber stort, neem je alle details onder de loep. Zo haalde ik op aanraden van Peter een potje Autosol Metal Polish in huis, een prettig agressief goedje dat wonderen verricht wanneer je de aluminium lijsten en wieldoppen weer wilt laten glimmen. De handgrepen straalde ik met grid en daarna streek ik er met zilverkleurige Hammerite overheen, dat ik ook gebruikte om de geschuurde disselpak weer als nieuw te laten lijken. Bij Theo regelde ik nieuwe SMV-stickers, een deukvrije roestvaststalen dorpel, een setje van honderd spijkers



en een disselhoes, terwijl Roger me aan keurige koelkastroosters kon helpen, zonder scheuren. Ze staan te boek als zeldzaam, maar blijken bij de latere SMV's - zoals de 25 - gebruikt om de vloeistofverwarming onder de bedbanken te laten uitademen. Je moet het maar weten. Frans reserveerde een splinternieuwe polyester disselbak voor me, ter vervanging van het oude exemplaar dat weliswaar nog intact, maar helemaal craquelé was. Peter gaf een relatie uit zijn netwerk opdracht om een nieuwe sticker met het opschrift '14LS' te vervaardigen en dan meteen in een kleine serie, om er ook andere DSF-leden mee te voorzien.



### **Iets overwinnen**

Via het clubmagazijn bemachtigde ik jaren geleden al rubbers voor de deur en zijn post alsmede het voor- en achterraam, plus de bijbehorende pezen. Toch moest ik best iets overwinnen in mezelf om de oude te verwijderen, die nog best fris oogden en niet lekten. Wie geeft je immers dezelfde zekerheid wanneer je nieuwe monteert? De rubbers van de zijruiten lieten we zitten, enerzijds omdat ze niet meer verkrijgbaar zijn en anderzijds omdat ze vrijwel niets te lijden hebben van vernietigende uv-straling, aangezien ze zich schuilhouden achter aluminium frames. Ondertussen vroeg ik me af welke kleur inlegbiezen er in de lijsten rondom horen. Gunnar gaf mij uitsluitsel: gele. Leuk, maar waar je ook op internet zoekt, in die kleur kom je ze niet tegen. Ik parkeerde het maar even.

Later besloot ik later opnieuw Google te raadplegen, toen ik in een helder moment de ingeving kreeg het eens in de Duitse taal te proberen. Onze oosterburen houden er immers nogal een caravanindustrie op na. Bleek een specialist in klassieke Eriba's deze 'gelbe Leistenfüller' te hebben laten namaken. Bingo! Ondertussen gaat een zeilmakerij in de buurt aan de slag met het vervaardigen van een nieuwe grijs spatzeil voor de voorkant van de SMV, waarbij we een maandenlange levertijd voor lief moeten nemen.





### **Dieptepunt**

Schuren behoort tot niemands favoriete bezigheden en ik zag er als een berg tegenop, zeker toen Peter mij erop attendeerde dat ik het dak helemaal kaal moest maken. De lak was daar al helemaal kapot gebarsten en de pitjes aluminiumcorrosie keken er tussendoor naar de blote hemel. Gelukkig mocht ik een persluchtgestuurde tol met een geïntegreerde stofzuigerslang gebruiken, maar denk nou niet dat je in een paar uur een hele SMV geknipt en geschoren hebt. Overal zitten randjes, spijkertjes en overgangen tussen plaatdelen, waartegen het roterende schuurpapier met een beetje pech kapotslaat. De hoekjes vergden sowieso ouderwets handwerk en zo stond ik in totaal anderhalve dag mijn armen uit te putten, waarbij Peter de laatste paar uur bijsprong. Dachten we in Nederland eindelijk van de mondmaskers af te zijn, moest ik er weer een op, tenzij ik mijn longen voortijdig wilde afschrijven. Er leek geen eind aan te komen en de motivatie zakte af en toe tot een dieptepunt, maar ik hield vol.....

### **2022-1 vervolg Renovatie SMV14**

#### **Banden laten leeglopen**

Een halve eeuw recreatief gebruik laat natuurlijk zijn sporen na in een caravan en dat leverde Peter anderhalve dag werk op om alle deuken met behulp van polyester weg te plamuren. Zonder meer een precisieklusje, dat hij absoluut zelf ter hand wilde nemen, net als het naschuren ervan. Eindelijk kon de SMV de spuitcabine in voor het aanbrengen van epoxy als grondlaag, afgewerkt met een lichtgroene surfacer om oneffenheden beter zichtbaar te maken. We moesten nog even een horde nemen, want de caravan paste qua hoogte nét niet door de deuropening, dus zat er niks anders op dan de banden te laten leeglopen. Ondertussen mocht ik me mentaal voorbereiden op een nieuw rondje schuren, om de ruwe nevel glad te krijgen. Ditmaal geen zware en arbeidsintensieve klus, maar wel een proces dat om een hoge nauwkeurigheid vroeg, anders schoot ik zo door de primer heen. Er viel niet aan te ontkomen dat dat af en toe gebeurde, wat zich gelukkig wel liet corrigeren met epoxy uit een spuitbus.



#### **Opnieuw afkitten**

Met het oog op conservering voor de toekomst zou je wel gek zijn als je bij zo'n operatie niet de



gelegenheid benut om de SMV meteen helemaal opnieuw af te kitten, over de epoxy heen en vóór het aanbrengen van het definitieve lakwerk. Primer hecht nu eenmaal beter op een geschuurde ondergrond dan op eeuwig flexibel polyurethaan. Het begon intussen tot me door te dringen dat Peter niets aan het toeval overlaat. Zo ook in deze fase, waarin hij mij opdracht gaf twee stroken schilderstape bij alle naden aan te brengen, met een paar millimeter ruimte ertussen als geul. Met behulp van een pneumatisch pistool spoot hij daar de kit in, een bonding sealant van Dow Chemical, waarna hij het spul snaarstrak afstreek en ik de plakband weer mocht verwijderen. Het gaf een fabelachtig mooi resultaat en dan zat er nog niet eens de finale lak overheen. Echt vakwerk en een genot om te aanschouwen.

### **Lastige puzzel**

Nu brak het absolute hoogtepunt aan: de metamorfose van een project naar een SMV in een authentieke kleurencombinatie. Peter legde een dik boek met duizenden stalen op tafel, want we durfden niet blind te varen op de beweringen binnen DSF-kringen dat het wit gelijk staat aan RAL 9010 en dat het groen zijn herkomst vindt bij Volvo. Het mondde uit in een lastige puzzel, met het oude lakwerk in lokaal gepoetste toestand als referentie. Nou, dat gaf toch wel een verrassende uitslag. RAL 9010 viel te wit uit en niets kwam zo dicht in de buurt van het origineel als Alpine White van Land Rover (code NUC), toevallig live aanwezig op zo'n Britse terreinwagen bij Peter op het erf. Qua groen vonden we inderdaad een perfecte match met Volvo, zij het gerelateerd aan truckcabines. Geen punt, alleen bleek van deze lak nou net geen recept verkrijgbaar. Alleen Sikkens kon hem leveren, wat het lastig zou maken om de caravan bij een latere schade eventueel elders te laten bijspuiten. Wat nu?

### **Oneindige zoektocht**

Na enig bladeren in het grote boek dachten we beet te hebben met Perugrün van Volkswagen (code L60B). Ik zag het helemaal zitten en Peter bestelde tweeënhalve liter, maar toen hij daarmee een staaltje spoot, schrok ik daar hevig van. Veel te somber, veel te groen. Dat laatste klinkt misschien raar, maar in de authentieke tint hoort een vleugje blauw te zitten. Onbegrijpelijk; hoe kon ik er een paar dagen eerder zo enthousiast over zijn geraakt? Andere lichtval? Minder zon? Peter waarschuwde me met klem voor een oneindige zoektocht en eeuwige twijfel, wijs geworden door ervaringen met andere klanten. We discussieerden er urenlang over en ik besloot toch nog maar eens het boek erbij te pakken, waarin mijn oog viel op Verde Pino van Alfa Romeo (code AR216). Potjandrie, dit zat er echt vreselijk dicht tegenaan en de kleur ansich beviel me ook geweldig. Opnieuw mocht ik me over een versgespoten monster buigen, met het dringende advies van Peter om het weg te leggen en na een uur nog eens te kijken, een uur later weer etcetera. Ik wist het honderd procent zeker, dit was een schot in de roos.







### **Totale crime**

Mensen die zich weleens op een dergelijk project hebben gestort zal het vast en zeker bekend in de oren klinken: de knoop in je maag als je het maagdelijke oppervlak nadert met strips, lichtunits et cetera, plus gereedschap om dat te monteren. O wee, als je uitschiet met de accuschroevendraaier. Ik moest mezelf echt even over de drempel helpen, maar gaandeweg durfde ik het werktempo op te voeren en verdwenen de roestvrijstalen windinkjes één voor één in de aluminium plaat en het achterliggende hout. Een totale crime was het monteren van de kunststof ruiten voor en achter, die zich bij een SMV in een dik en stug rubber laten klemmen, met zowel binnen als buiten een pees om het te fixeren. Terwijl Peter het geduldig op zijn plek trok, positioneerden we met drie man het dubbel uitgevoerde raam. Bij de entree wachtte een nieuwe uitdaging, die ook weer uren tijd vrat. Uit één strook rubber moesten we het deel voor zowel de deur als de post snijden, die vervolgens niet met elkaar wilden samenleven. Navraag bij de club leerde dat we één rand moesten wegsnijden. Je verankert het materiaal met dezelfde spijkertjes als de buitenplaten van de caravan

### **Mindfucking**

Het venijn zit in de staart. Met de finish in zicht denk je nog een paar uurtjes nodig te hebben, maar dan valt er toch weer van alles tegen, van meedraaiende bouten bij de achterste handgrepen tot een geleverde dorpel die op geen stukken na bleek te passen. Er restte geen andere optie dan een dik stuk rvs af te snijden en op de buigbank in vorm te brengen.

Het sribbelde eerst flink tegen, om zich uiteindelijk toch gewonnen te geven. De nieuwe 'Cabalt-disselbak' liet zich redelijk vlot plaatsen, alleen was het even puzzelen om er de twee bajonetsluitingen aan te monteren, gekocht via een online-duivenwinkel. Op mijn verzoek spoot Peter de wielen in een zilverkleur, omdat het eerder aanwezige rood



bij een SMV 10 hoort en niet bij een 14. Iets heel raars overkwam ons bij het plakken van de SMV-stickers. Ondanks keurig uitlijnen met behulp van schilderstape leken ze allemaal scheef te zitten en daar snapten we helemaal niks van, totdat we ontdekten dat de bedrukking voor een bepaalde vertekening zorgt. Mindfucking, zoals de Amerikanen het met een onelegant woord noemen.

### **Traantje**

Sinds eind augustus straalt de SMV 14LS weer in zijn volle glorie, voorzien van al zijn toebehoren en hier en daar nog wat verbeterd op het gebied van elektra, in de zin van handiger geplaatste stroomtappunten. Echt alles klopt en bij het bewonderen van het grandioze resultaat kon ik een traantje niet onderdrukken. Taxateur Dennis deelde het enthousiasme geheel, met wel de opmerking dat ik het gevlekte hout aan de binnenzijde van de deur nog even met ontweringswater te lijf moest gaan, wat aardig werkte. De keerzijde van het genoeg is dat we ondanks alle inspanningen een bedrag moesten neertellen waarvoor je een sublieme SMV koopt, maar als je er zelf dagenlang met je neus bovenop staat, begin je wel in te zien dat je een cosmetische caravanrenovatie naar het niveau dat de fabriek ooit hanteerde niet even op een achternamiddag uitvoert. Ik twijfel er geenszins aan dat onze 14LS het wel weer 51 jaar gaat volhouden, na opgeteld zo'n 180 manuren om hem naar dit niveau te tillen. Het eerstvolgende moment van schaamte zullen wij waarschijnlijk nooit meer meemaken. Aart

