

RESTAURATIEVERSLAG: VOLVO C202 LAPLANDER UIT 1981

ZAND HAPPEN

DOOR: JOUKE BLOEM •

FOTO'S: MIRJAM VAN DER LINDEN EN EIGENAAR



Een droom van velen; als vader en zoon met hart en ziel aan een restauratieproject werken. Zeker als je daarbij over een prachtige werkplaats met alle voorzieningen kunt beschikken. Het feit dat beide heren een technische achtergrond hebben en elkaar qua vaardigheden en karakter goed aanvullen, maakt het plaatje compleet. Ingegeven door de situatie in de wereld besliste Guido begin 2020 dat er een camper moest komen. De keuze viel op een Volvo met de mooie bijnaam Laplander.





Zoon Guido (45) werkt als projectmanager in de automatisering, maar heeft werktuigbouwkunde gestudeerd. Ook reed hij al eens in een Volkswagen Kever 1200 waarbij het onderhoud als vanzelfsprekend zelf gedaan werd. Vader Henk (71) is sinds enige tijd met pensioen na een werkzaam leven in de metaalindustrie. De passie van senior ligt op het vlak van klassieke BMW-motoren, door de jaren heeft hij daarvan een mooie collectie verzameld. Junior werkt met veel plezier aan data-gerelateerde offshore projecten, maar zo'n twintig jaar na zijn laatste VW-project begon zijn technische brein weer te kriebelen, tijd om daar iets mee te doen en dan liefst opnieuw iets met auto's. Bijvoorbeeld een Karmann Ghia, daarvan was hij altijd al gecharmeerd. Maar hoe pak je dat aan met beperkte ervaring en een gebrek aan goede werkruimte.

LEREN RESTAUREREN

De mannen besloten om eerst maar eens een plek te creëren waar ze goed konden werken en waar het gereedschap samengebracht kon worden. De motorverzameling zou er ook een plaatsje kunnen krijgen. Begin 2019 werd die gedroomde werkplaats gevonden in IJmuiden. Het maakte de weg vrij voor Guido om zijn eigen project te rekruteren. In Friesland vond hij op een zolder zijn Karmann als losse body

met eromheen zeven pallets met onderdelen. De eigen omgeving keek toe met een zekere scepsis, ervaring met een restauratie van die omvang had hij immers niet.

Geholpen door de goede beschikbaarheid van plaatwerk en onderdelen is het chassis van de VW in een jaar tijd helemaal opnieuw opgebouwd en is de motor gereviseerd. Tijd om aan de carrosserie te werken en 'al doende' het vak te leren; het lassen van dunne plaat, uitdeuken, rekken en stuiken. Het mooie daarbij was dat familie en vrienden de arbeidsvreugd opmerkten, enthousiast raakten over de toenemende vaardigheden en de manier waarop deze jumbo puzzel structureel werd aangepakt. De groeiende verzameling specialistisch gereedschap was bovendien indrukwekkend. Zetbank, Engels wiel, pers, boorkolommen, lasmachines, draaibank en onnoemelijk veel handgereedschap voor elke denkbare restauratieklus, het was inmiddels allemaal beschikbaar.

EEN EIGEN CAMPER

In de zomer van 2019 ging Guido met zijn gezin in de zomer van 2019 ging Guido met zijn gezin op vakantie en met de eigen Volkswagen-ervaring koos het gezin ervoor om een klassieke T2 camper te huren. Dat beviel zo goed dat het



Senior thuis aan het werk met de daktent - een van zijn favoriete klussen

voornemen genoteerd werd om ooit zelf eens zo'n campertje aan te schaffen. Vanuit de avontuurlijke inslag van het gezin was 4x4 wel een belangrijke randvoorwaarde, daarmee zou een VW T3 Synchro perfect zijn om bijvoorbeeld in Scandinavië wild te kamperen, zo dachten ze. De realiteit van stevige prijzen voor die modellen bracht Guido terug naar de werkelijkheid; eerst maar de Karmann afmaken.

Ondertussen liet het camperidee hen natuurlijk niet los. Toen er in de herfst een Volvo C202



Geen vrolijke aanblik bij de demontage van de bus



Een lapjessdeken van haastige reparaties uit het verleden wordt zichtbaar



Tot in de dakrand is herstel nodig. Vaak zijn dat lastige hoekjes



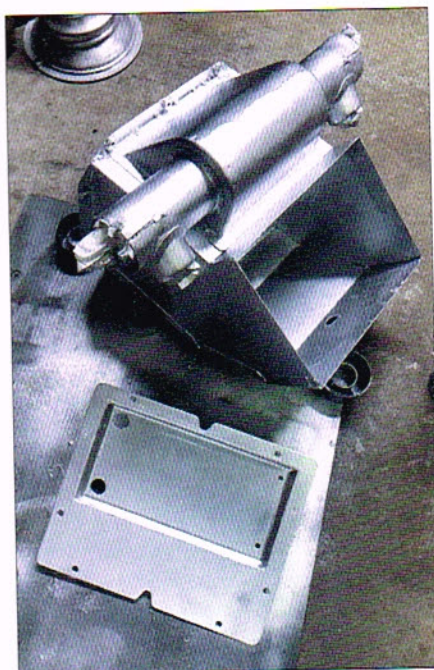
Roest heeft belangrijke delen van de carrosserie aangetast



Ook de vloer en het chassis vragen veel aandacht



Kachelhuis voor restauratie



Kachelhuis na restauratie



Handwerk - nieuwe brandstoftank met extra capaciteit

naar voren kwam op de favoriete zoekopdracht '4x4 + oldtimer + camper' was de interesse van het gezin bijna meteen gewekt. Ook bij uitgebreidere beschouwing spraken het markante model en de bekende Zweedse techniek aan. De onbekendheid van het model Laplander, zo is de bijnaam, was een aardige plus. Van deze 4x4 Volvo voor de civiele markt zijn er namelijk maar een beperkt aantal gemaakt, in Nederland stonden er op dat moment zelfs maar twee andere van geregistreerd. Van het 303 zustermodel zijn er trouwens wat meer. Met

deze roze bril op de neus is hij (opnieuw) richting Friesland gereden om de bus te bekijken. Van binnen toch duidelijk kleiner en Spartaan-er dan gedacht, tegelijk is Guido op dat moment in gedachten al direct bezig met de aanpassingen die nodig zijn voor de ombouw naar een camper. Na een rondje om de kerk was de deal (te) snel beklonken. De droombus was er en wat voor een! Idee was op dat moment nog wel om eerst de Karmann af te maken en dan aan het volgende project te beginnen.

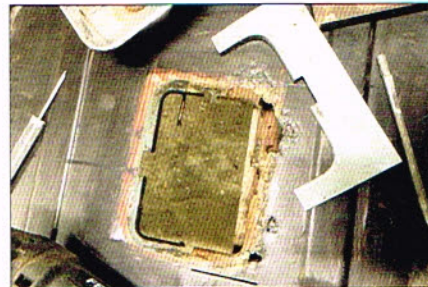
Nadat de bus een week later de eigen garage ingereden was kon het uitgebreide onderzoek naar de conditie beginnen. En zoals altijd valt dat eigenlijk nooit mee, zo ook hier. Gelukkig weet je niet alles van tevoren, anders heb je geen hobby... De onderkanten van de zijdeuren, de aansluiting van de cabine en achterzijde van het dak waren mooi afgewerkt met aluminium traanplaat. Ter decoratie dacht junior nog, in het begin. Maar na het verwijderen van deze 'verfraaiingen' kwamen ze er al snel achter dat dit vooral was gedaan om rotte delen te



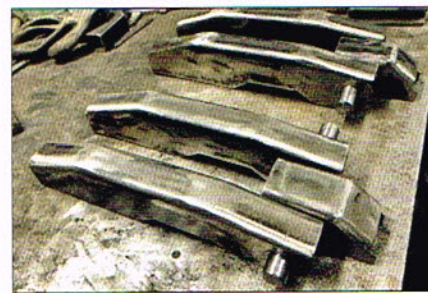
De onderkant van alle portieren is door de mannen geheel vernieuwd



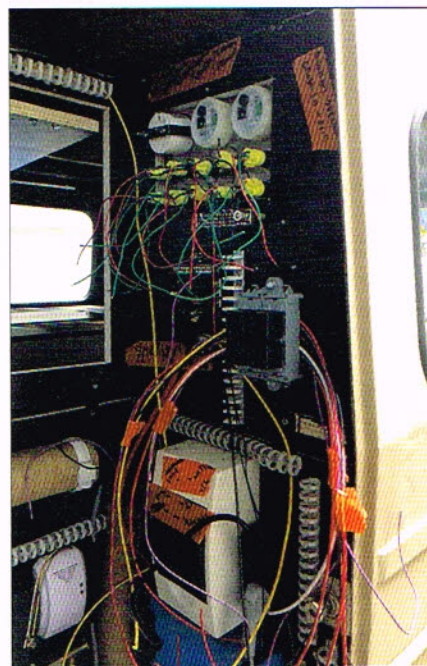
Verstevigingen maken voor het nieuwe hefdak. Tegelijk kunnen de dubbele wanden een tectylbehandeling krijgen



Rand portiersloten met de hand nieuw vervaardigd



Zelf bedacht en gemaakt - de robuuste scharnieren voor het hefdak



Met nieuw geleerde vaardigheden wordt de technische installatie schematisch aangepakt



Buizenframe voor het nieuwe camperinterieur



Pookhoezen zijn gezellig in de keuken nage-maakt

maskeren. Ook was de bus in een merkwaardige kleur oranje-bruin gekwast. Om de echte kwaliteit naar voren te halen werd daarom besloten eerst maar eens alle verf te verwijderen, de deuren te demonteren en het interieur eruit te halen. Dat zou helpen om een beter beeld te krijgen van de omvang van het toekomstige project. Schrikken dus, de staat van de bus was veel slechter dan gedacht. Grote delen van de wielkuipen, vloer, kokerbalken en het dak waren in zo'n slechte staat dat de enige juiste oplossing zou zijn om de slijptol erin te

zetten en deze delen te vervangen voor nieuw gemaakt plaatwerk.

GEWIJZIGD PLAN

In de winterperiode had senior al behoorlijk wat stukken plaat uit de bus geslepen en vervangen. Junior werkte tussendoor aan de zijdeuren en had deze voorzien van een nieuwe onderkant (binnen- en buitenplaat). Het was ook het moment waarop één zijkant en de achterkant van de Karmann Ghia klaar waren en de body gedraaid moest worden om aan de

andere zijde te werken. En toen kwam corona. Direct besloten de mannen om het VW coupé project te parkeren en zich volledig op de bus te concentreren. Hét vervoersmiddel voor een vakantie in deze tijd.

Het plan was nu om de bus volledig te restaureren met behoud van de kenmerkende details. Maar het hoefde geen fabrieksgetrouwe restauratie te zijn, omdat ze goede verbetermogelijkheden zagen vergeleken met het origineel. Enkele zaken in dat oorspronkelijke ontwerp



Nieuw logo in 3d geprint, afwerken, lakken en klaar



Het maatwerk interieur is in vier weken ingebouwd



Eerste test van het nieuwe hefdak met gasveren

zijn toen niet goed doordacht, zo stelt Guido. Zo heeft Volvo ooit een last-afhankelijk rem-systeem bedacht. Echter, die extra remcilinders geven alleen maar problemen. Om die reden had de vorige eigenaar de rembekrachtigers er al tussenuit gehaald om het verschil in remdruk te verbloemen, maar dat moest natuurlijk beter kunnen. Ook was het achterdeurslot niet in de stijl van de bus maar een soort lompe deurklink. Omdat ze diezelfde deur als primaire instap wilden moest ook dit veranderen. En de brandstoftank was te klein. De bus rijdt ongeveer 1:8 en dat ben je rap door 50 liter heen. Een inhoud van 90 liter leek haalbaar binnen aanvaardbare grenzen. Bij alle wijzigingen was het uitgangspunt van de mannen dat ze alleen voor de echte kenner zichtbaar zouden mogen zijn. En het moest ook zeker de authentieke Volvo C202 stijl uitademen.

HEFDAK MAAR HOE

De grootste aanpassing op het origineel werd

ingegeven door de nieuwe functie van de bus. Het vaste dak zou een hefdak moeten worden om de nodige slaapplekken te scheppen. Ook hier was het doel dat dit in gesloten toestand welhaast onzichtbaar moest zijn. Dit betekende hergebruik van het originele dak en zeker geen kunststof top. Na uitgebreid overleg tussen vader en zoon (buitenstaanders zouden zeggen hooglopende discussies) waren de probleemstelling en de uitdaging helder. Want is het dak niet te zwaar? Hoe kan dit geheven worden? Komt eronder voldoende nuttige ruimte vrij? Hoe bevestig je de dakten? En hoe ga je het dak laten scharnieren. Uiteindelijk werd toch maar besloten om gewoon de slijptol in de wanden te zetten om zo het dak los te snijden. In het vooroverleg was wel vastgelegd dat extra verstevigingskokers nodig waren, wat de vorm van scharnieren zou worden en hoe het heffen werkbaar gemaakt kon worden. Het lossnijden van het dak had als bijkomend voordeel dat er in de wanden (dubbel uitgevoerd) makkelijk antiroest konden worden aangebracht voordat de versteviging met kokerprofiel werd vastgelast. Zonder dak was de bus hierdoor al steviger dan in de oude situatie met dak. Intussen was het dak gestraald, goed moment om die maar eens te wegen. Het bleek met een gewicht van 30 kilo best mee te vallen. Met een paar sterke gasveren makkelijk te heffen. Zelfs als er nog zonnepanelen bovenop komen.

Terwijl Guido verder aan het dak werkte nam



Kokerprofiel werd als basis gebruikt voor alle kastjes

zijn vader het chassis onder handen. Door de constructie daarvan hadden sommige delen zich met de jaren gevuld met zand. Vijf hele emmers uit twee kokerbalken om maar even een indruk te geven! Op de plaatsen waar het zand zich genesteld had, kon nu de slijptol worden gebruikt om de rotte stukken weg te snijden. Natuurlijk werden wel eerst enkele verstevigingsribben aangelast om de originele vorm te behouden. Na een antiroestbehandeling van de kokers en een nieuwe laag tectyl zag het onderstel er weer uit als nieuw.

MODELINFORMATIE

De Volvo Laplander L3314 is een reeks militaire voertuigen geproduceerd door Volvo en vooral bedoeld voor het transport van manschappen. Ze werden later ook verkocht aan hulpdiensten en bijvoorbeeld elektriciteitsbedrijven.

Begin jaren vijftig kreeg Volvo de opdracht om een nieuw bedrijfsvoertuig voor het Zweedse leger te ontwikkelen. Tussen 1959 en 1961 werd een voorserie van 90 voertuigen gebouwd, de L2304 genaamd. Deze werd aangedreven door een Volvo B16-motor. De leveringen van de enigszins verbeterde L3314 begonnen in 1963. De L3314 werd aangedreven door de 1.8L B18 motor.

De L33-serie was leverbaar in verschillende carrosserievarianten; hard-top, half-cab, soft-top of speciale versies met antitankwapens. Het leeuwendeel van de voertuigen is voorwaarts gestuurd waarbij de cabine zich over de vooras bevindt. De basisversie was de L3314SU softtop. Andere versies waren de L3314HT hardtop met mechanische lier, het L3304 antitankkanonvoertuig en de L3315 communicatieversie met een afgeschermd 24V systeem. De L3314 werd eind jaren 70 opgevolgd door de Volvo C303.

Een verbeterde versie van de L3314 werd in 1977 op de civiele markt aangeboden als de C202. Het was een hardtop met de krachtigere B20-motor in plaats van de B18. De assen waren minder robuust uitgevoerd en er was geen differentieelrem meer. De genoemde motoren kennen we uit de Volvo Amazon, ze staan bekend als uiterst robuust. De C202 werd in licentie in Hongarije geproduceerd als goedkoper alternatief voor de duurdere C303. Civiele versies van de L3314-serie, evenals de C202, worden vaak de Volvo Laplander genoemd.

Er zijn in totaal ruim 3000 van deze bussen gebouwd. Ze vonden voornamelijk een markt in Scandinavië en het Midden-Oosten. Deze Volvo C202 4x4 komt uit 1981 en staat sinds 2016 op Nederlands kenteken. Aangezien er enkele constructieve missers in het ontwerp zaten en ze veelal stevig zijn gebruikt, is een groot deel van deze zandhappers inmiddels niet meer rijdend. Voor de overgebleven exemplaren is er wereldwijd een levendige community. Men helpt elkaar graag met advies en onderdelen. Neem ook zeker eens een kijkje op de Facebookpagina van dit project en lees daarbij de internationale reacties op alle berichten.

TECHNISCHE GEGEVENS

Benzinemotor:	Viercilinder benzine type B20 1986 cc
Vermogen:	82 pk / 157 Nm
Prestaties:	Max. 115 km/h kruissnelheid 80 km/h
Versnellingsbak:	4-bak (met H/L gearing)
Afmetingen lxbxh:	402 x 168 x 215 cm
Wielbasis:	210 cm
Gewicht rijklaar:	2061 kg
Max. trekgewicht geremd:	1500 kg
Doorwaaddiepte:	45 cm
Bandenmaat:	280/85 x 16"
Standaardkleur:	Sand Yellow
Opties (dit model):	Lier (op de motor), power take off, te openen voorruit



De grootste aanpassing op het origineel werd ingegeven door de nieuwe functie van de bus. Het vaste dak zou een hefdak moeten worden om de nodige slaapplekken te scheppen.

EXTRA RANGE

Guido was zo slim geweest om na aanschaf eerst een tijdje met de bus te gaan rijden. Dan weet je wat je hebt en vallen er direct enkele zaken op. Zo rook hij tijdens de eerste proefrit een benzinelucht. Nu is het bij oude auto's niet ongewoon om de techniek te horen, te voelen én te ruiken, zeker als de motorkist niet goed aansluit zoals hier het geval was. Toen later de oude tank onder de bus vandaan kwam was de oorzaak van die benzinelucht snel helder, de bovenzijde van de tank was door roest flink aangetast. Een vorige eigenaar had dit 'opgelost' door er een polyester matje op te plakken, struisvogelpolitiek en nog een reden om de tank zelf aan te pakken. Binnen de originele maten, maar met extra hoogte is er een nieuwe benzinetank van aluminium gefabriceerd. Mooi klusje van platen knippen en zetten. Vervolgens is de tank in elkaar gelast en voorzien van een epoxycoating aan de binnenzijde. Zo is met 90 liter voorraad prima voldaan aan de wens voor extra 'miles' tijdens avontuurlijke vakanties in dunbevolkt gebied.

NAAIEN, SLIJPEN, LASSEN, SCHUREN, SPIJTEL

Weken gingen voorbij waarin de mannen onafgebroken doorwerkten aan de bus. Pa vooral overdag en zonnelief 's avonds en in het weekend. Dat niet zonder elke week zeker enkele uren samen te werken voor overleg en het sociale contact. Sommige klussen doe je gewoon ook beter met z'n tweeën. Elke avond vlogen digitaal foto's over en weer van wat er die dag gedaan was, welke onderdelen besteld waren en wat er aan nieuwe ideeën was ontstaan. Mooi om te zien dat ze onderling soort van automatisch de klussen pakten die ze goed konden doen. Henk is erg handig met de naaimachine en heeft het interieur en de daktent in elkaar gezet. Guido heeft zich in de loop van de tijd bekwaamd met plaatwerk en spijtel.

In februari van dit jaar kon er al gestart worden met de wederopbouw. Een groot deel van de onderdelen was inmiddels gereviseerd, gespoten of opnieuw bekleed. In maart was de bus zover dat het interieur inge-



Met een paar sterke gasveren is het dak makkelijk te heffen. Zelfs als er nog zonnepanelen bovenop komen.



Ook vader mag natuurlijk sturen...

bouwd kon worden. Intussen had Guido van kokerprofiel de frames voor de kastjes en werkbladen gemaakt en alle houten paneeltjes op maat gezaagd. In vier weken tijd is het interieur verwezenlijkt, inclusief de watertank, oven, gasleidingen, verwarming en buitendouche. Voor de liefhebber een prachtige uitdaging van steeds maar weer passen en meten.

ELEKTRA

In april was het moment daar om de elektra aan te sluiten. Met de basiskennis van stroomschema's en internet als naslagwerk werd daarvoor eerst een uitvoerig plan gemaakt. Met de voorzieningen met stekker werden als eerste de basisbenodigheden besteld; een wal-aansluiting voor de 220 volt, een omvormer, koelkast, zonnepanelen, lader, relais en groepenkast om er een paar te noemen. Vervolgens alle componenten in de computer, lijnen trekken en diameters van de kabels bepalen aan de hand van de maximale belasting. Met dit draadmodel en alle onderdelen kon de daadwerkelijke installatie in de bus worden uitgevoerd. Alles netjes op kleur en voorzien van een label. Ook daarvoor is een paar extra handen vaak erg praktisch. Na de nodige uurtjes kabelstrippen, solderen en stekers knijpen was de camper in juni 'eindelijk' klaar voor gebruik. Goed getimed voor de aanstaande apk-keuring in juli, zo kon de bus zonder omwegen naar de garage worden gereden.

VOLVO 'IK ROL'

Zo rond het moment van publicatie zal de eerste proefvakantie met bus een feit zijn. Kan er met die ervaring in de winter nog wat detailwerk gedaan worden. Het doel is om volgend jaar een stevig rondje Scandinavië te rijden en het jaar daarop richting Iberisch schiereiland te knorren. Genieten van de vrijheid en gaan en staan waar de bus hen brengt, dat gevoel zoekt het gezin Schmidt. In de tussentijd worden vast nog korte uitstapjes gepland.

Ook senior heeft het verdiend om met de bus op vakantie te gaan als hij dat wil. Verhuren of uitlenen lijkt hen beide geen optie. Het rijden van een oldtimer met respect voor de techniek is toch echt totaal iets anders dan een moderne auto. Naast de omgang met het mechaniek is anticiperen een vereiste, niet iedereen snapt dat nog. Hoe ziet de toekomst met de bus eruit? De zelfgemaakte afspraak is in ieder geval twee mooie lange reizen te maken. Van de hand doen lijkt geen optie, daarvoor zit er teveel liefde van vader en zoon in het project. Zeker als daar straks onvergetelijke belevenissen aan toegevoegd worden.

TERUGKIJKEN

Zoals eerder al beschreven was er best eens verschil van inzicht over de mooiste oplossing voor alle uitdagingen en wat nog voor 'origineel' door kon. Ondanks de sterke eigen mening werd er altijd een werkwijze gevonden

waar beiden zich in konden vinden. De onuitputtelijke berg geduld en vindingrijkheid van senior heeft daar zeker aan bijgedragen stelt Guido eerlijk; 'Als het hem niet meteen de eerste keer lukt dan kan hij gewoon blijven doorgaan, daar heb ik veel van geleerd'. Met vijftig jaar in het vak heb je natuurlijk ook de nodige handigheidjes opgedaan.

Het werken aan zo'n gezamenlijk vader-zoon project is echt een aanrader, zo stellen beide vol overtuiging. Het is een prachtig 'excuus' om elkaar regelmatig te treffen en lekker praktisch bezig te zijn. Het grenzeloze vertrouwen in elkaar maakt veel mogelijk; gewoon doen dan komt het wel goed. Gaan ze nog een project oppakken? Eerst natuurlijk de 'geparkeerde' Karmann Ghia afronden en dan zal er zich vast weer eens een project aandienen. Zo staat er een zijspan-frame klaar en is er de wens voor een klassiek scootertje. En als ze zelf geen project starten komt er vast iemand die ze kunnen helpen met zijn of haar restauratie. Met het zelfvertrouwen en de garage-uitrusting zit het na de voltooiing van dit vader-zoon Volvoproject duidelijk wel goed!

<https://bit.ly/amk-laplander>

