

Hoe het begon.

In begin 2007 woonden we nog in Lagos, Nigeria. Op dat moment hadden we geen concrete reisplannen maar we vonden wel dat we nog een keer een reis met een truck willen maken naar Africa of Zuid-Amerika. Het besluit werd genomen om hotel Benz, onze mercedes 911 waarmee we de Aziereis hebben gemaakt, te verkopen. Voor een volgende trip hebben we een aantal aanvullende eisen. Deze kunnen alleen met een nieuw voertuig worden gerealiseerd. Het motor vermogen moet 220pk of meer zijn, de motor moet stiller zijn, de motorfiets moet binnen worden gestald, we willen meer daglicht in de woonruimte. Ook zijn er aantal "nice to have" opties, een oven, wasmachine, airco in de woonruimte, grotere batterij capaciteit etc.

Omdat we niet in Nederland wonen besluiten we een bouwer te zoeken die dit kan maken. We komen bij de bekende grote namen, Unicat, Bocklet, Bimobil, Ormocar en Action Mobil Na het bestuderen van de diverse layouts vinden we bij Action Mobil de voor ons geschikte inrichting. We vragen prijzen op en gaan op zoek naar een geschikt gebruikt voertuig. Tegenwoordig worden veel expeditie trucks gebouwd op MAN trucks. Dit is niet mijn keuze, Mercedes is goed bevallen en wereldwijd het best vertegenwoordigde merk. Het vinden van de truck is niet eenvoudig, ik heb maanden op internet bij allerlei handelaren en websites gezocht. Sommige voertuigen welke aan mijn criteria voldoen kunnen geen Nederlands kenteken krijgen, andere zijn te duur, te oud etc.

In juni zie ik bij www.vanvliet.com een grote partij trekkers in legerkleuren, MB1628. 280 pk dat ziet er goed uit V8 motor, geen elektronica, geen turbo, gewoon een super mooi monster. Ik plaats een oproep op mijn favoriete forum, www.allrad-lkw-gemeinschaft.de waar ik al snel reactie krijg van een paar kenners. Een bijzondere reactie komt van Claus hij heeft een 1625, dezelfde motor andere brandstof pomp, omgebouwd tot camper. Het blijkt dat Claus ook in Lagos woont en werkt voor een grote contractor, De truck staat bij het bedrijf www.julius-berger.com in Apapa, de havenwijk van Lagos. Als snel maken we een afspraak en gaan we de truck bekijken. Het is echt een supergaaf monster in vergelijking met onze 911. Claus is erg tevreden en rijdt er nu mee in Nigeria, daarna door de rest van Africa.

In juni gaan we voor verlof naar Nederland. Er is mij een andere baan aangeboden in Nederland en we besluiten met pijn in ons hart om Africa eind 2007 te verlaten. Dit betekend echter wel dat de bouw van de nieuwe truck weer in eigen beheer kan gebeuren. We bezoeken van Vliet maar helaas de daar aangeboden trucks zijn verkocht. Ja u raadt het al naar Nigeria... dus opnieuw zoeken. Na enig speurwerk blijken deze voertuigen afkomstig van de Navo en geveild door domeinen. Bij www.domeinenr.nl kan men niet aangeven of er nog meer beschikbaar komen. Inmiddels weer terug in Lagos vind ik op een website weer 4 van deze trucks bij een handelaar in Den Bosch www.ruttchentucks.nl Direct onze vriend Franck www.franck-trucks.nl ingeschakeld en hij heeft de zaak goed bekeken, foto's gemaakt, prijzen gevraagd etc. Nu blijkt dat het erg moeilijk te zijn om een Nederlands kenteken op deze trucks te krijgen, er moet ook nog invoerrechten worden betaald en uiteraard btw. Dit allemaal maakt de zaak erg duur, maar zoals vaak moet je keuzes maken. We besluiten hotel Benz op marktplaats te zetten, we willen eerst de 911 verkopen alvorens we een nieuwe truck kopen. De verkoop gaat voorspoedig, omdat wij nog in Lagos zitten laat Pieter www.bjorke.nl de 911 aan diverse mensen zien en al snel zijn er nieuwe liefhebbers.

Nu kunnen we Franck opdracht geven de truck te kopen, en een kenteken regelen. Dit blijkt

weer niet eenvoudig maar met een omweg kan het toch. Er moet eerst een Duits kenteken worden geregeld dus een TUV keuring. Franck haalt geld op bij Kees en betaald truck, zet hem op een dieplader en rijdt ermee naar Duitsland voor de keuring. Dit proces verloopt vlekkeloos en na een aantal betalingen krijgen we een Duitse fahrzeugbrief, het document voor invoer.

Begin december komen we terug in Nederland en wat een verrassing onze nieuwe truck staat bij ons thuis op de oprit, super gedaan Franck! Direct gestart met het aanvragen van de keuring en het keurings klaar maken kan beginnen. De draaischotel moet worden verwijderd en onderrij beveiliging aan de zijkanten. Het lukt me om nog voor de kerst naar de RDW in Heerenveen te rijden voor de keuring. Technisch is de auto perfect maar de truck wordt niet goed gekeurd, er moet achter een stootbalk worden gemonteerd met oranje reflector platen. Direct daarna heeft Brant een nieuwe stootbalk gelast van een stuk stevige stoompijp en op oudjaarsdag is de truck goedgekeurd door de RDW. Op het toekomstige kenteken komt te staan: chassis/kabine Dit was een mooie afsluiter van een bewogen 2007.

De ombouw van de truck.

Bij de keuring vraag ik de RDW het maximale gewicht terug te brengen naar 11.9 ton. De reden hiervoor is dat je dan in Duitsland geen maut hoeft te betalen op de autobaan. Ook dit blijkt weer een lastig probleem, Mercedes Nederland wil geen verklaring hiervoor afgeven dus zit er niets anders op dan weer terug naar TUV. Ik vraag weer een keuring aan bij TUV en er komt een Duitse keurmeester naar Assen waar de truck bij Tseard in de garage staat. De keurmeester bekijkt de vering, zijafscherming en alle andere keurings punten. Geen probleem en na wederom een forse betaling krijg ik een aangepaste fahrzeugbrief. Hoera deze leveren we af bij de RDW en na een week krijg ik het Nederlandse kenteken; BT-TT-71 met een maximaal gewicht van 11.900kg.

Nu mag ik rijden en kan het grote project beginnen. Vanwege de wetgeving wordt de truck voor de wet een bedrijfswagen met wisselbare opbouw. Het chassis moet worden aangepast. We beginnen met het verplaatsen van de accu's en de lucht tanks om ruimte te maken voor grote dieseltanks www.klokslag.nl. De lucht tanks komen tussen het chassis te hangen. De auto krijgt een grote beurt bij Tseard Louwers, alle oliën worden vervangen, kleppen gesteld en de remdruk regelaar verhuisd naar achter de as. Dan worden de wielen vervangen door grotere velgen die deelbaar zijn zodat met handkracht een band kan worden gewisseld. Banden en velgen zijn afkomstig van MAN Kat trucks, maat 14.00R20, gekocht bij www.commerce-trucks.nl Ook gaan we de achtervering veranderen, het starre bladveer pakket wordt vervangen door parabool veren.

Ondertussen starten we met het ontwerpen van de opbouw bak. Het is een heel gepuzzel maar als we een goed ontwerp hebben zoeken we mogelijke carrosserie bouwers. Twee Nederlandse en 3 Duitse bedrijven. We bezoeken hen en leggen onze plannen voor om een offerte te kunnen maken. Er zit een enorm verschil tussen de aanbiedingen zowel de uitvoering als ook de prijs. Het blijft lastig vergelijken de duurste aanbieder is ook de mooiste maar we kiezen voor de overall beste aanbieder van www.ormocar.de Helaas zit dit bedrijf erg ver weg in zuid Duitsland dus zullen we nog heel veel kilometers maken met ons Peugeotje om de bouw te bespreken en te volgen. Het ijzerwerk doen we zelf, het tussenchassis waarop de bak door Ormocar wordt gebouwd. Dit wordt op het truck chassis gemonteerd door middel van veren

zodat de torsie van het truck chassis in terrein omstandigheden kan worden opgevangen. Ik koop staal bij v/d Most en we lassen een mooi frame en het wordt verzinkt door www.lhk-stroobos.nl Zo rijden we in juni 2008 naar Hauenstein waar we de truck achterlaten voor de bouw van de bak en we gaan zelf naar Bad Kissingen voor www.abenteuer-allrad.de

De zomervakantie brengen we door in Rusland en Mongolie. Na de vakantie kunnen we eind augustus de truck weer ophalen bij Ormocar. We zijn zeer tevreden met de grote van de koffer, de ramen geven veel licht en oneindig veel ruimte...We rijden naar Wezlar waar we Willys treffen bezoeken. www.willy-janssen.de Na een erg leuk weekend krijgen we op zondag nog politie controle bij Meppel, waarschijnlijk reed ik wat te snel, maar met een praatje over de mooie camper kom ik er vanaf. Terug thuis is blijkt toch de bevestiging van het hulpchassis een zwakke constructie en daarom halen we direct de bak er weer af. Er komt een koker profiel tussen het truckchassis en het hulpchassis van de bak. Deze kokers komen dan door middel van de veren op de truck, de bak door drie pennen van rond 16mm. Nu bouwen we ook gelijk de generator tussen het chassis aan de nieuwe kokers.

Je kunt door het verwijderen van de pennen de bak verwijderen en is het dus een afzetbak. Na dat dit geheel verzonken is kan ik weer een afspraak maken met de RDW voor herkeuring. De wisselconstructie wordt goedgekeurd echter de stootbalk wordt afgekeurd. Men wil een stootbalk die aan de sterkte van de EU richtlijnen voldoet. Om deze te maken is een gecertificeerde carrosserie bouwer nodig, ik laat dit maken bij www.ijntema-bv.nl in Heerenveen. Jammer voor deze extra kosten, als de bak er opzit vervalt deze constructie weer, maar om toch het papiertje te krijgen is het nodig. Nu wordt het geheel weer gekeurd en in orde bevonden en na een week krijg ik het nieuwe kenteken bewijs hierop staat nu "bedrijfswagen geschikt voor wisselbare opbouw" We zijn nu anderhalf jaar bezig maar kunnen nu ons volledig richten op de interieurbouw van de bak om er een echt expeditie voertuig van te maken.

Interieurbouw

Nadat de bak is verwijderd van de truck rollen we het geheel in de schuur, zo kunnen we de winter door binnen werken aan de afbouw. De indeling stond al allang vast maar de exacte maatvoering moest nog worden bepaald. Om een beter inzicht te krijgen zagen we van een paar platen underlayment de verschillende belangrijkste meubels, de keuken, de zitbanken en de kasten. Voor de meubels maken we gebruik van multiplex afgewerkt met hpl en de zijkanten pvc. Het materiaal moet sterk en vochtbestendig zijn, we kiezen dus voorokoume, licht en toch sterk. De meubels worden gemaakt door Jouke in Workum www.jmi-betimmering.nl waarna het hier gemonteerd wordt in de camper. We beginnen bij de keuken, dan bed, zithoek, bovenkasten en als laatste de hangkast. Maar eerst moet het installatie werk worden gemaakt, de kachel plaatsen, de airco, de accu set, waterleiding, afvoer en heel veel bekabeling.

We zijn nu zover dat we een proefreis kunnen maken, de vakantie van 2009 gaat naar Roemenie. Alle belangrijke basis dingen zitten erin en hoewel de bekabeling nog niet klaar is werkt het provisorisch allemaal wel. Na de vakantie gaan we verder met de inrichting. De bovenkastjes worden gemaakt en de douche kast. Nu zijn we ook zover dat we de truck laten spuiten. Opnieuw halen we de bak eraf zodat eerst het chassis en de bestuurders cabine kan worden gespoten. Daarna plaatsen we de bak en brengen we hem weer naar de spuitrij Mourits in Bedum voor het spuiten van de bak. In het voorjaar van 2010 beginnen we met de laatste fase van het interieur, de hangkast, de boekenkast, de inbouw van de wasmachine en

De bouw

Gemaakt op vrijdag 18 februari 2011 20:14

Hits: 12352

de afbouw van de elektrische installatie. Ook wordt er verder gewerkt aan de buitenkant, rvs bagage kasten naast de tanks worden gemonteerd. www.skab.nl De satelliet schotel wordt geplaatst op tijdelijke dakdragers.

We gaan dit jaar naar Frankrijk, de Elzas en Vogesen. Het is een leuke vakantie, motorrijden, lekker eten en leuke dingen doen. Nu kunnen we ervaring opdoen met de truck en alle systemen in de opbouw. In Saverne gaan we offroad rijden samen met 60 andere expeditie trucks. Het gaat erg goed, het vermogen van de motor is ruim voldoende om 12 ton door de modder te trekken. We besluiten onze vakantie in Duitsland bij Willy treffen samen met zo'n 600 andere expeditie voertuigen.

Vervolg komt nog.