

Opknopbeurt voor oude Nissan Patrol 'Less is more'...



'Wie appelen vaart, die appelen eet', is een oud spreekwoord, dat nog altijd niet aan kracht heeft ingeboet. Een bakker gaat geen brood bij zijn collega kopen en een slager zal de biefstuk, die hij 's avonds op zijn bord vindt, echt niet bij de supermarkt halen. Die regel geldt vrijwel overal en gaat het niet om bederfelijke etenswaar, maar om een garagebedrijf, dan levert dat wel eens een onverwacht verhaal op!

Wie onderneemt, loopt risico. Bakt de bakker teveel brood, of slacht de slager teveel vlees, dan loopt hij de kans, dat hij het overschot weg moet gooien of, als hij geluk heeft, kan hij het voor een fractie van de kostprijs kwijt aan een veehouder. Opnieuw kun je een parallel trekken met het garagebedrijf. Soms ruilt de garagehouder een auto in, waaraan zoveel moet gebeuren, dat het niet meer lonend is er nog iets aan te doen. Dan rest nog een roemloze laatste tocht naar de autosloper, waar hij misschien nog een paar euro vangt, omdat de oud ijzerprijs tegenwoordig vrij hoog ligt. Nu komt er echter een verschil met de bakker en de slager om de hoek kijken. Waar een oud brood of bedorven vlees niet meer aan de straatstenen kwijt is te raken, is het met een auto anders. Hoef je de uren niet te rekenen, dan kan het interessant worden om een auto een tweede leven te gunnen, zeker als het een terreinauto betreft. Dat alles speelt zich af bij Saris 4x4 in Valburg, waar ze een Nissan Patrol van 1992 met de nodige praktijkervaring inruilen. De vorige eigenaar deed in schapenhonden en zat veel in de bossen en ander terrein. De auto was eigenlijk rijp voor de sloop.

Maar Jip Saris, zoon van eigenaar Hans en eveneens werkzaam in het bedrijf, besluit om er samen met vriend Bas Schemkes een project van te maken om de vrije tijd te vullen. Jip en Bas zijn al bevriend sinds Bas als scholier bij het bedrijf een zakcentje kwam bijverdienen. Bas is inmiddels projectleider in een bedrijf voor apparatuur, dat de fysieke arbeid in de gezondheidszorg doet verminderen, maar is parttime ook bezig met het prepareren van auto's. Als de enkele jaren jongere Jip zijn rijbewijs heeft, trekken de twee er regelmatig met ieder een eigen 4WD Suzuki op uit om hun hobby, het terreinrijden, te beoefenen. Dat doen ze nog steeds, maar de vriendengroep is inmiddels wel een stuk groter geworden en het is ook de reden, dat ze tegenwoordig met zijn allen regelmatig off-road tripjes organiseren naar Polen, Frankrijk en zelfs de Oekraïne.

Erbarmelijke staat

De auto verkeert in een erbarmelijke staat. Het chassis is op enkele plaatsen rot en dat geldt ook voor de carrosserie. De 2.8 motor is een keer te warm geworden met als gevolg een gescheurde cilinderkop en een ingevreten zuiger en cilinder. Jip en Bas besluiten eerst de techniek onder handen te nemen. Een voordeel is, dat ze gereedschappen, een brug en dergelijke voorhanden hebben. Daar staat tegenover, dat ze de auto wel rollend moeten houden, omdat het personeel de volgende morgen weer aan de slag moet. Alleen al het in orde maken van de techniek kost hen zo'n acht maanden vrije tijd. De motor wordt helemaal uit elkaar gehaald. De ingevreten cilinder wordt door een revisiebedrijf uitgeboord en van een nieuwe bus en zuiger voorzien. Van de overige zuigers worden alle zuigerveren vervangen en de cilinders gehoond. De gescheurde cilinderkop wordt vervangen door een gerevisieerd ruilexemplaar. Zowel krukas- als nokkenaslagers worden vernieuwd. Uiteraard worden alle pakkingen en keerringen tijdens de montage vervangen, evenals de filters en vloeistoffen. De motor krijgt verder een nieuwe waterpomp en een nieuwe viscokoppeling. De radiator maakt eveneens plaats voor een nieuwe.

Aandrijflijn

Daarna is de aandrijflijn aan de beurt. Die verkeert in een beduidend betere staat. De versnellings- en tussenbak mankeren niets, zodat het werk daaraan beperkt blijft tot schoonmaken, een nieuwe koppelingset en nieuwe olie. Van de assen wordt al het lagerwerk vervangen.





Het standaard sperdifferentieel in de achteras blijft gehandhaafd, terwijl in de vooras een sperdifferentieel van ARB wordt gemonteerd. De remmen worden vernieuwd en er wordt een verhoogd veersysteem van TJM gemonteerd, dat de auto zo'n 7 cm hoger op de wielen doet staan. Voor het dempen van de schokken wordt opnieuw een beroep gedaan op TJM door montage van XGS schokdempers. De automatische vrijloopenaven zijn weliswaar nog goed, maar worden desondanks vervangen door handbediende exemplaren.

Plaatwerk

Als de techniek in orde is, besluiten ze die eerst grondig te testen tijdens een off-road reisje naar Polen. Die blijkt perfect en dan is de carrosserie aan de beurt. Wat ze dan nog niet weten, is dat het opknappen nog eens acht maanden van hun vrije tijd zal gaan vergen. De hele auto wordt kaal gemaakt, waarbij ze de body wel op het chassis laten staan. Rotten delen van het chassis worden eruit geslepen, waarna er nieuwe stukken in worden gelast. Besloten wordt om van de body een pick-up te maken en dat vergt het nodige passen en meten, met name natuurlijk bij de C-stijl. De bovenzijden van de achterdeuren worden in de achterwand gezet. Ze houden op die manier de achterrautverwarming, maar leuker is, dat je achter de auto goed moet kijken om te zien, dat het een pick-up betreft. De onderzijde van de achterwand maken ze gewoon van metaal. De originele tank laten ze vervallen en dat betekent een aanzienlijke verbetering van de uitloophoek. Bovendien biedt de vrijgekomen ruimte de gelegenheid om er eventueel een achterlier te monteren. Tegen de achterwand plaatsen ze een kunststof brandstoftank van circa 78 liter, die ze laten maken bij een gespecialiseerd bedrijf in Meppel. De rotte achterschermen vervangen ze door een paar uitstekende exemplaren, die ze op de sloop vinden. De voorschermen komen er nieuw op. Van de voorbumper slijpen ze de bullbar af en verder wordt deze aangepast om straks plaats te bieden aan de voorlier. De achterbumper is een kant en klaar exemplaar van AFN. In het achterbakje worden dikke metalen versterkingen met op diverse plaatsen schroefdraad in de carrosserie verwerkt.

Daarop kunnen ze allerlei soorten zelf ontworpen en zelf gemaakte beugels bevestigen, die op hun beurt zorgen voor de bevestiging van gereedschap, spullen, enz. Bovendien blijft op die manier de latere verf en coating in tact. De sidebars maken ze weer zelf en die laten ze, samen met het laadbakje, door KCN van een kunststof coating voorzien. Zoals gezegd vergt het lassen, uitdeuken en strak maken van de carrosserie maanden vrije tijd, maar er komt een tijd voor de professionele spuits. Als de carrosserie helderrood terugkomt, krijgt de onderzijde een grondige ondercoating.

Er wordt een snorkel gemonteerd, waarvan het plastic rooster vervangen wordt door rvs-pijpjes. De auto krijgt stalen wielen met Goodyear Wrangler MTR banden in de maat 285/75-16. Van de uitlaat halen ze er één klein dempertje tussenuit, zodat je nu een lekkere brom hoort.

Mooi eindresultaat

Het uiteindelijke resultaat is zo mooi, dat besloten wordt de auto ook als reclame object voor het bedrijf in te zetten, puur om te laten zien, wat ze er allemaal kunnen. Ten tijde van ons interview is de auto nog niet helemaal klaar. Jip en Bas wachten nog op de stoelen, die elk moment binnen kunnen komen, evenals een voorlier. Over een achterlier moeten ze nog even nadenken, maar de kans is héél groot, dat hij er komt. De laatste fase is een hemeltje in de auto monteren. 'Dat is wel zo netjes, als we de auto aan een klant laten zien', vertelt Jip. Alleen om die reden komt dat er nu in, want Jip en Bas huldigen het standpunt 'less is more', waarmee ze bedoelen, dat hoe minder toeters en bellen er aan een auto zitten, hoe mooier hij wordt. Alleen functionele accessoires krijgen een plekje op hun auto, want één ding blijft overeind: in beginsel is hij gemaakt om mee in het terrein te rijden!

Martin Brink.

