

Hollandse nijverheid

uit Harbrinkhoek

In het Nederlandse Harbrinkhoek was tot 1982 de HEBO-fabriek gevestigd die zich toegedeed op het produceren van campers op basis van onder andere de Hanomag-Mercedes. Slechts 42 exemplaren met die basis zagen er het levenslicht. Eén van die zeldzame creaties is in handen van Alie en Theo Rutteman, die er jaarlijks duizenden kilometers mee afleggen.



Van de busjes van Hanomag rijdt er nog een behoorlijk aantal rond. In camperuitvoering zie je de meesten terug in handen van liefhebbers. Een deel ervan heeft ooit een handige eigenaar gehad die het voertuig tot kampeervoertuig wist om te toveren. Een ander deel verliet als camper één van de fabrieken waar op basis van het Hanomag-chassis een mobiel vakantiehuysje werd geconstrueerd. In Nederland was er dus het bedrijf HEBO, wat afgeleid is van de namen van oprichter HERman BORgerink. HEBO maakte als carrosseriebedrijf vooral stacaravans. En hoewel het bedrijf gevestigd was in Harbrinkhoek in de buurt van Almelo,

vonden de meeste van de stacaravans een plekje op de vakantieparken in Limburg. Met een daarin teruglopende markt, moest er halverwege de jaren zeventig gezocht worden naar alternatieven om het hoofd boven water te houden. Samen met zijn broer Gerrit ontwikkelde Herman de opbouw voor de Hanomag en later ook andere chassis. Hun creatie doopten ze HEBO-CAR.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld Hymer bleef de cabine ongewijzigd, zodat de Hanomag haar kenmerkend ronde en sympathieke gezicht behield. De opbouw op de achtersteven van het chassis evolueerde in de loop van de ontwikkeling naar aanleiding van praktijktests

door de gebroeders zelf in hun vakantie. Het meest opvallende verschil tussen het oorspronkelijke ontwerp en de productiemodellen zie je in de vorm. Eerst een kaarsrechte box, later kwam er een bolling in de breedte om meer ruimte te bieden aan een dwarsgeplaatst bed. De opbouw trok HEBO-CAR op uit een buizenframe met aluminium beplating. Tempex zorgde voor isolatie en de inbouw timmerde het bedrijf af met hardboard. Met de bollere vorm van de productiemodellen greep HEBO-CAR naar polyester om de hoekprofielen en het dak te vervaardigen. Gezien het uiteindelijk geringe productieaantal is het bijna onvoorstelbaar dat HEBO-CAR



1 Originele folder van HEBO-CAR. 2 Overzichtsfoto van het HEBO-fabriekspand ten tijde van de productiejaren.



de mallen daarvoor zelf vervaardigde. Om de productiekosten binnen de perken te houden en eenvoudig een voorraad onderdelen aan te leggen, standaardiseerden ze de maatvoeringen voor lange en korte versies. Zo was de mal voor het dak zo ontworpen dat er verschillende daklengtes uit gehaald konden worden.

Aan de binnenzijde zie je de standaardisering ook terug. De korte versie kende een indeling van een zithoek achterin die was om te bouwen tot twee smalle, separate in lengterichting geplaatste bedden of één groot dwarsgeplaatst tweepersoons bed van 190 x 190 cm. In de lange versie zaten zowel voor als achterin een zithoek die de gebruiker echter allebei alleen kon ombouwen tot dwarsslaper. Per bed moest je dan wel van gezelligheid houden, want met een breedte van 130 en 120 cm hield dat niet over. Een keukenblokje met een dubbele gasbrander en een spoelbak zat in beide versies altijd ingebouwd. Eveneens was een toiletruimte

standaard die naar wens kon worden aangevuld met een wasbak en stromend water. Toch kon op verzoek, en ongetwijfeld tegen meerprijs, van de standaard indeling afgeweken worden. Zo zijn er bijvoorbeeld campers van HEBO-CAR bekend met een treinzit, een achterdeur of een verhoogd cabinedak. Uiteindelijk kon de HEBO-CAR het bedrijf niet redden. Strubbelingen met de belastingdienst deden de carrosseriebouwers de das om. Van 1976 tot 1982 zagen zodoende de 42 campers op basis van de Hanomag het daglicht. Daarnaast is er nog een aantal exemplaren gebouwd op andere chassis van bijvoorbeeld Mercedes, Volkswagen en

Renault. Zeker 35 van de Hanomag-exemplaren rijden er nog rond, waarvan één dus in het bezit is van het echtpaar Rutteman. Dat is een heel vroeg exemplaar van het eerste bouwjaar. Alie en Theo hadden hiervoor ook een camper op basis van een Hanomag-Mercedes, maar helaas waren de kosten om doorgeroeste delen in het subchassis te repareren zo hoog dat er afstand van gedaan moest worden. Op de website van de actieve Hanomag-Mercedes club 'Nomade' las het echtpaar in 2005 een bericht dat deze HEBO-CAR te koop stond. Kenmerkend was dat deze Hanomag-Mercedes L206D slechts twee eigenaren had gehad. De laatste had de

3 Alie en Theo Rutteman in hun geliefde camper. **4** Dan sta je in Frankrijk ineens oog in oog met een Hanomag die nog actief wordt ingezet als werkpaard. **5** Rijden doet het echtpaar in alle rust met tijd voor tussenstops bij schitterende uitzichten. **6** Zelfs het rijden over de hoogste doorgaande weg in Europa, de 'Col de la Bonette' op 2802 meter hoogte, wordt niet geschuwd. **7** Met de klassieke camper van Hanomag-Mercedes op bezoek bij het Mercedes Museum in Stuttgart.





"Ik zag Theo naar de camper kijken... Tjonge jonge, hij was echt verliefd!"

8 Typisch jaren zeventig interieur. 9 Op de achtergrond het permanente bed dat Theo bouwde zonder dat daar concessies aan de originaliteit voor gedaan hoefden te worden. 10 Groen is één van de modekleuren in de jaren zeventig voor wastafels en sanitair.

opvallende verschijning twintig jaar in bezit, maar was er nauwelijks mee op pad geweest. De man, van beroep vrachtwagenchauffeur, reed er ooit eens mee naar Luxemburg en gebruikte de camper verder alleen als hij erop uit ging om te vissen. In totaal kwam de teller daarom niet boven de 89.000 km. Omdat de man een beroerte had gekregen, mocht hij niet meer autorijden. Bovenop die lage kilometerstand was een groot pluspunt dat de eigenaar de camper altijd binnen had gestald.

"Ik kon er geen of nauwelijks roest op ontdekken," begint Theo over de eerste indruk van de kampeerwagen. Zijn vrouw Alie vult aan: "Ik zag Theo naar de camper kijken... Tjonge jonge, hij was echt verliefd!" Theo: "Klopt. Ik hoefde er niet lang over na te denken."

Alleen aan de bijzondere kleurstelling moest Alie in het begin wel wennen. Het exacte verhaal achter de donkerrode kleur met gouden bies blijft onbekend. In ieder geval zou het af fabriek zo geleverd zijn. Overigens spotten de werknemers van de HEBO-fabriek de campers vaak op vrijdag, zodat de lak gedu-

rende het weekend kon drogen. In de zoektocht naar de historie stuitte Alie en Theo op het verhaal dat de camper oorspronkelijk dienst had gedaan in het raceteam van 'Boet' van Dulmen. Deze coureur had in de jaren zeventig en tachtig furore gemaakt in de motorsport. Zijn motorpak kende dezelfde kleurschakeringen van rood en goud. Theo heeft het bij dhr. Van Dulmen persoonlijk nagevraagd, maar die ontkende stellig dat het voertuig bij hem dienst had gedaan. Het hardnekkige gerucht dat de camper van een coureur zou zijn geweest, blijft echter hangen binnen de club.

Het enige minpunt bij aanschaf, verhielpen de Ruttemans rigoreus. De uitlaat had namelijk betere tijden gekend. Hoewel die in standaard vorm nog zeker voorradig zijn binnen de club, is de HEBO-CAR niet zo standaard. Het rode gevaarte is uitgerust met een tachtig liter grote watertank en een dubbele dieseltank. Waar normaal de uitlaat tussen de chassisbalken door gaat om uit te monden achter de wielen, nemen die accessoires in dit geval de benodigde plek in. Het aanpas-

sen van een standaard uitlaat kan wel, maar vraagt een flinke financiële aderlating. EPS uit Hoogezand bood gelukkig uitkomst. Theo had met een eerdere klassieke Audi al goede ervaringen met de uitlatenspecialist. Ook deze keer mag het resultaat er zijn. Theo: "Ik vind het zo mooi om te zien hoe ze alles op maat maken. De uitlaat hebben ze zo gevormd dat de eindpijp nu al vrij snel na de motor buiten het chassis uitmondt."

Theo geeft aan geen grote sleutelaar te zijn en het meeste onderhoud uit te besteden aan een dorpsgarage in de buurt. En voor grotere klussen, zoals revisie van bijvoorbeeld het remsysteem, doet hij beroep op een specialist in Schijndel: JWC Cars. Toch komen er zo nu en dan klusjes voorbij die hij zelf uitvoert: "Zo ging in 2015 de radiator kapot. In eerste instantie hielp uit nood een beetje peper in de radiator om de ergste lekkage tegen te houden, maar eenmaal thuis moest er echt een nieuwe in. Bij de club vond ik een goed exemplaar. Dat viel best mee om te doen. De bumper en grill eraf schroeven en toen kon ik overal bij."





Het oude exemplaar betrof trouwens een tropenradiator die dankzij een dubbel aantal pijpjes voor de koelvloeistof een veel betere koelcapaciteit heeft. Toch merkt het reislustige duo nauwelijks iets van de nu verminderde koeling, terwijl ze de klassieke camper nog regelmatig over avontuurlijke routes sturen. Sinds de aankoop gingen al ruim 50.000 kilometer aan asfalt onder de wielen door.

Alie en Theo gebruiken de camper geregeld voor vakanties. Ze reizen elk jaar naar en door Frankrijk, soms wel twee keer. Dat doen ze altijd op hun gemak. "Rijden is voor jou al vakantie," zegt Alie tegen haar man. Met een kleine 60 pk en een gewicht van iets minder dan twee ton, kan je ook bijna niet anders dan onthaasten. Het vraagt in de bergen soms wel wat inlevingsvermogen van andere chauffeurs. Om begrip te kweken dat het soms echt niet harder kan, heeft het stel daarom maar een sticker op de achterzijde geplakt met de tekst "Gold-timer" en de afbeelding van een zwoegende slak.

"Ik probeer de bergen altijd in een lagere versnelling met wat meer toeren omhoog te rijden. Dat gaat dan wel iets langzamer. Ik heb gemerkt dat dat toch wel helpt om de motor niet te warm te laten worden. De verbinding naar de koelventilator is namelijk mechanisch, waardoor die ook harder draait als het toerental toeneemt. En als de temperatuur toch wat te veel oploopt, doen we simpelweg de kachel even aan. Dan raakt de motor zijn warmte beter kwijt," verklaart Theo. Op die manier kon zelfs probleemloos de hoogste doorgaande weg in Europa (2802 meter) over de 'Col de la Bonette' in de Franse Alpen gereden worden. Tijdens hun vele reizen houden Alie en Theo niet alleen een dagboek bij voor wat betreft bezienswaardigheden. Elke liter brandstof, elke druppel olie en uiteraard het onderhoud worden nauwkeurig in een logboek geregistreerd.

Dat de HEBO-CAR technisch in uitmuntende staat van onderhoud verkeert, moge duidelijk zijn. Toch weet met name Theo nog wel wat punten aan te stippen die hij vroeg of laat wil aanpakken. Zo heeft de rode lak zijn glans

verloren. Theo wil het liefst zelf een nieuwe laklaag aanbrengen. Ook verdienen de hoekjes bij de dakaansluitingen aandacht. Een beetje nieuwe kit rond die plekken moet ervoor zorgen dat het binnen in de camper droog blijft om het interieur te behouden. Dat is namelijk nog helemaal origineel en typisch jaren zeventig. Camperbezitters voeren echter altijd persoonlijke verbeteringen door. Zo heeft Theo een constructie gemaakt in het achterste deel om een permanent bed met echte matrassen te creëren. "Die constructie staat er los in, zodat het origineel intact blijft," stelt Theo gerust. "We hebben trouwens ook een douche gemaakt," lacht Alie tot slot wanneer ze uit de toiletruimte een plantenspuit tevoorschijn tovert. |

Met dank aan Alie en Theo Rutteman voor het delen van hun avonturen met hun camper en de Hanomag-Mercedes club 'Nomade' voor de gezellige clubbijeenkomst.



Hanomag, Hanomag-Henschel of Hanomag-Mercedes?
Zie www.klassiek-techniek.nl
voor het antwoord!

