



KLASSE-G

RESTAURATIE MERCEDES-BENZ 280GE UIT 1982

Marco de Vos uit Aalsmeer begon vol goede moed aan de restauratie van een Mercedes-Benz G-Klasse. Zoals altijd viel het ook bij hem flink tegen. Marco stuitte op volgeschuimde dorpels, doorgeknipte elektronica, rotte binnenschermen en een motor die niet meer wil lopen na de revisie. In dit nummer deel 1 van zijn restauratie-avontuur.



beter was in het lassen en bewerken van metaal, dan het repareren van een auto. Dat was niet echt mijn ding. Daarna heb ik een opleiding Werktuigbouwkunde afgerond en ben ik bij een metaalbewerkingsbedrijf gaan werken. Daar heb ik veel geleerd. Nu ben ik werkzaam als roestvast staalbewerker op een grote jachtwerf in Aalsmeer. Door al deze ervaring is het maken van nieuwe stukken plaatwerk voor mij dus niet zo'n probleem.

Ik woon in Aalsmeer en daar is Cor Millenaar gevestigd, de Mercedes-Benz G-Klasse-specialist. Het leek mij handig om hier te beginnen met het inwinnen van informatie en eventueel had hij misschien wel een auto staan waar ik interesse in had. Ik was op zoek naar een lange uitvoering met voldoende vermogen en die motorisch en technisch goed was. De body en kleur waren niet van belang, maar hoe beter de auto zou zijn, hoe makkelijker het te restaureren is. Na een gesprek bij Cor Millenaar, die overigens op dat moment niet de auto had staan waar ik naar opzoek was, gaven ze mij wel een aantal adviezen mee en lieten bij een auto een aantal punten zien waarop ik moest letten. Cor Millenaar beschikt over een grote voorraad gebruikte onderdelen, dus dat scheelt veel tijd en zoekwerk.

De aankoop

Ik heb diverse G-Klasses bezichtigd en veel indrukken opgedaan, want er is veel te koop op dit moment. Op veel auto's was wel wat aan te merken, waardoor ik afhaakte. Na een tijdje kwam ik een G-Klasse tegen die er op de foto's redelijk uitzag en een redelijke vraagprijs had, althans: in vergelijking met wat ik daarvoor gezien had. Het was een lange Mercedes 280GE op gas uit 1982. Deze auto had genoeg vermogen, alleen het verbruik is wat hoger. Maar omdat hij op LPG reed compenseerde dat wel weer. Eenmaal aangekomen vond ik wel wat roestplekjes, maar niet heel erg op het eerste gezicht. De achterzijde van de auto leek in goede staat. En het chassis zag er wel goed uit, wel roestig en vies, maar niet doorgeroest. Tijdens de proefrit werkte alles prima, dus ik hakte de knoop door en kocht de auto - met het risico dat ik achteraf nog verrassingen tegen zou komen.

Na een paar weken te hebben rondgereden met de auto, kreeg de motor een backfire. Nu werd het tijd om een aantal onderdelen te gaan vervangen, zoals de bougies, de verdelerkap, de stuwschijf (die was krom door de backfire) en ook de ontsteking moest ik opnieuw afstellen. Aangezien LPG nieuw was voor mij heb ik veel gebruik gemaakt van diverse forums, zoals www.gclass.multiforum.nl, www.mercedesforum.nl, www.w123club.nl en www.helkans.nl.



De twee gaten zijn gedicht.



De nieuwe body-coating is aangebracht.

De auto zoals deze eruit zag kort na aanschaf en eerste aanpassingen.



Na het opknappen van een aantal schadeauto's, leek het mij leuk om een auto te restaureren. Daarom was ik al vrij lang op zoek naar een geschikt model; het moest een hobbyproject worden, een auto die ik kan bouwen naar mijn eigen ideeën. De Mercedes-Benz G-Klasse heb ik altijd al een mooie auto gevonden, vanwege het robuuste model en de tijdloze uitstraling. Mijn vader heeft vroeger bij Mercedes gewerkt als monteur en wanneer hij terugkwam van een cursus, nam hij wel eens een modelauto mee. En ja, de G-Klasse was toen al mijn favoriete auto. Op de MTS heb ik Autotechniek gevolgd en daaruit bleek al snel dat ik

de. Op deze forums staan handige tips en zijn veel problemen van andere Mercedesliefhebbers terug te vinden. Op die manier kwam ik er ook achter wat de oorzaak is van een backfire.

Gedurende het voorjaar en de zomerperiode had ik de beschikking over een overdekte loods, waarin ik mijn auto kon restaureren. In dit halfjaar moest ik ervoor zorgen dat de auto weer rijklaar zou zijn. Ik ben halverwege april gestart en mijn doel was de auto eind september zo goed als klaar te hebben. Deze deadline was te doen voor mij, want ik had nog 11 weken aan vakantiedagen staan en iedere avond kon ik eraan werken.

Vanaf de aankoop van de auto was ik al bezig met het restaureren van de losse onderdelen en het kopen van andere onderdelen, zoals bumpers, de grille, spatlaphouders, een kentekenplaathouder, spatbordverbreeders enzovoort. De spatbordverbreeders heb ik eerst via eBay gekocht. Het ging hierbij om een imitatieset van polyester, maar die waren veel te slap. Toen stond er op Marktplaats een set te koop in goede staat en origineel en toen heb ik deze aangeschaft. Die paste beter en was sterker.

Inmiddels was ik al bezig met het zoeken van een goede autospuit. Deze heb ik gevonden op aanraden van een collega van mij. Dit bedrijf heeft veel ervaring met oldtimers en het restaureren hiervan. Tijdens een bezoek aan dit bedrijf werd ik op een aantal punten gewezen waar ik niet blij van werd, maar ik kreeg ook goed advies mee. Alle randen, naden en ieder ongewoon plekje kaal halen en stralen of vervangen en het goed in de epoxyprimer te zetten. En de deuren vervangen. Ik heb afgesproken dat ik het plaatwerk doe en de auto geschuurd aanlever. Gelukkig komt hij ook tussendoor eens kijken hoe het gaat en om waar nodig bij te sturen. Het moment is aangebroken, de loods is beschikbaar en de restauratie kan beginnen. De auto kan gestript worden. Het verbaast mij dat dit vrij snel gaat, alles is goed los te krijgen. Belangrijk is wel om goede foto's maken en alles te documenteren.

Ik kom al snel slechte plekken tegen. Onder de dikke rubberen vloermatten kon ik niet kijken bij de aankoop, omdat deze vast zaten. Bij het inbouwen van de LPG-installatie zijn er waarschijnlijk ooit spanen onder blijven liggen en die zijn gaan roesten. Ook onder de instaplijsten heeft na al die jaren de combinatie van water en vuil zijn vernietigende

gende werk gedaan. Achterin de auto is het moeilijk te zien wat nu roest is en wat lijmresten zijn. Dus eerst met een paar bussen oplosser alles schoongemaakt. Dit is veel werk. Toen kwam ik er ook achter dat er bij de achterschermen - die in eerste instantie goed leken - gewoon een nieuw stuk over het oude verroeste stuk was geplaatst. Door alles goed te reinigen krijg je goed zicht op de slechte plekken. Aan de buitenzijde van de body kom ik al een paar flinke gaten tegen, deze moeten gerepareerd worden. Ook de binnenkant van de wielkasten zijn aan vervanging toe. Bij de achterzijde dacht ik eerst alleen de buitenschermen te vervangen, maar al snel bleek ook dat de dorpel van de achterdeur vol was geschuimd. Bij de aankoop had ik al met een sleutel geprikt, maar kennelijk precies op een stuk staal dat nog goed was. De deuren waren ook afgeschreven en de motorkap is te repareren. De twee voorschermen lijken in eerste instantie in redelijke staat te zijn, maar waarschijnlijk moeten daar ook twee nieuwe voor gezocht worden. De binnenschermen van de voorschermen moeten sowieso vernieuwd worden.

Daarna is het dashboard aan de beurt met de elektra, ook hier is veel aan veranderd. Kabels voor de cruise-control, radio en stoelverwarming waren niet aangesloten of doorgeknipt en aan andere kabels gesoldeerd. Dat wordt in een later stadium opgeknapt. Vooral met de elektra is het belangrijk om dit goed te labelen en foto's te maken. Eindelijk kan de body van het chassis af. Dit gaat gemakkelijk met zes bouten en vervolgens de vulleiding van de benzinetank en de LPG-installatie los te koppelen. Dan kan de body met de heftruck van het chassis af getild worden. Het chassis ziet er van bovenaf niet echt goed uit. Veel vuil en vet, kabels liggen los en de remleidingen zijn slordig aangelegd. Maar na een goede wasbeurt ziet het chassis er beter uit. En nu kan ik ook de onderzijde van de body goed bekijken. Deze valt wel mee, wat vuil en lichte roest. De afwateringsgaten zijn doorgerot en ook de isolatie is vergaan. Ik besluit om eerst de body op te knappen. Wanneer dit langer duurt dan verwacht kan ik het chassis altijd nog een jaar later doen, want het is meer werk dan verwacht.

Body

De body is op een verrijdbare kar geplaatst, zodat ik de body makkelijk kan verplaatsen. En ik heb een 'spotstraler'





De body staat in de primer, de nieuwe deuren zitten erin; bijna klaar voor het spuitwerk.

gekocht via rustbuster.nl om de slechte plekken te stralen. Na een paar uur stralen geeft dit veel stof in de loods, daarom heb ik een grote partytent gekocht. Dit houdt een hoop stof tegen, maar als ik dit nog eens ga doen is het beter om een straalcabine te huren of alles te laten doen. Na een paar dagen van stralen en slijpen ben ik het behoorlijk zat dit werk. Het is wel belangrijk met stralen dat het oppervlak grijs wordt en geen zwarte plekkjes vertoont. Zwarte plekkjes laten zien dat het materiaal te slecht is en vervangen dient te worden. Ik begin bij de dorpels met stukken vervangen, maar het is makkelijker om de hele dorpel te vervangen. Het vervangen is allemaal met de hand gedaan. Ik heb eerst mallen gemaakt en deze daarna uitgezaagd. Om de hoeken te buigen had ik het staal tussen een paar strippen geklemd en omgeslagen. Voor andere lastige plekkjes of hoeken is een aambeeld heel handig. Nu de dorpels en nog een paar plekken vervangen zijn, heb ik ze meteen in de epoxyprimer gezet, zodat er geen roest kan ontstaan. Als alles klaar is schuur ik het geheel nog een keer en doe er nog een paar lagen epoxyprimer over.

Het is tijd voor de achterzijde, de achterdorpel, de achterschermen en het plaatwerk dat hier achter zit. Deze heb ik bij Cor Millenaar nieuw gehaald. Nadat het oude plaatwerk

vervangen. Het zijn lastige stukken om te maken en het kost veel tijd. Vooral omdat er een rand inzit en ik vond het een leuke uitdaging om dit uit één stuk staal te maken, in plaats van losse stukken aan elkaar te lassen. Ook het plaatwerk dat aan de binnenzijde van de wielkast zit, is vervangen.

Het oude reparatiewerk wat door een vorige eigenaar gedaan is, is ook opnieuw gemaakt en er netjes ingelast en gladgeslepen. Plaatwerk over een stuk verroest staal zetten heeft geen zin, want na een paar jaar komt de roest weer terug. Alle plekken zijn in de epoxyprimer gezet en de body is met korrel 400 geschuurd. De onderzijde is wat lastiger, de body moet op zijn kant. Met de heftruck en een paar stroppen aan de deurstijlen kan de body gekanteld worden. Zo kan ik er goed bij. Alle slechte stukken tectyl heb ik verwijderd en het staal waar roestvorming op zit is ontroest en vervolgens weer in de primer gezet. Nu de verf droog is, heb ik de plekken egaal gemaakt en alle naden opnieuw afgedicht. De onderzijde kan in de tectyl gezet worden. Dit heb ik niet zuinig gedaan. Ik heb zeven grote bussen tectyl gebruikt. Je kunt het beter goed doen nu de auto op zijn zijde ligt, dan dat je dit later moet doen onder de auto.

Nadat de auto weer op de kar is geplaatst, wordt het tijd

dit zo verdwenen. Daarna heb ik de deuren afgehangen en gesteld, nu begint het weer op een auto te lijken. De autospuiter heb ik uitgenodigd om te komen kijken, want er is nu wel veel gebeurd. Het verbaast hem in een positieve zin dat de auto zo ver gevorderd is. Het gebeurt vaak het dat mensen het niet meer zien zitten en hun project voor een paar weken/maanden/jaren aan de kant zetten. Eigenlijk zonde.

Klaar voor de spuiter

Maar autosputters zijn kritisch en hij vindt dat er bij de onderdorpel te veel plamuur zit en bij de randen van de wielkasten ook. Dit moet er allemaal af. Klinkt hard, maar ja, hij had gelijk. Ik vind toch nog een paar plekkjes onder de plamuur. Nadat alle overtollige plamuur verwijderd is tot aan het metaal, kan het weer opnieuw in de epoxyprimer worden gezet. Daarna heb ik de hele auto met korrel 600 geschuurd, dit geeft een goede hechting voor het nieuwe verfsysteem. Eindelijk is de body klaar en wordt deze schoon onder het plastic weggezet. Ik heb nog een paar onderdelen te doen, zoals de motorkap, de voorschermen en de achterdeur.

Aan de achterdeur hoeft niet veel gedaan te worden. Het overschot aan plamuur is weggeschuurd en alles is met korrel 600 egaal geschuurd. Voor de voorschermen heb ik het idee dat ik beter andere kan kopen. Bij Cor Millenaar hadden ze maar één goed scherm en dat heb ik gekocht. Nu alleen de andere nog. Op Marktplaats was er weinig aanbod, op eBay was er wel wat, maar ook niet naar mijn zin. Uiteindelijk vond ik via het G-Klasseforum een berichtje dat iemand veel onderdelen heeft liggen van auto's die hij heeft omgebouwd. Na een paar mailtjes kon ik een goed voorscherm kopen en hij had ook de binnenschermen die bij mij afgeschreven waren. Het enige nadeel is dat de spullen in België lagen. Op een zondagochtend ben ik naar België gereden en de spullen opgehaald. Het is leuk om te zien wat anderen met hun G-Klasse doen. Zijn G-Klasse

reed op frituurolie! Dat kan dus ook. In ieder geval heb ik met deze onderdelen niet veel werk, alleen opschuren en een paar plekkjes bijwerken.

Over de motorkap heb ik mijn twijfels: vervangen of repareren? Het is niet veel werk, maar een andere kopen is ook wel makkelijk. De autospuiter komt langs om te kijken of alles goed genoeg is en ik maak een afspraak om de body te brengen. Een paar weken later is de body met kar op de aanhanger gezet en hebben we de body weggebracht naar de autospuiter. Naar de kleur had ik ook al wat onderzoek gedaan, het moet donkergrijs worden met een matte finish, maar wel een originele Mercedes kleur. Bij Cor Millenaar stond een nieuwe AMG uitvoering 'Designo Platinum Magno'. Erg mooi, maar niet helemaal wat ik zocht, het was een te lichte kleur vond ik. Na een tijdje zoeken op internet vond ik een G-Klasse in Florida die door een custom build bouwer gerestyled was. Ik was benieuwd welke kleur dit was. Ik heb contact met hen gezocht en kreeg een mail met alle informatie over de kleur en welke soort verf zij gebruikt hebben. Dit was toevallig een originele Mercedes kleur 'Palladium silver grey'. Bij de autospuiter kan ik kiezen uit een paar blanke lak soorten, mat, mat met een lichte glans en hoogglans. Ik wil een matte lak, maar krijg het advies om niet helemaal voor mat te kiezen, maar met een beetje glans. Want als je met je vingers op de matte lak komt zie je eerder je vingerafdrukken zitten en ook de kringen van waterdruppels. Ook komt deze glans goed overeen met de onderdelen die al eerder zwart gespoten zijn. Deze verf heeft ook een lichte glans waarmee je een mooie combinatie krijgt.

In deel 2 behandelt Marco de aanpak van het onderstel en de opbouw van zijn G-Klasse. [SL](#)

Tekst: Marco de Vos Foto's: Erik Kouwenhoven en Marco de Vos

De auto wordt gespoten in Palladium silver grey, mat met een beetje glans.



verwijderd was, heb ik de achterschermen eerst in de epoxyprimer gezet, zodat er overal verf zit. Het is niet echt gezond met lassen, maar het is wel een goede manier. Vervolgens ben ik aan de voorzijde begonnen. Gelukkig is het plaatwerk dat aan de zichtzijde zit niet doorgeroest, want dat zijn dure reparatiestukken. Ik heb het stuk plaatwerk waaraan de voorschermen zijn bevestigd losgeslepen en stuk voor stuk

om de deuren aan te pakken. De deuren die er in de eerste instantie in zaten, waren niet goed. De velsranden waren opgezet en er zat teveel plamuur aan de onderzijde. Dus ben ik opzoek gegaan naar een set nieuwe deuren. Ook hiervoor kon ik bij Cor Millenaar terecht. Er waren precies vier tweedehands deuren in goede staat. Deze hebben wel een paar plekkjes roest, maar na een paar uurtjes stralen is



Alle gaten worden afgedicht om te voorkomen dat het tectyl van de binnenzijde van de deuren lekt op de laklaag.