



GOED GEBRUIKT

Roller Team Sirio 595P uit 2007

Een verzorgde halfintegraal rijdt de garage binnen: een Roller Team Sirio 595P op een Ford Transit 2.2 TDCI uit 2007, met ruim 63.000 kilometer op de teller. Het is de camper van Herman Drent, die onder de loep wordt genomen in de nieuwe serie Goed gebruikt in Kampeerauto. "Het is een fijne wagen", constateert de keurmeester halverwege.



Tekst Hans van Huisstede
Foto's Huib Verhoef

Na de remmentest die bij het binnenrollen van de garage direct al is uitgevoerd, komt bij de keuring als eerste de administratie aan bod. Keurmeester Ron Smits voert het kenteken in de RDW-database in en checkt onder andere de plaats van het chassisnummer en de geldigheid van de apk. Boven aan de checklist staat vervolgens een roetmeting of een EOBD-uitlezing, afhankelijk van het bouwjaar. De wagen is van na 2006, wat betekent dat een roetmeting niet nodig is, tenzij de uitlezing een emissie-gerelateerde foutmelding geeft.

Dan is de verlichting aan de beurt. Daarbij treft de keurmeester kleurverschil aan tussen de achterlichten. "Dat is niet toegestaan", zegt Smits. Ook kijkt hij kritisch naar de contourverlichting. Achter, direct naast de luifel, bevindt zich een rood-wit armatuur, waarbij de luifel het witte licht blokkeert. "De dealer die de luifel heeft geplaatst, heeft dit goed opgelost," stelt Smits vast, "door er eenzelfde armatuur onder te plaatsen, waardoor het wel zichtbaar is." Hoewel niet gemonteerd, gaat de keurmeester ook in op de fietsendrager van de auto, die de eigenaar soms op de trekhaak

heeft. "Dergelijke dragers zijn te smal voor een camper, omdat de afstand van de verlichting tot de zijkant van de camper maximaal dertig centimeter mag zijn." Een onthulling voor Drent, die zich van geen kwaad bewust was.

Carterdruk

Daarna is het gas aan de beurt. Op het eerste gezicht lijkt het alsof de ventilatievoorziening ontbreekt. Meestal is dit een rooster in de vloer van de gaskast. "Dat is verplicht. Gas is zwaarder dan lucht en kan zo naar buiten vloeien, mocht er iets ontsnappen." Van de drie ringleidingbuizen die in de kast uitkomen, blijkt echter één voor de verwarming te zijn, de andere twee zorgen voor de vereiste ventilatie. In orde dus. De gasslang, nota bene uit 2013, blijkt poreus en lekt gas. Na vervanging is de installatie oké.

Door naar de motor. Deze heeft geen distributieriem, maar een ketting, constateert Smits. "Voordeel is dat je die niet preventief hoeft te vervangen." Het oliepeil staat boven het maximum. "Dit kan een te hoge carterdruk veroorzaken, waardoor de dichtingen eruit gedrukt kunnen worden. Dan krijg je olielekage", legt Smits uit.

De brug gaat omhoog en aan de onderzijde wijst hij op het zweten van olie uit de turbo. "Dat kan erop duiden dat het turbolager slecht

wordt, maar dat is nu nog niet iets om je zorgen over te maken", zo stelt hij de eigenaar gerust. Zweten is een minimale afscheiding, waarbij zich nog geen druppels vormen. Smits adviseert pas actie te ondernemen als het echt gaat lekken.

Typisch Italiaans

De eerste indruk van een goed verzorgde camper blijkt ook van anderen te kloppen: nagenoeg geen roest. "Het is een fw", grapt Smits. "Een fw?" vraagt Drent. "Een fijne wagen", lacht Smits. Aan de achterzijde heeft Roller Team het chassis voorzien van veel bedrading, met diverse stekkers die door vocht storingsgevoelig kunnen zijn. "Typisch Italiaans", weet Smits. "Het is iets goedkoper en in Italië is vochtwering minder van belang dan hier." De spatlappen houden het vocht niet tegen en kunnen ook niet voorkomen dat de multiplex bodemplaat nat wordt. Hierop is een verdikking zichtbaar. "Nog niet ernstig, maar wel een aandachtspunt. Houten bodems moeten vijftien jaar meegaan. Langer is meegenomen", legt de keurmeester uit. Bij de achterwielen herkent hij de camperrijstijl van de eigenaar: de remschijven glimmen te weinig, wat betekent dat ze niet veel worden belast. Hierdoor kunnen de remblokken vast komen te zitten. "Meer dan 50 procent ingeroest betekent zelfs apk-afkeur." Hij no-

teert dat de schijven er bij de eerstvolgende beurt af moeten.

Lekkage

Dan is het woongedeelte aan de beurt, met daarbij de vochtmeting. Deze heeft eigenlijk alleen zin als de camper enkele nachten buiten heeft gestaan, liefst in de regen. En

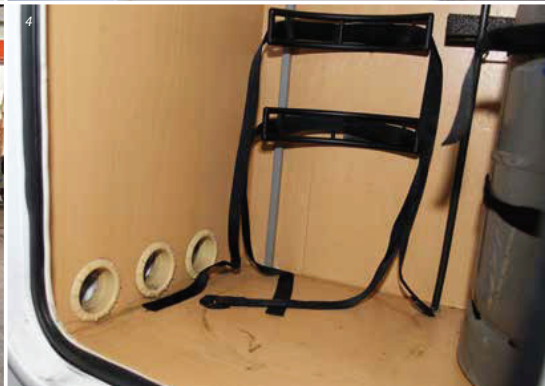
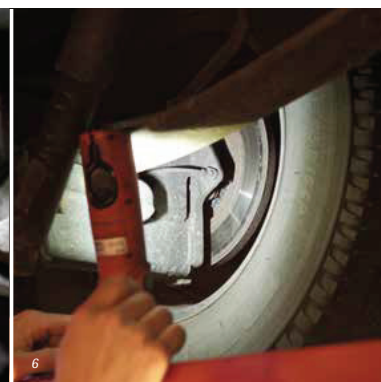
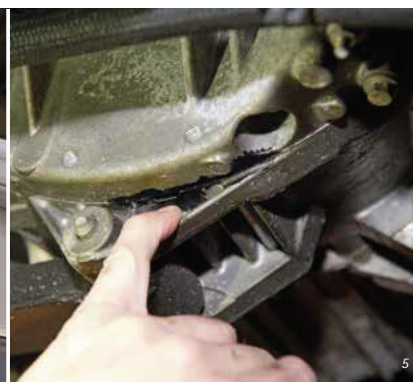
dat was afgelopen nacht zeker het geval. De meetresultaten laten geen noemenswaardige afwijkingen zien, maar de keurmeester hecht ook aan een visuele controle. Met name de douchebak krijgt een grondige inspectie. "Je wilt niet weten wat vocht eronder kan aanrichten. Ik adviseer klanten om de bak nooit met schoenen te betreden. Vooral door >>

Ron Smits: Van bumper tot bumper

In de nieuwe serie Goed gebruikt worden gebruikte campers, na enkele of vele gebruiksjaren, grondig doorgelicht om te zien hoe ze de tand des tijds hebben doorstaan. Keurmeester is Ron Smits (46) van Smits Campertechniek in Ede. De historie van het bedrijf voert terug tot 1936, maar pas sinds 2005 leggen hij en zijn broer Aswin zich vooral toe op het onafhankelijk keuren en repareren van campers. Smits heeft de mts-opleidingen auto-techniek en werktuigbouw genoten en IVA B in Driebergen gestudeerd. Buiten de reguliere keuringen voor de apk voert Smits Campertechniek ruim honderd camperchecks per jaar uit. Bij deze check van bumper tot bumper wordt het autogedeelte aan specifiek campergebruik getoetst en wordt de opbouw van de camper kritisch doorgelicht en doorgemeten.



Een krabbel en de campercheck is voltooid.



INFORMATIEF

Merk en type autodeel:
Ford Transit 2.2 TDCi 81 kW (110 pk)

Merk en type opbouwdeel:
Roller Team Sirio 595P

Bouwjaar:
2007

Kilometerstand:
63.656

Maten:
l 620 cm / b 230 cm / h 270 cm

Rijkgalgewicht:
2.585 kg

Laadvermogen:
915 kg

Aanschafprijs destijds:
ca. € 52.000

Huidige waarde circa:
€ 25.000



hakken kan er dan te veel druk op één punt komen, met het risico op breuk en dus lekkage."

Het meten van zowel de start- als boordaccu staan ook op de checklist. De keurmeester constateert dat de startaccu alleen tijdens het rijden geladen wordt en niet aan de paal. "Let dus goed op met verbruikers op de startaccu, zoals de radio, want deze ontladend veel sneller dan de boordaccu", geeft hij Drent mee. De AGM-boordaccu is met 180 Ah zwaar, maar noodzakelijk vanwege de compressorkoelkast, die uitsluitend op 12 volt werkt. Die is oké, maar de losse lader van 10 ampère is eigenlijk te zwak, waardoor laden onnodig lang duurt.

Ventilatiekap

Aan de buitenzijde let de keurmeester op de kitnaden. Zeker waar metaal en kunststof samenkomen, zoals boven de cabine, waar de pet van de halfintegraal overheen valt. "Deze verbindingen zijn extra kwetsbaar door het verschil in uitzettingscoëfficiënt van verschillende materialen", verklaart Smits. Op het dak moeten enkele kitnaden worden vervangen. "Aan het vuil en het weer dat erin zit, kun je zien dat hier water blijft staan. Op termijn dringt dat vocht binnen", verklaart hij. Verder begint de kunststof ventilatiekap van de badkamer op het dak af te brokkelen. "Niet ongebruikelijk: de meeste kunststof wordt door uv-straling hard. Maar vervangen is eenvoudig", weet Smits uit ervaring. ■

Herman Drent: Vizier op het oosten

Om op tijd bij de keuring aanwezig te kunnen zijn, heeft Herman Drent (57) uit Loppersum de nacht op een camping in de buurt van het keuringsstation doorgebracht. Hij is maatschappelijk werker en maakt samen met zijn vrouw graag langere reizen richting Oost-Europa. Rusland staat als eerste op het programma. Verder gaan de twee ook graag weekendjes weg. Praag kent een bovengemiddelde bezoekfrequentie, omdat er een kleindochter woont. De familie Drent koos voor een halfintegraal die uitermate geschikt is voor twee personen, met achterin een ruime badkamer met separate douche en een Frans bed ernaast. Aan het voeteinde daarvan bevindt zich een keukenblok in hoekopstelling.



Eindoordeel

"Deze camper is goed onderhouden en in redelijke staat", oordeelt de keurmeester, "maar heeft wel enkele kleine onvolkomenheden, die eenvoudig te verhelpen zijn. Daarom krijgt deze camper een ruime voldoende: een 7-." Als verkoopprijs stelt Smits een bedrag van circa 25.000 euro vast, waarbij hij rekening heeft gehouden met het commerciële minpunt dat de camper op een Ford staat. "Niets ten nadele van Ford, integendeel zelfs, maar onbekend maakt onbemind en de meeste kopers willen gewoon een Fiat", zo verklaart hij zijn opmerking. De eigenaar is met zowel het oordeel als de prijs uiterst tevreden. Wat betreft het minnetje weet hij exact waar de aanpassingen gedaan kunnen worden, bijvoorbeeld het vervangen van de losse acculader.



1. Bij het de garage binnenrollen wordt de remmenstest uitgevoerd.

2. Correct aangepaste contourverlichting.

3. Kleurverschil tussen de achterlichten.

4. Twee van de drie leidingen zorgen voor ventilatie.

5. Zweten van olie mag, maar je moet het wel in de gaten houden.

6. Remschijven mogen maximaal 50 procent ingeroest zijn.

7. Bedrading aan het chassis is storingsgevoelig.

8. Een zegel bevestigt dat de gasinstallatie in orde is.