



## GOED GEBRUIKT

# Niesmann+Bischoff Clou, 1996

Een indrukwekkende alkoof rijdt de garage van Ron Smits Campertechniek binnen om de remmentest te ondergaan. Inmiddels heeft de keurmeester tijdens de proefrit al geconstateerd, dat de camper 'lekker strak' rijdt en prima remt. "Het is een bmc'tje", concludeert Smits na de keuring.

**D**e Clou is in 1996 op maat aangepast door de firma Kleinhout uit Waardenburg en in 2011 kochten Michiel en Carien van der Horst deze alkoofcamper van de eerste eigenaar. Achterin zit een stapelbed voor de kinderen, in een ruimte die met een deur af te sluiten is. Het interieur is van een ongekende dege-lijkheid en van écht hout.

Zoals altijd werkt keurmeester Ron Smits volgens zijn camperchecklijst de onderdelen puntsgewijs af en geeft bij elk punt duidelijke uitleg en eventueel advies. De remmentest wijst uit dat de voorremmen bijna perfect gelijk zijn, maar dat de achterremmen eigenlijk iets te hard werken, waardoor de achterkant bij een noodstop in een slip kan raken. Dit valt echter te corrigeren door de remdrukbe-grenzer bij te stellen.

Na de remmentest gaat de camper de brug op en kan het feest beginnen. De verlichting is als eerste aan de beurt en blijkt in orde, behoudens een klein massaprobleem bij de knipperlichten achter. Dan is de cabine aan de

beurt. Ruitensproeiers, claxon, aanjager, enzo-voort functioneren naar behoren. De gordels in de cabine zijn prima, maar de gordels die Van der Horst zelf in het woongedeelte heeft aangebracht, zitten niet aan een stalen frame en voldoen dus niet aan de veiligheidseisen. Ze zijn echter niet verplicht en Smits vermeldt ze dus ook niet in het rapport, maar aan de eisen van de apk voldoen ze niet.

### Installatie potdicht

Onder de camper aan het chassis is een vaste lpg-tank gemonteerd, waarbij eventueel lekkend gas aan alle kanten kan ontsnappen. Het afpersen van de leidingen gebeurt onder een druk van 150 millibar en dat gedurende tien minuten. De installatie blijkt potdicht, zodat Smits de gassticker er met een gerust hart op kan plakken. De tank is voorzien van een zogenaamde crashsensor, die ervoor zorgt dat bij een botsing het gas automatisch wordt afgesloten. Daarom mag de gastoevoer ook tijdens het rijden gewoon open blijven. Onder de motorkap blijken alle vloeistofni-

veaus op peil, maar bij het testen van de rem-vloeistof blijkt het vochtgehalte iets te hoog. Dat kan bij remmen in de bergen problemen geven, omdat het vocht kan gaan koken en dan de vorm van damp aanneemt.

De turbo is mooi droog. De dynamoriem staat iets te slap afgesteld, zodat de accu mogelijk niet optimaal wordt geladen. Het oliepeil is iets onder het maximum, maar dat is niet erg. Smits: "Liever iets te weinig, dan iets te veel, zolang het peil maar tussen de twee streepjes is. Als er te veel olie in de motor zit, loopt de carterdruk op en kan er een pakking of keer-ring kapot gaan." Grootste kostenpost wordt de distributieriem, die in 2008 is vervangen en dus zeven jaar oud is. De levensduur is maximaal vijf jaar en als hij breekt, kan dat tot zeer kostbare motorschade leiden. Vervan-gen dus.

Op een van de polen van de startaccu groeien bloemkolen. Het verschijnsel wordt veroor-zaakt door lekkage van de accu en het leidt tot een slecht contact. "Goed schoonmaken, met vaseline insmeren en in de gaten hou-



den", luidt het advies. En als dat onvoldoende helpt, is het tijd voor een andere accu.

#### Nauwelijks leesbaar

De dynamo is aangesloten op een relais, waarmee het opladen van de startaccu en huishoudaccu automatisch wordt geregeld. Het is een prachtig systeem, maar moet wel aan twee kanten gezeurd worden om brandgevaar uit te sluiten. Deze voorziening ontbreekt hier. De huishoudaccu staat keurig in een bak, maar is niet gefixeerd. Ook dit voldoet niet aan de apk-eisen. Tevens is de afvoer van vrijkomende accugassen niet in orde, want de opening zit niet laag genoeg. De gehele onderkant van de camper zit onder een dikke laag tectyl. Prima voor het behoud, maar een visuele controle van de gasleidingen is niet meer mogelijk. Zelfs het chassisnummer is nauwelijks leesbaar. De houten vloer onder de camper blijkt op diverse plekken aan de rand behoorlijk aangetast. Maar hoe pak je zoiets aan? "Niet

dichtsmeren in ieder geval, want dan kan het vocht niet meer weg", zegt Smits. "Beter is het om de oorzaak op te sporen en de slechte stukken te vervangen."

#### Niet op reis

De wielophanging laat geen speling op de kogels en stuurstangen zien. Wel blijken de

gemonteerde banden te breed, want in de uiterste stuurstand raken ze de stabilisatorstang. Dat is dan ook duidelijk te zien. Die banden moeten dus vervangen worden, dat geldt voor alle zes banden van deze dubbelluchtcamper. Alleen maar ruim boven de aanbevolen maximale leeftijd. De achterbanden spannen de kroon >>

### De keurmeester: Ron Smits

In de 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 van Smits Campertechniek in Ede, die jaarlijks ruim honderd camperchecks uitvoert.







met een leeftijd van maar liefst zestien jaar en dat is goed te zien aan de vele haarscheuren in de wangen. "Niet op reis gaan met deze banden. Niet doen!", stelt Smits resoluut. Ten slotte is de binnenkant aan de beurt. De buitenroosters van de koelkast zijn veel te klein om de warmte voldoende te kunnen afvoeren. "Doe in ieder geval iets aan de bovenste", adviseert de keurmeester. De gaspitten worden een voor een aangestoken en weer uitgeblazen. Dit om te kijken of het thermokoppel van de vlambeveiliging werkt. Alles in orde, want de gastoevoer stopt na enige seconden vanzelf. De laatste klus is de vochtcontrole. De eigenaar vertelt dat er lekkage is geweest en dat het hele dak een behandeling heeft gehad met Dura-bull. Een kostbare grap, maar wel zeer effectief, zelfs tegen hagel. De test is negatief, dus oké. Wel slaat de meter op een paar plekken iets uit vanwege vocht dat er al zat voordat de behandeling plaatsvond. Terwijl Smits de papieren verder in orde brengt, vat Van der Horst de keuring nog eens kort maar krachtig samen: "Interessant en leerzaam, zo'n keuring. Je leert je camper nog beter kennen en waarderen én je weet meteen wat er nog moet gebeuren. Ik word wel steeds magerder, want dit gaat me weer een rib uit mijn lijf kosten!" ■

## Familie Van der Horst: Apart stapelbed ideaal

Voor Michiel (37) en Carien (37) van der Horst is de in 1996 gebouwde Clou van Niesmann+Bischoff de ideale camper, omdat de kinderen Thomas (7) en Sjoerd (4) kunnen slapen in het stapelbed achter in de camper, dat met een deur van de rest van de ruimte af te sluiten is. Het gezin reist graag naar de Alpen en de Vogezen en 's winters naar Fieberbrunn in Oostenrijk.







## INFORMATIEF

**Merk en type:**  
Niesmann+Bischoff Clou

**Basisauto:**  
Iveco Daily 35-12

**Bouwjaar:**  
1996

**Kilometerstand:**  
98.500

**Maten:**  
l 785 cm / b 230 cm / h 320 cm

**Wielbasis:**  
410 cm

**Rijkgewicht:**  
2.760 kg

**Laadvermogen:**  
740 kg

**Motor:**  
120 pk

**Aanschafprijs destijds:**  
f 205.000

**Geschatte waarde:**  
€ 25.000

## Eindoordeel

"Ik vind dit een bmc'tje, een buitengewoon mooie camper, waar ik met een gerust hart met mijn hele gezin mee naar Zuid-Spanje zou afreizen, mits de banden en de distributieriem zijn vervangen. Hij rijdt door zijn lage kilometerstand nog strak, is lekker ruim en ziet er nog prima uit. De waarde schat ik op 25.000 euro, misschien ietsje meer. Zeker als mijn aanbevelingen zijn opgevolgd. Als eindcijfer geef ik de camper een 8."

### Opmerkingen:

- achter massa probleem verlichting
- contourlampje RH
- accu lekt bij de + pool
- laadsysteem zekeren
- distributieriem vervangen!
- dynamopriem spannen
- versnellingen rafelen de stab. stang
- banden te oud, vervangen
- huishoudaccu vast zetten
- gasafvoer HH accu maken

Gekeurd door: Ron Smits

Datum: 27-6

Handtekening:



1. Tussen de accu en het relais moet een flinke zekering zitten.

2. Het lampje brandt oranje: vocht in het remvloeistof-systeem.

3. Smits zet de gasleidingen onder druk.

4. Na tien minuten is de druk nog steeds 150 millibar.

5. Vochtmeting.

6. De wielophanging wordt gecontroleerd.

7. Het chassisnummer is nauwelijks leesbaar onder een dikke laag tectyl.

8. De remdrukbe grenzer moet worden afgesteld, want de remkracht achter is te groot.