

Ron Smits keurt...

HOBBY VAN EXCLUSIVE 500

Als Jan Willem (67) en Berna (64) Sellink met hun camper het terrein van Smits in Ede oprijden, oogsten zij louter bewonderende blikken. Terecht, want deze tien jaar oude Hobby Van ziet er uit om door een ringetje te halen. Of hij technisch ook in perfecte staat is, gaat keurmeester Ron Smits streng doch rechtvaardig bepalen.

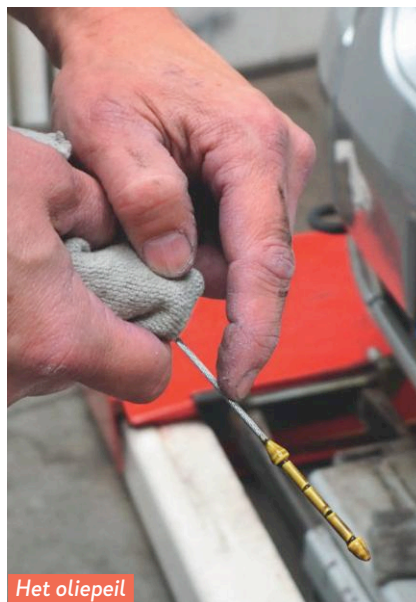
TEKST EN FOTO'S LEO VAN DOOREN

Zoals altijd maakt Smits eerst een proefritje. "Hij rijdt als een personenauto", luidt het oordeel als hij uitstapt. "Hij heeft onlangs een upgrade gehad", zegt Jan Willem Sellink. "De camper rijdt sindsdien een stuk lekkerder." Voordat de wagen de brug opgaat, vindt eerst de remmentest plaats, die vlekkeloos verloopt. Smits werkt zijn lijst af en leest de ECU uit. Hierin staan de gegevens over de airbags, ABS en nog veel meer. Alles is oké. De ventilator, de ruitenwissers, claxon, gordels en verlichting werken perfect. Als Smits de twee accu's wil testen, stuit hij op

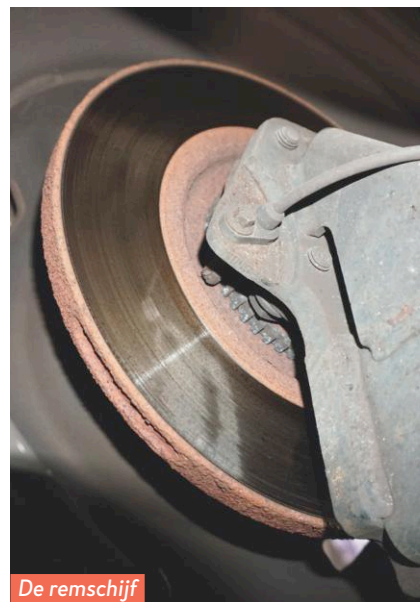




Het motorcompartiment ziet er keurig uit.



Het oliepeil is veel te hoog.



De remschijf is mooi glad.

het eerste probleem: die zitten allebei goed verscholen onder de bestuurdersstoel en kan hij dus niet testen. Volgens Sellink geen punt, want hij heeft altijd stroom genoeg.

Werkdruk

Vóór de koffie is natuurlijk de gascontrole aan de orde. De drukregelaar is een zogenaamde SecuMotion, die tien jaar oud is, net als de slangen overigens. Zowel de regelaar als de slangen moeten dus worden vervangen. Smits: "Dit type gaf altijd veel problemen met vervuiling, vandaar dat hij uit de productie is genomen. De nieuwe types hebben hier veel

De motorkap gaat omhoog en daar ligt de motor die camperminnend en Fordrijdend Nederland een tijd in de ban heeft gehouden, de 2.2 TDCi. Hij ziet er keurig uit, net als de rest van het compartiment. Sellink zegt dat de motor prima loopt en dat hij vele Ford-bezitters kent die geen problemen hebben gehad met dit type motor. Smits bekijkt de diverse vloeistofniveaus. De remvloeistof blijkt qua vochtgehalte op het randje te balanceren, te zien aan het oranje kleurende lampje. Bij de volgende beurt moet de remvloeistof worden ververs, om veilig in de bergen te kunnen rijden. Het oliepeil blijkt veel te hoog. Smits:

De remvloeistof blijkt qua vochtgehalte op het randje te balanceren, te zien aan het oranje kleurende lampje

minder last van, maar toch adviseer ik om er een hogedrukfilter voor te zetten." Smits perst het systeem af op 150 millibar. Er mag na tien minuten geen terugloop te zien zijn, ook al is de druk nu vijf keer hoger dan de normale werkdruk van 30 millibar. Na de koffie even controleren. Oké, de gassticker die twee jaar geldig is, mag erop geplakt worden.

"Een beetje onder maximum is niet erg, maar te hoog wel en zeker als het peil zoals nu veel te hoog is. De oliedruk loopt dan zo hoog op, dat de olie er langs keerringen en pakkingen uit wordt geperst, met lekkages als gevolg." Smits tapt maar liefst 2,5 liter olie af voordat het niveau in orde is. De brug gaat omhoog, zodat de



DE KEURMEESTER

'Als het vochtprobleem wordt aangepakt, kan deze camper nog jaren mee'

In de rubriek Goed gebruikt neemt keurmeester Ron Smits een gebruikte camper onder de loep.





Controle van de fuseekogel op overmatige speling.



De vochtmeting verloopt aanvankelijk probleemloos.

onderzijde zichtbaar wordt. Het ziet er allemaal puntgaaf uit. Smits is erg enthousiast over de mooie, gladde remschijven aan de voorzijde.

Brandstofkoeler

Op de vraag wat het getande wiel achter de remschijf voor nut heeft, is het antwoord verrassend: "Dat is de ABS-ring, die is te vergelijken met de nullen en enen in de computer. Als een wiel blokkeert, komen die er dus niet meer uit en gooit de computer de remdruk er in milliseconden vanaf, zodat het wiel weer vrij loopt. Alle wielen hebben een eigen leiding en kunnen dus onafhankelijk van elkaar worden afgekoppeld. Er komt uiteraard direct een waarschuwing op het display."

Weer wat geleerd, maar Smits gaat onverdroten verder en wijst een soort radiator aan. "Dat is de brandstofkoeler, die is nodig om de aangroei van bacteriën tegen te gaan. Die vermeerderen zich sneller naarmate het heter wordt."

Drie klikjes

Smits doceert verder: "Vandaar dat het verstandig is om regelmatig duurdere diesel, zoals V-Power te tanken, die meer dopes bevatten." Inmiddels heeft Smits de voortrein en de achterrein

opgekrikt, want tijdens de les wordt er wel doorgewerkt. Alles wat moet draaien, draait en alles wat vast moet zitten, zit vast. Na de controle van de banden, die tiptop zijn, begint de camper aan de afdaling en is het tijd voor inspectie van de binnenkant.

Geen cijfers

De gaspittenbeveiliging werkt, want na het uitblazen klinken duidelijk drie klikjes, die aangeven dat de gastoevoer is afgesloten. Koelkast en kachel doen

*De vochtmeter beweegt **langs** het plafond **richting** deur en dan gaat het plots mis: de meter schiet **omhoog** naar de 15*

het en het display geeft na het starten van de motor aan dat de accu's worden bijgeladen. Toch is Smits hier niet heel blij mee, omdat er geen cijfers te zien zijn. In plaats daarvan laat het display



DE EIGENAAR

'Meer mooie reizen'

"Wat ons heeft verrast zijn de uitgebreidheid en de nauwkeurigheid van de keuring", zegt Jan Willem Selling. "Ron Smits ziet werkelijk alles! Jammer van die vochtplek. We hadden er geen idee van, want je ziet er niks van. We gaan dat natuurlijk aanpakken, want deze camper bevalt ons prima. We hebben al een aantal lange reizen gemaakt, onder andere naar Portugal, Slovenië en Sicilië. Deze keuring heeft ons alleen maar gesterkt in het voornemen om nog meer mooie reizen met deze camper te gaan maken. We reizen overigens vaak aan de hand van bestaande routebeschrijvingen. Dan hoeven we niet alles zelf uit te zoeken."



Twee doodzondes: schroeven in het dak en geen rvs-schroeven gebruiken.



een rijtje lampjes oplichten. “Dat vind ik niks. Ik wil kunnen zien hoe hoog het voltage is. Cijfers: daar heb ik wat aan”, aldus Smits.

De vochtmeting verloopt vlekkeloos. Letterlijk, want vanwege de skaibekleding zijn eventuele vochtplekken niet zichtbaar. Maar ook de meter geeft aan dat alles ruim onder piepniveau blijft. Tot Smits met zijn meter naast het dakluik bij de toegangsdeur komt en de eerste piep is hoorbaar. De wijzer wijst 5,1 aan. Nog niet alarmerend, maar wel een tiende boven de grens. De vochtmeter beweegt langzaam langs het plafond richting deur en dan gaat het mis: de meter schiet omhoog naar de 15, het maximum op de schaal. Smits stapt uit, pakt de trap en gaat het dak bekijken.

Prutswerk

De boosdoeners zijn een aantal flink verroeste schroeven in het dak. Smits: “Allereerst: je moet nóóit in het dak schroeven. Er zijn uitstekende lijmen, die alles muurvast bevestigen. Bovendien zijn dit gewone stalen schroeven, die zijn gaan roesten en hebben zo de lekkage veroorzaakt. Het is een prutser die dit zo heeft gemaakt!” Met deze dissonant in de keuring is het tijd voor de lunch en het in orde maken van het papierwerk. 🚐

Eindoordeel

“Hobby’s zijn over het algemeen prima campers, die hun waarde redelijk behouden. Normaal zou ik als eindscore een 8,5 hebben gegeven, maar gezien het volkomen onnodig veroorzaakte vochtprobleem, houd ik het bij een 7,5”, oordeelt keurmeester Ron Smits. “De waarde is lastig te schatten en niet alleen omdat ik geen taxateur ben, maar ook omdat campers op basis van Ford met dit type motor besmet is in de handel, hoe onterecht misschien ook. De waarde schat ik dan ook bewust wat laag op 30.000 euro. Als het vochtprobleem goed wordt aangepakt, gaat deze camper nog vele jaren mee.”

‘Het is verstandig om regelmatig duurdere diesel te tanken, zoals V-Power, dat meer dopes bevat’

In het kort

Merk en type	Hobby Van Exclusive 500
Basisauto	Ford Transit
Bouwjaar	2008
Kilometerstand	70.000
Rijkglaargewicht	3.000 kg
Maximaal toelaatbaar gewicht	3.500 kg
Maten lxbxh	640 x 225 x 295 cm
Nieuw prijs	83.970 euro
Huidige waarde	ca. 30.000 euro



Het interieur is om door een ringetje te halen.