

Ron Smits keurt...

DETHLEFFS I 7150 LIMITED EDITION

“Zelfs bij een nieuwe camper vind ik wel iets”, heeft keurmeester Ron Smits zich ooit in een overmoedige bui laten ontvallen. Vandaag mag hij zijn gelijk laten zien als een vorstelijke integraal zijn brug oprijdt.

TEKST WILLEM VAN HAMERSVELT // FOTO'S HUIB VERHOEF

Nou is de Dethleffs I 7150 Limited Edition, zoals zijn geboortekaartje volmondig vermeldt, niet helemaal hagelnieuw. Maar met een goede 25.000 kilometer op de teller is hij nog maar net ingereden en op het moment dat de wagen voor de keuring in Ede verschijnt, moet hij nog vier jaar worden. Wie oppervlakkig en zelfs iets grondiger kijkt, ziet een nieuwe camper staan. Dat ligt aan de vorige eigenaar, die er keurig mee is omgesprongen.

Maar evenzogoed aan zijn huidige baasjes, die de majestueuze Dethleffs in februari 2017 kochten. Gerard Kettelerij (58) rekent zichzelf tot het ras der poetsers. Als Smits de motorkap opent en zich op de binnenkant van de grille een paar bescheiden vlekjes openbaren, dreigt Kettelerij onverwijld naar de poetsdoek te grijpen. Op reis heeft hij altijd een fles insectenspray paraat. Zijn partner Annemarie van der Meide (58) waakt over het interieur. Het is buiten

ietsjes vochtig deze ochtend en dus ligt er direct achter de toegangsdeur een dweil. En als je je schoenen uittrekt, wordt dat zeer op prijs gesteld.

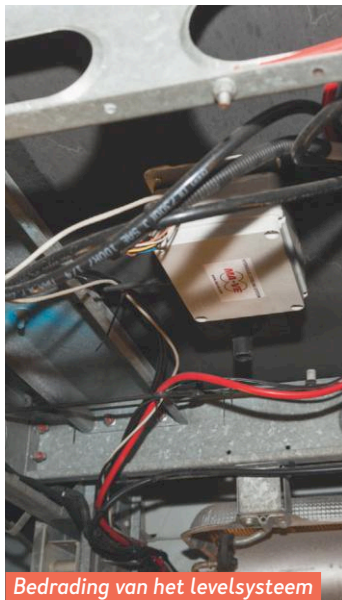
Crashsensor

Oké, laat maar eens zien, Ron Smits. Tijdens de proefrit en de remmentest maakt de keurmeester zijn dreigement nog niet waar. Alles dik voor elkaar. Maar dan moet de verlichting eraan geloven en zakt de Dethleffs even door





Controle van de afstelling van de hoogte van de koplampen.



Bedrading van het levelsysteem is niet fraai aangelegd.



Door de verlengde koppeling maakt de slang een scherpe knik.

het ijs. Althans, de onderneming die de aan het chassis vastgeschroefde en knap dure fietsendrager heeft gemonteerd. Die heeft de mistverlichting verkeerd aangesloten, waardoor de mistlamp op de drager niet brandt en die van de

teren. “Ik wil geen risico’s lopen met gas”, verklaart hij. Smits vervangt ook een rubber ringetje in de aansluiting op de gasfles. “Dat is kapot gedrukt door veel te hard aandraaien”, doceert hij. Dat blijkt te kloppen, want Kettelerij pleegt

De keurmeester raadt dringend aan om voor de zekerheid het oliepeil heel regelmatig te controleren

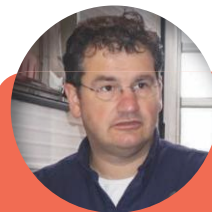
wagen zelf alleen rechts. “Dat mag niet”, doceert Smits. En de koplampen staan te hoog. Kleinigheidje dat hij ter plekke verhelpt, maar bij een afleveringsbeurt hadden die gesteld moeten worden.

Verbazing bij de keurmeester als de gaskast opengaat en een van de twee flessen een verlengde koppeling blijkt te hebben. “Ik snap niet wat dat ding daar doet”, analyseert Smits. “En die koppeling dwingt de gasslang in een lelijke knik.” Weg ermee dus. Tevreden stelt de technicus vast dat de gasinstallatie van een crashsensor is voorzien om bij een botsing te voorkomen dat gas ontsnapt. Wel mist hij twee filters die voorkomen dat vettigheid in het gas de crashsensor vernielt. Kettelerij laat ze direct mon-

daar met een sleutel flink kracht op te zetten. “Eigenlijk is met de hand aandraaien al genoeg”, legt Smits uit. “Een sleutel gebruiken mag wel, maar draai de aansluiting nooit te vast.”

Kurkdroog

En dan geeft de Dethleffs een raadseltje op. Waar heb ik mijn motorolie gelaten? De peilstok geeft dik onder het minimum aan. Er blijkt bij navullen bijna drie liter te ontbreken. De motor, zo is te zien op de brug, is kurkdroog. Hij stinkt niet naar verbrande olie. En hij braakt geen blauwe rookwolken uit, verzekert Van der Meide, die regelmatig achter de camper aanrijdt op weg naar de stalling. “Deze Fiat-motoren verbruiken geen



DE KEURMEESTER

Ron Smits:
‘Er staat hier een prachtige camper’

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





De hydraulische slang loopt te dicht langs het roetfilter en kan warm worden.



Smits ontdekt scheurtjes in de afdeklaag bij de dakdragers.



Smeernippel van de torsieas aan de achterzijde.



DE EIGENAAR

Kilometervreter

Annemarie van der Meide en Gerard Kettelerij maken vanuit hun woonplaats Voorburg serieus kilometers in hun Dethleffs. Gemiddeld spoelen ze er maandelijks duizend weg. "Ik hou van autorijden", verklaart Kettelerij. Dat mag ook wel, want als vertegenwoordiger rijdt hij alleen al voor de baas een dikke 50.000 kilometer per jaar. Het stel is vele lange weekenden op stap. Korte tripjes. "Bootjes kijken in Maassluis", zoals Kettelerij genietend meldt. Of iets verder in Tolkamer, waar je vanaf een alleraardigste camperplek ook riant zicht hebt op bootjes. De Moezel staat eveneens hoog in de top tien van het duo. Verste reis tot nu toe was Oostenrijk. Als het even kan, mijden de twee campings. Kettelerij: "Duur, bureaucratisch en vaak met voorzieningen die ik zelf aan boord beter voor elkaar heb."

olie", weet Smits. Het vermoeden dringt zich op dat de garage ook hier steken heeft laten vallen. Maar voor de zekerheid raadt de keurmeester dringend aan het oliepeil heel regelmatig te controleren.

Bandenspanning

Kettelerij en Van der Meide hebben een hydraulisch levelsysteem laten monteren. Dat kost een bak geld, maar dan sta je ook altijd recht en stevig. Minder fraai is dat het systeem bij de pomp olie

Het duo blijkt met structureel te weinig bandenspanning te rijden. Dat is te zien aan een ongelijkmatige slijtage van vooral de achterbanden. "Ze mogen 5,5 bar hebben en die druk moet je ze ook echt geven om het maximale draagvermogen van 1.030 kilogram per stuk te halen", doceert Smits. Daar had Kettelerij geen flauw idee van. Evenmin weet hij dat die achterbanden het waarschijnlijk toch al te zwaar hebben. De volbeladen camper weegt 3.810 kilogram en mag 3.850 kilogram zijn. Doorgaans is

'Banden van deze maat liggen lang niet overal op voorraad, maar bijna elke garage kan ze wel monteren'

lekt. Nadere inspectie leert dat een slang naar een van de vier poten strak over het hiteschild van het roetfilter loopt. "Zo zou ik het niet doen", zegt Smits. "Op die plek wordt die slang veel te heet, droogt uit en kan scheuren." Ook is de voedingskabel voor de elektrische aansturing van het systeem slordig opgehangen en niet van een tweede isolatiemantel voorzien om doorschuren te voorkomen.

het gewicht bij campers niet heel eerlijk over beide assen verdeeld en krijgt het achterste exemplaar de meeste lading te verstouwen. Zo bezien lijkt 2.060 kilogram - twee keer die 1.030 - wat karig. "Het is nog niet zo ver, maar als je banden aan vervanging toe zijn, zou ik een slag bredere monteren. Dat kan op dezelfde velgen en je wint 90 kilogram draagvermogen per band", legt Smits uit.



De wagen komt met vlag en wimpel door de vochtmeting.



Eindoordeel

Zoals Ron Smits al had beloofd, heeft hij ook bij deze vrijwel nieuwe camper toch een handvol onvolkomenheden ontdekt. Behalve de scheurtjes in het dak en de feitelijk onderbemeten achterbanden vallen die Dethleffs niet te verwijten, maar wel de lieden die de fiet-sendrager en het levelsysteem hebben gemonteerd en die de wagen hebben afgeleverd en onderhouden. “Maar ik kan er natuurlijk niet omheen dat hier een prachtige camper staat”, zegt Smits. De wagen krijgt een negen. Lang hikt de keurmeester, die roept dat hij geen taxateur is, tegen een waardebeoordeling aan. Uiteindelijk maakt hij er 75.000 euro van. En daar kunnen de eigenaren prima mee leven.

Alleen in een bovenkastje begint het testapparaat doordringend te gillen, maar Smits ontmaskert de boosdoener

In het kort

Merk en type Dethleffs I 7150
Limited Edition

Basisauto Fiat Ducato 2.3

Bouwjaar 2014

Kilometerstand 25.000

Rijklaregewicht 3.015 kilo

Laadvermogen 835

Maten lxbxh 715 x 233 x 310 cm

Nieuw prijs ca. 115.000 euro

Huidige waarde ca. 75.000 euro



Het interieur van de Dethleffs is smetteloos.

En nu we toch bij de banden zijn aanbe-land, heeft hij nog een tip: “Deze wagen heeft geen reservewiel, wel een spuitbus, maar die is waardeloos. Een stalen velg is hartstikke zwaar. Ik zou een losse reserveband meenemen. Want banden van deze maat liggen lang niet overal op voorraad, maar bijna elke garage heeft wel een apparaat om ze te monteren.”

Vlag en wimpel

De techneut klimt op een trap voor inspectie van het dak. En ontdekt bij de voorzijde van beide dakrails scheur-tjes in het polyester. Konden de vorige tekortkomingen nog worden toege-schreven aan slordig uitgevoerd onder-houd en gemakzuchtige montage door de camperleverancier, deze scheurtjes mag Dethleffs zich aantrekken. “Ik kan niet zien hoe diep ze zijn”, zegt Smits. “Waarschijnlijk zitten ze alleen in de gelcoat, de afwerklaag. Maar ze zouden er eigenlijk niet moeten zijn.”

Krijgen we als sluitstuk nog de door velen gevreesde vochtmeting in het interieur. De Dethleffs slaagt met vlag en wimpel. Alleen in een bovenkastje begint het testapparaat doordringend te gillen. Smits, van alle markten thuis, ontmaskert de boosdoener: een zak niet meer geheel kraakverse chips. 🚐