



Ron Smits keurt...

PILOTE CHALLENGER

Na de proefrit met de Pilote van Otmar (37) en Corina (33) van der Toorn stapt keurmeester Ron Smits met gemengde gevoelens uit. “De wagen rijdt lekker, pittiger dan verwacht, maar ik moest wel erg hard trappen bij het remmen.” Smits schort zijn eerste oordeel dus nog even op.

TEKST EN FOTO'S LEO VAN DOOREN

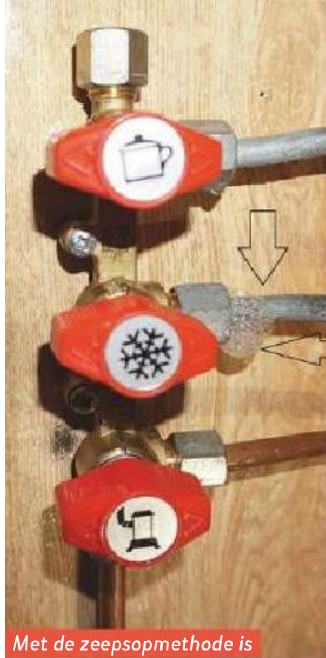


Dat de dertig jaar oude camper niet helemaal ongeschonden de tijd heeft doorstaan, lijkt voor de hand te liggen en ook eigenaar Otmar van der Toorn is uiteraard benieuwd wat eruit zal rollen. Maar heel nuchter zegt hij: “Ik heb deze camper gekocht om het campergevoel te ervaren én om ervan te leren en dat is gelukt, want ik heb al veel zelf aan de camper gedaan.” Nu even afwachten hoe hard het leerproces van de keuring zal aankomen. Uit de remmentest blijkt het verschil in remkracht tussen de voor- en achterwielen te groot. De camper remt op de voorwielen niet hard genoeg, waardoor de zogeheten relatieve beremming niet in orde is. Deze wordt berekend door de remkracht voor en achter bij elkaar op te tellen en deze te delen door tien maal het rijklaargewicht. Deze factor ligt voor kampeerauto's iets lager dan voor een gewone personenauto, omdat deze in dezelfde wat minder strenge categorie vallen van de ambulances en lijkwagens. Het is maar een weetje: deze auto's hoeven kennelijk minder hard te kunnen remmen.

De claxon doet 't niet goed, wat waarschijnlijk te wijten is aan een slechte verbinding. Dat geldt ook voor de achterlichten, die een flinkerend beeld geven. Extra massadraden aanbrengen, luidt het advies. De rechter koplamp is wazig van het vocht, maar desondanks



Het gassysteem gaat onder druk.



Met de zeepsopmethode is het lekje snel ontdekt.



De inspectie van de onderkant van de wagen kan beginnen.

is het beeld op het testapparaat in orde. Smits controleert de gordels. In de cabine zijn ze oké, maar in de trein zit achter zijn ze gemonteerd in het houtwerk van de bank en niet aan het chassis. “Bij een echte crash knappen deze

De gasleidingen worden op een druk van 150 millibar gezet. Oeps... de druk loopt razendsnel terug naar nul. Er moet dus ergens een lek zijn. Smits controleert de leidingen en koppelingen in de flessenruimte en zijn eigen meter met de

‘Bij een **echte crash** knappen deze verbindingen als **luciferhoutjes**’

verbindingen af als luciferhoutjes. Geen reden voor afkeuring bij de apk, omdat alleen op breuk en rolwerking wordt gecontroleerd. Maar veilig is anders”, aldus Smits.

Vochtgehalte

De onlangs gemonteerde turbodieselmotor uit 1993 komt tevoorschijn en ziet er schoon en droog uit. Lekker lopen doet ‘ie ook, zoals ook al bleek tijdens de proefrit. De dynamoriet die ook onlangs is vernieuwd, staat te slap. “Logisch”, stelt Smits, “want elke nieuwe riem moet na vijfhonderd kilometer worden nagespannen.” In de remvloeistof is het vochtgehalte te hoog, wijst de meting uit. “In Nederland is dat niet zo erg, maar in de bergen kan het een gevaarlijke toestand opleveren”, waarschuwt de keurmeester. “De remvloeistof moet dus worden vervangen.”

zeepsopspuit en die zijn in orde. Uiteindelijk blijkt een niet goed aangedraaide koppeling van een van de sluitkranen binnen de boosdoener. Ook constateert Smits dat de flessen niet vast staan. Ook dat is niet in orde. Controle van de leidingen onder de camper is onmogelijk, omdat deze geheel weggewerkt zijn. “In verband met vochtophoping kunnen ze beter open liggen”, stelt Smits.

Verrassend goed

Bij inspectie van de onderkant blijkt de motor wat olie te zweten. Verder is er een duidelijke olie lekkage van de turbo. Smits: “Bij te veel olie lekkage wordt de turbo slechter en ontstaat er te veel speling op het lager, waardoor de motor op smeerolie kan gaan lopen. Dan slaat ‘ie op hol en dat is niet best!” Het hulsje om de remslang blijkt roest aan het zicht te onttrekken. Beter is 



DE KEURMEESTER

Ron Smits: ‘Een echt LB’tje’

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



Controle van de remvloeistof: het vochtgehalte is te hoog.



De fuseekogel blijkt speling te hebben.



Het hulsje rond de remleiding wordt weggesneden.



DE EIGENAAR

Otmar van der Toorn: Bevangen door het virus

"We zijn met deze camper in Duitsland en Noorwegen geweest en ondanks wat tegenslag geheel door het campervirus bevangen. Ik vond de keuring ondanks het teleurstellende slot toch heel leuk en leerzaam. Uiteindelijk heb ik de camper ook gekocht om van te leren en dat is vandaag prima is gelukt, al ben ik er natuurlijk niet echt blij van geworden. Wat voor mij blijft is het campergevoel. Elke keer als ik de camper in stap, al is het zomaar, snuif ik de geur op van vakantie." Met deze positieve boodschap neemt hij afscheid, in de hoop dat alles goedkomt en hij met zijn gezin nog heel veel mooie reizen zal beleven, met deze camper of met een andere.

het hoesje te verwijderen, zodat vocht zich hier niet kan ophopen. Smits snijdt het hoesje met een stanleymes open en verwijdert het.

Spatlappen

Bij inspectie van de wielkasten klopt Smits voorzichtig met een hamertje op verdachte plekken, waardoor roestplekken zichtbaar worden. Smits: "Roest wegkloppen, goed kaal schuren met een roterende staalborstel en insmeren met Brunox. Verder hoeft er niets aan te doen."

ook hier de oorzaak zijn van de slechte massaverbinding bij de achterlichten. De remtrommel van het linker achterwiel loopt aan, maar na wat tikken met de hamer loopt hij vrij. Smits: "Het wiel en de trommel moeten eraf, om de wielremcilinder te kunnen controleren op lekkage. Als hij inderdaad lekt, is het verstandig om ook de wielremcilinder aan de andere kant te vervangen." De banden zijn van 2014 en in goede staat, maar de spanning is veel te laag, vooral achter. Smits moet ze oppompen van 3,5 naar 4,5 bar. De uitlaatpijp stopt

'Ik was van tevoren het meest bevreesd voor de vochtmeting'

De rechter fuseekogel blijkt speling te hebben. Als dat meer één millimeter is, volgt afkeuring bij de apk. Dat is hier het geval en dus moet de fuseekogel worden vervangen. "Een kleine, niet erg kostbare ingreep", aldus Smits. De onderkant van de camper blijkt verrassend goed. Alleen wat remleidingen die niet goed vastzitten in de klemmetjes. Het ontbreken van spatlappen geeft extra vocht- en vuilophoping. Dat kan

onder de wagen, waardoor de uitlaatgassen niet goed weg kunnen. Het achterwiel en de boel eromheen is dan ook gitzwart. Erger nog is dat de uitlaatgassen kunnen worden aangezogen door de kachelopening daar, zodat ze in het interieur kunnen komen. Verlengen van de uitlaat naar de zijkant is dus noodzakelijk. Tijd om binnen te kijken. Het gezellige interieur met een dubbele treinzit en

ruime keuken herbergt nog een verrassing: twee stapelbedden achter de schuifdeur, een soort bedstee dus. "Voor de kinderen. Lekker rustig voor ons als ze naar bed zijn en zij vinden het prachtig slapen daar", zegt Van der Toorn. Verder met de inspectie. De huishoudaccu onder de passagiersstoel staat los, net als de lader. Dat kan natuurlijk niet. De lader werkt, maar de accu is aan zijn einde, leert de test. Het advies luidt: koop een nieuwe accu en zet deze voor het stallen twee etmalen onder stroom, zodat 'ie goed vol is. Vervolgens één keer per maand een etmaal aan de stroom om de lekstroom te compenseren. Zo blijft 'ie in topconditie. De beveiliging van de twee gaspitten is in orde en ook de koelkast werkt, zowel op stroom als op gas.

Bedrukte stemming

Het venijn zit 'm in de staart, want de laatste check, de vochtmeting wordt een regelrechte catastrofe. Is het bij een uitslag van vijf op de meter al foute boel en gaat het apparaatje piepen, op diverse plekken van het plafond, in kastjes en wanden slaat de meter uit naar vijftien, helemaal fout. Van der Toorn: "Ik was van tevoren ook het meest bevreesd voor de vochtkeuring. Er is veel lekkage geweest in de camper. Er is een dakluik vervangen en ik heb een aantal ramen en dakstrips opnieuw gekit. De lekkage was hiermee gestopt en ik dacht het probleem opgelost te hebben. Dat valt behoorlijk tegen."

Na de constatering dat de fietsendrager achterop echt niet aan de wand mag worden bevestigd, zit de keuring erop. Dat laatste maakt de toch al bedrukte stemming er bepaald niet vrolijker op. 🚐



Eindoordeel

"Jammer. Deze camper is technisch heel behoorlijk en heeft een fijne motor, maar de opbouw is héél slecht. Dit bewijst eens te meer dat vocht de grootste vijand is van de camper. Repareren is mogelijk als je hier een project van maakt, dus stap voor stap en ondertussen blijven genieten van het camperen. Want dat kan nog steeds met deze camper. De klus aan de vakman uitbesteden is geen optie, want dat is niet te betalen", zegt Smits. Zijn eindoordeel is hard: een echt LB'tje, een LekBak. "Desondanks geef ik 'm nog een vijf als eindcijfer, omdat de wagen verder best goed is en er nog mogelijkheden zijn om er iets moois van te maken. De waarde is in dit geval niet te bepalen en dat doe ik dan ook niet."

Er zijn nog best mogelijkheden om iets moois van de wagen te maken'

In het kort

Merk en type	Pilote Challenger
Basisauto	Peugeot J5
Bouwjaar	1986
Kilometerstand	170.000
Rijkgelastgewicht	2.520 kg
Maximaal toelaatbaar gewicht	2.940 kg
Laadvermogen	420 kg
Maten lxbxh	600 x 230 x 295 cm
Nieuw prijs	circa 60.000 gulden
Huidige waarde	niet te schatten



Smits legt uit dat de gasflessen beslist vast moeten staan.