



GOED GEBRUIKT

Knaus Sun Liner 605

Een sneeuw witte integraal rijdt het terrein van Smits in Ede op: een Knaus Sun Liner 605 MF uit 2004, op een Fiat Ducato en met bijna 90.000 kilometer op de teller. De camper die deze keer onder de loep wordt genomen, is van Manuel Wiegers uit Doetinchem. "Deze wagen kan nog jaren mee", luidt het oordeel van de keurmeester.

Na elf jaar oogt de uit Duitsland geïmporteerde camper van buiten en van binnen uiterst verzorgd. Achter de enkele treinzit bevindt zich de keuken en aansluitend is de natte ruimte met toilet en douchecabine geplaatst, naast het Franse bed. Voorin is nog een tweepersoonshefbed. Zoals altijd start de keuring met de administratie. Het chassisnummer klopt en de apk is geldig tot augustus. "Dan gaan we begin-

nen", meldt keurmeester Ron Smits, terwijl hij opstaat en zijn clipboard met checklist pakt. Bij het uitlezen van de roetmeting in de EOBD-computer van de camper lijkt er een storing in het motormanagement te zitten en het lampje, dat doorgaans geel brandt, licht rood op. Nadat Smits de EOBD heeft gereset, is de storing weg. De verlichting is rondom in orde. "Let alleen op de ronde reflector rechtsachter", meldt Smits. "Die is lek, maar zolang het water niet in het

retrogedeelte staat, waar de reflector zit, is dit ook oké."

De gasflessenkast gaat open. De leiding wordt op 150 millibar afgeperst en weerstaat de vereiste tien minuten succesvol. "In de kast van deze van origine Duitse camper kunnen geen standaard Nederlandse gasflessen", informeert Smits de eigenaar. "Die hebben meestal een kraag en dat past niet." Een welkome tip voor Wiegers, die sinds de aanschaf twee jaar geleden namelijk nog geen nieuwe



Smits test de EOBD.



In deze kast passen geen Nederlandse gasflessen met kraag.

MF



gasfles gekocht heeft. Het overdrukventiel met afblaasopening is schuin geplaatst. "Dat is goed. Het oogt misschien netter om dit exact horizontaal te plaatsen, maar dan kan het vocht in het membraam tijdens de vorst bevriezen, waardoor de gastoevoer zou stagneren", legt Smits uit.

De motorkap gaat open en de distributieriem blijkt vorig jaar vervangen te zijn. Smits wijst de turboslangen aan. "Die worden van binnen iets fettig en zwellen door de druk van 0,8 bar op", legt hij uit. "Door die combinatie kunnen ze nog wel eens losschieten." De originele slangklemmen kun je niet opnieuw gebruiken en een tie-wrap is te zwak. "Dus zorg er altijd voor dat je enkele slangklemmen bij je hebt", is zijn afsluitende advies.

Van onderaf zijn aan de wagen twee radiateurs zichtbaar. Die voor de motorkoeling is vervangen, maar die van de airco niet. "Die is slecht, maar dat is geen reden tot afkeur", noteert Smits op zijn checklist. Ook wijst hij op de radiatorbalk. "Die roest van binnenuit. Daar kun je niets meer tegen doen, behalve de balk geregeld in de gaten houden."

Stalen ventielen

Vanonder de brug is ook de staat van de carterpan te zien: die is van buiten door roest aangetast en moet bij een volgende beurt worden vervangen. Vervolgens wijst Smits op

een bekend Fiat-verschijnsel: de beschermhoezen over de remslang zitten ondersteboven gemonteerd en houden vocht vast.

"Wegsnijden", stelt Smits resoluut.

Deze inmiddels elf jaar oude camper is optioneel voorzien van ABS en ook hier

zorgt vocht in een lekkende stekker voor corrosie op de contactpunten. "Elk jaar even loshalen en inspuiten met wat contactspray", adviseert Smits Wiegers. De remschijven voor glimmen naar behoren, achter zijn remtrommels gemonteerd. Links loopt deze

Even licht met een vinger omhoog drukken voorkomt een onnodige reparatie

aan en die zal er bij de volgende beurt af moeten. De leeftijd van de banden leidt ook tot een advies. "Of voor en achter verwisselen, of achter nieuwe plaatsen", stelt Smits.

De dot-code op de achterband vermeldt namelijk het productiejaar 2006, tegen 2009

aan de voorzijde. "Dit terwijl de achterbanden veruit de zwaarste last dragen", is zijn verklaring. Het rubberen ventiel rechtsvoor, geschikt tot circa 4 bar, vertoont scheurtjes en moet worden vervangen. "Vervang ze het liefst allemaal en dan door stalen versies, die >>

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.





ongeveer 10 bar kunnen weerstaan."

Ten slotte wordt de onderzijde van de camper goed bekeken. De bodem blijkt van betonplex. "Herkenbaar aan de bordeaux-rode kleur. Het is duurzamer dan multiplex, dat in goedkopere campers gebruikt wordt", zo sluit Smits de inspectie van de onderzijde af.

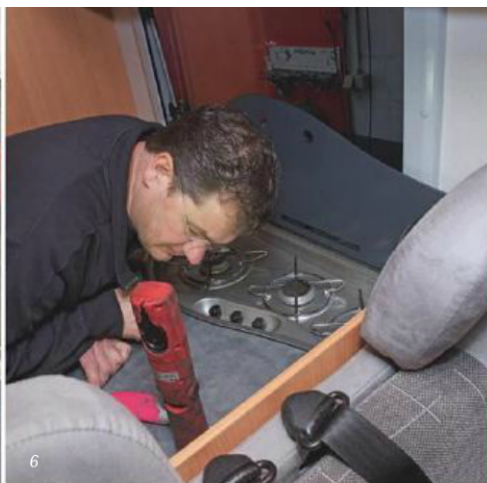
Onnodige reparatie

De camper wordt aan de stroom gelegd en de keurmeester meet de spanning op verschillende plaatsen. Zo blijkt dat de startaccu keurig meegeladen wordt. Maar ook dat de lader voor de boordaccu op lood/zuur staat, terwijl Smits toch echt een AGM-versie op de accuslede aantrof. "Schakelaar om en de gel-accu wordt vanaf nu weer optimaal geladen", legt hij uit. De gaskookplaat wordt getest en blijkt in orde en ook de vochtmeting levert geen verrassingen op. Wel wijst Smits op het grote Remis-dakluik dat, zo weet Smits uit ervaring, vaak tot problemen leidt. Allereerst doordat het regelmatig lekt, maar dat is hier niet aan de orde. Maar ook doordat de rubberen rand aan het kunststof luik plakt, waardoor er weerstand bij het openen ontstaat en het mechanisme uiteindelijk stuk draait. "Tijdens het openen altijd even licht met een vinger omhoog drukken", adviseert de keurmeester de eigenaar. "Dat voorkomt een onnodige reparatie." Ook bij

Manuel Wiegers: Met het gezin naar Frankrijk

Eigenaar Manuel Wiegers (43) uit Doetinchem is medewerker in een penitentiare instelling en reist met zijn vrouw en twee dochters van 11 en 13 jaar vooral richting de Ardèche. Vroeger met de caravan en de laatste twee jaar met hun eerste camper, die voorzien is van een Frans bed. "Voor de meiden nemen we een tweepersoonstent mee, maar toch slapen ze het liefst voor in het hefbed", vertelt hij trots.





INFORMATIEF

Merk en type:

Knaus Sun Liner 605 MF

Basisauto:

Fiat Ducato 244, 2.8 JTD 127 pk / 94 kW, AL-KO-light

Bouwjaar:

2004

Kilometerstand:

89.350

Buitenmaten:

l 630 cm / b 230 cm / h 295 cm

Rijkgewicht:

3.113 kg

Laadvermogen:

387 kg

Aanschafprijs destijds:

€ 55.530 (in Duitsland, excl. bpm)

Huidige waarde:

circa € 30.000



de inspectie van de naden van de wanden en het dak wijst Smits nogmaals op het grote dakluik. De kit komt eronderuit wat wijst op mogelijke kieren, waardoor vocht op termijn naar binnen zou kunnen komen. Smits vindt verder geen mankementen en tekent de checklist af. ■

Eindoordeel

"Dit is een prima camper, hij ziet er verzorgd uit en als de opgemerkte punten opgelost worden, dan kan deze camper nog jaren mee", deelt Smits mee. Als cijfer geeft hij de camper een 7,5, een ruime voldoende, die voornamelijk is gebaseerd op de nette staat waarin de camper verkeert. De verkoopprijs stelt hij vast op een bedrag rond de 30 duizend euro en daarmee rijdt Wiegers dik tevreden terug naar huis.



1. De originele slangklep kan niet opnieuw gebruikt worden.

2. Smits schakelt de acculader om van lood/zuur naar gel.

3. Ook van onder wordt de camper grondig geïnspecteerd.

4. Even licht met een vinger omhoog drukken, voorkomt een onnodige reparatie.

5. De dot-code verradt het productiejaar 2006.

6. Een scherp oor hoort dat de kookplaat naar behoren functioneert.

7. Corrosie op de contactpunten van de ABS-stekker.

8. ondersteboven gemonteerde beschermhoezen houden vocht vast.