



GOED GEBRUIKT

Knaus Sun ME

Na een proefrit stopt de Knaus Sun ME van Wim de Pundert op de remmenbank van de firma Smits Campertechniek in Ede. De test verloopt vlekkeloos en bij het uitstappen steekt de keurmeester beide duimen omhoog, een goed voorteken. De conclusie is dan ook dat hier sprake is van een Rf'je.



De basis van deze camper is anders dan de Fiat Ducato, waar de meeste campers op zijn gebouwd, namelijk zijn Franse tegenhanger: de Renault Master. Wat verder direct opvalt is het nieuwe kenteken. Wim de Pundert (63) vertelt dat de camper van het bouwjaar 2007 is en dat hij de wagen afgelopen jaar in Duitsland heeft gekocht en ingevoerd. Wat hem het meest aansprak, was de treinzit met vlak daarnaast de keuken. "Lekker handig, zo dicht bij elkaar", zegt hij. Een ruime badkamer met twee lengtebedden en de frisse blauwe bekleding deden de rest. Ondertussen is keurmeester Ron Smits bezig met de zogeheten readiness-test. Deze test laat zien hoe het rijden van de laatste tien kilometer is verlopen. Er zijn geen bijzonderheden, dus hij gaat door met de controle van de gordels voorin en in het woongedeelte.

Daarna komt de verlichting rondom aan bod. Alles puik in orde, dus het is tijd voor het afpersen van de gasleidingen. Deze tien minuten onder druk geeft de keurmeester en de klant de gelegenheid voor een kopje koffie en een gevulde koek.

Automaat

Bij de koffie wordt duidelijk dat dit niet de eerste camper van De Pundert is. Hiervoor had hij een Hymer 564 B uit 2003, die hij verkocht, omdat hij een automaat wilde. Problemen met zijn hand maakten het schakelen lastig. De zoektocht verliep echter weinig succesvol en omdat een operatie uitkomst bleek te brengen, verviel de noodzaak van een automaat. De handgeschakelde Knaus kwam als geroepen, want zonder camper was het leven wel erg saai, vertelt De Pundert. Inmiddels zijn de tien minuten ruimschoots

voorbij, dus is het hoog tijd om de meter te bekijken. De druk blijkt niet gezakt, dus er zijn geen lekkages. De felbegeerde gassticker wordt opgeplakt. De enige opmerking van Smits betreft de Secumotion van Truma, die vaak problemen geeft. Smits: "Niets aan doen, tot 'ie kapot gaat. Dat is het geval als de regelaar onvoldoende druk gaat geven als alle apparaten tegelijk aan staan. Dan moet 'ie worden vervangen." De hogedrukslang moet na tien jaar worden vervangen en kan dus nog één jaar mee.

Motorkap open

Bij het openen van de motorkap komt een kurkdroog en keurig schoon motorgedeelte tevoorschijn. Smits controleert alle vloeistofniveaus en wijst op een bijzonder attribuut: een handpompje, waarmee de brandstofleidingen kunnen worden gevuld en ontlucht na



het leegrijzen van de tank. De airco slaat wat traag aan, wat wijst op het bereiken van de kritische grens van het gasniveau. Die moet dus binnenkort worden bijgevuld.

Voldoende eten

Smits kijkt of de startaccu bij een lopende motor wordt bijgeladen en hoe de staat van de huishoudaccu is. Het blijkt een vloeistofaccu te zijn, die een afvoer moet hebben om bij overlading knalgassen te kunnen afvoeren. De afvoer zit los en moet dus weer worden aangekoppeld, wat Smits gelijk even in orde maakt.

"Het belangrijkste van een accu is dat 'ie voldoende te eten krijgt", vertelt hij. "De accu moet worden bijgeladen. Zelfs een gel-accu, de keizer onder de accu's, kan kapot. Want als de keizer niet voldoende te eten krijgt, gaat zelfs hij dood."

Een eerste inspectie van de onderkant geeft ook hier een prima beeld: alles is droog en schoon. Smits kent echter zijn pappenheimers en ontdekt direct een typisch Knaus-pro-

bleem: aan de voorzijde wordt de onderkant zowel links als rechts drijfnat en droogt niet, wat uiteindelijk leidt tot houtrot in de bodem. Smits: "De oorzaak is lastig te achterhalen, >>

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.





maar het kan niet anders dan van boven komen. Spatwater droogt vrij snel op, dus dat is het niet. Zowel de profielen boven als aan de zijkant moeten worden verwijderd, opnieuw gemonteerd en afgekit om dit probleem in de kiem te smoren. Gelukkig is hier sprake van een beginfase, maar aanpakken is beslist noodzakelijk."

De rest van de checklist wordt afgewerkt. Kwaliteit en spanning van de banden, speling op de fuseekogels en stuurhuis, het vrij lopen van de achterwielen, de staat van de remschijven, de werking van de koelkast, kachel en gasbeveiliging en als laatste de vochtkeuring. Alles pico bello! Tot slot bekijkt Smits nog even het dak. De kit van het dakluik blijkt ernstig aangetast en met siliconenkit gerepareerd. Een dood-zonde, stelt de keurmeester vast. Het dakluik moet eruit, om opnieuw te worden gemonteerd met de juiste kit.

Papierwerk

Smits gaat aan de slag met het invullen van de nodige formulieren, terwijl De Pundert de punten van de keuring nog eens doorneemt. "Ik ben heel blij dat ik deze keuring heb laten doen. Gelukkig is het vochtprobleem tijdig ontdekt, zodat ik het nog kan laten aanpakken. De verkoper heeft garantie gegeven op de opbouw, dus ik ga proberen om dit vergoed te krijgen. Verder ben ik tevreden met de staat van de camper. Ik heb een goede koop gedaan." ■

Wim de Pundert: Het vrije leven

Wim de Pundert heeft heel wat vakanties in hotels doorgebracht, maar op een gegeven moment begon hij het vrije leven met de camper te missen. "s Morgens met een kopje koffie en de voetjes in het gras op een mooie plek, dat is het gevoel van vrijheid", schetst De Pundert. Vooral Zuid-Frankrijk is bij hem populair, vanwege het klimaat en de Romaanse cultuur, maar hij komt ook graag in Luxemburg. Dit vanwege goede jeugdhervormingen aan vakanties die hij hier lang geleden met zijn ouders heeft meegemaakt.





INFORMATIEF

Merk en type:
Knaus Ti Sun 650 ME

Basisauto:
Renault Master

Motor:
2,5 dCi, 146 pk

Bouwjaar:
2007

Kilometerstand:
105.000 km

Maten:
l 686 cm / b 230 cm / h 265 cm

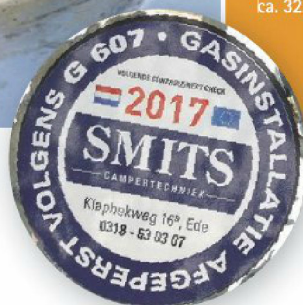
Rijkgewicht:
3.065 kg

Maximaal gewicht:
3.500 kg

Laadvermogen:
435 kg

Nieuw prijs:
ca. 70.000 euro

Huidige waarde:
ca. 32.000 euro



Eindoordeel

"Technisch is dit campertje in uitstekende staat", stelt Smits tevreden vast. Elke auto heeft zo z'n zwakkere plekken en volgens Smits moet je bij een camper op basis van een Renault extra aandacht hebben voor de fusee- en stuurkogels en controleren of deze niet te veel speling hebben. Ook het uitlezen van de boordcomputer wil wel eens een probleem geven. "Maar dat is hier allemaal prima in orde." Wel heeft de wagen last van een probleem dat vaker voorkomt bij Knaus-halfintegralen met een houten bodem: het binnen vijf tot zes jaar verrotten van de bodemplaat aan de voorzijde. "Gelukkig is deze wagen nog niet ver heen", zegt Smits. "Wel moet het aangepakt worden, net als het dakluik. Al met al een Rfje: een Renault formidabele. Het cijfer is dan ook een dikke acht." De waarde schat hij op zo'n 32.000 euro.



1. Controle van de vloeistofniveaus.

2. Handpomp voor de brandstof, voor als de tank leeg is gereden.

3. Het gassysteem wordt onder druk gezet.

4. Vocht heeft hier al toegeslagen.

5. De remschijven zijn mooi schoon.

6. Is het gassysteem veilig?

7. Vochtcontrole in alle hoeken en gaten.

8. De kitrand is onoordeelkundig bijgewerkt met siliconenkit.