

Ron Smits keurt...

DETHLEFFS GLOBE-TROTTER A 6970 DB

Om nou te zeggen dat de Dethleffs Globetrotter van Harry en Marja Galenkamp brand-schoon komt voor-rijden voor zijn nietsontziende keuring, nou nee. De twee zijn geen fanatieke poetsers. “Je zult mij niet met een sopje bezig zien op een camperplaats”, verklapt Harry Galenkamp. “Ook een camper is een gebruiksvoorwerp”, vult zijn eega aan.





Smits laat met een verrot paneel van een identieke camper zien wat vocht kan doen.



De spiegels zijn volgens Smits een ramp.



Een koplamp is verkeerd afgesteld.

Wat is te zien. De bijna zeven meter lange alkoof ziet er zeker niet afgetrapt uit, maar is ook bepaald niet vrij van gebruikssporen. Doffe lak, deukje hier, krasje daar, de bijna twintig jaar op de weg hebben hun sporen nagelaten. Het is dan ook met enige argwaan dat keurmeester Ron Smits aan de slag gaat. Maar hij valt van de ene verbazing in de andere. Om de klok maar even een paar uur vooruit te draaien: aan het eind van de keuring stelt Smits vast: “Ik had

Smits ziet ondanks de bijna twee ton die de wagen achter de rug heeft ook een kurkdroog motorblok. Zelfs geen zweetplekjes. Niet zo heel verwonderlijk als we het akelige verhaal horen uit de zomer van 2015 in Frankrijk. Een hoop geratel uit het vooronder op een knaldrukke *route nationale* kondigde het overlijden van de motor aan. De vrijwel nieuwe distributieriem bleek gebroken. Einde vakantie en de Dethleffs ging op een bergingswagen naar huis, waar hij

Een hoop geratel uit het vooronder op een knaldrukke route national kondigde het plotselinge overlijden van de motor aan

hem gezien zijn leeftijd en mijn ervaring met dit type Fiat slechter verwacht.” Geen verroeste remleidingen, keurige chassisbalken en geen doorgerotte wielkuipen, zoals de keurmeester doorgaans tegenkomt bij deze onderstellen na twintig jaar. De remleidingen krijgen een extra compliment: “Verbazingwekkend gaaf.” Alleen ontbreekt er een stootrubber, wat volgens Smits geen probleem is. De conditie aan de onderzijde heeft er ongetwijfeld mee te maken dat deze Dethleffs in het natte en pekelrijke jaargetijde lekker binnenblijft.

een nieuw motorblok kreeg. Grapje van 5.000 euro. “We hebben nog overwogen hem weg te doen en een andere te kopen, maar we wilden hem eigenlijk niet kwijt. Voor ons is dit de ideale camper. We zijn er na bijna zestien jaar nog steeds heel blij mee”, vertelt Marja.

Luchtbellen

Smits kwalificeert bij de proefrit de buitenspiegels als een ‘ramp met enorme dode hoeken’ en meldt dat ze probleemloos door latere en veel beter exemplaren te vervangen zijn. Dan duikt



DE KEURMEESTER

Ron Smits: ‘Zeker niet slecht voor z’n leeftijd’

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

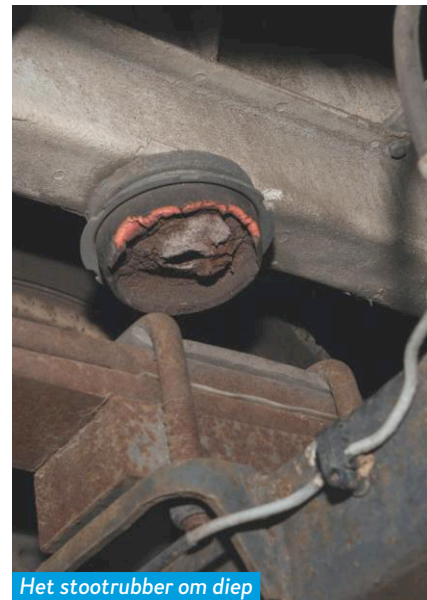




Het motorcompartiment oogt fris en de motor is droog.



De remvloeistof bevat te veel vocht.



Het stootrubber om diep doorveren op te vangen ontbreekt.

De **slechte massa** moet te verhelpen zijn met **een extra kabeltje**, een **bypass**, in **het Smitsjargon**

hij onder de motorkap en ontmaskert daar een buitengewoon smerig luchtfilter, dat bij een grote beurt allang vervangen had moeten worden. De betreffende garagist heeft blijkbaar ook de remvloeistof nooit gecontroleerd. Dat doet Smits wel. En dan blijkt er veel te veel vocht in te zitten. “Dat is echt gevaarlijk”, doceert hij. “In Nederland is er niets aan de hand, maar als je de bergen ingaat en veel moet remmen, worden je remmen heet en gaat verouderde remvloeistof koken. Dan krijg je luchtbellens in het remsysteem en trap je er doorheen.” De twee hadden geen flauw idee.

Koelvloeistof

Hoewel de Dethleffs op de remmentestbank keurige cijfers produceert, wordt Smits niet veel vrolijker van de voorremmen. Te zien aan de schijven zijn die waarschijnlijk ooit veel te heet geweest en de techneut vermoedt dat de blokken gescheurd zijn. “Dat kun je alleen maar zien als de boel uit elkaar wordt gehaald. Dat zou ik zeker laten doen”, adviseert hij. Ook de koelvloeistof is niet

brandschoon, wellicht een nawee van de motorschade, maar kwaad kan dat volgens Smits niet.

Slechte massa

De meting onder de bestuurdersstoel brengt het overlijden van de huishoudaccu aan het licht. De stroom verdwijnt bijna net zo snel als hij er ingaat. De Galenkampen hebben daar nooit iets van gemerkt. “Maar we staan ook bijna altijd aan de 230 volt”, verklaart Harry Galenkamp. Een rondje verlichting brengt een verkeerd afgestelde koplamp aan het licht, wat Smits ter plekke verhelpt. Ook hebben een paar lampjes in het derde remlicht de geest gegeven. “En dat mag niet van de apk”, weet de keurmeester, die ook ontdekt dat een deel van de achterverlichting vaag meedoet met het rechter knipperlicht. “Slechte massa”, stelt Smits vast. Dat moet te verhelpen zijn met een extra kabeltje, een bypass, in het Smitsjargon. De Dethleffs staat op een prima set grote banden van 16 inch, die een royaal draagvermogen hebben. Mits goed op



DE EIGENAAR

Zestien jaar trouw

Harry en Marja Galenkamp kochten hun Globetrotter in 2002 toen de wagen drie jaar oud was en al 90.000 kilometer in de verhuur had gereden. Het was na een Bedford en een Bürstner, beide met peperduur rijdende benzinemotoren, hun derde camper. Maar daarna zijn ze heel trouw geworden. De Dethleffs is al zestien jaar hun mobiele huisje en zolang hij niet in elkaar stort, hoeft hij niet weg. ‘Home is where we park it’, laat een houten bordje weten dat ze ooit kochten in Denemarken. De zeilbootjes op het exterieur zijn niet van eigen hand, maar van Dethleffs. Maar ze zijn wel heel toepasselijk: de twee waren verwoede zeilers, totdat de kinderen gingen miltien.



druk gebracht en er mag van de keurmeester nog wel wat bij. Tot 5,5 bar op de achteras. En bij die druk vindt Smits de rubber ventielen een slecht idee. Hij schrijft dringend stalen exemplaren voor. De keurmeester trekt de deur van de gaskast uit de wagen om de scharnieren te smeren. “Die gaan erg zwaar. Dat wordt steeds erger en op een gegeven moment gaat de boel kapot.”

Koelkast op gas

Binnen vertoont de Globetrotter een diepe put in het aanrechtblad. Lelijk aandenken aan die keer toen de halve inhoud van een bovenkastje naar beneden kwam zeilen. De koelkast werkt niet op 12 volt, zoals Harry Galenkamp al heeft aangegeven. “Er is naar de oorzaak gezocht, maar dat heeft niets opgeleverd”, bericht hij. Zodoende werkt de koelkast tijdens het rijden op gas. Smits is daar niet bijster enthousiast over en waarschuwt het apparaat in elk geval uit te zetten bij het tanken van brandstof. Het bevreesdt de keurmeester dat zijn vakgenoten de storing niet hebben weten op te lossen. Zijn vingers jeuken om zelf op onderzoek uit te gaan, maar de tijd ontbreekt nu.

Verrot paneel

Jaarlijks laten de Galenkampen een vochtmeting uitvoeren en die heeft tot op heden geen narigheid geopenbaard. Bijster zorgvuldig is dat kennelijk niet gebeurd. De vochtmeter van Smits laat op een drietal plekken toch een alarmende piep horen: onder een alkoofraam, bij de voorste deurstijl en onder het keukenraam. Kit vernieuwen, luidt de remedie. Tot grote ellende hebben de lekkages nog niet geleid, verzekert Smits. Het kan erger. Veel erger. Ten bewijze sleept hij een half verrot paneel aan, dat uit net zo'n Dethleffs komt. Daar hielp kitten niet meer tegen. 🐈

Eindoordeel

Grappenderwijs hadden Marja en Harry Galenkamp hun camper een 8,5 gegeven. Maar met de 7,5 van keurmeester Ron Smits kunnen ze prima leven. Met zijn doffe lak en een flinke handvol beschadigingen is de wagen zijn bijna twintig jaar goed aan te zien, maar in de basis is er erg weinig mis mee. Met zelfs een heel positieve uitschieter voor de technische staat, behoudens de remmen. Met enige volharding moet de oorzaak van de 12-voltstoring in de koelkast te vinden zijn, remvloeistof vervangen kost geen kapitalen en accu's hebben helaas niet het eeuwige leven. De paar lichte lekkages bij twee ramen en de deur zijn met flink wat kitwerk nog te verhelpen. Smits schat de waarde van de Globetrotter op 15.000 euro. “Als je voor dat bedrag zo'n exemplaar kunt kopen, heb je er nog lang een prima camper aan.”

‘De remblokken kun je alleen inspecteren als de boel uit elkaar wordt gehaald en dat zou ik zeker laten doen’

In het kort

Merk en type	Dethleffs Globetrotter A 6970 DB
Basisauto	Fiat Ducato Maxi 2.8 TDi
Bouwjaar	1999
Kilometerstand	186.000 (nieuwe motor bij 168.770)
Rijkglaargewicht	2.520 kg
Laadvermogen	980 kg
Maten lxbxh	697 x 223 x 310
Nieuw prijs	58.800 euro
Huidige waarde	15.000 euro



Al zestien jaar het mobiele huisje.