



KAMPEERAUTO GOED GEBRUIKT

Ron Smits keurt...

HANOMAG-HENSCHEL ZELFBOUW

Hij ziet er met zijn prominente alkoof uit als een fabriekscamper uit het begin van deze eeuw. Maar een merknaam ontbreekt. En de stompe Mercedesneus met ster komt uit een ander tijdvak, net als de cabine met een lange, dunne versnellingspook en een enorm stuurwiel. Wat is dit?

TEKST WILLEM VAN HAMERSVELT // FOTO'S JEROEN JUMELET





De flexibele verbinding van de uitlaat lekt.



Leeg is de wagen ruim 4.700 kilogram.



De remmentest toont een fors verschil tussen links en rechts.

Het geboortebewijs van de fraaie camper vermeldt Hanomag-Henschel als familienaam. Het is al zo'n twintig jaar het eigenhandig gebouwde para-depaard van Bertus (69) en Pleuni (66) Bekkema. En voordat keurmeester Ron Smits zijn ontdekkingsreis in de deels hoogbejaarde techniek begint, moeten we hier eerst vaststellen dat Bertus Bekkema vakwerk heeft geleverd. De gemiddelde zelfbouwwalkoof verradt zijn achtergrond door de scherpe hoeken in de opbouw. Domweg omdat lomp plaatmateriaal en verbindingsprofielen niet te buigen zijn. Het levenswerk van Bekkema vertoont wel degelijk fraaie curves. Het resultaat van zorgvuldig inzagen, voorzichtig buigen en de zaagsneden met engelengeduld dichtplamuren.

Waggelneigingen

Bekkema voltooide de klus in 2001 en vandaag de dag staat de wagen er nog steeds strak bij. De zelfbouw rust op de chassisbalken van de Hanomag-Henschelbus uit 1972, waarmee de familie door Europa trok totdat de wagen van roestellende uit elkaar viel. Dat verklaart de merknaam op het kentekenbewijs. Maar de rest van de techniek stamt van huize Mercedes, tevens leverancier van de cabine.

En nu mag Ron Smits aan de slag. Tijdens de proefrit, waarbij motorkabaal een gesprek vrijwel onmogelijk maakt,

stelt de keurmeester rijdend in de drie met een grijs vast: "Dit is vol gas." Van enige versnelling is echter nauwelijks sprake. Boven de herrie uit klinkt een licht knetterend geluid. Het geoeftend oor van Smits vermoedt een lekkende uitlaat, hetgeen later op de brug blijkt te kloppen. Ook vertoont het bijna vijf ton zware voertuig waggelneigingen en bij het remmen trekt hij duidelijk naar rechts. Een onhebbelijkheid die hij even later op de remmenbank herhaalt. Links remt de Hanomag bijna niet. Een overduidelijke afkeur voor de apk. De zelfbouwcamper heeft rondom trommelremmen. Smits heeft er maar één woord voor over: "Verschrikkelijk." Met ruim 4.700 kilogram op de weegplaten zit de wagen dik over zijn leeggewicht van vier ton heen. Afgezien van de fietsen is hij wel vakantieklare. Maar ondanks een maximumgewicht van 5.000 kilogram, houdt het resterende laadvermogen niet over. "Jullie moeten er zelf ook nog in", legt de keurmeester uit.

Parmantige lichtjes

Een deel van de standaardchecklist van Smits kan de keurmeester overslaan. Moderniteiten als een boordcomputer, ABS, veiligheidsgordels en airbags heeft de wagen niet. "Kunnen ze ook niet kapot gaan", weet Smits. Wel stelt hij vast dat een van de twee huis-

Moderniteiten als een boordcomputer, ABS, veiligheidsgordels en airbags heeft de wagen niet



DE KEURMEESTER

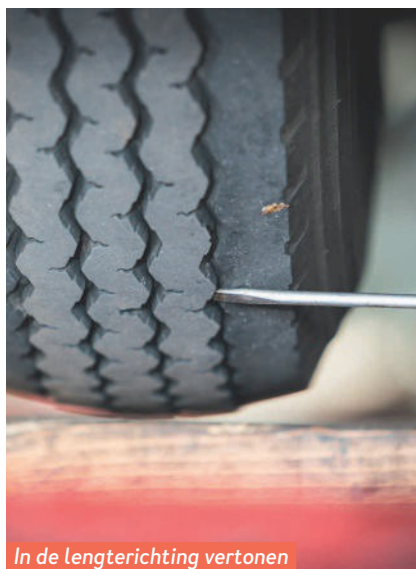
Ron Smits:
'In de basis een knap staaltje doe-het-zelf-werk'

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





Een van de huishoudaccu's heeft er niet veel zin meer in.



In de lengterichting vertonen de banden karkasbreuken.



De gasinstallatie is verouderd en lek.



DE EIGENAAR

Vooraan in de file

De Bekkema's zijn gerust camperpioniers te noemen. Toen ze in 1976 met een Citroën HY naar Oostenrijk reden, waren ze nog een witte raaf op de weg. "Die paar campers groetten elkaar onderweg altijd", roept Bertus Bekkema in herinnering. "Daar is nu geen beginnen meer aan." Ze zijn diep verknocht aan hun zelfbouwcamper, waar ze vrijwel heel Europa mee hebben doorkruist. "We rijden vooraan in de file, maar we komen overal en als we in de bergen in de weg rijden, ga ik even aan de kant. Deze camper gaat nooit meer weg", verzekert Bekkema.

houdaccu's van 165 Ah er weinig zin meer in heeft. Mogelijk een gevolg van de te kleine lader. De test van de koplampen brengt aan het licht dat de wagen scheel kijkt, om de keurmeester aan te halen. De rechterlamp schijnt te veel naar links en andersom. Op de achterzijde boven heeft Bekkema drie parmantige lichtjes gemonteerd. "Mag niet van de apk", meldt Smits. Een kapotte rode reflector achterop mag ook niet van de wetgever. Het ding wordt ter plekke vervangen.

Karkasbreuken

Dat moet ook dringend gebeuren met de remvloeistof, die veel te veel vocht bevat. Dat vocht kan bij langdurig remmen in de bergen gaan koken, waarna de remdruk wegvalt. Een horrorscenario. Zo'n schrikbeeld ontdekt Smits ook op de achteras, waar dubbellucht het hoge gewicht van de wagen krijgt te verstouwen. Voor de leek zien de vier banden er met hun grove profiel nog patent uit, maar Smits ziet karkasbreuken in de lengterichting. "Dat is wachten op een

klapband." Alle zes banden zijn acht jaar oud, een leeftijd waarop ze direct vervangen moeten worden, zo doceert de keurmeester. "Er zijn zelfs verzekeraars die zes jaar als grens hanteren." Nog een afkeerpunt: de beluchting van de dieseltank is lek. De gasinstallatie blijkt zwaar verouderd en is ergens lek, maar vooralsnog is onduidelijk waar precies. Wel is duidelijk dat de lpg-tank achter de achteras met zijn 21 levensjaren veel ouder is dan het maximum van tien jaar. Ook is de tank zwaar verroest. Tevens blijkt ook de drukregelaar te oud en hard aan vervanging toe.

Achterwielaandrijving

Op de brug toont de alkoof zijn sterke punten. De motor is zo goed als olieachtig. Ondanks zijn bijna vijftig jaar is roest het onderstel vrijwel vreemd. Ouderwetse techniek: overal smeerpels. En keurig onderhouden, getuige de vetklodders. Bekkema heeft een roestvaststalen uitlaat laten maken, die de eeuwigheid aankan, afgezien van een lekkend

De gasinstallatie blijkt verouderd en is ergens lek, maar vooralsnog is onduidelijk waar precies



De bladveren zijn nog in goede staat.



Eindoordeel

De lijst mankementen lijkt lang, maar bevat goed beschouwd vooral kleinigheden. Echte missers zijn de zwaar verouderde, lekkende gasinstallatie, inclusief verroeste lpg-tank, de te oude en deels beschadigde banden en de slechte remmen. Maar in de basis staat hier een knap staaltje doe-het-zelfwerk met techniek uit de oertijd van de bestel- en vrachtwagenbouw, die zijn degelijkheid wel bewezen heeft. De Bekkema's zijn overwegend tevreden met de uitslag van de keuring, al zagen ze de banden- en gasproblemen niet aankomen. "Die moeten opgelost worden. Anders wil ik er niet mee op vakantie", zegt Pleuni Bekkema. De wagen krijgt een 7,5 en Smits schat zijn waarde op zo'n 22.000 euro.

*De houten bodem is nog **puntgaaf**, wat voor veel jongere **fabriekscampers** lang niet altijd vanzelfsprekend is*

Wegpeuteren

Voordat Smits met zijn onbarmhartige vochtmeter het interieur onderhanden neemt, prijst hij Bekkema voor de uiterst zorgvuldige meubelbouw. "Echt heel netjes. Misschien nog wel beter dan een Hymer uit dezelfde tijd." De vochtmeting laat op een paar plekken zien dat Bekkema aan de slag moet. Oude kit wegpeuteren en opnieuw kitten. Zoals de keurmeester ook ziet als hij op een trap is geklommen en ruimte constateert tussen hoekprofielen en alkoofwanden. "Niet meer mee wachten. Als je hier niets aan doet, gaat de boel lekken en rotten. Nu ben je nog op tijd." En verder: "Ook op zijn dak ziet hij er heel mooi uit." 🚐

In het kort

Merk en type	Zelfbouw
Basisauto	Hanomag Henschel F46/Mercedes Benz 608
Bouwjaar	1972/2001
Kilometerstand	210.667, maar op vervangen teller
Rijkglaargewicht	4.060 kg
Gewogen gewicht	4.703 kg
Maximaal gewicht	5.000 kg
Afmetingen (lxbxh)	640 x 230 x 295 cm
Kosten zelfbouw	16.000 euro
Huidige waarde	ca. 22.000 euro



Het dak vereist nog wel wat kitwerk.