

Ron Smits keurt...

CARTHAGO OPUS 5.6

Het is bepaald niet kinderachtig waar Hans Tönjes mee komt voorrijden. Met dik acht meter lengte en een hoogte ruim boven de drieënhalve meter valt zijn Carthago Opus 5.6 integraal onmiskenbaar in de categorie zwaargewichten.

TEKST WILLEM VAN HAMERSVELT // FOTO'S HUIB VERHOEF

Waar de modale camperaar met een blik op de weegschaal overweegt of dat derde paar sokken nog wel mee kan, haalt Tönjes zijn schouders op. Hoezo gewicht? De wagen mag een kleine anderhalve ton laden. Daar blijft

op de weegplaten van Smits - met allerhande spulletjes aan boord, waaronder een zware gereedschapskist en een blik verf met kwast - een ton van over. En zo verwondert het al iets minder dat het dwarsbed achterin is uitgerust met

een waterbed. Waterbed? Jazeker. Een waterbed, een light-uitvoering weliswaar, maar er verdwijnt wel 140 liter water in, goed voor evenzoveel kilo's. De matras wordt net als thuis verwarmd op 230 volt. Mede daarom is het dak





De stroomvoorziening is goed op orde.



Een vaste mistlamp en een op het rek, dat mag niet.



Eikels en hazelnoten in het luchtfilterhuis.

van de Carthago uitgerust met een partij zonnepanelen die op een rijtjeshuis niet zou misstaan, tezamen goed voor 1000 wattpiek en de voedingsbron voor twee huishoudaccu's van 140 Ah per stuk, met daaraan een omvormer voor 230

geen probleem te zijn, als de bediening op het dashboard gedemonteerd kan worden. "Want als het er niet is, hoeft het ook niet te werken", zo legt Smits de apk-voorschriften uit. Tönjes gaat later op onderzoek uit.

Meting van *de remvloeistof* levert een *kookpunt* van 142 graden op, een teken dat er *te veel vocht* in zit


volt. En nu we toch de accu's hebben ontdekt in de dubbele bodem, die bijna stahoogte heeft, meet keurmeester Ron Smits ze ook maar even door. Prima in orde. De eerste pluspunten zijn binnen. De eerste minpunten ook, want beide accu's staan niet vast. Afkeuring voor de apk. Dat geldt nog niet voor de gerafelde veiligheidsgordels. "Maar zodra er maar het kleinste scheurtje in komt, worden ze wel afgekeurd", legt Smits uit.

Slangenmens

Nog meer afkeerpunten. Maar wel in de categorie peanuts. Zoals het mistachterlicht dat zowel op de scooterdrager als op de wagen zelf brandt. Dat mag om duistere redenen niet van de apk. Tönjes lost het probleem direct op en verwijdert het lampje op de auto. Smits ontdekt er nog eentje. De hoogtevinstelling van de koplampen is overleden. Dat hoeft

De keurmeester ontpopt zich als slangenmens als hij de motorkap van de integraal opent op zoek naar de remvloeistof. Bij de modale integraal moet je de halve camper slopen om alleen al bij de peilstok voor de motorolie te komen. Zo bezien valt het bij deze Carthago nog mee. Meting van de remvloeistof levert een kookpunt van 142 graden op, een teken dat er te veel vocht in zit. Dat kan gevaarlijk worden als de mastodont langdurig wordt afgeremd in de bergen. "Vervangen", luidt het dringende advies van Smits.

Brandstofleiding

Hij ontdekt dat de aanzuigslang naar het luchtfilter van de Iveco-diesel is verdwenen, hetgeen de half aangevreten eikels en hazelnoten in het luchtfilterhuis verklaart. Beesten. "En dit is gewoon een olifant", roept de keurmeester bij 



DE KEURMEESTER

Ron Smits: 'Een knappe camper, zoals je van Carthago kunt verwachten'

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



Het interieurfilter heeft zijn beste tijd gehad.



Een brandstofleiding blijkt te lekken.



De dakluiken vertonen lekkage.



DE EIGENAAR

Twee campers

Zelf vindt hij het ook een tikje decadent, maar Hans Tönjes (57) en zijn vrouw Margreet (55) zijn eigenaren van twee campers. Toen het stel in 2019 de Carthago kocht, was het de bedoeling de Hymer B644, die met zijn zeven meter te klein werd voor langer verblijf, op te ruimen. Maar dat is er nog niet van gekomen. Tot vreugde van dochter Myrthe (22). Zij en haar vriend gaan regelmatig met het afdankertje op stap. Tönjes vindt de Carthago 'mooi van lelijkheid' en geniet van 'het vrachtwagengevoel' zodra hij achter het stuur kruipt.

een dik pak isolatiemateriaal, waar de aanzuigslang voor de verse lucht naar het interieur in is verstopt. Aan het eind van de slurf ontmaskert Smits een zwaar vervuild interieurfilter, dat dringend de vuilnisbak in moet.

Een brandstofleiding blijkt te lekken, hetgeen Tönjes al wist. Een nieuw exemplaar is besteld. Smits ontwaart een eindje verderop bij de startaccu twee los rondhangende zekeringen. De onbeschermde pootjes kunnen massacontact maken met het staal in de

gelaar deugen niet. De regelaar ontbeert een afblaasventiel en de slang heeft geen geperste aansluithulzen. "Ze zijn bedoeld voor gebruik in de openlucht", weet de keurmeester.

Alarmlampje

De voorste demper van de uitlaat lekt, zo blijkt uit een zwart roetspoor. Dat mag niet. De Carthago heeft ooit een retrofilter in zijn uitlaatsysteem gekregen, wat hem in Duitsland toegang tot milieuzones verschaft. Nederland is zo

Ondanks het roetfilter blijft de wagen in Nederland officieel een viespeuk, die buiten die zones moet blijven

omgeving. Met lelijke kortsluiting tot gevolg. "Ze horen in een zekeringhouder te zitten", doceert de keurmeester. Achter een zijluik ontdekt hij nog zo'n knutselwerkje. Deze keer gaat het om een connector van de 230-voltaansluiting. Het spul grijnst je tot afschuw van Smits open en bloot tegemoet. "Dit moet in een isolatiedoos", adviseert hij met klem. Ook de gasslang en drukre-

ver nog steeds niet. Hier blijft de wagen, ondanks het roetfilter, officieel een viespeuk, die buiten die zones moet blijven. Het gros van de auto's heeft indicatoren die waarschuwen als de remblokken hun einde naderen. De grote Carthago doet dat niet: alle kabeltjes, die het alarmlampje in werking moeten stellen, zijn losgetrokken of doorgeschuurd. Hans Tönjes kijkt er na de andere elek-



trische missers niet meer van op. “Mijn camper komt niet voor niets uit België.” Nog zoiets: de luchtdruk van de binnenste achterbanden kan niet worden gecontroleerd, omdat een verlenging van het ventiel ontbreekt. En van een van de voorwielen is de wielop fout gemonteerd zodat ook hier het ventiel onbereikbaar is. Tekenen van ongeïnteresseerd sleutelwerk.

Zware regenval

Goedkeurend stelt Smits vast dat de tien zonnepanelen vastgelijmd zijn. Veelal worden schroeven gebruikt, wat op de lange duur lekkages kan veroorzaken. Minder blij is hij met de kabeltjes van de twee camera's die onbeschermd over het dak lopen. “Die zijn niet voor buitengebruik bedoeld. Ze worden snel bros door de zon en moeten daarom in een kabelgoot.”

De reus ziet er van onderen keurig uit. Nauwelijks roest en geen rottende bodem. Kan ook niet want Carthago is niet voor niets een prijzig merk: de bodem is niet van rotgevoelig hout, maar van aluminium. Dat geldt ook voor het dak en de wanden. En daarom is het wel vervelend, maar niet desastreus dat de dakluiken lekken en dat er onder het achterraam ook een lek zit. De eigenaar wist van de dakluiken. Ooit zag hij bij zware regenval het water naar binnen stromen, rechtstreeks de kelder in, waar de kwetsbare omvormer zit. Die bleef gelukkig heel. Maar de Carthago blijft wel bij Smits logeren om de lekkages te verhelpen. Dan wordt ook uitgezocht waarom de Alde-vloestofverwarming lekt en waarom bij het starten van de motor het trapje en de hydraulische poten niet meer worden ingetrokken. 🚐

Eindoordeel

Eigenaar Hans Tönjes van de Carthago heeft naar eigen zeggen een topdag beleefd. Hij heeft veel opgestoken over het wel en wee van zijn zwaargewicht. En er zijn, ondanks de vele kleine aandachtspunten, geen grote missers te betreuren. Om met keurmeester Ron Smits te spreken: “Hier staat een knappe camper. Eigenlijk had ik ook niet anders verwacht. Carthago's zitten heel goed in elkaar.” De vriendelijke reus krijgt - mits zijn mankementen zijn verholpen - een 8 en Smits schat de waarde dan op 38.000 euro.

*De eigenaar zag bij **zware regenval** het water naar **binnen stromen**, rechtstreeks de kelder in, waar de **kwetsbare omvormer** zit*

In het kort

| | |
|--------------------|--|
| Merk en type | Carthago Opus 5.6 |
| Basisvoertuig | Iveco New Daily 35C17, 3 liter, 152 pk |
| Bouwjaar | 2005 |
| Kilometerstand | 132.000 |
| Rijklaargewicht | 4.595 kg |
| Gewogen gewicht | 5.188 kg |
| Maximaal gewicht | 6.000 kg |
| Maten (lxbxh) | 820 x 240 x 360 mm |
| Taxatiewaarde 2020 | 48.000 euro |
| Huidige waarde | 38.000 euro |



De cabine staat garant voor vrachtwagengevoel.