



Ron Smits keurt...

NIESMANN+BISCHOFF ARTO 69L

Marian Schrauwen (62) en Peter van Dijk (61) zijn echte kilometervreter: ze legden de afgelopen twee jaar maar liefst 50.000 kilometer af in hun camper. Die is dan ook van alle gemakken voorzien. Schrauwen rijdt vaak ook alleen, bijvoorbeeld voor een vakantie naar Spanje. "Ik wil daarom zeker weten dat de camper echt goed is."

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S HUIB VERHOEF



De keuring van de 7,2 meter lange Niesmann+Bischoff begint met het wegen. De weegbrug van Smits Campertechniek bepaalt de massa per wiel en opgeteld is dat 3.978 kilogram. "Als dit een apk was, konden we nu al ophouden", roept keurmeester Ron Smits goedgehumorst door de werkplaats. "Met een toegestane maximummassa op kenteken van 4.000 kilogram is de camper te zwaar. Er kan geen bestuurder meer bij." De Arto 69L weegt maar liefst 1.000 kilogram meer dan de massa ledig gewicht op het kenteken. Tijdens de keuring wordt gaandeweg duidelijk waar die extra kilo's zich bevinden.

Strepen op het raam

Daarna mag de Niesmann+Bischoff uit 2007 op de remmenbank. "Daar kan eigenlijk ook niets mis mee zijn, want hij is vorige maand nog apk gekeurd", zegt eigenaar Marian Schrauwen, toch een beetje nerveus na de eerste bevinding omtrent het gewicht. De remmentest wordt inderdaad met goed gevolg afgelegd.

Onder de motorkap is alles pico bello in orde. De camper heeft pas een ton op de teller staan en de 2.3-literblokken van Ducato zijn geweldig goed, prijst Smits. Ook de verlichting is prima en de hoogteregeling van de koplampen werkt goed. De reflectoren van het grootlicht zijn verweerd, maar dat is geen reden tot afkeur. Datzelfde geldt voor de ruitwissers, die strepen geven op het raam. De rubbers zijn verdroogd, maar niet



De remmen
zijn helemaal oké.



Onder de motorkap
is alles pico bello in orde.



Het chassis is nog
in uitstekende staat.

gescheurd. “Toch maar liever vervangen”, adviseert Smits. Tijd om de gasinstallatie te testen. De originele gasbun van de camper bevat geen gasflessen, maar twee extra jerry-cans water van elk 20 liter. Ook de tank van de camper zit vol met 100 liter water. “Ik hou ervan om vrij te staan en

een verplichting in alle EU-landen. “Als je met deze camper een ernstig ongeval krijgt en er beschadigt een gasleiding, loopt al het gas uit de tank weg. Dat is vragen om een ontploffing”, stelt Smits, nu heel serieus. “Dat zal ik het bedrijf dat die gastank heeft geïnstalleerd nog wel even vertellen”, zegt Schrauwen

*Smits wil de **dampgastank** afpersen, om te kijken of er **lekkages** zijn, maar er is geen **afpersventiel** gemonteerd*

douche graag elke dag, net als thuis”, verklaart Schrauwen de ruime voorraad. Maar toch: elke liter water is weer een kilogram gewicht.

Ontploffing

De gastank hangt onder de auto. Het is een lpg-dampgastank van 60 liter, ook net volgetankt. Smits wil het systeem afpersen, om te kijken of er lekkages zijn, maar dat blijkt niet mogelijk. Er is geen deugdelijk afpersventiel gemonteerd. “We hebben die tank vorig jaar door een nieuwe laten vervangen”, vertelt Schrauwen. Maar Smits ziet geen afsluiter, geen gasfilter en geen crash-sensor. Dat betekent dus ook dat het gas niet af te sluiten is als je gaat rijden –

strijdlustig. “Ik ga meteen komende week verhaal halen. Reken maar dat we die zaken gaan aanpakken.” Eenmaal op de brug valt ook op dat het Ducato-chassis met AL-KO-achteras van de camper nog in uitstekende staat verkeert. Er is nauwelijks roest te zien. De opbouw van deze premium camper heeft een kunststof bodem, dus de keurmeester hoeft niet te kijken naar rottende houten bodemplaten. Wel vallen andere zaken op. Met tiwrap is een dikke rode pluskabel gemonteerd van de accubak richting de achterzijde van de camper. Terwijl alle bedrading onder een camper dubbel geïsoleerd hoort te zijn. “Je wilt niet dat de isolatie van zo’n pluskabel smelt of wegslijt”, 



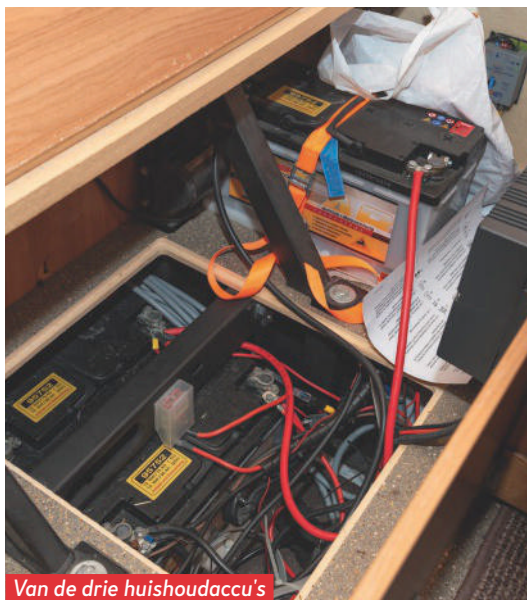
DE KEURMEESTER

Ron Smits:
‘Je ziet overal aan dat dit een premium camper is.’

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



Een steunpoot zit nogal dicht bij de katalysator.



Van de drie huishoudaccu's functioneert er een niet meer.



Smits toont het verschil tussen een kunststof en een stalen ventiel.



DE EIGENAREN

Kilometervreten

De eerste camper van Schrauwen en Van Dijk was een Niesmann+Bischoff. Die beviel zo goed dat er weer een kwam. De Arto 69L is van alle gemakken voorzien en wordt intensief gebruikt. Sinds de aanschaf in 2018 is de kilometerstand verdubbeld. Vooral Marian Schrauwen, vroeger chauffeur op een ambulance, rijdt er veel in. Ze gaat regelmatig in haar uppie naar Spanje. "Je komt de leukste mensen tegen als je alleen reist. En als het een beetje eng wordt, zet ik een grote drinkbak buiten en daar hang ik een dikke hondenriem naast. Dan denken ze dat ik een enorme hond heb", lacht ze, kijkend naar haar schattige hondje Ollie.

legt Smits uit. "Hij loopt langs de gegalvaniseerde chassisebalk en ook nog in de buurt van de uitlaat." Datzelfde geldt voor een van de vier hydraulische steunpoten, die onder de camper zijn aangebracht. De poot rechtsvoor is vlak bij de katalysator gemonteerd. "Die kan wel 500 graden Celsius worden en daar kan die aluminium steunpoot echt van beschadigd raken", legt Smits uit. Een hitteschild aanbrengen zou de enige juiste oplossing zijn. In de uitlaatpijp ontdekt hij nog een gaatje. Buiten de auto is het niet te

houdaccu's. Ze worden stuk voor stuk doorgemeten. Twee stuks blijken in prima staat, een is duidelijk kapot. De interne weerstand is tweemaal zo hoog als bij de andere twee accu's, meldt het testapparaat. Smits verwijdert de accu meteen maar uit de camper. "Dat scheelt alweer 20 kilogram. En als je met je startaccu erbij in totaal vier accu's hebt, krijgt je dynamo die tijdens het rijden eigenlijk ook nooit helemaal opgeladen", doceert de keurmeester. "Daar kunnen accu's niet goed tegen. Dus het is helemaal geen gek idee om

*De **camper** heeft een kunststof bodem, dus de **keurmeester** hoeft niet te kijken naar **rottende** houten bodemplaten*

horen, maar toch had de garage de camper daarop moeten afkeuren. Daar komt nog een puntje bij: het achterste rubber van de linker draagarm is gescheurd. De draagarm raakt daardoor het subframe en dat mag niet. Ook over het hoofd gezien bij de laatste apk-keuring. Onder de banken in het luxueus uitgevoerde en brandschone interieur bevinden zich maar liefst drie 90Ah-huis-

die accu gewoon weg te laten. Dan nog zal de lader van 16 ampère grote moeite hebben de accu's te vullen tijdens het rijden. Je moet het echt hebben van de zonnepanelen op het dak en van de 230V-lader."

Alle apparatuur in het interieur werkt prima. Alleen geven twee gaspitjes een zwakkere gasvlam dan het derde. Tot verbazing van de eigenaars legt Smits



Het dak is prima afgewerkt.



Eindoordeel

Eigenaren Marian Schrauwen en Peter van Dijk kijken nog steeds vol vertrouwen naar hun Niesmann+Bischoff-camper. Eigenlijk zijn ze alleen een beetje geschrokken van de onveilige lpg-installatie, terwijl die vorig jaar nog werd vernieuwd. Keurmeester Ron Smits spreekt na de keuring van 'een supermooi ding'. En het lijstje met punten valt heel erg mee; er zit niets bij dat niet vlot te herstellen is. Wel waarschuwt de keurmeester voor de winterbanden van acht jaar oud. "Ik adviseer ze nu te vervangen. En houd ook je gewicht in de gaten. Moet al dat water nou écht mee?" De Arto krijgt een 8 en Smits schat de waarde in op 45.000 euro.

*Als je met je **startaccu** erbij in totaal vier accu's hebt, krijgt je **dynamo** die tijdens het rijden nooit **helemaal** opgeladen'*

In het kort

Merk en type	Niesmann+Bischoff Arto 69L
Basisvoertuig	Fiat Ducato 2.3 liter, 131 pk
Bouwjaar	2007
Kilometerstand	104.111
Rijklaregewicht	3.036 kg
Gewogen gewicht	3.978 kg
Maximaal gewicht	4.000 kg
Maten (lxbxh)	720 x 235 x 300 cm
Prijs bij aanschaf, 2018	46.000 euro
Huidige waarde	45.000 euro



Marian Schrauwen en Peter van Dijk, met hun hondje Ollie.

uit dat de gasleiding naar die twee pitjes deels verstopt zit. "Dat komt doordat er geen gasfilter is gemonteerd. Dan komt vuil uit het lpg in je leidingen terecht." De twee dachten dat het zo hoorde: dat het achterste een sudderpitje was. De vochtmeting levert geen zwakke plekken op. Als Smits een laddertje pakt, constateert hij dat ook het dak uitstekend is afgewerkt. De weinige kitnaden die scheurtjes vertonen, zijn van de sierpanelen achter aan de camper. Voor het mooie goed om ze te vervangen, maar het levert geen lekkages op.

Vastgeschroefd

Als het om campers gaat, ziet Ron Smits álles. Zelfs de ventielen. Die heeft de garage net alle vier vervangen. Maar duidelijk door het verkeerde model, laat Smits zien. Hij duwt het ventiel schuin opzij en er klinkt een luid gesis. "Deze ventielen horen er niet in", legt hij uit. "Dit is wachten op lekkages. Je kunt ze beter laten vervangen door van die zware stalen ventielen die vastgeschroefd worden." Hij loopt naar zijn magazijn en haalt ze tevoorschijn. "Kijk, deze kun je niet opzij buigen en ze gaan nooit lekken." Schrauwen voegt weer iets toe aan de lijst van zaken die ze met haar garage moet bespreken. 🚐