

*Ron Smits keurt...*

RIMOR UNICO

Hans Verheyen is vandaag 67 jaar geworden en een mooier verjaardagscadeau had hij naar eigen zeggen niet kunnen krijgen. Keurmeester Smits schat de waarde van zijn Rimor Unico anno 1996 tussen de 15.000 en 20.000 euro.

TEKST WILLEM VAN HAMERSVELT // FOTO'S JEROEN JUMELET

De gemiddelde camper wordt er met het klimmen der jaren niet beter op en van een winstgevend beleggingsobject is derhalve geen sprake. Maar het zijn rare tijden. Campers zijn met dank aan covid-19 niet aan te slepen en dat levert prijzen op die eerder onvoorstelbaar waren. Zeven jaar geleden betaalden Hans en Anita Verheyen niet meer dan 7.250 euro voor hun Rimor Unico. "Als je nu een camper kunt vinden voor 10.000 euro is zo'n wagen zo beroerd dat je er je hond niet eens in wilt laten overnachten", illustreert Smits.

KAPITALE SCHADE

En zo kan het gebeuren dat de 25 jaar oude Rimor een soort rijdende spaarpot is geworden. Nette wagen voor zijn leeftijd, maar hij gaat na de uitputtende keuring toch niet helemaal vrijuit. De

keurmeester klimt op een trap om het dak te inspecteren en kondigt direct alarmfase 1 af. Op een aantal plekken komt de afdekpees omhoog van het hoekprofiel dat dak en zijwand met elkaar verbindt. Als Smits die pees een eindje oplicht, geeft de boosdoener zich bloot: door roest opgezette schroefkoppen. Dat duidt op een beginnend vochtprobleem. De schroeven zitten vast in een houten lat onder het hoekprofiel en als dat hout nat wordt, gaat het rotten. Met een kapitale schade tot gevolg, want reparatie van door vocht aangetaste wanden en daken is kostbaar. In dit geval is de keurmeester er nog op tijd bij. Uitvoerige vochtmetingen in het interieur leveren geen verdachte plekken op. De wagen is dus nog dicht, maar Smits adviseert met klem de roestende schroeven te verwijderen, de hoekprofielen opnieuw af te kitten en



DE EIGENAAR

Op stap met kleinkind

Met zijn kingsize foto van een Canadees berggebied op de alkoof lijkt de Rimor van Hans [67] en Anita [60] Verheyen een eersteklas avonturier. Maar schijn bedriegt. Die foto is een erfenis van de vorige eigenaren.

Frankrijk en de Moezel, om wijn te halen, staan hoog aangeschreven bij de Verheyens, maar ze zijn toch vooral veel in eigen land te vinden. "Nederland is zo mooi." Bovendien vinden ze het heerlijk om het oudste kleinkind [4] mee te nemen.





⚠ De afdekpees op het dak komt omhoog: alarmfase 1.

✓ Het contourlicht zit achter de luifel, wat volgens de apk niet mag.



⚠ De huishoudaccu, lekker makkelijk onder de motorkap, is in orde, maar zit los.

⚠ De remvloeistof moet worden ververs, want het kookpunt is veel te laag.



◀ De drukregelaar is ver over de datum.

✔ Erdogan-banden, zegt Ron Smits misprijzend.



⬆ De onderzijde van de Rimor is opmerkelijk gaaf, op een enkel plekje na.



een eindje naast de oude schroefgaten nieuwe schroeven te monteren, maar dan exemplaren van roestvast staal. Op de brug blijkt de onderzijde van de bejaarde Rimor opmerkelijk gaaf. Vrijwel geen roest. En op een hoekje rechtsachter na is de houten bodem nog keihard. Wel zijn de kopse kanten van de wandpanelen kletsnat. Gevolg van ontbrekende kit aan de bovenkant van de skirts waarmee het onderste deel van de wanden is afgedekt. “Die nattigheid is alleen al het gevolg van de rit die jullie net in de regen hebben gemaakt”, stelt Smits vast. Want de Rimor verkeert in de bevoorrechte positie dat hij altijd binnen staat als hij niet wordt gebruikt. Verheyen telt jaarlijks zo’n 1.300 euro neer voor zijn stalling. Maar dan heb je ook wat, zo blijkt uit de uitleg van Smits. “Als hij veel meer buiten zou komen, was hij allang weggerot. Want zo best zijn deze Rimors niet.”

HORROVERHAAL

De inspectie op de brug brengt een tweetal olielekages aan het licht. De krukaskeerring aan de kant van de versnellingsbak lekt in lichte mate en ook de turbo zit onder de oliedrab. Smits adviseert de keerring pas te vervangen

als ooit de koppeling vernieuwd moet worden en de boel toch openligt. “En die turbo moet eerst goed worden afgespoten. Dan pas kun je zien hoe erg die lekkage is.”

Waarna een horrorverhaal volgt over de mogelijke gevolgen van een ver versleten turbo. “Dan wordt motorolie boven de zuigers gedrukt. Die olie komt tot ontbranding waardoor de motor op hol slaat. Geen houden aan. Dat stopt pas als alle motorolie op is of als de motor kapot draait.” Kostbare grap. Maar ook een nieuwe turbo loopt met zo’n 1.200 euro lelijk in de papieren.

BERGGEBIEDEN

De gaskast gaat open. En daar ontwaart de keurmeester ‘de prehistorie’. De drukregelaar dateert van 2005 en had in 2015 al vervangen moeten worden. “En je gasflessen zijn 180 jaar oud”, grijnst Smits, wijzend op bouwjaar 2006. Ver over de toegestane maximumleeftijd van tien jaar. Afpersen van de gasinstallatie brengt een lekkage in de aansluiting van de koelkast aan het licht. Smits adviseert bij de eerstvolgende servicebeurt de voorremmen uit elkaar te halen, omdat de remblokken zeer waarschijnlijk beschadigd zijn. Van buiten

In het kort

Merk en type	Rimor Unico
Basisvoertuig	Ford Transit 190
	2,5 liter 76 pk
Bouwjaar	1996
Kilometerstand	131.000
Rijkgewicht	2.440 kg
Maximaal gewicht	3.500 kg
Gewogen gewicht	2.922 kg
Maten (lxbxh)	640 x 230 x 320 cm
Jaar van aanschaf	2014
Prijs bij aanschaf	7.250 euro
Huidige waarde	15.000 à 20.000 euro



🔧 *Het vieze luchtfilter duidt op achterstallig onderhoud.*

af kan hij al zien dat ze ooit veel te heet zijn geweest. Ook dient dringend de remvloeistof te worden vervangen. Het kookpunt ligt op 138 graden Celsius, waar 155 graden het absolute minimum is. “In Nederland is dit geen enkel probleem, maar in berggebieden is dit wel levensgevaarlijk. Bij langdurig remmen gaat de vloeistof koken en houd je geen remdruk meer over”, legt de keurmeester uit.

INKTZWARTE MOTOROLIE

Met afschuw beziet Smits de zes banden van de Rimor. Prima profiel, daar niet van. Maar hun flanken vermelden een Turks merk dat volgens de keurmeester geen aanbeveling verdient. “Erdogan-banden”, tekent hij misprijzend aan. “En ze zijn zes jaar oud. Als je in Nederland blijft, mogen ze nog een jaartje mee. Maar als je verder weggaat, zou ik ze vervangen door een behoorlijk merk.” Van een van de twee binnenste achterbanden blijkt het ventiel lek. En nog een pijnpuntje dat de Rimor deelt met veel andere campers: het contourlicht rechtsachter gaat deels schuil achter de luifel, een afkeerpunt voor de apk. De huishoudaccu, heerlijk makkelijk bereikbaar onder de motor-

kap, zit los, hetgeen Smits ter plekke verhelpt. Gezien het smerige luchtfilter, dat pas na hardhandig ruk- en trekwerk tevoorschijn wil komen en de inktzwarte motorolie stelt de keurmeester vast dat het laatste onderhoud al flink lang geleden is. Hij adviseert een klem van de startaccu los te maken als de camper langdurig in de stalling staat. “Die accu wordt aan de netstroom niet opgeladen en door zelfontlading loopt hij langzaam leeg.” Dat herkent Verheyen. “De camper start na lang stilstaan altijd maar moeizaam.” 🚐

Te-doen-lijstje

Niet mee wachten

- Hoekprofielen afkitten
- Bovenkant skirts afkitten
- Drukregelaar vervangen
- Gasflessen vervangen
- Remvloeistof ververset
- Gaslekkage repareren

Aandacht op termijn

- Onderhoudsbeurt
- Voorremmen controleren
- Betere banden monteren
- Contourlicht verplaatsen
- Krukaskeerring vervangen



DIT VINDT KEURMEESTER RON SMITS

Eindoordeel

Hans Verheyen rolt van verbazing haast van zijn stoel als hij de waardeschatting van keurmeester Ron Smits verneemt. Ergens tussen de 15.000 en 20.000 euro. Zelf heeft hij zeven jaar geleden 7.250 euro voor de Rimor betaald en in 2018 kwam een taxateur voor de verzekering op 10.000 euro. “Maar de markt is momenteel totaal overspannen”, weet Smits. “Voor 10.000 euro koop je helemaal niets. En als je tien van deze wagens naast elkaar zet, steekt deze Rimor er met kop en schouders bovenuit. Als je ze nog kunt vinden. Want het gros is allang weggerot.” De wagen krijgt, mits alle pijnpunten zijn verholpen, een acht.

