

*Ron Smits keurt...*

T4 CARTHAGO MALIBU

De Volkswagen T4 waar Brian Hickey mee komt aanrijden, is 23 jaar oud en staat altijd buiten. Toch is de buscamper nog in opvallend goede staat, blijkt uit de campercheck van Ron Smits. Alleen: waarom schakelt 'ie zo moeilijk?

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S HUIB VERHOEF

De Volkswagen T4 maakt deel uit van een legendarische reeks bestelbussen, beginnend met het oerbusje, de Volkswagen T1. De bussen staan bekend als betrouwbaar en robuust. Keurmeester Ron Smits maakt zich dan ook geen zorgen over de kilometerstand van ruim 295.000 kilometer, die de T4 Carthago Malibu te zien geeft. “Daar kan nog wel een paar ton bij”, denkt hij. De camper waarmee Brian Hickey in Ede verschijnt, wordt intensief gebruikt.

SLAPPE VERING

Tijdens de proefrit concludeert Smits dat de vijfcilinder-turbodiesel van Volkswagen inderdaad nog uitstekend presteert. Minder is hij te spreken over het wazige schakelen en de slappe vering. Bij de weging blijkt de buscamper geen kilogram te zwaar en ook de remtest verloopt probleemloos. Als

daarna de verlichting wordt gecontroleerd, blijkt echter dat de hoogteregeling van de rechter koplamp niet werkt. “Dat moet echt verholpen worden voor de komende apk-keuring”, meldt Smits. Via de achterdeur is de gasbun bereikbaar, met een fles met 5 kilogram propaangas. Smits moet door een berg spullen graven om uiteindelijk de ventilatieopening te vinden. Die blijkt verstopt te zijn met een fles motorolie. “Die past daar zo mooi in”, vindt eigenaar Hickey. Maar Smits is onverbiddelijk: de gasbun is geen opslagplek voor rommel en de ontluchting moet open blijven.

VERWEERDE LAKLAAG

Bij onderzoek van de carrosserie blijkt de T4 opmerkelijk gaaf te zijn. “Roest is het grote probleem van deze busjes”, vertelt de ervaren keurmeester. “Ze hebben ook vrijwel allemaal last van roest rond de voorruit. Deze niet.”



DE EIGENAAR

Intensief gebruik

Brian Hickey [38] en Daphne Wolthuis [41] hebben behalve de T4-camper een compacte elektrische auto: de Renault Zoe. Voor grotere afstanden is die minder geschikt en daardoor wordt de T4 het hele jaar door voor de langere ritten gebruikt. In de weekends en schoolvakanties gaan ze er bovendien mee op pad met hun twee kinderen en een hondje. De keuring verliep naar verwachting. “Ontzettend leuk om zoveel kennis over mijn eigen camper op te doen. En nu wil ik het lakwerk beslist laten polishen.”





⬇ Een bus in het schakelmechanisme blijkt versleten.

✓ Het gewicht van de camper blijkt dik in orde.



⬇ Diverse rubber vacuümslangetjes zijn verdroogd en aan vervanging toe.

⬇ Er mogen geen spullen in de gasbun, want de ontluchting moet open blijven.



⚡ De aansluitklem van de pluspool van de huishoudaccu is flink gecorrodeerd.

✓ De fuseekogels doorstaan de spelingtest.



⬆ De remvloeistof heeft een te laag kookpunt en moet dus worden ververs.



Hickey vertelt dat de T4 bij de vorige eigenaar altijd binnen heeft gestaan. Des te meer reden om de inmiddels flink verweerde laklaag nu eens flink te poetsen en sealen, vindt Smits. Dan zou ook de kit van de twee zijramen vervangen mogen worden. Die is al eens bijgewerkt en is nu weer gescheurd. Demonteren van het raam, goed reinigen en met nieuwe kit monteren is de enige juiste oplossing. Bij het heffen van het dak blijkt dat de stof de tand des tijds wel goed heeft doorstaan.

RUBBER SLANGETJES

De huishoudaccu staat in het interieur en de VW-camperdealer heeft 'm net vervangen, meldt Hickey. Smits constateert echter een zwaar gecorrodeerde en half afgebroken klem op de pluspool. Na een poging tot schoonmaken besluit hij de hele klem maar te vernieuwen. Erger is dat de accu los in de auto staat. "Dat zou ook een reden tot apk-afkeur zijn", legt Smits uit. "Waarschijnlijk heeft iemand de bevestiging verwijderd nadat er een grotere accu is geplaatst." De eigenaar van de Carthago Malibu denkt zijn camper na drie jaar wel te kennen. Groot is dan ook de verbazing als Smits onder de motorkap wijst op

een standkachel. "Reuze handig. Dan kun je de camper voor vertrek alvast voorverwarmen." Vreemd genoeg zijn er geen bedieningsknoppen te vinden voor de dieselgestookte kachel. Wel voor de extra kachel die werkt op koelvloeistof van de motor en natuurlijk ook voor het Truma-kacheltje dat werkt op propaan. Met de normale verwarming achter het dashboard meegeteld beschikt de compacte camper dus over vier kachels. Onder de motorkap wijst Smits ook op de vele kleine rubber slangetjes. Die hebben een belangrijke functie bij het aansturen van de turbo en de EGR. Gaat er een slangetje lekken, dan leidt dat direct tot motorproblemen. Datzelfde geldt voor de retourslangetjes van de dieselferstuivers. Smits adviseert dan ook om de 23 jaar oude slangetjes preventief te laten vervangen. Dat geldt ook voor de remvloeistof.

BRANDSTOFFILTER

De distributieriem is recent vervangen, meldt Hickey. Maar de T4 heeft nog een getande riem, die de brandstofpomp aandrijft. Die wordt nog wel eens vergeten, vertelt Smits. Hoe dat bij deze Volkswagen zit, is niet bekend. Preventief vervangen is het advies en zet dan

In het kort

Merk en type	T4 Carthago Malibu
Basisvoertuig	Volkswagen T4 2,5 tdi
Bouwjaar	1999
Kilometerstand	295.648
Rijkgelagewicht	2.200 kg
Maximaal gewicht	2.680 kg
Gewogen gewicht	2.195 kg
Maten (lxbxh)	475 x 185 x 197 cm
Jaar van aanschaf	2019
Prijs bij aanschaf	15.500 euro
Huidige waarde	15.000 euro



🔧 *Het hefdak staat niet helemaal strak, maar het doek is kurkdroog.*

meteen de beschermkap van de riem goed vast. De keurmeester adviseert ook om het brandstoffilter te vervangen. Het beste is dan om een gemodificeerde versie te nemen, met twee openingen in plaats van vier. “Zo voorkom je dat er bij het vervangen van het filter of bij het leegrijden van de tank een vacuüm ontstaat. Dat maakt dat de camper niet meer wil starten. Dat komen we best vaak tegen en is dus makkelijk te voorkomen.”

KERAMISCH VET

Als de camper op de brug staat, komt de oorzaak van het wazige schakelen aan het licht: een bus in het schakelmechanisme is uitgelopen. Vervangen is niet eenvoudig, want er zit een Bearlock voor. Goed tegen autodiefstal, maar onhandig als je aan het schakelmechaniek moet werken. Ook van onder heeft de Volkswagen amper roest en dat zie je niet zo vaak, meldt Smits. Hij constateert wel dat de remblokken vies en roestig zijn. “Netjes opnieuw monteren met keramisch vet.” Bovendien is de velg van het reservewiel volledig verroest en is de reserveband nog uit 1999: de eerste band dus. Hoog tijd om die eens te vervangen. Op de

fuseekogels is niks aan te merken. Ron Smits adviseert ook om de schokdempers te vervangen: “De wegligging is matig en de camper gaat met nieuwe schokdempers echt veel beter rijden.” De eigenaar neemt alle opmerkingen van Ron Smits ter harte, maar hier is hij het echt niet mee eens: “Ik vind het juist lekker dat hij zo soepel rijdt.” 🚐

Te-doen-lijstje

Niet mee wachten

- Huishoudaccu vastzetten
- Hoogteregeling rechter koplamp herstellen
- Distributieriem brandstofpomp vervangen en kap vastzetten

Aandacht op termijn

- Vacuümslangetjes in motorruimte preventief vervangen
- Schakelmechanisme repareren
- Remvloeistof vervangen
- Brandstoffilter vervangen
- Remblokken voor en achter schoonmaken
- Schokdempers vervangen
- Velg en band reservewiel vervangen
- Zijramen opnieuw kitten



DIT VINDT KEURMEESTER RON SMITS

Eindoordeel

“Deze T4 is op zich heel goed bewaard gebleven. Maar als het mijn camper was, zou ik hem eens heel goed aanpakken”, vertelt keurmeester Ron Smits. “Poetsen natuurlijk. Daarnaast is er wat onderhoud nodig dat bij de grote beurt hoort. Het schakelmechanisme moet hersteld en ik adviseer nieuwe schokdempers. Dan wordt het veel plezieriger om in deze T4 te rijden en kan hij nog heel wat jaren mee.” Wat de prijs betreft moet Smits even nadenken. “T4’s zijn door het dal heen: ze zakken eigenlijk niet meer in waarde. De 15 mille die Brian en Daphne ervoor betaald hebben, zal de camper bij verkoop ook wel weer opbrengen.”

