



GOED GEBRUIKT

Pössl 2 Win

Een glimmende groene buscamper rijdt het terrein op van Smits Campertechniek in Ede. Eigenaren Gerrit (62) en Bea (58) de Weerdts stappen uit, waarna de keuring kan beginnen. Na een proefritje constateert keurmeester Ron Smits met een brede glimlach dat dit busje een geslaagde combinatie is van Duitse degelijkheid en Franse techniek. "Een DFC'tje!"

Als de wagen weer binnen staat, zijn de remmen als eerste aan de beurt voor een controle. De test verloopt vlekkeloos, behalve dat de handrem een fiks verschil laat zien tussen links en rechts. Dat mag, maar is wel een puntje van aandacht. Smits werkt de lijst verder af: hij leest de computer uit, controleert de verlichting, test de gordels voor en achter, checkt de aanjager en loopt nog een aantal kleine dingen na. De klep gaat omhoog en daar blijkt dat het motorcompartiment mooi droog en schoon is en dat alle vloeistofniveaus op peil zijn. Ook de slangen en klemmen worden optisch gecontroleerd. Smits geeft De Weerdts de tip om het interieurfilter er eens uit te halen en eventueel te vervangen door een koolfilter, dat ook alle geuren van buiten absorbeert. De remvloeistof wordt getest op vochtgehalte, want een te hoog gehalte kan leiden tot problemen met de remmen.

Vliegtuig

De gasvoorziening in deze camper is in een kast onder het bed geplaatst, reden dus om deze controle extra nauwgezet uit te voeren. De twee propaanflessen staan stevig vast, de slangen zien er goed uit en

zijn nog niet verouderd. Smits: "Slangen worden bij de apk niet op leeftijd gecontroleerd, maar alleen op breuk en beschadigingen. Je moet dus zelf de leeftijd in de gaten houden." Er zit een flinke opening in de vloer, zodat eventueel ontsnapt gas naar buiten kan zakken. De slangklemmen worden nog gecontroleerd op lekkage met de zeepsopspuit, waarna Smits het systeem op een druk van 150 millibar zet om de lektheid te testen. Tijd dus voor koffie met wat lekkers en een nadere kennismaking met dit camperstel.

Gerrit de Weerdts vertelt dat hij heel veel tijd en energie in zijn camper stopt: hij doet al het onderhoud en de kleine reparaties zelf en houdt de staat van zijn troetelkindje nauwgezet bij. "Als boordwerktuigkundige was ik gewend om alles in het vliegtuig zeer nauwkeurig te rapporteren en bij te houden. Dat doe ik met mijn camper nu ook." De tijd vliegt om en de koffie smaakt prima, maar er moet gewerkt worden. De gasdrukmeter geeft aan dat de druk niet is teruggelopen.

Dieseltank

De brug gaat omhoog en meteen is zichtbaar dat de camper te lijden heeft gehad

van pek en zout: roest! De carterpan is flink aangetast en zweet ook nog. De pakking moet dus worden vervangen en de corrosie moet weg. Smits: "Voorzichtig van roest ontdoen en Brunox Epoxy erop smeren. Drie keer een dun laagje geeft het beste resultaat."

De ABS-unit staat op een zeer roestige beugel en doet zijn werk in weer en wind. Als zich een storing voordoet, is er een probleem: die beugel is niet meer los te krijgen én is niet meer verkrijgbaar. Het is dus te hopen dat de ABS het nog heel lang blijft doen, maar de roest op de beugel moet natuurlijk wel worden aangepakt. Hetzelfde geldt voor de dieseltank, die op de naad flink is aangetast door de roest. Net als de trekhaak, die het beste kan worden gedemonteerd en gezandstraald. Verder valt de schade reuze mee, want alle balken en de bodem zijn in prima staat.

Verkeerd om

Smits krypt de voortrein omhoog, zodat de wielen vrij komen te hangen en hij de stuurinrichting en de wielophanging kan controleren. De Weerdts vertelt dat hij de schokdempers heeft laten vervangen, omdat het wiel linksvoor klappert op



slechte wegen. Dat heeft niet geholpen. Om de oorzaak op te sporen, zijn twee man nodig: een die het stuur met korte rukjes heen en weer beweegt en een die de stuurstang bevoelt. Smits: "Je hoort 'm klikken en je kan het ook voelen. Er is speling op de binnenste stuurkogel, maar niet ernstig." Van de twee nieuwe schokbrekers zitten de stofhoezen los, foutje van het garagebedrijf dat deze heeft gemonteerd. De schuimblokken, die de hoezen moeten borgen, zijn verkeerd om gemonteerd. Alles moet los en opnieuw gemonteerd. Daar zal de betreffende garagist niet vrolijk van worden. Verder is alles prima de luxe en ook de banden kunnen de toets der kritiek met glans doorstaan, want ze zijn van 2013 en van een topmerk.

Droog op de brug

Buiten klettert de regen op het dak, maar binnen is het lekker droog en warm als de keurmeester de camper van binnen gaat bekijken. Het interieur met blauwe bekleding geeft een huiselijk gevoel, maar is wel relatief krap. Maar dat kan ook niet anders met een lengte van 5,50 meter. Smits controleert de gasbeveiliging, de koelkast en de verwarming: alles werkt. De beide huis-

houdaccu's zijn honderd procent, al moet Smits zich wel in allerlei bochten wringen om de accu onder de bestuurdersstoel aan te kunnen sluiten op de apparatuur. En dan de vochtmeting. Alles gaat goed, tot de vochtmeter begint te piepen en een uitslag van 5,7 aangeeft bij het uitzetraum in het zitgedeelte. Gelukkig is het houtwerk vlak eronder nog niet aangetast, wijst de meting uit. Ook achter in het kastje boven het bed slaat de meter te ver uit: 6,2. De boosdoener hier is waarschijnlijk het derde remlicht dat erachter zit.

De oorzaken van beide vochtproblemen moeten natuurlijk wel worden opgelost. Tot slot komt de trap tevoorschijn en inspecteert Smits het dak. Op het eerste gezicht ziet alles er goed uit, tot hij het dakluik nader bekijkt. Smits constateert dat de kitnaad, die hier door het geribbelde dak erg breed is, op zijn laatste benen loopt. Gelukkig gaf de vochtmeting eerder aan dat er nog niets aan de hand is. Daarmee is de keuring klaar en is het tijd om het papierwerk af te handelen. ■

>>

De keurmeester: Ron Smits

In de serie Goed gebruikt worden gebruikte campers, na enkele of vele gebruiks jaren, grondig doorgelicht om te zien hoe ze de tand des tijds hebben doorstaan. Keurmeester is Ron Smits van Smits Campertechniek in Ede, die jaarlijks ruim honderd camperchecks uitvoert.





1



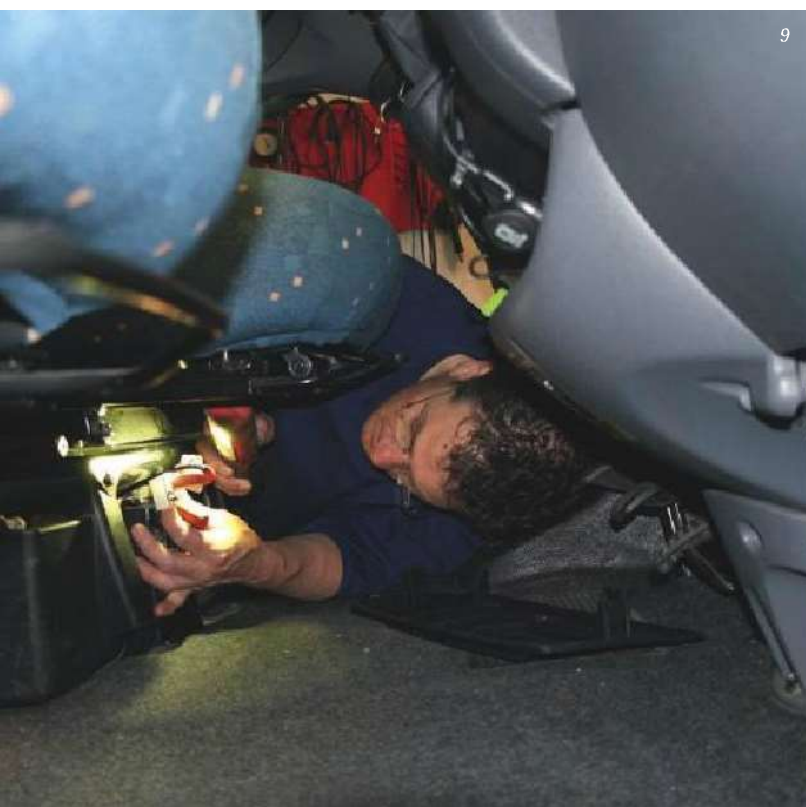
2



3



4



9

Familie De Weerd: 'Niks plannen of reserveren'

Gerrit en Bea de Weerd gebruiken de camper voor korte uitstapjes in Nederland en voor langere vakanties gaan ze vooral naar Zweden en Finland. Bea de Weerd: "We zijn allebei zeer gesteld op lekker vrij kamperen en dat kan in deze landen. Het fijne van kamperen is dat we niets hoeven te plannen of te reserveren en de dagen kunnen laten komen zoals ze komen, heerlijk!"

De twee zijn heel tevreden met het resultaat van de keuring. Gerrit de Weerd: "Een aantal van de gevonden problemen kende ik natuurlijk al, maar een paar ook niet. Dat er een vochtprobleem was, wist ik bijvoorbeeld niet en daar ga ik zeker op korte termijn iets aan doen."





INFORMATIEF

Merk en type:
Pössl 2 Win

Basisauto:
Citroën Jumper, 2.8 Hdi, 128 pk

Bouwjaar:
2005

Kilometerstand:
108.314 km

Rijklaregewicht:
2.700 kg

Maximaal toelaatbaar gewicht:
3.300 kg

Laadvermogen:
600 kg

Maten:
l 550 cm / b 210 cm / h 260 cm

Nieuw prijs
ca. € 52.000

Huidige waarde:
ca. € 25.000

Eindoor

Ron Smits: "Deze acht, ondanks een klein gebrek, heb ik met mijn hart en ziel met geweld. De waarde van de euro, ook al om de tijd goede handen een voorbeeld van samenwerking. Het is een degelijk Franse..."



1. De Jumper springt op de brug.
2. Vloeistofniveaus worden gecontroleerd.
3. Het systeem gaat onder druk.
4. De ABS-computer doet zijn werk in weer en wind.
5. Het schuimblok is verkeerd om gemonteerd.
6. De staat van de tweede accu wordt gecontroleerd.
7. Tijd voor inspectie van de onderzijde.
8. De nood van de dieseltank is aangetast.
9. Smits wringt zich in allerlei bochten om de startaccu te controleren.