



Ron Smits keurt...

KNAUS TRAVELLER 708G

De ruime alkoofcamper ziet er goed uit. Het lijkt erop dat Jos en Diana Korpershoek de ideale camper hebben gevonden. Maar voor ze de koop sluiten, laten ze een campercheck doen. Heel verstandig, blijkt.

TEKST MAARTEN BOKSLAG // FOTO'S HUIB VERHOEF



DE ASPIRANT-KOPERS

Teleurstellend

Jos [44] en Diana [43] Korpershoek kochten vorig jaar hun eerste camper. De Hymer van 1991 bleek geen goede koop: op vakantie begaven de remmen het en uiteindelijk gaven ze veel geld uit aan reparaties. Het camperen beviel ze wel, maar ze willen liever wat meer ruimte. Vandaar dat ze deze Knaus wel zagen zitten. Hij staat te koop bij een handelaar. De uitslag van de keuring is echter een grote teleurstelling. Diana Korpershoek: "We hadden ons echt op deze camper verheugd. En omdat hij te zwaar is, kunnen we dit model dus eigenlijk helemaal niet rijden."

Keurmeester Ron Smits begint de camperchecks stevast met een korte proefrit. Al bij de eerste bocht zegt hij: "Dat ding is veel te zwaar." Terug bij de werkplaats blijkt hij gelijk te hebben: de weegschaal wijst een indrukwekkende 3.622 kilogram aan. Veel te zwaar, want de camper is voor rijbewijs B gekeurd en mag dan, inclusief inzittenden en al hun bagage, niet meer dan 3.500 kilogram wegen. Jos en Diana Korpershoek en hun kinderen van 4 en 8 jaar staan er wat bedremmeld bij te kijken. Dat hadden ze niet verwacht. Hoe dan ook gaat de keuring door. De remmentest verloopt prima. Bij controle van de verlichting valt het Smits op dat een van de achter-uitrijlichten niet werkt. Ook hebben de

koplampen een wazig beeld, doordat de kunststof glazen wat dof zijn. Niet heel serieus, want vervangen is niet duur.

LEVENSGEVAARLIJK

Daarna volgt controle van de accu's. De startaccu is in prima conditie en hetzelfde geldt voor de huishoudaccu. Die staat achter in de garage, half ingebouwd. Er loopt een warboel aan kabels omheen en er is een extra CTEK-acculader gemonteerd. Maar hoe staat een en ander met elkaar in verband? Omdat de accu niet oplaadt als de camper aan het lichtnet wordt gekoppeld, gaat Smits zich erin verdiepen. Op diverse plekken zijn stopcontacten met elkaar verbonden. De acculader zit met accuklemmen aan de huishoudaccu verbonden. 





⚠ Een van de achteruitrijlichten werkt niet.

✓ Zonder inzittenden en bagage is de camper al te zwaar.



⚠ Ron Smits probeert wegwijst te raken in de warboel aan draden bij het laadcircuit.

⚠ Op een loshangende stekker staat netspanning: levensgevaarlijk.



⚡ Elektriciteit in de gasbun: vonkgevaar.

✓ Geen roest, wel wat houtrot aan de bodem.



⬆ Een remslang is gedraaid gemonteerd.



Een van die klemmen ligt los en dat veroorzaakte het laadprobleem. Maar er is ook een loshangende stekker. Die hangt vlak boven de aluminium bodemplaat van de garage. Ron Smits stuurt de nieuwsgierige kinderen weg als hij het een en ander gaat doormeten. Dan blijkt dat op de loshangende stekker 230 volt staat. “Levensgevaarlijk”, oordeelt de keurmeester, toch wel een beetje geschokt. “Ze hebben een kabel gemaakt met twee stekkers eraan. Wie verzint zoiets?”

De extra acculader is aangebracht omdat de oorspronkelijke Calira-acculader van de camper het niet meer doet. Geen probleem, vindt Smits, maar sluit het dan wel behoorlijk aan.

BEETJE ONTDAAN

Diezelfde beun-de-haasmentaliteit komt tot uiting in de gasbun. Die bevindt zich keurig achter een zijdeur van de camper. Er staat een lpg-tank, bevestigd met een loszittend spanbandje. “Een lpg-tank hoort in een stalen constructie aan het chassis bevestigd te zijn”, citeert Smits de voorschriften. Daar is hier geen kijk op. Vervangen door een propaanfles is wel een optie. De gasslang is van 2020 en het reductieventiel van 2021. Dat is dus prima. Maar Ron Smits gruwet

van de aanwezigheid van de elektrische compressor voor de luchtvering. Er bevindt zich ook een 12V-stopcontactje in de gasbun. “Ook weer helemaal tegen de regels. In een gasbun mag geen enkele elektrische aansluiting zijn. Als je een lek hebt, stroomt het gas via de vloer naar buiten. Maar als je compressor aanspringt, zijn er altijd vonken. Die moet er dus uit.”

Later, bij inspectie van het interieur, blijkt dat er een ruime opening is tussen de gasbun en de leefruimte van de camper. Wederom een foute constructie die levens kan kosten, stelt de keurmeester, nu toch wel een beetje ontgaan. Dat het gasfilter ondersteboven is gemonteerd en dus niet werkt, is dan een kleinigheid.

SCHOKDEMPERS

Als de motorkap open gaat, lijkt het onderhoud dik in orde te zijn. Het luchtfilter is nieuw en datzelfde geldt voor het brandstoffilter. Later, op de brug, blijkt echter dat er uit de onderkant van het brandstoffilter diesel drupt. Daar bevindt zich een vochtindicator, die aangeeft of er water in de brandstof zit. “Een onnodig ding”, vindt Smits. “Je kunt die indicator gewoon door een stopje vervangen en dan is de lekkage verholpen.”

In het kort

Merk en type	Knaus Traveller 708G
Basisvoertuig	Fiat Ducato 2.8JTD
Bouwjaar	2004
Kilometerstand	136.510
Rijklaregewicht	3.360 kg
Maximaal gewicht	3.500 kg
Gewogen gewicht	3.622 kg
Technisch maximum	4.000 kg
Maten (lxbxh)	713 x 230 x 310 cm
Vraagprijs bij verkoper	28.000 euro
Huidige waarde	18.000 euro



 **Vocht onder een van de zijruiten.**

Bij de laatste apk, enkele maanden geleden, zijn aan de voorkant de remschijven en blokken vervangen. Dat ziet er prima uit. Wel is rechts de remslang gedraaid gemonteerd. Om die montagefout te compenseren heeft handige henniek kunststof ringen om de loshangende remslang aangebracht. Die zijn om te voorkomen dat de slang beschadigt, als die bij het sturen tegen andere onderdelen aan komt. Opnieuw monteren en dan past de remslang weer in de klemmen die daarvoor bestemd zijn, adviseert de keurmeester. Zoals bij de meeste oudere Ducato's zijn de aanslagrubbers van de voorste schokdempers kapot. Zolang de schokbrekers nog geen olie lekken is dat geen groot probleem, vindt Smits.

NATTIGHEID

De camper is niet voor niets zo zwaar. Midden onder de auto hangt een aggregaat. Daar loopt een olievulslang naartoe, zodat je vanuit het interieur van de camper de olie van het aggregaat kunt bijvullen. Dat is best handig. Maar helaas is die slang niet van oliebestendig rubber gemaakt en die is daardoor volkomen poreus geworden. Gelukkig is de moddervette slang prima te vervangen. Van roest heeft de achttienjarige camper

geen last. Helaas is er wel wat houtrot. Het gaat om een paar plekken helemaal achter aan de camperbodem en de instapbak. Die bak is helemaal van hout gemaakt en daar hangt het instaptrapje aan. Er zijn al eens extra profielen en boutjes aangebracht om die bak te verstevigen. Uiteindelijk is vervanging nodig. Voor de andere rotte plekken geldt dat ze vooral eerst droog moeten worden. Dat kan door de skirts aan de zijkant af te kitten, legt Smits uit. Als ze droog blijven, gaat het rotten niet zo hard meer.

Tot slot volgt de vochtmeting. Smits vindt vochtige plekken onder de rechter zijruit, in het midden van het dak en aan weerszijden van de alkoof. Er zijn dus diverse lekkages. Als Jos en Diana hem vervolgens vragen of ze de camper zullen kopen, laat het advies geen ruimte voor twijfel: niet doen. "Oplossen van alle problemen gaat 5.000 tot 6.000 euro kosten. Dan kun je beter een andere zoeken." 

Te-doen-lijstje

Niet mee wachten

- Gewicht opwaarderen naar technisch maximum en C1-rijbewijs halen
- 230V-installatie in garage op orde brengen
- Lpg-tank vastzetten
- Elektrische aansluitingen verwijderen uit de gasbun
- Opening gasbun naar leefruimte dichten
- Gasfilter andersom monteren
- Brandstoflekkage oplossen
- Remslang rechtsvoor opnieuw monteren
- Olieslang aggregaat vervangen
- Houtrot bodem repareren
- Diverse interieurlekkages verhelpen

Aandacht op termijn

- Doffe glazen koplampen vervangen
- Aanslagrubbers voorschokdempers vervangen



DIT VINDT KEURMEESTER RON SMITS

Eindoordeel

"Zo'n Knaus Traveller is een fijne, ruime camper voor gezinnen. Er is een ruim bed achterin en de kinderen hebben veel plek in de alkoof. Nadeel is dat ze zwaar zijn: in feite zijn ze niet geschikt voor het B-rijbewijs. Bij het gebruikte maxi-chassis kan het toegestane gewicht zonder problemen naar 4.000 kilogram worden verhoogd, maar dan heb je dus wel een C1-rijbewijs nodig. Aan dit exemplaar is helaas veel gerommeld. De elektra is levensgevaarlijk en je moet iets met die losstaande gastank", vindt Smits. "De lekkage is het ergste: voor je het weet gaat de zaak schimmelen en dan gaat alles stinken. De camper heeft veel mankementen en het gaat heel wat geld kosten om dat weer op te lossen. De vraagprijs van 28.000 vind ik dan ook echt veel te hoog." De waarde schat Smits nu in op 15.000 tot 18.000 euro. Als rapportcijfer geeft hij een 5. "Het is goed dat Jos en Diana hem hebben laten keuren. Nu zijn ze teleurgesteld, maar het scheelt ze veel ellende als ze deze niet kopen."

