

Stabilisatoren en achtersteunders voor Fiat Ducato, model 244 met standaardchassis.

Na verschillende jaren van huur/proefritten in verschillende Campers hebben wij onze Laika begin mei 2004 afgehaald. De eerste rit ging naar Nederland en alles was precies zoals wij het ons hadden voorgesteld tot dat touringcars ons met bijna 120 km per uur op de autoweg inhaalde.

Op eens begon de camper van achter te schommelen als een eind of CV.

Dat onaangename schommelen wat je ook hebt bij veel trek- of zijwind.

Dat hadden wij bij onze proefrit in 2001 met een gelijkwaardige Laika Ecovip 2000 Model niet.

Wat was nu het probleem en na wat voor een oplossing moesten we zoeken?

Het probleem was dat het chassis met platte bodem (model 244) door Laika niet meer met een hogere belastbare versterking bij Fiat werd besteld. Dit om zo de EU Standaard van 3,5 ton aan te houden.

Hoe kunnen wij de stabilisator probleem oplossen, rekeninghoudend met het feit dat hij binnen de familie gebruikt zou gaan worden.

- de een heeft een Duits rijbewijs Klasse 3 en de ander een Europese B
- de een is in het bezit van een Nederlands en de andere heeft een Duits rijbewijs.
- Ik persoonlijk mag met mijn oude Nederlandse rijbewijs in Nederland tot 3,5 ton rijden (BE) en in Duitsland tot 7,5 ton. (Klasse 3)
- de verzekering erkent deze situatie waardoor we volledig verzekerd blijven.

Een voorbeeld: stel ik wordt tijdens reis ziek en mijn vrouw of dochter met rijbewijs B moeten de camper verder rijden.

Er blijft bijna geen andere mogelijkheid over, dan de camper maar geschikt te maken voor maxi 4 ton. Maar welke van de mogelijkheden achterstabilisatoren, luchtveren, schroef- en/of staalveren kies je dan?

Achterstabilisatoren vallen voor ons meteen af, aangezien wij de maximale belastbare mogelijkheid tot 4 ton willen gebruiken.

Luchtveren zijn voor ons te zacht en verder hadden we met een touringcar in 1980 een negatieve ervaring. Deze bleef op de veerboot naar Engeland steken door drukuitval.

Zie verder ook mijn luchtveren opmerking onder aanbevelingen in dit artikel.

Schroefveren zijn niet voldoende naar mijn mening, aangezien wij vaak met 4 personen reizen en wij dan een totaal gewicht van ca 3,9 ton hebben. Voor ons blijft alleen de conventionele staalveren in combinatie met spoorverbreding en special schokbrekers over.

Ons pakket bestond dus uit;

- motorcarvanpakket (was aanwezig) met rode staalveren van Goldschmitt.
- spoorverbreding voor de achteras met 60 mm
- Rancho Special Schokbrekers Type RS 9000*

* Het voordeel van dit type schokbreker is dat wanneer we met twee personen zijn, we hem op standaard (5) zetten en bij meerdere personen of bagage kunnen we hem op 7 of 8 hardheid- en veringniveau zetten. Het maximum is 10.

TIP: Om de regels van het Europese rijbewijs B aan te houden, lieten wij hem bij de Duitse APK als aan-/ombouw in de autopapieren opnemen en niet als verhoging van het totale gewicht.

(TUV keuringsrapporten staalveren, keuringsrapport Nr. 18 10 09 0056 voor Model 244.)

BELANGRIJK: TUV keuringsrapporten voor verhoging van het totale gewicht tot 4 ton hebben wij thuis laten liggen.



Plusminus

- + Iedereen binnen de familie mag de camper nu rijden met een Nederlandse B en BE rijbewijs, Duitse Klasse 3 of een Europees rijbewijs B.
- + Tot 3,5 ton heb je geen snelheidsbeperkingen, binnenstad- en inhaalverbod voor vrachtwagens.
- + Technisch belastbaar vermogen tot 4 ton.
- + De verzekeringsmaatschappij gaat van de technisch goedgekeurde belasting tot 4 ton uit.
- + Latere bij- of omschrijving van de autopapieren is altijd mogelijk na overlegging van het goedkeuringsrapport ter verhoging van het totale gewicht tot 4 ton.
- + Inbouw is bijna iedere erkende vrachtwagen garage mogelijk.

Aanbevelingen enz.:

De totale kosten voor ons pakket liggen bij ca. € 825,- en voor de montage ca. € 200,- tot € 300,-

Luchtveringopmerking: Niet helemaal ten onrechte werd ik erop gewezen, dat luchtveren uit 1980 niet te vergelijken zijn met de hedendaagse luchtveren. Die hebben meestal een zelfstandige compressor waardoor de rijdbaarheid gegarandeerd is. Verder is de luchtdruk per niveau te regelen, zodat een aanpassing aan de belading ook kinderwerk is.

Verdere Informatie:

Goldschmitt techmobil AG, D-74746 Höpfigen
Tel. +49 (0) 6283 – 22 29 0 of www.goldschmitt.de

Uitdraaisteunders Type 1000 mechanisch

Aangezien we genoeg hadden van het schommelen bij het uitstappen door de achterdeur wanneer we op campings e.d. stonden, hebben we achter onder de camper uitdraaisteunders laten bouwen.

Later kwamen we er achter, dat het ook zeer belangrijk was voor de bandenbelasting bij langere stilstand, omdat we zo de eenzijdige spanning ook verminderde.

Door een licht opkrikken wordt het klapband risico ook verminderd.

Wij hebben voor het artikel nr. 247 142 gekozen van AL-KO, waardoor we de waterafvoer maar minimaal hoefde te verleggen (onderbouw met **vrij zwaaiemechanisme**).

Als u het aan de zijkant van het chassis wilt bevestigen, dan moet u artikel nr. 247 149 hebben. Montagemateriaal en –beschrijving van AL-KO is aanwezig.

Altijd even nameten of alles klopt voordat uw besteld, en zwengel extra mee bestellen.

Aanbevelingen enz.:

De steunders zijn gemakkelijk zelf te monteren, aangezien je bij artikel nr. 247 142 alleen maar 4 gaten per steunder verticaal hoeft te boren in het chassis verlenging. Verder nog 4 bouten (M6) vastschroeven en klaar is kees. Steunders niet als wagenkrik gebruiken i.v.m. de chassisverlenging en draagkracht. 1x 2 steunders voor achter ca. € 240,-

Verdere Informatie:

AL-KO Alois Kober GmbH, D-89359 Kötz
Tel. +49 (0) 8221 – 970 of www.al-ko.de

