

Duo gebruikerstest

Honda CR-V gekoppeld met
Adria Adora 462

Adria Vision 1 707 SL
kampeerauto



Italië is een populair vakantie­land. In het hoog­seizoen bezocht door drommen Nederlanders, maar ook in het voorjaar zie je met regelmaat gele NL-nummerplaten voorbij komen.

Met name Toscane, het heuvelgebied ruwweg tussen Bologna en Rome, met Firenze (Florence) als cultureel middelpunt, mag zich in onze belangstelling verheugen. Het stabiele, heerlijke klimaat; het golvende landschap en de prachtige historische steden vormen een prima vakantiebestemming. Een slordige vijftienhonderd kilometer, ofwel twee à drie dagen rijden, van huis.

door Joop Stam



Een aantal ACSI Kampeerreizen heeft daarom de bestemming Toscane of komt er doorheen.

Daarnaast beschikt Suncamp holidays, onderdeel van ACSI, op camping Park Albatros in San Vincenzo aan de Toscaanse kust, over een aantal luxe stacaravans voor de kampeerder zonder kampeermiddel onder de naam SunLodge (zie ook www.suncamp.nl). Op een apart gedeelte staat een groot aantal stacaravans, chalets en huurtenten in alle maten en van vele aanbieders. De SunLodge stacaravans van Suncamp holidays springen eruit door hun royale woonruimte en moderne inrichting. Tijdens een van onze Comfort Reizen (Toscane - Adriatico) kunt u deze fraaie accommodatie ook eens benutten. Voor het ACSI-gebruikersteam is deze camping eveneens de eindbestemming. Het reisgezelschap bestaat ook dit jaar uit Barry -zeer ervaren caravan­ner- en Joop (auto/caravanjournalist), vergezeld van de eega's Truce en Atie. Barry bestuurt de caravancombinatie en Joop zit achter het stuur van de kampeer­auto. De dames

zorgen voor het huishouden (behalve de afwas), houden de administratie bij en fotograferen onderweg door de voorruit.

Onderweg

Om het rijdend materiaal in Italië te krijgen volgt het testteam de kortste weg. Uitgestippeld met de voortreffelijke route­planner op de dvd van de ACSI Camping­gids Europa. De campings onderweg vinden we natuurlijk in deze zelfde gids. De GPS-coördinaten zijn een goede hulp bij de programmering van de on-board route­planner.

Via Venlo naar de A61 richting M.Gladbach, Koblenz en Speyer. Daarna de A5 richting Basel. In Basel-Reinach is de keurige Waldhort camping onze eerste overnachtings­stop. Vlak naast de J-18 autoweg naar Delémont, afslag Reinach Nord. Verder over de Zwitserse A2 (E35) via de Gotthard-tunnel naar Bellinzona, onze tweede stopplaats. Ook TCS-camping Bosco di Molinazzo ligt in de onmiddellijke omgeving van de autoweg op een langge-

rechte locatie naast de rivier.'s Zomers een geliefde pleisterplaats voor doortrekkers richting Italië of naar huis. Ongeveer de helft van het aantal beschikbare plaatsen wordt ingenomen door vaste gasten. De reis gaat verder via een Italiaanse tolweg (spotgoedkoop in vergelijking met de Franse péage), E35 (A9, A8) richting Milano. Daarna de Tangenziale-Ovest en de A1 richting Bologna. Net voor Parma richting La Spezia via de A15 (E31). Dan langs de kust zuidwaarts over de A12 (E80). Deze weg gaat bij Rosignano over in de SS1 richting Piombino. Zo ver komen we niet. Zeven kilometer ten zuiden van San Vincenzo (via de SP29 en SP23) slaan we links af naar het prachtige Park Albatros. Deze grote, schaduwrijke camping biedt alles wat de verwende vakantie­ganger zoekt. Plaats voor caravans, kampeerauto's, vouwwagens en tenten op ruime 100m² plekken. Op een apart gedeelte een groot aantal chalets en huurtenten in alle maten en van vele aanbieders. Zoals gezegd, springen de SunLodges van de Comfort Reis Toscane - Adriatico én van Suncamp





holidays eruit door hun royale woonruimte en moderne inrichting.

Er is een gigantisch zwembad met een enorme zonneweide vol met strandstoelen. Een grote supermarkt met een keur aan vers brood elke morgen. Entertainment voor jong en oud. Op loopafstand de 'Mare Ligure' (Middellandse Zee) met een prachtig strand. Op rijafstand Siena, Firenze, Pisa en Volterra. Het hele Toscaanse cultuur- en vakantiegebied ligt vanaf hier binnen bereik.

Kampeerauto

Importeur Adria Benelux in Dordrecht stelde ons het vlaggenschip van hun camper modellenvloot ter beschikking, de Adria Vision 1 707 SL.

De basis onder deze -full integraal-motorhome is de Renault Master met 150 pk turbodieselmotor. De afmetingen van de wagen liegen er niet om. Lengte 710 cm, breedte 229 cm en hoogte 280 cm. Reken, met de zijspiegels in de rijstand en vanwege de schotelantenne op het dak, met een vrije doorgang van minimaal 3 bij 3½ meter.

Laat u zich door deze maten niet afschrikken. Na enige gewenning rijdt deze kampeerauto als een ietwat uit de kluiten gewassen personenwagen. Hij mag bestuurd worden met het B-rijbewijs want het toelaatbaar gewicht (van de Benelux-uitvoering) is 3500 kg, maar kan op wens, -voor C-rijbewijsbezitters-, op 3850 kg gezet worden.

Onder de Duitse wetgeving mag deze zelfde wagen 3850 kg wegen. Voor ons land valt hij dan onder het vrachtwagen-regime met alle beperkingen zoals 80 km/uur maximum toegestane snelheid en C-rijbewijs. Maar wel met 350 kg meer laadvermogen.

Bestuurders- en bijrijderstoel zijn comfortabel. Om het de bestuurder makkelijk te maken is er een prima afleesbaar dashboard. Grote klokken links en rechts met snelheidsmeter en toeren-

teller. Daartussenin een infodisplay die onder meer, met een druk op de knop, ingestelde kruissnelheid, verbruik en de haalbare afstand tot de volgende tankstop aangeeft. Met een volle tank is dat overigens in de orde van 1000 kilometer...

Een riant vóóruitzicht door de enorme voorruit. Maar een dodehoekspiegel aan de rechterkant is geen overbodige luxe. Recht naar achter ben je volledig blind, maar bij het achteruitrijden gelukkig niet hulpeloos, dankzij de afstandsensormet-piep. Een prima hulpmiddel.

Techniek

Motor en aandrijving (op de voorwielen, via een dashboard-geschakelde zesbak) komen van Renault. Motorvermogen en koppel zijn ruimschoots voldoende om probleemloos naar Italië, -via de Zwitserse Alpen-, of waar dan ook te komen. Ook voorwielophanging met voorframe

stammen uit Frankrijk. De rest van het onderstel komt uit de AL-KO fabriek.

De camper heeft het speciale 'dubbelbodem' onderstel met onafhankelijke, torsiegeveerde achterwielophanging. Toepassen van dit verlaagde onderstel heeft als gevolg dat de grondspeling onder de achterschokbreker-bevestiging slechts 13 cm bedraagt. Kennelijk voldoende, want verkeersdrempels hebben we niet geraakt.

De hele opbouw plus inrichting wordt vervaardigd in de gloednieuwe Adria-fabriek in Slovenië.

De achterbumper zit 2,30 meter achter de achterwielen. Zwaait daardoor bij bochtenwerk behoorlijk uit. Je krijgt daardoor achterin wel een gigantische bergruimte van plusminus 3 kuub. De toegang tot deze 'bagagegrot' is prima geregeld via twee grote toegangsdeuren (110 bij 73 cm). Er mag daar 150 kg bagage geladen worden. Op andere plaatsen mag je dan

MILIEUPERIKELLEN

In toenemende mate worden in Duitsland binnensteden en andere plaatsen afgegrensd voor het (personen)autoverkeer door verbodsborden met het opschrift 'Umwelt Zone'. Rijden en parkeren in zo'n gebied is verboden voor motorvoertuigen die niet de juiste sticker op de voorruit hebben.

Stickers zijn er in drie kleuren: groen, geel en rood. Groen met het cijfer 4 krijgen voertuigen met de laagste uitstoot van schadelijke deeltjes. Ze voldoen aan de EURO-norm -4 of -5. Tot de eisen weer verzaamd worden is met de groene sticker de toegang tot alle zones gewaarborgd. Voertuigen met een motor die voldoet aan de EURO-norm -3 krijgen een gele sticker en mogen er soms niet in. Rood is er voor de EURO-norm -2 wagens, met nog meer beperkingen. Diesels, ouder dan 1996, krijgen helemaal geen sticker en mogen dus in geen enkele 'Umwelt Zone' komen. Op grond van de kentekengegevens levert TÜV-Nord (gevestigd in Apeldoorn) voor Nederlandse auto's de juiste sticker (zie ook www.tuev-nord.nl).

Zowel de Adria kampeerauto als de Honda CR-V hebben een groene sticker op de voorruit en voldoen dus aan de hoogste eisen voor wat betreft de uitstootbeperking.



KAMPEERAUTO VERSUS CARAVANCOMBINATIE...

De vrije zwerfauto-recreant is bij lange na niet uitgestorven. Dat slag vakantievierders wil niets weten van de beperkingen van een camping. Ze zoeken hun eigen overnachtingplaats. Ze willen rijden, zo veel mogelijk, en veel zien. Hun wagen moet verregaand selfsupporting zijn.

Daarnaast is er een ander soort kampeerautogebruiker in opkomst. Vaak hun hele kampeerleven met een caravan rondgetrokken, wordt er op een gegeven moment gekozen voor het gemak van de camper. Geen aan- en afkoppelproblemen, niet moeilijk doen met achteruitrijden. Bovendien een voldoende dikke portemonnee om een camper, plus een zuinig boodschappenautootje, te kunnen betalen.

Gewend aan het saamhorigheidsgevoel en de gezelligheid van een camping, houden ze daaraan vast. Vaak al jaren klant voor de ACSI Kampeerreizen. Bij deze reizen zie je dan ook in toenemende mate kampeerauto's meereizen.

Op campings, zowel op doorreis als op eindbestemming begint het aantal kampeerauto's al aardig in de buurt van dat van de caravancombinaties te komen. Bewijs van de groeiende populariteit van de camper.

Toch krijg je de echte caravanner niet uit zijn caravan. Hij schaft zich een mover aan en komt ook moeiteloos op zijn kampeerplek. Bovendien is er bij de ACSI Kampeerreizen altijd hulp en assistentie aanwezig.

Beide categorieën maken bij hun meerdaagse reis onderweg naar hun vakantiebestemming met graagte gebruik van CampingCard ACSI, waarmee je voor een prikkie onderweg of op eindbestemming bij de (1601) aangesloten terreinen kunt staan. In de loop van de jaren hebben velen geleerd dat het overnachten op een vrachtwagenparkeerplaats ook zo z'n nadelen kent.

Bestaat het reisgezelschap uit een caravancombinatie en een kampeerauto, dan heb je het beste uit twee werelden. Onderweg de gezelligheid van het samen op rijden -de reissnelheid van een goede caravancombinatie ligt niet zo gek veel lager dan die van een kampeerauto. Op de standplaats kun je daarna met de losse auto leuke dingen gaan doen.



nog zo'n 110 kg bijladen. Overal in de camper, en ook in deze bergruimte, valt op hoe doordacht het concept van deze wagen is. Verlichting waar nodig en overal vakken en bergruimten. Ook sjoer-ogen en theedoek-haakjes ontbreken niet. Deuren en laden sluiten met een doeltreffende vergrendeling. Tijdens het rijden blijven de inzittenden verstoken van rammeltjes en piepjes uit het interieur. Ongestoord luistergenot van de fraaie radio-cd combinatie uit de -in de bedbodem boven hun hoofd ingebouwde- luidsprekers.

Indeling

De SL is een vierpersoonswagen (4 zitplaatsen met veiligheidsriemen) met twee gescheiden bedden-op-niveau achterin. Met behulp van een uitschuifplank en extra kussens is een slaapstede van ruim 4 kwadraat meter te maken.

Voorin een tweepersoonsbed dat tijdens het rijden tegen het dak gehesen zit. De bestuurders- en bijrijdersstoel zijn draaibaar en vormen tijdens 'stand' een deel van de ruime treinzit met in totaal vijf zitplaatsen. De bekleding van het zitmeubilair is van wit leder. Dat lijkt besmettelijk, maar is het niet. Bovendien, indien nodig, prima te reinigen. Het middengedeelte van de wagen wordt ingenomen door het keukenblok met plenty ruimte voor potten, pannen en dergelijke en een (vrij smalle) hangkast enerzijds. Aan de overkant de manshoge vries-koelkast-ovencombinatie. Daarnaast een heel slim ingerichte toiletruimte met het nieuwste model cassettoilet en een werkelijk bruikbare douche-inrichting. In de keuken en toilet een warm/koud mengkraan. De koelkast kiest in de stand 'automaat'



Navigatie handig aan de linkerkant van het dashboard uit het (rij)zicht geplaatst.



Je favoriete boek snel gepakt, zowel in als buiten de camper.



Draaibaar flatscreen, dus TV kijken in de leef- en slaapruimte van de caravan.

ZITCOMFORT

Een van de voorwaarden voor een geslaagde vakantie is, dat je onderweg en op bestemming goed moet kunnen zitten. Handige, goed opbergbare, lichtgewicht stoelen met relaxstand en voetensteun dragen wezenlijk bij tot een ontspannen vakantie sfeer. Een tafel die ook op de ongelijke camping grond waterpas en wiebelvrij staat is een must. Van Dukkaldal mochten we een set van vier campingstoelen, een bijzettafeltje/visserskrukje en een tafel lenen. Helemaal zoals we het zouden wensen. De tafel, groot genoeg als eettafel voor vier, met onder elke poot een simpele maar effectieve snelverstelling. Twee stoelen met een geprononceerde neksteun en twee stoelen met een wat vlakker rugleuning. De opengewerkte kunststof bekleding is niet bang voor een regenbui. Voor twee stoelen is er een voetensteun om lekker onderuit te kunnen gaan. Hoog zitcomfort. De -lichtgewichtset past perfect achter in de laadruimte van de camper en in de kofferbak van de Honda. Makkelijk mee te nemen en in een ogenblik gebruiksklaar.



zelf de beschikbare voeding (net, gas of accu, in deze volgorde). Er kan een propaanvoorraad van ongeveer 20 kg meegenomen worden in het goed geventileerde gashok. De gasinstallatie is voorzien van een veiligheidsklep die bij excessieve gasflow de zaak afsluit, de gasfles-afsluiter mag dus tijdens de rit open blijven. Beide toegangsdeuren naar het interieur zijn verregaand inbraakbestendig en kunnen met de contactsleutel op afstand bediend worden. Deze kampeerauto is met afstand de meest doordachte en gebruiksvriendelijke wagen die we de laatste jaren in handen gehad hebben. De toegepaste componenten, zoals raamhorren, sloten en dakvensters, zijn van superkwaliteit. Door zijn grote brandstof-, gas- en water-

voorraad (en een grote afvalwatertank) is de wagen ook perfect geschikt voor vrije recreatie buiten de campinghekken. Status van accu's en tanks is af te lezen via de display boven de toegangsdeur en dat houdt je gevrijwaard voor verrassingen.

Trekauto

De Honda CR-V i-CTDi met de 2.2 diesel-motor (140 pk) en 4x4-aandrijving, die we inzetten voor deze trip, is een oude bekende. Het is geen ruige off-roader, maar wel een uiterst plezierige, comfortabele reiswagen en een prima caravantrekker. Met de Adria-caravan op de trekhaak heeft de auto geen enkele moeite. Bijna al het trekwerk, ook de klim naar de Gotthardtunnel kan in vijf of zes. De caravan volgt zo braaf, dat je 'm bijna zou vergeten.

Het brandstofverbruik blijft hierbij aangenaam laag, ons gemiddelde over ruim 3000 km bedraagt 10 liter per 100 km. We scoorden hierbij een gemiddelde rijnsnelheid van bijna 70 km/u. Met een brandstoftank van 58 liter hoef je pas na zo'n 400 km uit te gaan kijken naar een tankstation.

De bemanning van twee heeft het uitstekend naar de zin. Prima stoelen, royale zitruimte, airco -links en rechts afzonderlijk regelbaar-, puike geluidinstallatie. In de Elegance-uitmontering is alles aanwezig wat de chauffeur van de trekauto van een caravancombinatie zich kan wensen: cruisecontrol, toerenteller, in hoogte en diepte verstelbaar stuur, boordcomputer. Opvallend is de uitvoering van de handrembediening. Ziet eruit als de selecteur van een automaat en werkt bijzonder handig bij hellingtrekken. De auto is uitgerust met een elektronische remkrachtverdelers in het ABS-systeem en VSA/TSA dat staat voor een stabiliteitscontrolesysteem voor auto (Vehicle) en aanhanger (Trailer). Passieve veiligheid voor de inzittenden door een batterij airbags en actieve hoofdsteunen.

Caravan

Hoewel de Adria 462 PS een bijna tot standaard verheven indeling bezit, zijn de ontwerpers bij Adria er toch in geslaagd een flinke portie originaliteit in deze caravan te verwerken.

Treinzit/slaapplaats achterin, slaapkamer met tweepersoonsbed en toiletruimte aan de kopkant. Een binnenwerkse opbouw-lengte van 466 cm. Op zich niks bijzonders, maar...

De opsplitsing van de traditionele drievlams kookplaat in een twee-pitter en een kleine eenpitter, geïntegreerd in de spoelbak, is een vondst. Zo kun je altijd met drie pannen werken en een ervan mag van kingsize formaat zijn. Voor een koffiezetapparaat is prima plaats op de lage kast boven de kachel tegen de achterwand. Ook de plaatsing van de tv getuigt van inventiviteit. De flatscreen is verborgen in een uitschuifkast in de separatiwand tussen rondzit en slaapkamer en kan in kijkstand naar believen naar de

COMBINATIE

Het totaal van leeggewicht van auto en caravan, plus de toegelaten laadvermogens ligt nog net beneden 3500 kg (2160 + 1300 = 3460 kg).

Rijbewijs B is dus voldoende voor deze combinatie.

Treingewicht: ca. 3000 kg, disseldruk 85 kg tijdens de testrit.

Treinlengte: ca. 11,4 m

Gemiddeld brandstofverbruik over 3500 km: 10 liter/100 km

De combinatie valt nog net binnen de grens van de naar 90 km/uur opgetrokken maximum snelheid op de Nederlandse snelwegen. In Duitsland zou de combinatie moeiteloos en veilig aan de voorwaarden voor een 100 km bord voldoen.

Op de buitenspiegels van de auto past de hulpspiegel set van Special Mirror met bolglas.

De doorrijbreedte komt hiermee op ruim 2½ meter.



BELANGRIJKE TIP

MET BETREKKING TOT DE AUTO-CARAVANCOMBINATIE

Het zou kunnen zijn dat Duitsland en ons land de redding gaan betekenen van de zware en grote SUV-personenauto's. Wij, en onze Duitse burens, zijn immers de enthousiaste kopers van steeds grotere en zwaardere caravans. Grote en zware caravans moeten getrokken worden door zware, sterke trekkers... bijvoorbeeld SUV's dus.

Er schijnt een generatie caravanners te zijn die nog in de vorige eeuw leven. Men heeft een prima caravancombinatie, de caravan wordt ingeruild voor een modern exemplaar, de auto is nog niet aan vervanging toe en plotseling is de combinatie niet meer zo prima.

Tien tot vijftien jaar geleden lag er een as van 900 of 1000 kg onder de gemiddelde caravan. Deze had dan een opbouw lengte van 4 meter. Uitgaande van de misschien wat overdreven strenge 75%-regel (de beladen caravan mag maximaal 75% wegen van wat de trekauto weegt, ofwel de trekkende auto -beladen en met alle passagiers aan boord moet ongeveer een factor 1,4 zwaarder zijn dan de beladen caravan) was een reisklare middenklasser van 1400 kg -wat betreft gewichtsverdeling- al een prima caravan-trekker.

De gemiddelde caravan anno 2010 heeft een toegelaten totaal gewicht van minimaal 1300 kg bij een opbouw lengte van minstens vier-en-een-halve meter. En dat kan al wat te machtig worden voor een ietwat bejaarde middenklasser. Je zou dan al in problemen kunnen komen op de lange helling net onder Luik, richting Luxemburg, zowel erop als eraf!

Ook na vervanging van de oude auto door een modern exemplaar kan de nieuw gevormde combinatie nog onevenwichtig zijn. In de autowereld heerst namelijk de trend om auto's minder gewichtig te maken. Omdat het motorvermogen gelijktijdig aanmerkelijk groter geworden is, lijkt het trekken van een caravan geen probleem. Wat betreft 'power' is de middenklasser van nu vaak zeer wel in staat om een zware caravan te trekken. Maar helaas is dat niet het enige criterium. De trekauto moet het gewicht van de caravan baas kunnen, anders 'kwispelt de staart de hond!' De 75%-regel is nog steeds een waardevolle indicatie.

Bij het kiezen van een trekauto is daarom het (toegestane en geëffectueerde) totaal gewicht van de wagen zeker zo belangrijk als het beschikbare vermogen. Vanzelfsprekend mag de caravan nooit zwaarder zijn dan de maximale aanhangerlast zoals vermeld op het kentekenbewijs van de auto. In dit verband kan het funest zijn, het toelaatbaar maximum gewicht van de caravan -op kenteken- (op grond van de autogegevens), te laten verlagen en daarna de caravan toch tot het oorspronkelijke gewicht te belasten.

Niet onverstandig is het, de trekauto zo dicht mogelijk tot het maximaal toelaatbare te beladen. Zware bagage zoveel mogelijk in de auto en niet in de caravan. Bijvoorbeeld de voortent op de vloer achter de voorstoelen. Ook weer niet alles in de kofferbak, de achteras heeft het toch al zwaar in verband met de disseldruk op de trekhaak.

De eisen liggen wat minder zwaar als er éénmaal per seizoen van de stalling naar een camping in eigen land en teruggedreden moet worden. Worden er ver-weg-trips gepland naar Spanje of Italië, met bergen en bergtunnels op het programma, dan dient er een stuk zorgvuldiger gekozen te worden.

En dan komt onze, in het begin al genoemde SUV, bij voorkeur met turbodieselmotor en vierwielaandrijving en een fors eigen gewicht, weer markant in beeld.

Voetangel bij dit alles zijn de rijbewijzeisen. Volstond vroeger, met een lichte caravan, het B-rijbewijs. Met het toegenomen (maximaal toegestane) treingewicht kan echter de magische grens van 3500 kg gemakkelijk worden overschreden. Rijbewijs B-E is dan noodzakelijk. Bovendien mag, met een combinatie die meer dan 3500 kg mag wegen, niet geprofitteerd worden van de in ons land tot 90 km/uur verruimde maximumsnelheid voor caravan-combinaties.



zithoek of het bed gedraaid worden. De indirecte sfeerverlichting hadden we nog nergens in deze vorm gezien. De directe verlichtingsarmaturen doen het prima in dit interieur en zitten op de goede plaats. Spotjes waar ze moeten zitten en met voldoende lichtopbrengst. Hoewel camper en caravan uit dezelfde fabriek komen is de kwaliteit van het hang- en sluitwerk (en met name het deurslot) in de caravan toch iets minder dan wat we in de camper vinden. Het is natuurlijk een beetje appels met peren vergelijken, gezien het prijsverschil tussen camper en caravan. Enigszins verwarrend is dat de keukenbovenkastjes een 'push' vergrendeling hebben, terwijl de andere kastuimten het moeten hebben van fragiele kunststof uithouders als borging. De ruimte onder het bed is groot, de bedbodem is in de lengte gedeeld en kan voor de helft opengeklapt worden. Ook via het serviceluik in de zijwand is deze ruimte goed te bereiken. De buitenbeplating van de caravan is uitgevoerd in een gladde, hagelbestendige kunststof, door de verzekeringsmaatschappijen als zodanig geaccepteerd en gecertificeerd. In de disselkast is ruimte te over naast gasvoorraad en reservewiel. Bijzonder nuttige accessoire is de gemonterde Truma-mover. Gebruiksvriendelijk en bijzonder handig bij het op z'n plaats manoeuvreren met weinig speelruimte. Zowel de camper als de caravan waren voorzien van een praktische, snel uit te zetten, rolluifel. Deze Adora is een prima caravan voor een nette prijs. Hiermee kun je lang en ver op vakantie.



TECHNISCHE GEGEVENS **HONDA CR-V 2.2 i-CTDi ELEGANCE**

motor	2204 cm ³ , 4 cilinder in lijn, 16 kleppen, dubbele bovenliggende nokkenas, common rail diesel insputing, turbo, interkoeler, roet-filter en katalysator.
vermogen	103 kW (140 pk) bij 4000 rpm
koppel	340 Nm bij 2000 rpm
aandrijving	op alle wielen, via handgeschakelde 6-versnellingsbak. (realtime door DualPumpSystem: aandrijving op alle vier wielen, maar alléén als het nodig is). Geen low-gear. Snelheid in de versnellingen bij 1000 rpm met bandenmaat 225/65-R17 (Continental Contact M+S 102 T) 1e: 8 km/u 2e: 16 km/u 3e: 28 km/u 4e: 35 km/u 5e: 42 km/u 6e: 50 km/u
wielophanging	voor: Mc Pherson achter: wishbone onder en boven
afmetingen	lengte: 4,53 m breedte: 2,09 m (inclusief standaardspiegels) hoogte: 1,68 m grondspeling: 0,175 m bij maximale belasting
gewichten	volgens kentekenbewijs 1587 kg (rijklaar 1685 kg) max. belasting 2160 kg aanhanger geremd: 2000 kg, max. disseldruk 100 kg
tankinhoud	58 liter, diesel
normverbruik	6,5 - 8,1 liter/100 km
inhoud bagageruimte	556 tot 955 liter volgens VDA-norm
importeur	HONDA-Nederland BV, Schiphol-Rijk (www.honda.nl)
prijs	€ 40.900,- (incl. BTW, excl. trekhaak en andere accessoires)



TECHNISCHE GEGEVENS **ADRIA ADORA 462 PS**

gewichten	leeg: 1047 kg
maximaal	1300 kg
onderstel	laadvermogen: 253 kg volgens kentekenbewijs ALKO, wielophanging onafhankelijk met rubbervering, schokdempers, bandenmaat 185R14-102N (draagvermogen 900 kg/band bij 450 kPa = 4,5 bar)
opbouw	AKS anti-slinger koppeling, Truma-mover zijwanden, voor/achterwand en dak: kunststof, full sandwich glad. Gecertificeerd hagelbestendig
afmetingen	lengte totaal: 6,54 m opbouw: 5,19 m binnen: 4,66 m (op tafelhoogte) breedte bi/bu : 2,17/2,30 m hoogte bi/bu : 1,95/2,60 m
uitrusting	koelkast, hete luchtverwarming, cassettetoilet, boordaccu
disseldruk	ca. 35 kg (leeg)
bedmaat	2,00 x 1,45 en 1,92 x 1,35 m
watertank	50 liter
boordnet	12 volt. Omvormer, aardlekschakelaar.
importeur	Adria Benelux, Dordrecht (www.adria-mobil.com)
(basis)prijs	€ 14.900,-



TECHNISCHE GEGEVENS ADRIA VISION 1 707 SL

uitvoering	vol-integraal
basis	Renault Master
motor	<i>type:</i> 2.5 dCi, diesel, 4 cilinder, 16 kleppen, roetfilter <i>max. vermogen:</i> 107 kW (146 pk) @ 3500 rpm <i>max. koppel:</i> 320 Nm @ 1500 rpm
aandrijving	op de voorwielen, via 6-versnellingsbak 1000 rpm in 'zes' = 49 km/uur met bandenmaat 225/65 R16, draagvermogen 1120 kg @ 550 kPa (5½ bar)
gewichten	<i>leeg:</i> 2985 kg <i>rijklaar:</i> 3236 kg (incl. bestuurder, brandstof, water, gas, enz.) <i>maximaal:</i> 3500 kg (B-rijbewijs is voldoende) <i>laadvermogen:</i> 264 kg (waarden volgens kentekenbewijs) <i>max. aanhanger (geremd):</i> 2000 kg (BE-rijbewijs noodzakelijk)
afmetingen	<i>breedte in m (binnen/buiten):</i> 2,29/2,18 (excl. buitenspiegels) <i>lengte in m:</i> 7,10 <i>hoogte in m (binnen/buiten):</i> 1,98/3,05 (incl. ingeklapte schotel-antenne)
inhouden	<i>brandstof (liter-diesel):</i> 100 <i>verswater (liter):</i> 100 <i>afvalwater (liter):</i> 110 gashok (geventileerd): 2 x 11 kg gasfles
slaapplaatsen	achterin, eenpersoons, links (2,00 x 0,80) en rechts (1,90 x 0,80), ombouw naar tweepersoons (1,90 x 2,15) mogelijk bovenbed voorin, tweepersoons (1,98 x 1,50)
comfort	warmwater boiler (5 liter), koelkast/vries (150+26 liter inh.), toiletruimte met douchecabine en cassettetoilet, boordaccu (95 Ah) met automatische lader.
afwijking snelheidsmeter	93 km/u op de teller geeft 90 op de cruisecontrol-display en 88 (echte) km/u op de losse GPS. Toerenteller staat dan op 1800 rpm.
brandstofverbruik	gemiddeld 9 liter per 100 km (over 3129 km verstoekten we 280,3 liter bij een gemiddelde snelheid van 66,2 km/uur)
importeur (basis)prijs	Adria Benelux, Dordrecht (www.adria-mobil.com) € 82.463,- (incl. BPM en BTW)

De gloednieuwe camper werd voor deze trip vakkundig bedrijfsklaar gemaakt door Hein van Tulden en zijn team.

