

# YAMAHA FJR 1300 A MET EEN CAMPMASTER

Tekst **Niek van de Heijden**, foto's **Niek van de Heijden**, **René van Bakel**

Motorrijders zijn geneigd om in hotels, bed and breakfasts en dergelijke te overnachten. Logisch, want een kampeeruitrusting meenemen op een motor veroordeelt je al snel tot lichtgewicht afzien. Toch hoeft dat niet. Henk Schuring uit Assen bouwt namelijk vouwwagens voor achter de motor. En als je daar dan een lekkere toerfiets voor zet, bijvoorbeeld een Yamaha FJR 1300, ben je op weg.





Marlies – wij vierden tijdens deze test ons 25-jarig huwelijk – en ik besloten er een relaxed tripje van te maken. Een week weg, geen haast, maar wel elke nacht een andere camping. Of niet. Genieten van de zon, daar draaide het om. Nou, die was er, tijdens de warmste week van 2003. We hebben serieus besproken om met weinig kleding op de motor te gaan zitten, omdat de motorpakken - die we altijd dragen! - ons in zo korte tijd gaar stoomden, dat de veiligheid daar mogelijk onder te lijden had. We waren wel steeds voor negen uur op pad, en om twaalf uur stond de vouwwagen weer, want daarna nog doorrijden stond gelijk aan zelfmoord à la

den om de snelweg op te rijden. Ik blies stoom af door in zijn één door te trekken naar meer dan 90 km/u... in wat aanvoelde als twee seconden... We hebben dat eikeltje niet meer gezien, hoewel we weer op gepaste snelheid doorsukkelden. Volgens mij waren we op dat moment de snelst accelererende kampeercombinatie van Nederland. Wat zeg ik? Van de wereld! Marlies vroeg later wel heel lief of ik even wilde waarschuwen; de schat was bijna op het karretje terecht gekomen. Zo'n aanhangwagentje blijft dus goed hangen. Er is wel eens een professionele gebruiker geflitst terwijl hij 160 reed. En ik kan me dat nu

reed. Och, er was mee te leven. Waarom rijdt dit dan toch prima? 99% Van de tijd merk je niet dat het ding er achter hangt. Ook niet in de bocht; je legt de fiets plat en dankzij de speciale koppeling van Schuring volgt de kar braaf wat je doet. Alleen in chicanes en op rotondes was het nodig om wat rust in te bouwen, En natuurlijk is het prima dat je zo'n egootje in een GTI ook met bakkie nog te snel af bent. Goed voor je eigen ego!

Ik moet nog één kanttekening maken: door de tropische omstandigheden zijn we niet aan bergweggetjes toegekomen. Een eerlijk gezegd vond ik dat niet erg: zonder die oplooplem zou ik als een heel oud baasje naar beneden zijn gereden. Je moet er niet aan denken dat zo'n karretje gaat kwispelen achter de motor en je kan hem niet stilremmen. Met een oplooplem – die liefst net iets harder remt dan de motor – zie ik geen problemen. Dan is de horizon de limit.

## WE WAREN DE SNELST ACCELERERENDE KAMPEERCOMBINATIE VAN NEDERLAND

kreeft: levend gekookt worden. Een voordeel: als we onze pakken binnenstebuiten uithingen, waren ze in een uurtje weer kurkdroog. Op alle campings trokken we ruim bekijks. De motor, hoewel ik die niet spectaculair vind, omdat het een echte wolf in schaapskleren is. De vouwwagen, omdat je niet verwacht dat er uit een motoraanhanger in een half uurtje (met ervaring twintig minuten) een grote familietent met stahoogte komt zetten. De combinatie, tenslotte, omdat veel motorrijdende kampeerders toch wel wilden weten hoe dat nou rijdt...

### HOE RIJDT DAT NOU? ►

In één woord: prima. De motor (met meer pk's dan de gemiddelde gezinsauto) speelde met de last. Een voorbeeld: in de Peel zat er zo'n GTI-gastje achter ons, die vond dat hij ons flink moest opdrukken. Tot we samen voor het stoplicht ston-

den. Toch een paar zeikpunten: zo'n karretje weegt waarschijnlijk net zo veel, als de motor. Uit mijn dagen bij de Kampeer en Caravan-kampioen weet ik dat die gewichtsverdeling niet klopt. Het trekkende voertuig moet gewoon bijna anderhalf keer zo zwaar zijn als de aanhanger, om de last de baas te blijven. Verder zou zo'n ding eigenlijk niet zonder oplooplem geleverd mogen worden. Schuring bouwt dat wel, maar als optie. Bij een noodstop zonder oplooplem tilt de kar de achterkant van de motor op, terwijl hij 'm ook op- en dus omduwt. Ervaren aanhangerpiloten hebben me verzekerd dat dit niet fijn is. Tenslotte bouwt Schuring wat flexibiliteit in de trekhaak. Dat is een goed idee. Als je de constructie helemaal star maakt, gaan er zaken stuk. Maar naar mijn mening zat er iets te veel flexibiliteit in, wat je vooral goed merkte als je over ribbels

### EN HOE KAMPEERT DAT DAN? ►

Alweer in één woord: prima. Stel je voor, je tokkelt een motorcamping op, zet het karretje neer, en pakt de stoelen en de tafel. Je doorweekte pak hangt over de heg en uit de koelbox op de dissel (hadden wij helaas niet...) pak je een koel drankje. Na anderhalve liter kom je langzaam tot het besef dat je bent aangekomen. Je klapt het deksel van de kar om, en de helft van de tent staat al. Een kwartier later staat ie zelfs helemaal, nog vijf minuten harinkje prikken terwijl je matrasjes zichzelf liggen op te blazen, en je bent klaar voor de siësta.

Nu kom je er achter dat al je bagage nog in het onderste deel van de kar ligt. Je maakt mopperend de slaaptent even los van de bodem, tilt de



# DE CAMPMASTER IN DETAIL

**Schuring verkoopt drie uitvoeringen van de Campmaster: de CM 2, de CM 4 en de CM 5 (het model uit dit verhaal). Het cijfer duidt het aantal personen aan dat van de tent gebruik kan maken. Waarbij wel aangetekend moet worden dat er altijd maar twee op de wagenbak slapen.**

CM2 De CM 2 is het oermodel en gaat over de toonbank voor € 2950. De tent is 4,20 meter lang, en de helft van die ruimte is voor de wagen.

CM 4 De CM 4 heeft een tent die dwars op de wagen staat, in vergelijking met de andere twee modellen. De tent is opgezet 6,50 meter lang, en je kan er een tweede slaaptent in hangen, die als accessoire geleverd wordt. Deze Campmaster kost € 4285.

CM 5 De CM 5 meet zelfs 7 meter, en is bovendien met zijn 2,10 meter stahoogte zo'n twintig centimeter hoger dan de andere twee. Op het prijskaartje staat € 4540.

De bak is bij alle wagens hetzelfde, en heeft als binnenmaten 1.40 x 1.00 x 0.85 meter. De wagens zijn 1,80 lang en een meter breed, en op het deksel zit een imperiaal. De

assen zijn voorzien van een torsievering met rubber veer-elementen. Da's mooi, de demping is dus ingebouwd. Het eigen gewicht is 110 kilo, en er mag 90 kilo meegenomen worden. Het lijkt me zinvol om een volgestouwde kar na te wegen, want je stopt er makkelijk meer in.

Momenteel werkt Schuring aan het aanbrengen van gasveren om het optillen van deksel+tent wat makkelijker te maken. Daarnaast is een hydraulische oplooprem als optie verkrijgbaar voor € 1175. De schijven van deze remmetjes worden speciaal voor Schuring gemaakt uit roestvrij staal, en de hydrauliek komt van Brembo. Dirk de Groot, die we tegenkwamen op The Blue Star en d'n Toerstop, heeft met dergelijk systeem proefgeremd: van 175 km/u vol in de remmen, zonder enige problemen. En Dirk gaat ook proefrijden in de bergen, om te testen hoe het systeem zich daar houdt.

## MEER INFO OVER DE CAMPMASTER?

Schuring Motor & Scooteraanhangers, Stelmakerstraat 14a, 9403 VB Assen. [t] 0592-409969 [m] 06-51530229 [w] www.h-schuring.nl

twee luiken open en haalt je spullen er uit. Behalve die grote tas, waar een schoon t-shirt in zit, want die past niet door het gat. De les voor ons was duidelijk: voor je de tent opzet, haal je eerst die bagageruimte leeg.

De tent – gemaakt in het gerenommeerde atelier van Esvo in Volendam – zou niet misstaan op een veld vol De Waard-tenten.

wel een bultrug in een school haringen.

In de tent is het altijd vrij donker: een gevolg van de keuze om het tentdoek donker te maken, en zonder ruiten uit te voeren. Er zitten alleen twee ruiten in de 'deuren'.

## DE BERGRUIMTE ►

De onderste helft van de wagenbak is helemaal bergruimte. Daarboven

disselbakkie. Handig voor zaken waar je onderweg bij wilt kunnen. Op mijn eigen vouwwagen zou daar overigens zo'n koelbox komen: motorkamperen zonder zweetkaas, dat moet geweldig zijn!

Zo'n degelijke tent, het feit dat je van de grond af slaapt, en voldoende bergruimte om voldoende kleding mee te nemen: je kan met zo'n kar verre reizen ondernemen, ook als het nat of koud is. En dan zie je dat de investering de moeite waard is: je verlengt je seizoen én je actieradius.

## DE VOUWWAGEN ►

Op de polyester delen na, maakt Schuring alles zelf. De rubber geveerde torsieasjes bijvoorbeeld, worden in elkaar geperst waar je bij staat. De pasvorm van de onderde-

len is prima, de gebruikte materialen ook.

De vouwwagen bestaat uit een gewone bagagekar, maar op de onderste helft ligt een soort boekomslag van triplex, die om de tent heen vouwt. Uitgeklapt heb je een bed van 160 bij 200 cm. De uitgeklapte helft van het omslag rust dan op het deksel, en dat staat weer op twee pootjes die je in de imperiaal schroeft. Met het uitklappen trek je ook het frame van de tent overeind. Daarbij moet je nog wel wat buizen uitschuiven. Alles klikt bijna vanzelf in de goede stand, maar je moet wel even de slag te pakken krijgen. De voortent heeft twee tentstokken met een noklat er tussen, en de luifel heeft er ook twee. Dat is alles. De rest span je met de scheerlijnen en de elastieken.

Dit systeem heeft een paar eigenaardigheden. Bovenin de kar is nog bergruimte over. Daar leg je de haringen, de stokken en eventueel een grondzeiltje. En de paraplu die we bij ons hadden, samen met mijn statief. Als je de tent openklapt en opzet, zit al je bagage nog steeds onderin. Er zijn wel twee luiken voor toegang van de bagageruimte, maar daar ligt je bed op. Bij het opzetten eerst de hele kar uitpakken, dus, en om dat te doen, kan je het bed en de tent met het deksel als één pakket optillen. Je haakt twee touwtjes aan de grensels van de deksel, om de tent mee omhoog te nemen, en vervolgens til je je een breuk. Een gasveer voor en een gasveer achter zouden dit proces letterlijk ondersteunen. Voor dat geld mag je zoiets verwachten. Het gebruikte hang- en sluitwerk, de tent zelf, de stokken en de haringen, het is allemaal van prima kwaliteit. En o ja, de bergruimte bedraagt 500 liter. Dat is ongeveer dertig keer mijn topkoffer! ■

## ZO'N KAR ZONDER OPLOOPREM DAT MOEST NIET MOGEN

Verder is er ruimte genoeg om de motor binnen te stallen, en dan kan je nog zitten, koken en eten in de voortent. Als je buiten komt, vallen de afmetingen nog meer op: je lijkt

ligt de opgevouwen tent en daarboven heb je weer bergruimte. Op de deksel zit een stevige imperiaal waar je nog meer op kan pakken. Op de dissel prijkt een zwart plastic

