

Predom N126 N en

Ze markeren qua prijsstelling zo'n beetje het segment van de compacte caravans. Predom aan de onderkant, Trigano aan de bovenkant. Een paar dagen kamperen, gevolgd door een technisch onderzoek, brengt zowel overeenkomsten als tegenstellingen aan het licht. Scherp geprijsde eenvoud versus een caravanconcept voor de weinig honkvaste caravanner.



Predom, afkomstig uit de buurt van het Poolse Lodz, bestaat nu ruim dertig jaar. In ons land kennen we het merk sinds 1985, toen Frans de Witte besloot de eerste exemplaren naar ons land te halen. Er zouden er vele honderden volgen. De huidige importeur Jos Vaanholt voorziet sinds 1997 de hele Benelux van deze caravans. Je kunt ze in Duitsland, Engeland en Spanje tegenkomen met merknamen als Freedom of Enka.

Het programma bestaat uit drie versies met hefdak en evenzoveel met een vast dak. De laatste herken je aan de dubbele N in de typeaanduidingen. Het cijfer 126 is overigens afgeleid van een uit de chemie afkomstige aanduiding voor het gebruikte polyester. De hefdakmodellen zijn gemiddeld honderd kilo lichter van gewicht en hebben achterin een zitgroep waarvan een tweepersoonsbed (188 x 125 cm) is te maken. Voor lange mensen is de Predom dus minder geschikt, want ook de stahoogte reikt niet verder dan 1,85 meter. Deze waarschuwing is op alle versies van toepassing. Wat z'n sterke punten zijn? Hij mag en kan achter bijna alle auto's en het is de goedkoopste caravan van ons land. Splinternieuw kost-ie nog geen € 4.700. Hoewel je er voor die prijs geen kachel, noch een koelkast of rolgordijnen bij krijgt, is de Predom in volgorde van prijs wel zo'n tweeënhalf mille voordeliger dan de nummer 2 van de merkenprijslijst: de Sterckeman Starlet 320.

Trigano is de naam van een Frans concern waarin een heleboel merken zijn ondergebracht, zoals Caravelair en Sterckeman, maar ook de kampeerauto's van Chausson en Challenger. De Fransen nemen geregeld bedrijven over, ook in het buitenland. In eigen land werd het in 2002 eigenaar van onder andere La Manchelle, dat hefdakcaravans produceerde onder de naam Fleurette. Deze Fleurette vertoont sterke gelijkenis met de producten van Rapido. Toen die laatste besloot te stoppen met het bouwen van caravans, sprong Trigano dan ook bliksemsnel in het ontstane gat. Met de Rubis, nu dus de enige Franse hefdakcaravan. Er zijn in

totaal acht varianten; van de piepkleine 310 tot de 430, een heuse slaapkamerwagen. Goedkoop zijn ze niet, want voor hetzelfde geld (circa € 13.000) koop je bijvoorbeeld een flinke Hobby-caravan met alles erop en eraan. En dan te bedenken dat een kachel in de Rubis je op een bedrag van nóg eens € 570 komt te staan. Met die Hobby ben je echter een stuk minder wendbaar en als het op luchtweerstand aankomt, behoort die van de Trigano zonder meer tot de laagste op caravangebied. En dat scheelt een jas met rijden, maar daarover later meer.

Hoog op de wielen

Onze test-Predom is de N126N in grijze uitvoering met een prijs van € 5.490. Wil je hem inclusief kachel en een 60-liter koelkast, dan komt daar nog € 1.230 bovenop. Een prijsverschil tussen een overwegend grijs en een houtkleurig interieur is er niet. Onder de caravan huist een chassis van Poolse herkomst. Voorheen hebben de Polen jarenlang AL-KO-onderdelen gebruikt. Op de as zit een plaatje waarop 'Niewiadow', de fabrieksnaam prijkt. Dit bedrijf is naast de Predom onder andere ook verantwoordelijk voor de bouw van allerlei andere aanhangwagens, zoals paardentrailers.



Trigano Rubis 340 DD



3

- 1 De kussens op de Predom-banken zijn nogal zacht om op te zitten, maar ze liggen wel lekker
- 2 De stofcombinatie en het meubilair zorgen voorin de Trigano voor een typisch Frans sfeertje
- 3 Mooi gestroomlijnd Trigano-front, met een weinig toegankelijke disselkast

De degelijk ogende constructie van langs- en dwarsprofielen zet de Predom voor caravanbegrippen ongewoon hoog op z'n wielen. Bovendien staan ze ten opzichte van de opbouw nogal ver naar binnen. In het artikel over de kleine trek-auto's (vorige KCK) meldden we al dat het wagentje daardoor op de weg nogal huppelt. Zeker op minder goede wegen ben je in het begin wel eens bang dat de wielen het contact met de weg zullen verliezen, maar van echte kantelneigingen hebben we uiteindelijk geen last gehad. Wel zet de Predom aan tot een bedaarde rijstijl.

Op de weegplaten blijkt de testwagen 630 kilogram te wegen, inclusief koelkast en reservewiel. Officieel mag je er nog 120 kilo bijstoppen, want de importeur levert de Predom zonder kenteken af. Wie aan dit krappe laadvermogen niet genoeg heeft, kan aankloppen bij de RDW voor een incidentele typekeuring. Die levert slechts 50 kilo extra op, want verder dan 800 kg reikt de draagkracht van de as onder de caravan niet. De N-126N/NT/NTL-versie onderging vorig jaar een face lift. De contouren van de polyester body bleven weliswaar intact, maar de nieuwe robuuste achterbumper en de bolle disselkast bezorgden de caravan toch een frisser uiterlijk. De functie van de disselafdekking mag niet onvermeld blijven.



2

We pleiten we voor een langer neuswiel, want dan kan de slinger tenminste vrij ronddraaien. Ook in de disselbak zien we nog wel een paar verbeterpuntjes. De bevestiging van de steun die het deksel open houdt, blijft niet op zijn plaats. En twee elastieken doen dienst als gasflessenhouders. De disselkast biedt ook plaats aan de watertank. Die staat dus niet vorstvrij, maar dit is nauwelijks een bezwaar. Met z'n vrijwel ongeïsoleerde wanden is de Predom immers geen wintercaravan.

Fabelachtige wegligging

De fabriek van Rubis-caravans in de West-Franse stad Le Mans bouwt ook kampeerauto's. Met ingeklapt dak is de Rubis slechts 1,95 meter hoog; ruim een halve meter lager dan de meeste andere caravans, inclusief de geteste Predom. Zetten we de hefdakversie uit Polen naast de Fransoos, dan wint die laatste het nog steeds met 25 centimeter. De grootste winst zit in het onderstel. De positie van de as en de wielarmen is zodanig, dat je niet eens een opstapje nodig hebt om in de caravan te stappen. Je moet zelfs bukken om erin te komen. De Rubis doet trouwens toch een stevig beroep op de fysieke gesteldheid, want de toegang tot de disselkast en het bedienen van de uitdraaisteunen vergt nogal wat van je rug. Enige inspanning is ook vereist bij het in- en uitklappen van het hefdak. Wat meer en grotere handgrepen zouden goed van pas komen. Tenslotte de afvoer van het gootsteentje. Doordat de slang op een ongelukkige plek onder de caravan uitmondt, konden we het afvalwater niet in een emmer opvangen.

Het verlaagde onderstel brengt het zwaartepunt van de caravan dicht bij de weg. En dat merk je. De Rubis laat zich niet alleen gemakkelijk tegen de wind in sleuren, hij beschikt tevens over een fabelachtige wegligging. Een jaar of wat geleden noemden we bij een testrit met de eveneens zeer goed rijdende Kip Kompakt deze eigenschap nog 'bij het gevaarlijke af'. Je zou namelijk kunnen vergeten >>>

dat er een caravan (van maximaal 1000 kg!) aan de haak hangt. De geteste Rubis 340 DD blijkt 710 kilogram te wegen. Dat dit vijftig kilo boven de fabrieksopgave uitrijst, is deels toe te schrijven aan de aanwezige extra's: een (Truma 2200) gaskachel en een Fiamma cassette-luifel. Er rest dus een gapend gat van 290 kilo tot de maximaal toelaatbare massa van een ton. In de praktijk zal het hele laadvermogen niet of nauwelijks worden benut. Rest de vraag of bezitters van een B-rijbewijs hiermee uit de voeten kunnen. Met andere woorden: voor zo'n kleine caravan als de Rubis 340, zullen zij toch een auto van minstens duizend kilo moeten inzetten...



4



5



6



7



8

Plus

- + lage vanafprijs
- + robuust onderstel
- + volledig polyester

Min

- laadvermogen
- weggedrag
- karige uitrusting

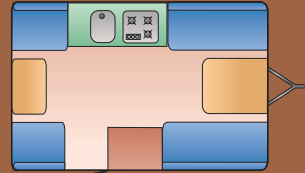
Leveranciers

Predom

Jos Vaanholt Caravans
Varsveldsestraatweg 49 II
7122 CB Aalten
(0543) 47 24 79
www.predom.nl

Trigano

Holtkamp West
Nijverheidsweg 2
3433 NP Nieuwegein
(030) 606 68 30
www.holtkamp-west.nl



Predom N126 N

Vergeleken met de Spartaans aandoende interieurs uit de begintijd, ziet de huidige Predom er keurig uit. De kleuren zijn goed op elkaar afgestemd en de meubeldelen sluiten netjes aan. 'Alle waar naar zijn geld', luidt een bekend gezegde, dus beoordelen we de caravan door de bril van een prijskoper. We gaan dus niet zeuren over de zachte zitkussens, de lastige gordijnen of de wiebelige tafel. Ook over de keuken zul je ons niet horen. Want daarin zit een tweepits gasstel, en een lade die de vergelijking met een eenvoudig kistje goed aan kan. Bijzonder is die keuken wel. De bergruimte naast de eerdergenoemde lade staat rechtstreeks in verbinding met de buitenlucht. De ventilatie regel je door de 'klep' te openen of te sluiten. Eenvoudig is ook de beste aanduiding voor de elektriciteitsinstallatie. Eén stopcontact slechts, maar wel voorzien van een stevige aardepen. De aanleg van de bedrading is over het algemeen redelijk verzorgd. Voor de gasleidingen geldt hetzelfde, weer onder verwijzing naar de bril van de prijskoper. Op beugeltjes is bijvoorbeeld ernstig bezuinigd.

Wonen in de Predom maant je tot rust, net als het rijden. Past dus uitstekend bij het vakantiegevoel van veel mensen. Even gauw een dakluik openzetten is er niet bij, net zo min als de caravan voor de nacht verduisteren. Dat dakluik moet je opendraaien en de gordijnen laten zich alleen door behoedzaam schuiven op hun plaats brengen. De kastruimte lijkt te zijn afgestemd op het laadvermogen. Beide zijn nogal beperkt. Door het ontbreken van slotjes op de bovenkastjes laat je het bovendien wel uit je hoofd om daar spullen in te stoppen die tijdens het rijden aan de wandel willen gaan. "Alles is simpel", zo beëindigen de techneuten hun schriftelijke rapportage over de Predom.

4 De Predom is slechts één stopcontact rijk

5 Het kost wat geduld om de gordijnen dicht te schuiven, maar als het zover is, houd je in de Predom een sfeer vol interieur over

6 Via een klep in het keukenfront van de Predom kijk je zo door het koelkastrooster naar buiten

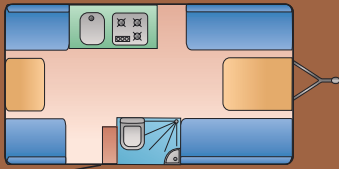
7 Met de facelift van vorig jaar kreeg de Predom een veel grotere disselkast

8 Het onderstel van de Predom zorgt ervoor dat de caravan nogal hoog op z'n wielen staat. Bovendien steken ze nogal ver naar binnen

Conclusie

Twee bruikbare caravans zijn het, de Predom en Trigano. Het kampeerplezier wordt voor een belangrijk deel bepaald door de eisen die je aan een caravan stelt. De Predom koop je vooral om z'n prijs. De Trigano om zijn bijzondere eigenschappen: het is bovenal een caravan om veel (en snel) mee te trekken.

- ¹ volgens opgave leveranciers
² inclusief koelkast en reservewiel
³ inclusief kachel en luifel



Technische gegevens	Predom N126 N	Trigano Rubis 380 DD
Buitenmaten (cm) ¹		
Lengte incl. dissel	437	493
Breedte	205	200
Hoogte	240	195 (ingeklapt dak)
Binnen (cm)		
Stahoogte	180	194
Breedte	195	191
Lengte (excl.vensterbank)	305	349
Bedmaten (cm)		
Voor	195 x 130	191 x 138
Achter	195 x 67	191 x 79/64
Kastinhoud (dm³)	1123	1478
Massa (kg)		
testcaravan	630 ²	710 ³
Kogeldruk (onbeladen)	20	40
Totaal toegelaten	750	1000
Laadvermogen	120	290
Prijzen in € Vanaf	5.490	12.190

Trigano Rubis 340 DD

Net als de Predom kun je de Trigano ook vanuit de prijsstelling beoordelen. Hier geldt alleen het tegenovergestelde. De Rubis is zeker geen goedkope caravan, al betaal je voor een vergelijkbare Eriba Touring of Kip Kompakt eveneens een flinke bom duiten. Fabrikanten van hefdakcaravans verklaren hun prijsbeleid altijd door te wijzen op de gecompliceerde productietechniek. Prijsverhogend is ook het gebruik van kunststoffen. Op dat laatste is bij de Rubis bepaald niet bezuinigd. Is bij directe concurrenten alleen polyester in het dak verwerkt, bij de Rubis rondom. Hij is dus hagelproef en ook behoorlijk krasbestendig. Over het afwerkingsniveau zijn we iets minder te spreken. Het chassis, een combinatie van AL-KO-onderdelen en eigen materialen, is aan de voorzijde nogal ruw ingekort. En rondom het hefdak vind je naden die vrij slordig met kit zijn afgedekt. Voor het overige ziet de caravan er vrij netjes uit. Het meubilair is zonder meer 'uit het goede hout gesneden', al troffen we hier toch ook weer enkele voorbeelden van afwerking met de Franse slag. Zak je in de kussens van de Predom diep weg, die van de Trigano zijn veel steviger. De bovenkasten zijn niet overdreven groot. In een hefdakcaravan moet de verlichting van de zijkanten komen. Er is tenminste nog geen fabrikant geweest die het aandurfde om de voor verlichting benodigde bedrading tussen het vaste en het beweegbare deel van het dak aan te brengen. Wat je van de Franse verlichting vindt, is ook weer zoets persoonlijks. Wij zijn niet zo gecharmeerd van wit tl-licht. Over de rest van de elektrische installatie zijn de techneuten redelijk tevreden. Vooral de 2,5 mm² dikke bedrading spreekt hen aan.

TEKST: AAD VAN DER POEL

FOTO'S: AD VAN AANHOLT

TECHNISCHE ONDERSTEUNING: ANWB AFDELING ADVIES & EXPERTISE



⁹ De koelkast, het reservewiel en het bagageluik behoren tot de standaarduitrusting van de Trigano

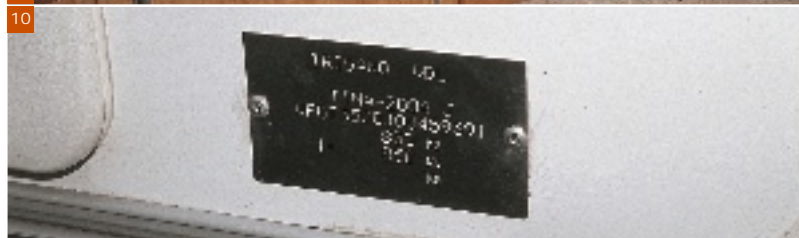
¹⁰ Nogal verwarrend. Volgens het fabrieksplaatje zou de Trigano 850 kg als maximaal toelaatbaar gewicht hebben. Dit moet echter 1000 kg zijn

¹¹ Met z'n hoogte van slechts 1,95 meter moet het niet moeilijk om voor de Trigano een stallingsruimte te vinden



9

10



11



Plus

- + volledig polyester
- + laadvermogen
- + rijeigenschappen

Min

- toegang disselkast
- waterafvoer
- prijs