

Met een Volkswagen het zeegat uit...



Onze correspondent Frits Kromhout van der Meer en zijn broer Pieter hebben deze zomer een nieuwe visboot in de vaart genomen en wel een door de Poelgeest Fishingboats geleverde Arvor 215 AS. Deze boot is gemotoriseerd met een Volkswagen Marine TDI 100.5 SE en dus gaan de broers nu met een Volkswagen het zeegat uit...

Eenkele jaren hebben we tot onze volle tevredenheid vanuit onze thuishaven IJmuiden gevaren en gevestigd met onze Arvor 215. Helaas moet je tegenwoordig steeds verder varen, wil je nog een wrak met vis kunnen aantreffen. In de praktijk kostte het ons gemiddeld al gauw zo'n 2 ½ uur om op de stek te komen waar we dachten een visje te kunnen verwachten, maar vervolgens moet je dan in de regel ook nog diverse andere wrakken afvaren,

want tegenwoordig kun je nu eenmaal niet meer op één wrak vertrouwen. En dan moet je natuurlijk ook weer terug. Met onze vorige Arvor 215 met een Nanni TD 85 pk haalden we een kruissnelheid van zo'n 13 knopen en onder gunstige omstandigheden een topsnelheid van rond de 16 knopen. Dat was natuurlijk al niet geweldig en als onze boot eenmaal was aangegroeid met algen, liep ze nog minder snel. En ja, dan blijft er natuurlijk

steeds minder vistijd over en zo besloten we dan ook om te gaan uitkijken naar een nieuwe visboot.

KRACHTIGER MOTOR

Aangezien we de Arvor de laatste jaren hadden leren kennen als een degelijke, fijne visboot en we toch wat verknocht waren geraakt aan deze botenlijn, maakten we de zoektocht niet al te ingewikkeld en viel onze keuze op een Arvor 215 AS, maar dan uitgerust met een aanzienlijk krachtiger Volkswagen Marine motor.

Een Volkswagen Marine TDI 100-5 motor levert 73 kW bij 2600 tpm. De motor die standaard in deze Arvor wordt gemonteerd, is echter een TDI 100-5SE en deze motor levert bij een hoger toerental van 3400 tpm juist minder vermogen: 69 kW. Deze Special Edition motor is speciaal vervaardigd op verzoek van Arvor, om te voorkomen dat de boot te snel gaat voor dit ontwerp en daardoor volgens CE eisen onveilig zou zijn. Met het plaatsen van dit type standaardmotor voldoet de Arvor 215 AS dan dus wel aan de veiligheids (CE) normen die bij dit type vaartuig horen, maar boet ze wel in op snelheid en dat zeker bij zware belading. En dát vonden Piet en ik toch wel een probleem. Je weet immers hoe zeevissers zijn. Alles wat maar handig kan zijn aan boord, krijgt ergens een plaatsje en soms ben ik net een eekhoorn die een winter voorraad aan het aanleggen is. Dit overigens tot grote ergernis van mijn broer. Maar goed, dan heb ik het nog niet eens over de 90 liter diesel die veiligheidshalve extra wordt meegenomen op iedere vistrip, het

reddingsvlot, een extra anker, een flinke voorraad pilkers en lood etc... Poelgeest Fishingboats gaf ons de tip om te overwegen om een via software aangepaste ECU regelunit in de motor te laten monteren. Deze regelunit maakt namelijk dat de motor ruim 30% (!) meer trekkracht krijgt. Doordat de motor niet meer toeren maakt, zal de boot onbelast op zich niet sneller gaan varen, maar behoudt ze zwaar belast wél voldoende snelheid, terwijl de garantie op de boot (drie jaar op de rompconstructie) en op de motor (twee jaar) in tact blijft.

Aan deze aanpassing hangt vanzelfsprekend ook een prijskaartje, maar deze extra investering zou ook wat opleveren...

Na enig beraad hebben we tenslotte dus gekozen voor deze aangepaste TDI 100-5SE-versie.

BRANDSTOFVERBRUIK

Inmiddels hebben we de nodige uren kunnen varen met 'onze VW'

en gelukkig blijkt onze keuze een schot in de roos. Want wat een verschil met onze oude boot. Alleen het accelereren al! Als je niet oplet, lig je zomaar plat achterin de kuip en dat zelfs met vier man aan boord!

Zelfs met vier man aan boord, die 90 liter extra diesel aan boord, een reddingsvlot en die eerder genoemde andere extra's ligt onze kruissnelheid nu op 18 knopen en onze top op ruim 20 knopen. En dat scheelt natuurlijk heel wat vaartijd en betekent dus... meer vistijd! Maar dan natuurlijk de hamvraag. Meer vermogen - hogere snelheid. Betekent dat dan automatisch ook meer brandstofverbruik? Met de huidige prijs van die peut is dat toch wel belangrijk.

Op een Volkswagen Marine motor kun je het brandstofverbruik op elke gewenst moment aflezen op het instrumentenpaneel. Niet alleen het actuele verbruik tijdens het varen, maar ook het maximale en

het gemiddelde verbruik en als je het instrument koppelt aan een GPS antenne, zelfs ook nog het verbruik per afgelegde route.

Na de nodige zeemijlen te hebben gevaren, bleek het gemiddelde brandstofverbruik eigenlijk hetzelfde als voorheen. Tijdens het krachtig accelereren, zie je het brandstofverbruik tijdelijk even wat toenemen, maar zowel op kruis- als op topsnelheid gebruiken we niet meer brandstof dan met onze oude boot en dat terwijl we een stuk sneller varen.

Pieter en ik zijn er dan ook van overtuigd dat onze extra investering in de softwareaanpassing zijn geld dubbel en dwars zal opleveren en wij danken daarom ook Dennis van ADT Dieseltechniek voor de uitgebreide uitleg tijdens installatie van de speciale regelunit.

Voor verdere informatie:

www.poelgeestfishingboats.nl

Frits Kromhout van der Meer



Was alles maar zo simpel: een goede monteur, een klein kastje en hup... 20 pk meer!