

Een andere motor voor de Fisher 37 Pallieter

door Kees Nachtegaal

In 2012 zijn wij de gelukkige eigenaars geworden van de Pallieter, een Fisher 37.

De boot was voorzien van een Ford Sabre van 80 pk met een vaste schroef en een hydraulische keerkoppeling. Tijdens het zeilen had de schroef de gewoonte mee te draaien en daarom had de vorige eigenaar een grote schijf in de schroefas gemonteerd en daarop een velgrem zodat de as geblokkeerd kon worden. Dat werkte tot een rompsnelheid van een kilometer of 6, daarna trok hij door de rem heen en werd de schijf loeiheet en kon je, als het echt hard ging, wachten op de brandlucht van de remblokjes. Dus als we echt hard gingen, ging de rem los en gaf de draaiende schroef je het gevoel in een goederentrein te zitten. In een poging om de schroefas toch vast te zetten heb ik mijn arm een keer gruwelijk verbrand aan die remschijf en dat was de druppel die mij deed besluiten de hele boel te vervangen. In de toen volgelopen emmer zaten ook feiten als

- Geen alarm voor oliedruk of temperatuur op de oude motor
- Zeer gebrekkige verwarming van de boiler
- Hoog verbruik
- Rokende uitlaat
- Lawaaiig
- Geen historie bekend (geen urenteller)
- Geringe laadstroom

Wat me wel tegen de borst stuitte was dat het tot dan een vreselijk betrouwbare motor was geweest die gewoon deed wat van hem gevraagd werd. Ik heb dan wel moeite om zoiets weg te doen.

Gelukkig kreeg ik er een leuk bedrag voor en is hij heel snel in een andere boot geplaatst.

Maar dan, welke motor wordt het.....

Eigenlijk waren mijn eisen overzichtelijk

- Voorzien van alle akoestische alarmen die je maar kan bedenken
- Grote dynamo
- Urenteller
- Goede boiler aansluiting
- Moderne (schone) technologie
- Zelfde vermogen als de oude (80 pk)

Daarnaast wilde ik een vaanstandschroef en een mechanische koppeling die blokkeert als je hem in z'n achteruit zet zodat de schroefas echt stilstaat. Als de as zou blijven draaien moet je immers om de zoveel uur de motor starten i.v.m. de smering van de koppeling.

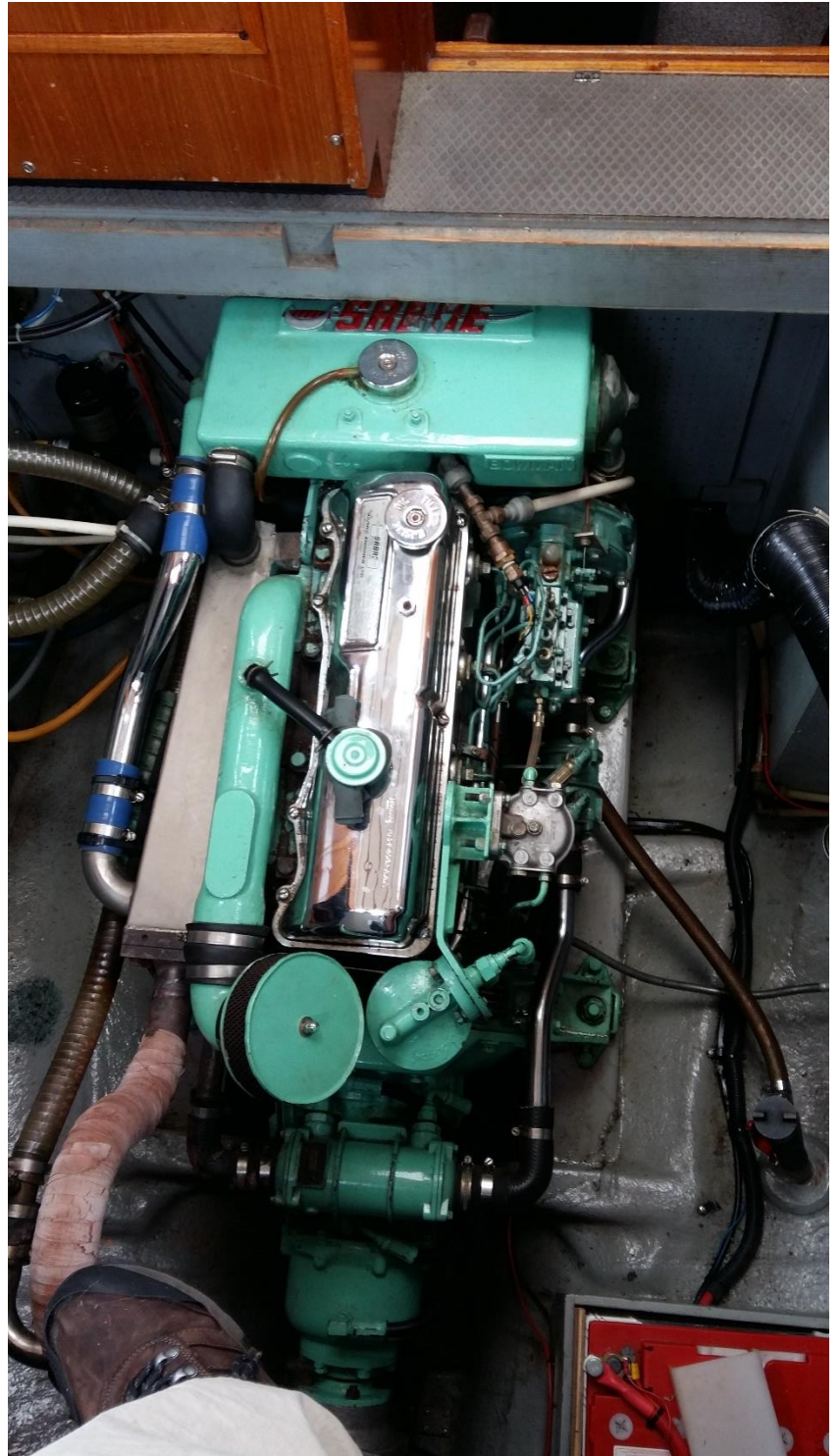
Met dit lijstje ben ik naar Shipshape gegaan omdat zij op de jachthaven zitten waar ik lig (Marina Muiderzand) en zij kwamen met het voorstel om een Yanmar type 4JH80CR-ZF30M te nemen met een Maxprop 3 blads 23" schroef. Dat was een wat kleinere diameter maar kon het vermogen goed aan. De 24" versie zou onevenredig meer kosten.

Ook de schroefas en de lagers zijn vervangen met als bijkomend voordeel dat ik van die inchmaten af ben. Omdat de motor een stuk kleiner is moest de fundatie natuurlijk behoorlijk aangepast worden.

En als dan toch alles overhoop ligt, dan ook de dieseltanks maar eens open en grondig schoonmaken. Dat was geen overbodige luxe.

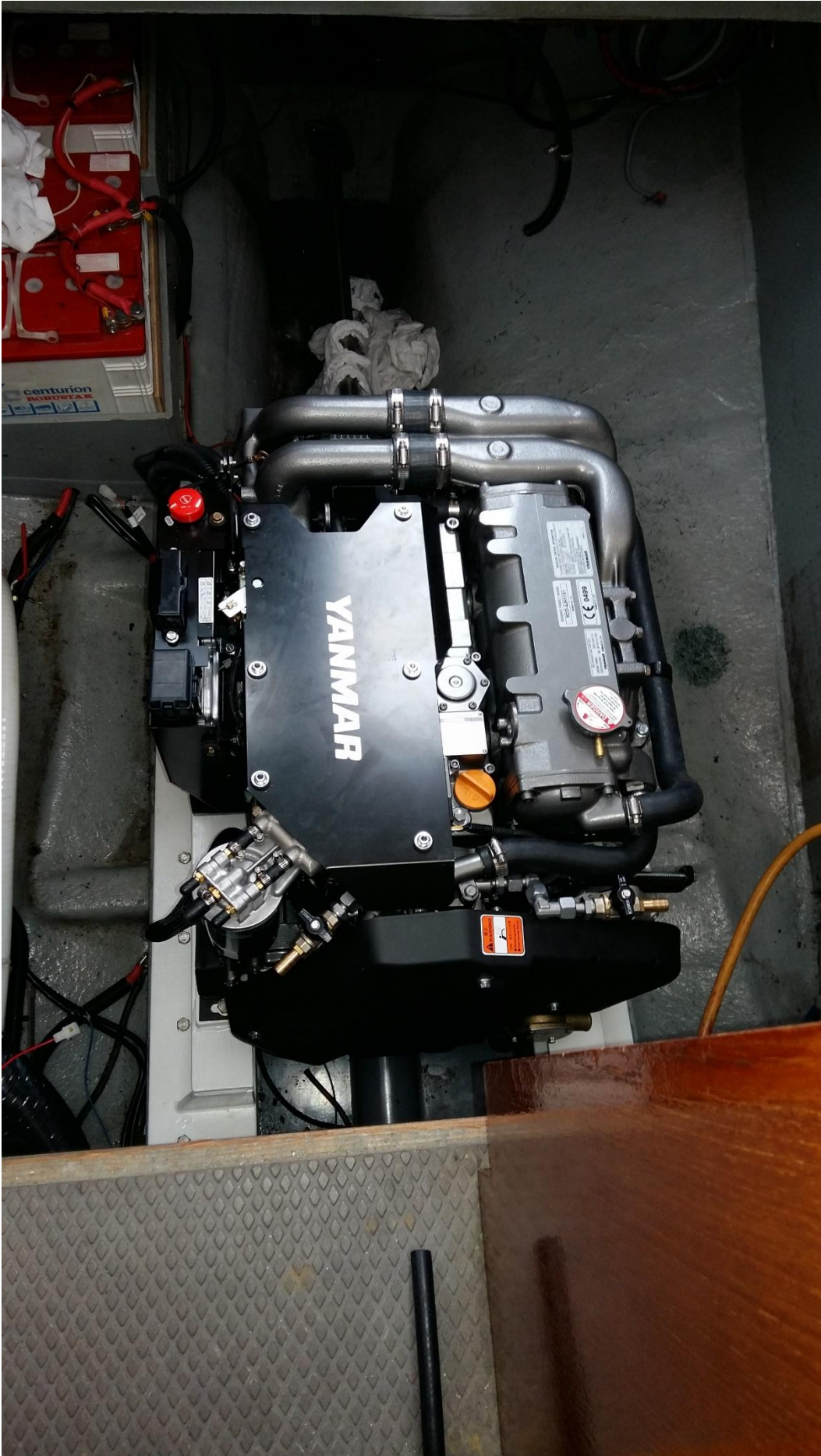
Nu, na twee vaarseizoenen, kan ik zeggen dat ik nog steeds erg tevreden ben met de keuze. Het verbruik ligt rond de 2 liter per uur, je kunt onder het varen binnen de vogeltjes horen, de accu's zijn in no time geladen, de boiler is razendsnel op temperatuur en, als klap op de vuurpijl, het scheelt onder het zeilen een kilometer of 3 in snelheid. Waar je wel aan moet wennen is dat met zo'n vaanstandschroef de reactiesnelheid met achteruitslaan iets trager is.

De oude Ford Sabre →

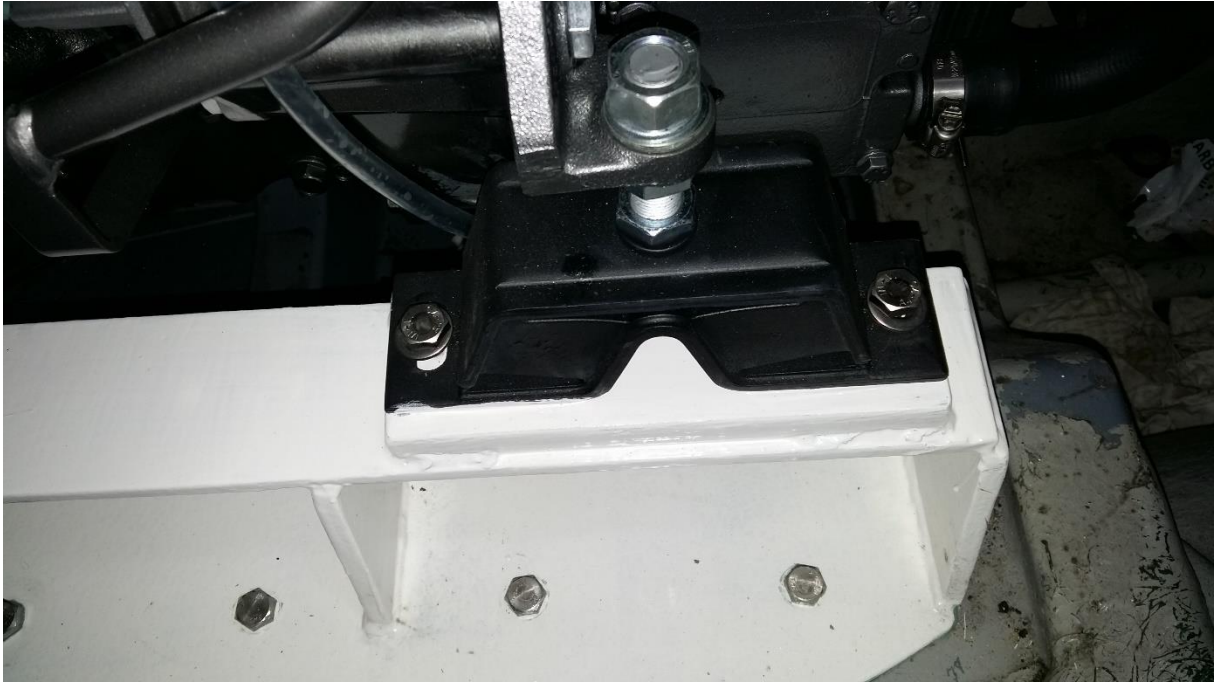




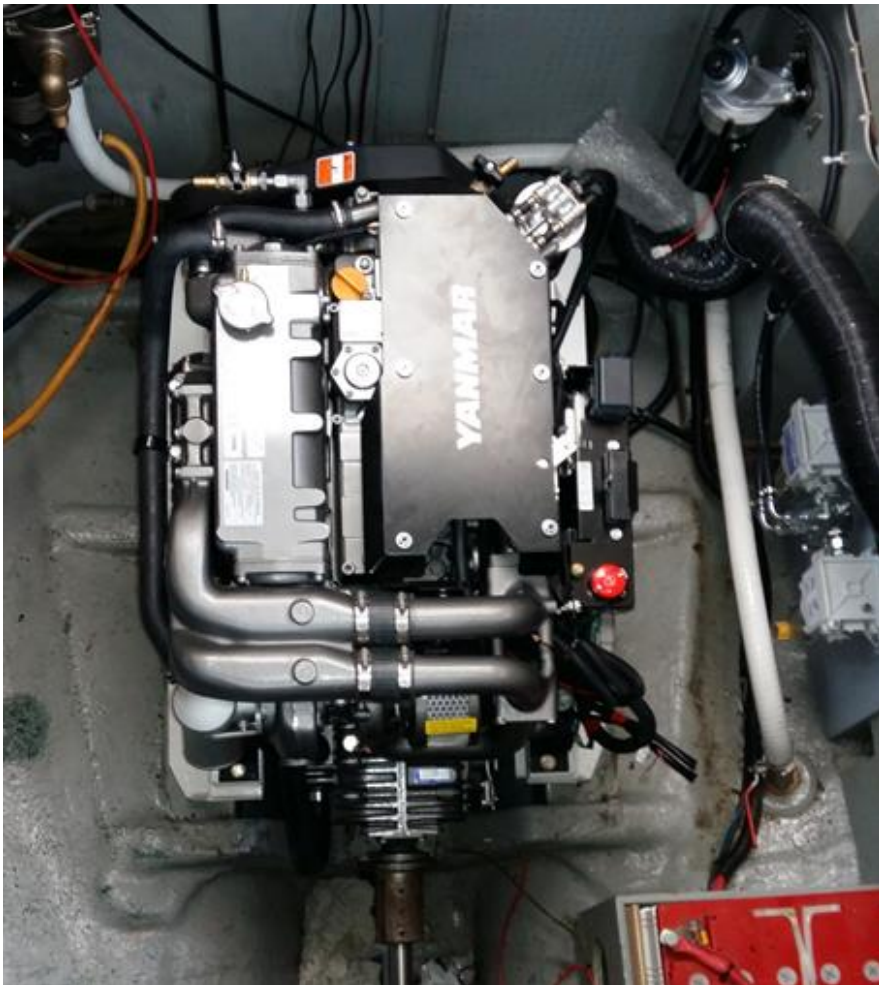
Leeg



De nieuwe



De aangepaste fundatie. Het witte is een nieuw "vulstuk".



Rechts op de foto: omschakelbaar brandstoffilter. Er ontbreken nog wel wat slangen.....

Oude schroef →



← De Maxprop