

Nieuw inspectieluik dieseltank F34 White Rose

Frank Sangers

Na een onstuimige vaardag tussen Dover en Duinkerken (zomer van 2025) stopte onze motor vlak voor het aanlopen van de jachthaven in Duinkerken. Dat was schrikken, maar gelukkig gebeurde het daar en niet tussen de grote oceaanstomers.

De volgende ochtend ga ik aan de slag, als de motor is afgekoeld. De filters waren nog vrij schoon, de aanvoerleiding tussen tank en groffilter bleek verstopt te zijn. Een vriend van ons gaf de tip die leiding door te blazen. Het compressortje van de rubberboot gaf uitkomst. Hoewel we de verzekering hebben ingeschakeld lukt het ons weer te varen. We komen uiteindelijk in augustus weer thuis en varen daarna nog naar onze clubbijeenkomst in Den Helder.

Het gekke is dat we niet vaak genoeg naar onze vacuummeter kijken. Of dat geholpen zou hebben is de vraag. Waarschijnlijk zat de leiding in één keer dicht. Later tijdens het schoonmaken vinden we waarschijnlijk de dader: een klontje smurrie, dat leek op een stukje uitgespuugde kauwgum...

Zo'n gebeurtenis maakte ons onzeker en we hopen het geen tweede keer mee te maken.

Omdat we niet makkelijk in de tank kunnen kijken hebben we voorjaar 2026 in de kuipvloer een inspectieluik gemaakt. Om in de toekomst snel te kunnen inspecteren hoe de tank erbij staat. Hieronder wordt de werkwijze van deze klus beschreven. Later bouwen we een extra filtersysteem in, dat diesel extra filtert (los van de motor).

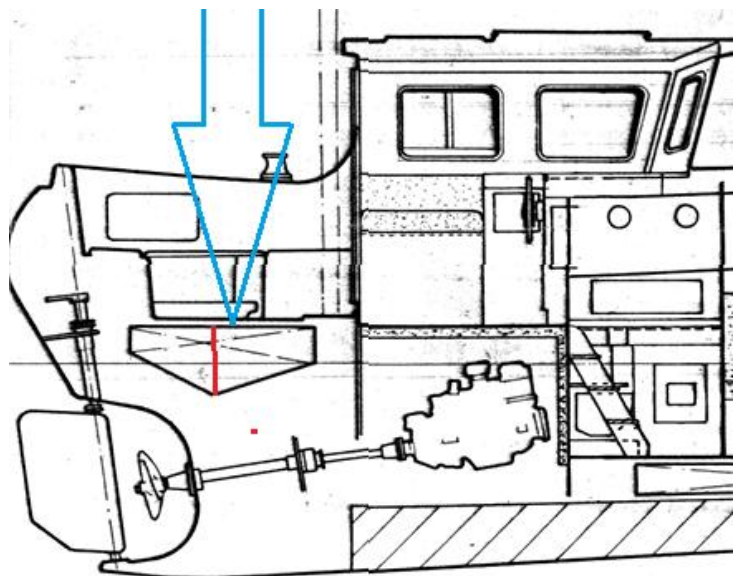
Luik in de kuipvloer

Voordat we de boel open maken hebben we verschillende foto's bekeken van andere Fisher 34's. Er komt een vierkant kunststof luikje in de kuipvloer met daaronder in de bovenkant van de tank een rvs-inspectieluik dat snel is te openen. Alles onder de vlonder, die 25 mm omhooggaat. Het inspectieluik komt aan de voorkant van het slingerschot, dat we heel willen laten.

De eerste klus: via een aanwezige achteropening in de tank wordt de diesel eruit gepompt, ongeveer 120 liter opgevangen in 7 blauwe jerrycans van Marktplaats. Thuis filteren we het met 10 μ . Geen gekke dingen en na twee keer een uur filteren is de (Engelse) diesel weer mooi helderrood. Het Marco brandstofpompje slurpt alles door het fijnfilter.

Het luikje in de kuipvloer

Nu wordt plaats waar het luikje komt bepaald, daarna een mal van multiplex gemaakt. De kuipvloer wordt via de mal opengezaagd: gatenzaag (vier cirkels in de hoeken) en multitool doen de rest. De vloer bestaat uit dikkere laag laminaat, balsahout en dunne laag laminaat. De bovenkant van de rvs-tank wordt nu bereikbaar. Het zaagvlak wordt waterdicht gemaakt met epoxy en multimarineprimer.



Onder de pijl komt het nieuwe inspectieluik.

Inspectieluikje in de tank

We bepalen de plek waar het ronde inspectieluikje komt. Met een 'opgehoogde' decoupeerzaag wordt een rond gat gezaagd in de bovenkant van de 1,5 mm dikke rvs-materiaal. Eerst bramen we het rvs-gat af om te voorkomen dat we ons snijden. Een eerste indruk: de tank is niet sterk vervuild, wel aanslag op de bodem van waarschijnlijk dieselpest (algen). Daarna slijpen we in het schommelschot een min of meer vierkante opening om ook achter het schommelschot te kunnen schoonmaken. Ook hier weer scherpe delen weggehaald.

Schoonmaakwerk

Er zit op verschillende vlakken bruine aanslag, geen klonterige dikke slijmlagen. Er komt wel een propje tevoorschijn. Eerst wissen we de bruine waas er af met al vaker gebruikte Action structuurdoekjes, die nu in de vuilnisbak gaan. Dan met beetje lampolie op de doek verder poetsen. Hier en daar hardnekkige aanslag met wat ethanol (alcohol) weggewist. Geen water met ontvetter gebruikt. Het schoonmaken gaat soepel en alles blinkt weer. Ik werk met handschoenen en overall.

Dichtmaken

De gemaakte opening in het schommelschot wordt met 2 mm dik plaatje RVS dichtgemaakt, twee boutjes houden het op zijn plek (voorgeboord, toen met zelftapper draad gemaakt). We kunnen er dan later zo weer bij.

Hierna wordt de ronde afsluitring geplaatst op de bovenkant van de tank en zes boutjes/ringetjes/moertjes houden deze op zijn plek. Speciale brandstofbestendige kit gebruikt. De volgende dag plaatsen we het kunststof luik, dat met butylkit wordt afgedicht. Nu nog de kuipvlonder 25 mm ophogen zodat het nieuwe luikje onder de vlonder zit en nauwelijks zichtbaar is. Er komen kunststof dopjes (deurstoppers) van 25 mm onder.

De tank kan weer worden gevuld. Vanaf nu is snelle inspectie mogelijk.

Notabene

Er is waarschijnlijk ooit eerder een dieselprobleem geweest in onze boot. Aan de voorzijde van de tank is een rechthoekig luik met veel bouten geplaatst en achterin is aan de bovenkant van de tank een afsluitbare vuldop geplaatst. Het is op de foto's te zien. Het grote luik is vanwege de plek slecht te bereiken (in de schroefasruimte). En ook het achterste en diepste deel van de tank, het deel achter het slingerschot, was nooit goed bereikbaar. De extra opening achterin, waarschijnlijk toen ook ooit gemaakt) blijkt handig om de diesel eruit te pompen.

Daarom kozen we voor de beschreven oplossing.

Is het zelf te doen?

Deze klus is niet heel ingewikkeld, maar vraagt wel wat planning en vooruitdenken. Er van uit gaand dat er geschikt gereedschap beschikbaar is zou elke handige Fishereigenaar de klus zelf moeten kunnen uitvoeren. Vanzelfsprekend moet je veilig werken omdat je zaagt en slijpt. En met handschoenen de vervuiling van lijf en kleding houden. Dieselresten in de tank vormen geen extra brandgevaar. Ik heb bewust geen water gebruikt. We hebben met z'n tweeën (mijn zwager en ik) de klus gedaan.

Een kleine update

Als de eerste regen komt na deze klus blijkt er wat water op de bovenkant van de tank te liggen. De scharniertjes in het kunststof luikje blijken te lekken. Ik spuit er wax in van Tectyl, de spuitbus had ik nog staan. Nu helemaal waterdicht.

De kosten van het inspectieluik

Toegangshatch:

20.100.50 Osculati Inspection Hatch AIS 316 stainless steel gatdiameter 211 mm passage 203mm

<https://www.osculati.com/en/11270-20.100.50/inspection-hatch-aisi-316-passage-203-mm> Ca €230

Kunststof luikje 30x30 cm:

Osculati Flushline Inspectieluik 375 x 375 mm Wit 20.293.00 ca € 45

Kit:

Teroson RB2759 butyleenkit voor inspectieluikje Ca € 25

3434 Zettex Packin Sealer Plastic Trigger 200 ml, kit voor RVS luik Ca € 25

Verder:

Gatenzaag ca € 10

Keukenrol, lampolie, bio-ethanol € 10 (Action)

Decoupeerzaagbladen voor RVS 10x plm €30 (2 gebruikt)

Spuitbus boorolie/koelmiddel € 9

Fijn schuurpapier, stukje restplaat rvs

Klein plaatje RVS 2mm voor afdekken gat in schommelschot (restmateriaal)

Totaal voor deze oplossing: circa € 400,- excl filter en pompje/slangen (zie hieronder)

Filteren

Voor het wegpompen en filteren zijn er aparte kosten: een filter met filterhouder, wat aansluitmateriaal, brandstofslang, een Marco brandstofpompje en zekering met zekeringhouder. Ook een klein doorzichtfilter om te kunnen zien schoon hoe de diesel is. Thuis draait het pompje op een omvormertje 230/12 volt. Op de boot sluit je de pomp aan op het 12v boordsysteem met zekering en schakelaar. Via Marktplaats kocht ik 10 nieuwe blauwe jerrycans van 20 liter. Totale kosten plusminus € 260,-.

Dit systeem bouwen we in de zomer van 2026 in als extra filtersysteem ('polishing').

De foto's bij deze klus



Het filtersysteem thuis



De mal ligt op de kuipvloer, 4 gaten zijn gemaakt

1. Er zit nog ongeveer 130 liter diesel in de tank (vol is deze 340 liter). Deze wordt er eerst uitgepompt en thuis 2x gefilterd (2 uur per jerrycan).
2. Achter in de kuipvloer wordt de plaats bepaald. Er wordt eerst een mal van multiplex gemaakt. Die ligt hier op de kuipvloer.



Nu langs de mal de rechte zaagstukken zagen, met multitool. Bovenkant tank komt in zicht.

3. De gaten zitten in de hoeken, nu kan met de multitool het hele stuk eruit worden gezaagd.
4. De bovenkant van de rvs-tank komt tevoorschijn.



Even passen: het luikje past.



De 'opgehoogde' decoupeerzaagvoet.

5. Het kunststof luikje past. Nu het gat er nog in.

6. Het gat wordt gezaagd met de decoupeerzaag. Eerst wordt een 'verhoging' gemaakt ter dikte van de kuipvloer om de decoupeerzaag rond te kunnen draaien.



Gaatje in het midden, dan cirkel inkrassen.



7. Hier is het hulpstuk mooi in beeld.

8. Eerst wordt de plaats bepaald, een gaatje geboord en de cirkel ingekrast.



Onder het dekkleed is het goed werken.



Het gat geeft het eerste beeld van de tank.

9. We werken onder het afdekkleed, het is half maart.

10. Zagen met boorolie helpt. Ook hebben we de bouwstofzuiger erbij. Het gat zit erin. De tankruimte komt in zicht.



In het schommelschot komt een opening.



De vervuiling valt erg mee.

11. In het schommelschot wordt een luikje geslepen met de slijpschijf.

12. Hier is de vervuiling goed te zien in het achteste en diepe deel van de tank. Dat valt enorm mee.



Inkijkje in het achterste deel van de tank.



Hier is de tank nog vuil.

13a en 13b. Zicht naar achteren, achter het schommelschot. Links is de extra opening die ooit werd gemaakt, dan de vlotter en rechts de aanvoer van de diesel naar de motor, vlak boven de bodem.

Rechtsbovenin de retourleiding, plus ontluchting naar de potdeksel.

Via de extra opening in het schommelschot konden we de achterraimte goed schoonmaken (lange arm).



Het oude handgat, voorin.



De vervuiling onderin de tank.

14. Aan de voorkant van de tank is ooit eerder een opening gemaakt. De plaats is heel onhandig en er was geen doorvoer in het schommelschot.
15. Er was wel sprake van verontreiniging. De verontreiniging was plakkerig, maar goed te verwijderen. Alles handwerk. Zoals gemeld: met structuurdoekjes, lampolie en bio-alcohol.

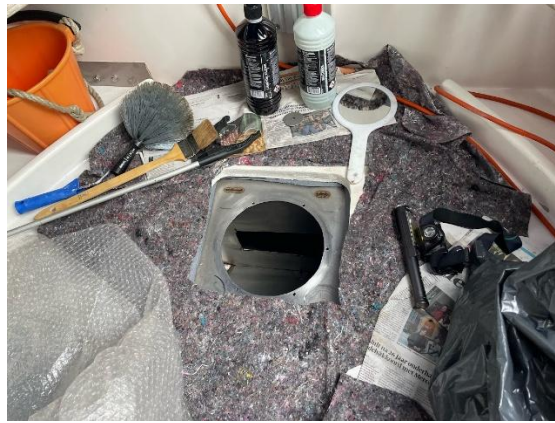


Hier het ruwe werk: nog niet dicht.



Zicht op het nieuwe afdekschotje in het schommelschot.

- 16 en 17. De gaten voor de ronde rvs-opening zitten erin. Met inbusboutjes en schroeven wordt de deksel vastgezet, ook met speciale brandstofbestendige kit. Goed te zien is het luikje in het schommelschot.



Het schoonmaakwerk, alles goed afgedekt. De bruine smurrie is heel vies.

18 en 19. De tank is nu weer schoon. Het laatste stukje werk wordt gedaan.



Klaar is alles!

20 en 21 De tank is nu snel te openen voor inspectie: luikje open, met lierhendel de RVS-plaat een kwartslag draaien.



Extra zichtfilter tijdens het filteren. We hadden nog Engelse rode diesel in de tank. Het propje!

22 De diesel is weer schoon en rood. Nog van Engelse oorsprong.

23 Tijdens het schoonmaken komen we de mogelijke dader tegen: een klontje smurrie.

Epiloog

We zijn al jaren zorgvuldig met tanken. Onze nieuwe motor vaart alleen op diesel (dus geen GTL of HVO, dat wil Vetus niet). We proberen zoveel mogelijk B0 (biovrije diesel) te tanken. En voegen we Knock Down Liquid toe, op advies van dieselexpert Kees Kingma. Eerder gebruikten we een andere toevoeging: Grotamar 82. Deze schijnt residu te geven, Knock Down Liquid doet dat niet.

B0 is niet overal aan het water te krijgen. Bijvoorbeeld wel in Stavoren (Bunkerstation van de Groot in de buitenhaven) of bij Hoekman in Urk naast de KNRM. In de Jachthaven van Hindeloopen wordt HVO7 verkocht: 93% B0 met 7% HVO, ook goed. Ook kun je het aan de wegpomp kopen bij OK pompen: dan de 'Super Diesel' nemen. Dit is ook B0, zo vertelt OK op de [website](#).

Ook in Duitsland is B0 op meer plekken verkrijgbaar. In het algemeen is water in de diesel de oorzaak van het algenprobleem. Biodiesel trekt vocht (dus water) aan. Ook de tank watervrij houden helpt.

Het is bekend dat de laatste jaren de diesel veel in kwaliteit is veranderd. Zorg ervoor dat je diesel niet te oud wordt. Voor de winter je tank helemaal aftoppen is tegenwoordig niet meer aan te raden. Beter is de tank behoorlijk leeg te varen en in het voorjaar weer met frisse diesel gaan varen. Voor wie een motor heeft die GTL aan kan: dan heb je nooit een dieselp probleem. Gewone wegdiesel bevat altijd 7% biodiesel en dat willen we juist niet.

Veiligheid voorop: halverwege het vaarjaar een paar verse brandstoffilters kan geen kwaad en geeft misschien meer veiligheid. Een vacuummeter op je dashboard installeren is ook handig. Die sluit je aan op de brandstofleiding tussen groffilter en brandstofopvoerpomp (met t-stuk en dunne brandstofleiding). Als het filter dicht slibt gaat de wijzer omhoog. Komt er een prop in de brandstofleiding (zoals bij ons) dan slaat de wijzer in één keer maximaal uit. De prop in onze leiding geeft aan dat 'het brandstofprobleem' ook relatief is: het hoeven niet pers sé de filters te zijn. Wat ons opvalt is dat de diameter van de brandstofleiding relatief klein is (6 of 8 mm). Zo blijven we puzzelen. Er is geen 'waterdichte' oplossing om zo'n dieselp probleem te voorkomen.

Zomer 2026

