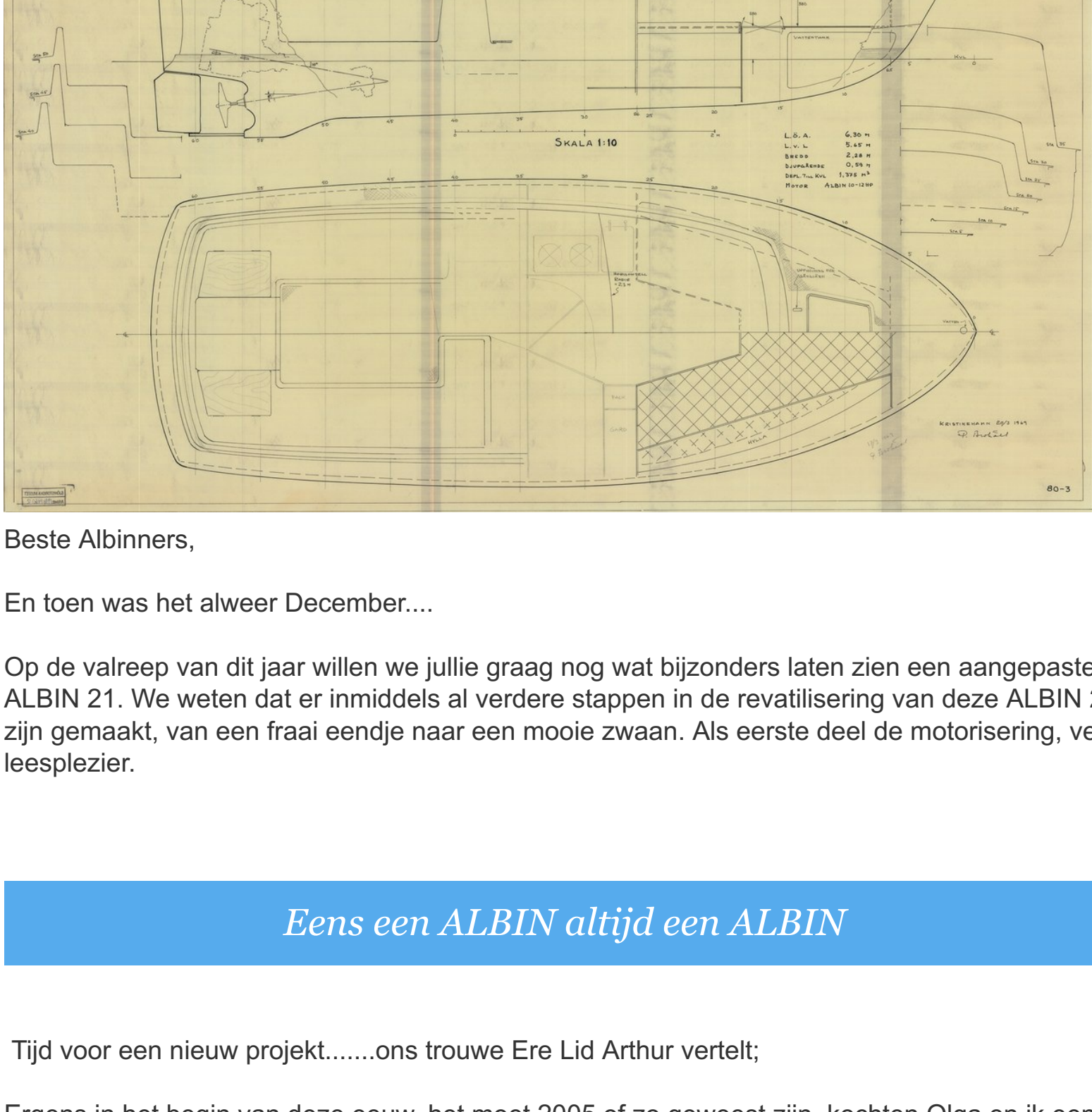




Nieuwsbrief December 2023



Beste Albinners,

En toen was het alweer December....

Op de valreep van dit jaar willen we jullie graag nog wat bijzonders laten zien een aangepaste ALBIN 21. We weten dat er inmiddels al verdere stappen in de revalidatie van deze ALBIN 21 zijn gemaakt, van een fraai eendje naar een mooie zwaan. Als eerste deel de motorisering, veel leesplezier.

Eens een ALBIN altijd een ALBIN

Tijd voor een nieuw project.....ons trouwe Ere Lid Arthur vertelt;

Ergens in het begin van deze eeuw, het moet 2005 of zo geweest zijn, kochten Olga en ik een Albin 25. Elders op de ALBIN website is hierover nog wel iets te vinden. Wij vonden indertijd, hoewel ik vanaf mijn jeugd een voorliefde koester voor Albin, de boot toch wat te krap om er lange tochten mee te maken (wij verblijven eigenlijk de hele zomer op de boot) en zodoende kwam er een andere, grotere boot. En nog een...om nu uiteindelijk toch weer in een Albin terecht te komen. Voordat u vragen gaat stellen: onze omstandigheden zijn drastisch gewijzigd (caravan aan het water, grote boot weg, leuk tourbootje voor dagtochten en/of een weekend weg) en dat is de reden van onze terugkeer bij Albin.



Zodoende was ik, na de verkoop van de laatste boot, al erg snel aan het kijken en natuurlijk trekt de zoekterm 'Albin' dan direct....en ja hoor, wat ik in gedachten had lag te koop: een Albin 21. Er heen gaan, kijken, en eigenlijk was het een soort van thuiskomen....dus een half uur na mijn bezoek was de boot, wat mij betreft, van ons!

Geen gedoe, gewoon, dié boot was het! De eigenaar had al veel mooi werk gedaan aan de boot, o.a. een nieuw interieur er in dus dat maakte het geheel aantrekkelijker. Korte onderhandeling en de deal was rond.



Nou ben ik niet vies van een projectje (zie mijn andere artikelen op de ALBIN website) en ook deze boot was al snel gepromoveerd tot 'project'. Immers, de originele Albin O21 benzinemotor stond nog in de boot....maar een inbouw benzine motor, ik ben er niet blij mee. Ik wist al, vóórdat ik de boot ging bekijken, dat ik meteen aan een andere motor moest denken....maar wat past in een 21??

Een aantal jaren geleden heeft John van Mechelen in zijn 21, die hij toen nog had, een huzarenstukje geleverd: een Saildrive ingebouwd. Op deze site is daar een uitgebreid verslag van te vinden. Een groot project, niet geheel zonder risico maar John heeft het geklaard, werkelijk heel bijzonder. Deze activiteit heb ik nu nogmaals heel goed bestudeerd maar kwam toch tot de conclusie dat ik dat wat te veel van het goede vind, mijn omstandigheden, mogelijkheden en wensen in acht nemende. Omstandigheden: ik ben geen 22 meer (nee, 67) en dan kan een dergelijk project toch wat te veel worden, en wensen: eenvoud! En de Vdrive zoals die in de 21 origineel is toegepast wil ik ook niet, te vaak hoorde ik over narigheid daar mee. Je zou zeggen, zoek dan een andere boot....maar oude liefde roest niet blijkbaar. Het moest en zou een Albin worden.

Doordenkend: een klein dieseltje in het verlengde van de schroefas, zonder Vdrive: helaas, ook het kleinste dieseltje past niet op de conventionele manier in de boot, of de kuip zou wel een erg grote motorkist in het midden krijgen; een optie die niet bespreekbaar is.

Uiteindelijk kwam ik op de gedachte of een buitenboordmotor niet iets zou kunnen zijn. Misschien in een bun, op de plaats waar oorspronkelijk de benzinemotor staat. Hersens op volle toeren, slapeloze nachten maar het kan!! Maar toen de boot bij mij op de werf stond en de oude motor er uit was gehaald bleek dat toch geen reële optie. Alternatief: aan de spiegel hangen dus.

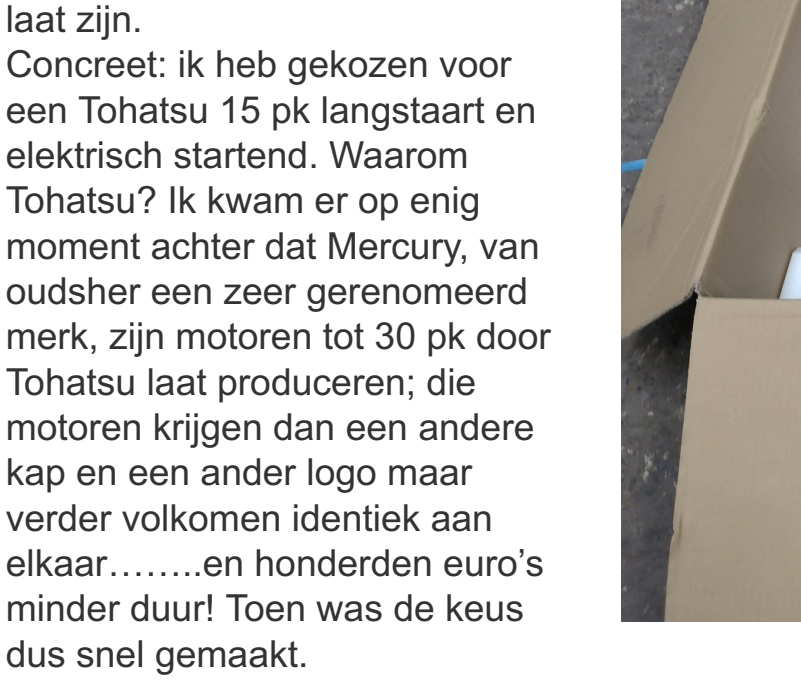
Wat wel grappig is, indertijd toen de Albin boten nog gebouwd werden en in Nederland vertegenwoordigd werden door Joosten was niet lang daarvoor (jaren 60) bij dezelfde firma de Waterland kruiser opgenomen in het leveringsprogramma. De Waterland 600 werd aanvankelijk geleverd met een Ford Watermota benzinemotor maar later werd datzelfde scheepje geleverd met een buitenboordmotor in een soort "semi bun". Een groot gat in de verstevigde spiegel, motor daarin hangen en gaan. Eureka, dát is het!! Maar op het internet is er niks over te vinden, dus moest ik toch het wiel a.h.w. opnieuw gaan uitvinden. Wel een mooie gedachte: postuum heeft Joosten dus invloed op mijn oplossing.



Enfin, aan de slag dus. Na veel denken en meten en aftekenen een groot gat in de spiegel gezaagd. Daaraan voorafgaand heb ik het trimplateau, wat elke 21 standaard aan de spiegel heeft, verwijderd. Daarover later nog wat meer.

Het grote gat in de spiegel heb ik rondom verstevigd: de polyester plaat welke uit het gat kwam heeft de ronding van de spiegel, die heb ik weer gebruikt om onder het ontsane gat de spiegel a.h.w. te dubbelen. Het polyester in de spiegel is ongeveer 8 mm dik, dus op zichzelf al stevig, maar nu, verlijmd met epoxylijm, is het 16 mm geworden en sterker dan beton! Aansluitend heb ik rondom het gat met houten balken van 45 dik en 15 breed een frame ingelijmd, ook met epoxylijm, en daarna het geheel met epoxyhars en 4 lagen glasvezel rondom alles volledig ingesloten. Op die manier is er een zeer stevige constructie ontstaan. Tenslotte heb een rvs plaat van 3 mm dik aan de spiegel

gelijmd en geschroefd op de plek waar de buitenboordmotor tegen de spiegel drukt.



Schroef, schroefas en roer zijn verwijderd. De schroefaskoker, de roerkoning en de roerhak heb ik afgedicht d.m.v. houten tapse pluggen in de opening te slaan, samen met epoxylijm en vervolgens heb ik alles met 4 lagen glasvezel en epoxyhars rondom afgewerkt. Resultaat: 100% waterdicht.

Ik denk eigenlijk dat de constructie veel steviger is dan nodig is; inmiddels hangt de motor er aan en de hele constructie geeft geen krimp.

De bun: de onderzijde komt relatief dicht bij de waterlijn. Er kan dus spatwater in de boot komen en theoretisch zou zelfs een hoge golf over de rand kunnen slaan. Ik heb, om vorm te geven aan de bun en bovenstaand vraagteken te ondervangen gebruik gemaakt van de originele motorkist. Deze heb ik op de juiste maat doormidden gezaagd en omgekeerd in de bun gelamineerd. Daarmee is een mooi gevormde "bak" ontstaan, een afvoertje er in gemaakt en het werkt perfect.

In de rugleuning van de kuip, ter hoogte van de motor, heb ik een luikje gemonteerd zodat ik ook van binnenuit bij de motor kan en feitelijk ook de handstart gebruikt kan worden.

Over de motor: qua gewicht van de boot (ongeveer 1300 kg) zou volgens de algemene norm 7 a 10 pk voldoende moeten zijn. Maar dat is theorie, en bekend is dat een buitenboordmotor toch een ander rendement levert dan een inbouwmotor. Besloten is, in overleg met de leverancier, er een 15 pk motor aan te hangen.

Argument: je hebt dan wat extra vermogen en hoeft niet steeds op volle toeren te varen....dus minder verbruik als de motor met halfgas vaart en de boot voldoende snel laat zijn.

Concreet: ik heb gekozen voor een Tohatsu 15 pk langstaart en elektrisch startend. Waarom Tohatsu? Ik kwam er op enig moment achter dat Mercury, van oudsher een zeer gerenomeerd merk, zijn motoren tot 30 pk door Tohatsu laat produceren; die motoren krijgen dan een andere kap en een ander logo maar verder overeenkomstig identiek aan elkaar.....en honderden euro's minder duur! Toen was de keus dus snel gemaakt.



Resumerend: -Ik ben 14 dagen bezig geweest, vanaf het moment dat de boot in de werkloods werd geplaatst tot en met het moment dat ze weer dreef. Het werk als zodanig valt mee, maar de droogtijd van epoxy neemt ook veel tijd. Ik hield ongeveer 6 werkuren, incl pauzes, per dag aan.



-De boot vaart prima met deze nieuwe installatie; max snelheid 13 km, kruissnelheid met half gas 10 km. Verbruik (halfgas) ongeveer 1,5 liter per uur. Koersvastheid geen enkel probleem. De draaicirkel is wel wat groter geworden dan wanneer er nog een roer gemonteerd zou zijn. Ook is het wennen dat je bij achteruit slaan ook moet sturen -Uiterlijk: zie de foto. Ik vind zelf dat het goed kan en dat er niet al te veel inbreuk is gedaan op het ontwerp van de boot.



Voordeel van deze ingreep:

-onderhoudsarme motor, geen installatie meer in de boot. Zo eenvoudig! Bij groot onderhoud kan de motor in zijn geheel worden verwijderd zonder al te veel problemen. Geen lekkages, aanzienlijk minder geluid, ruimtewinst in de kuip is enorm, de grote motorkist is immers verdwenen. Geen trillingen waarneembaar.

Ander groot voordeel: je koopt met een buitenboordmotor de gehele installatie in één geheel; er komen dus geen extra kosten van allerlei onderdelen die verbonden zijn met de inbouw van een nieuwe binneboordmotor.

Nadeel: ingreep in het ontwerp, kwestie van smaak. Originaliteit is aangetast, tja, voor wat het waard is; in de meeste Albins staat inmiddels de tweede of zelfs derde motor, dat is ook niet meer origineel. Draaicirkel is groter dan bij een inbouwmotor (maar dat roept de gedachte aan een volgend projectje op: een boegschroefje inbouwen)

Semi-nadeel: er is wel benzine aan boord, maar dat beperkt zich tot de kleine tank welke bij de motor behoort. Deze staat in de bun, dus feitelijk kan er geen gevaarlijke benzinedamp meer in de boot komen en dus is het risico van een inbouw benzinemotor (benzinedampen in het schip) geëlimineerd.

Tenslotte: wat kost dit? Welnu, deze motor is € 3500, voor epoxylijm, hars en glasvezel is er ongeveer € 300 uitgegeven en houten balken € 150. Al met al dus € 4000. Een bedrag wat al met al dus aanzienlijk voordeliger uitvalt dan de aanschaf en inbouw van een dieseltje. In mijn geval: de oude, overigens nog prima draaiende motor, is verkocht en dat bedrag kan feitelijk op het geheel in mindering worden gebracht. In mijn geval koos ik wel voor een totaal nieuwe stuurinstallatie en nieuwe gas- en schakelkabel. Incl montage door de dealer rond € 600 aan extra kosten.

Gebruikte materialen

Epoxyl: ik heb daarvoor gekozen omdat het veel sterker is dan polyester, beter hecht en nauwelijks tot geen kwalijke dampen verspreidt (ventileren blijft altijd belangrijk natuurlijk. Het wordt ook veel minder snel hard dan polyester, wat zo zijn voordelen heeft bij het verwerken. Nadeel daarvan: de uithardingstijden maar daar zijn de rekens met de dagtelingen. Ik maakte 's-morgens alles klaar, om 's-middags de zaak in te lamineren. Ik heb het geluk niet allergisch te zijn voor epoxy, maar hierover hoor je soms de meest vervelende verhalen. Kies je om met epoxy te gaan werken dan is goede bescherming van handen en armen sowieso een belangrijk deel van dit karwei. Daarnaast vraagt epoxy om zeer nauwkeurige mengverhoudingen en stelt eisen aan de temperatuur en luchtvochtigheid.

Of het een aanrader is voor andere Albin 21 eigenaren? Ik zeg ja, want een nieuwe binnenboordmotor inbouwen, nog steeds met die noodzakelijke tandwielkast is een grote en dure onderneming voor deze boot. Als je aan originaliteit niet al te grote eisen stelt en met de 21 wilt blijven varen (als de inbouwmotor dus aan zijn einde is) is dit een reële en haalbare oplossing.



Namens de Kring van Albin Motorboot Vaarders

Hele fijne feestdagen en alvast een mooi, gezond en fijn 2024!

Laurens de Wit / Roland Maes / Maarten Wijninga

Deze e-mail is verzonden aan {{email}}. • Als u geen nieuwsbrief meer wilt ontvangen, kunt u zich [hier afmelden](#). • Voor een goede ontvangst voegt u m.wijninga@tiscali.nl toe aan uw adresboek.

