



# VAREN

Het meest gelezen watersportmagazine van België

Tijdschrift Bookshop Nieuwsbrief Tweedehands Examens Ledennieuws Links Archief

Varen - Het meest gelezen watersportmagazine van België

V@ren Nieuwsbrief

Type hier uw e-mail adres om geregeld de **GRATIS V@ren Nieuwsbrief** per e-mail te ontvangen

Uw e-mail adres:

Klik hier om de meest recente V@ren Nieuwsbrief te lezen

Tijdschrift

Adverteren

Verschijningsdata

Abonneren

Contact

Bookshop

Alg. maritieme boeken

Opleiding

Vaargidsen binnenwateren

Vaargidsen kust en zee

Meteo

Reisverhalen

Duikboeken

Boeken over waterski

Onderhoud en reparatie

Spitsen en knopen

Vaarkaarten

ANWB Waterkaarten

Digitale vaarkaarten

Winkelwagentje

Tweedehands

Boten te koop (Seintjes)

Seintje opgeven

Examens



## Varen - In de Peiling

ELEKTRISCH VAREN MET MYQUIETBOAT

### Fantastisch, maar... hou het stil

Over elektrisch varen werd lange tijd smalend gedaan. De eerste elektrisch aangedreven bootjes waren dan ook traag en hadden een zeer beperkte actieradius. Inmiddels is de technologie van elektromotoren en batterijen zo geëvolueerd, dat elektrisch varen een waardig alternatief is geworden. In Vlaanderen zelfs zo waardig, dat een nieuwe verdeler maar liefst drie merken van elektrische boten in zijn gamma heeft opgenomen. Wij gingen er mee varen.

Elektrisch varen: voor en tegen in één blik	
<b>Voor</b>	<b>Tegen</b>
• Stille	• De meeste elektrische boten zijn nog relatief klein.
• Lage snelheid	• De actieradius is beperkt door de capaciteit van de batterijen.
• Lage onderhoudskosten	• De prijs is vaak hoger dan bij een motorboot.
• Geen uitlaatgas	• De batterijen moeten regelmatig worden opgeladen.
• Geen lawaai	• De batterijen kunnen gevoelig zijn voor extreme temperaturen.
• Geen brandstofkosten	• De batterijen kunnen gevoelig zijn voor overladen.
• Geen onderhoud aan de motor	• De batterijen kunnen gevoelig zijn voor kortsluiting.
• Geen lawaai	• De batterijen kunnen gevoelig zijn voor diefstal.

Heel toepasselijk heet het bedrijf uit Afsnee (Gent), dat sinds kort de elektrisch aangedreven boten verdeelt "myQuietBoat". Zaakvoerster Stefanie Van Biesen komt uit de reclamewereld en heeft dus kaas gegeten van doelgroepen, imago's, verkoopargumenten en baselines. Die laatste luidt: "Enjoy your trip on a pleasant ship". Om ons aan den lijve te laten ondervinden of dat waar is, heeft Stefanie voor Varen drie elektrische boten klaarliggen op de Leie, in de fraaie omgeving van Drongen. Een "Duffy" van Amerikaanse makelij, een "Scoop" van het Franse Ruban Bleu en een oer-Hollandse "Silent Ship 23" van De Stille Boot. Drie motorboten om rustig mee rond te varen op de binnenwateren.

We stappen eerst in de Franse Scoop, met zijn 4,75 m LOA de kleinste van de drie testboten. Het begint al meteen vredig, want starten is hier geen "hakkehakkehakke" en een wolk rook, maar gewoon de knop omdraaien en... er gebeurt niets. Tenminste, zo lijkt het, maar in realiteit zijn we helemaal klaar voor de actie. Die bestaat in een minuscule duwtje tegen een al even minuscule gashendeltje - waar we dus een andere naam moeten voor



<b>LAGIENS</b>
<a href="#">Examens Stuurbrevet</a>
<b>Ledennieuws</b>
<a href="#">VWV Federatienieuws</a>
<a href="#">VWV Ledennieuws</a>
<a href="#">VYF</a>
<a href="#">Lazef</a>
<a href="#">VPF Federatienieuws</a>
<a href="#">VPF Ledennieuws</a>
<a href="#">Waterski Vlaanderen</a>
<b>Links</b>
<a href="#">Varen Amusement</a>
<a href="#">Watersportbedrijven</a>
<a href="#">Favoriete websites</a>
<a href="#">Vaargids</a>
<a href="#">Berichten schipperij</a>
<a href="#">Meteo en getijden</a>
<a href="#">Administratieve info</a>
<b>Archief</b>
<a href="#">Boottesten</a>
<a href="#">Inhoud vorige nrs</a>
<b>Zoeken</b>
<input type="text"/>
<input type="submit" value="Go"/>
powered by <a href="#">FreeFind</a>

[Sitemap](#)

vinden, want "gas" komt er niet aan te pas. Het hendeltje drijft het toerental van de elektromotor wat op en wég zijn we. In alle stilte, en dat is een heel vreemd gevoel in het begin. Onwezenlijk, zo glijden over het water zonder enig geruis, behalve dan dat van het water zelf. Zeilers kennen dat natuurlijk, maar voor motorbootfanaten is dit even wennen. Het gaat ook niet bepaald traag: als we het schattige hendeltje tot tegen de aanslag duwen, lopen we 10 km/u. Genoeg om een boeggolfje te creëren op de Leie.

### Spelevaren

De Franse werf Ruban Bleu bouwt deze Scoop en in het verhuurwezen zijn ze bij onze zuiderburen inmiddels een begrip. Ruban Bleu is dat daar ook, in die mate zelfs dat een elektrische boot er "un Ruban Bleu" heet, zoals we het hier over een "Kodak", een "Frigo" of een "Pamper" hebben. De natte droom van elke marketeer. In dit bootje zit dus een massa ervaring en dat voel je. Het is zonder meer het meest wendbare bootje waarmee we ooit gevaren hebben. Wie een auto kan besturen, kan ook met dit sloepje varen. Het stuurt namelijk even direct en accuraat als een vierwieler. Ook achteruit, en dat is helemaal uniek op het water. Dat heeft alles te maken met de rompvorm en de aandrijving. Directer als hier kan het niet: de elektromotor hangt in zijn torpedovormige behuizing onder de boot en draait mee met het roer. Die aandrijving is te vergelijken met de "schottles" die dikwijls in veerboten worden gebouwd en dan weet je het wel qua nauwkeurig besturen! We krijgen er maar niet genoeg van en maken de vreemdste capriolen met de Scoop. Zelfs zonder gas te geven blijft dit sloepje bestuurbaar. De combinatie van het grappige kleine hendeltje, het handige stuurwielletje en de ongelooflijke wendbaarheid stelt de term "spelevaren" opnieuw scherp. En dan die stilte! Omdat de 24-V Kräutler-motor hier onder water zit, hoor je echt niks. Het driebladschroefje is bovendien goed gekozen en perfect gebalanceerd, want ook dat brengt geen enkel geluid voort. Zalig, en niet alleen voor de opvarenden, maar nog meer voor de bewoners van de riante villa's langs de oever. Die zijn na pakweg honderd jaar verlost van het gebrom en van de reukhinder.

### 20 uren varen

De Scoop is dus een ideale kennismaking met elektrisch varen. Dat hebben de verhuurfirma's in Frankrijk goed begrepen, want op meer dan 150 plaatsen varen de producten van de Ruban Bleu-werf rond. Vergis u niet: dat zijn niet allemaal kleintjes à la Scoop. In het gamma zitten nog de Ace, de Zelec, de Most en de Navette, en die laatste kan 25 passagiers transporteren. Je ziet 'm dan ook veel als overzetboot in havens. In onze Scoop kan je, mits enig puzzelen en als je met goed gezelschap op weg bent, met zijn zevenen plaats vinden. De stuurpositie bevindt zich aan stuurboord, zoals het hoort. De stuurman zit op een grote bank die achteraan dwarsscheeps doorloopt en voor de stuurconsole is er nog een grote ronde bank en een tafel. Bergruimte is er niet bijster veel, maar dat hoeft ook niet op een bootje als dit. Nogal wat plaats wordt natuurlijk ingenomen door de batterijen. Vier stuks van 6 V huizen er onder de bank, samen goed voor 305 ampère-uren bij een spanning van 24 volt. De motor heeft een vermogen van 1,6 kW en met die twee gegevens moeten bollebozen die goed hebben opgelet in de les elektriciteit kunnen uitrekenen hoe lang je met de Scoop kunt rondtoeren. Bij volle kracht dan toch. We komen dan uit op zo'n 3 uren varen of ca. 30 km met deze sloep van 520 kg. Als we terugvallen op kruissnelheid, dan verbruikt de motor al een pak minder en dan zijn, bijvoorbeeld bij 7 km/u, 10 uren vaartijd gegarandeerd. Wie het nog kalmer aan doet, kan bij 6 km/u 20 uren varen. Zoals altijd kost ook hier snel varen onevenredig veel vermogen. Tijdens deze test blijkt dat de kruissnelheid van 7 km/u ruim voldoende is op een stil water als de Leie. En dan heb je dus een ganse dag vaarplezier met één batterijlading. Dat laden gebeurt met de ingebouwde oplader van 30 ampère, die er een nachtje over doet om de batterijen weer boordevol energie te krijgen. Die energiestand wordt aangegeven op een metertje op het dashboard, zodat je weet hoelang je nog geluidloos kunt rondglijden.

### Ruimte zat

We nemen met tegenzin afscheid van dit technisch doordenkertje en stappen over in de blauwe Silent Ship 23 van Nederlandse makelij. Deze open sloep met typische Hollandse lijnen is al heel wat groter dan de Scoop: 7 m om precies te zijn. Ze weegt ook al 850 kg, en hier zit een motor in van 2,5 kW, die binnenboord is opgesteld, onder de kuipvloer. Als we het luikje erboven openen, zien we een ronde cilinder waaruit meteen de aandrijfjas steekt. Eenvoudig en efficiënt, en ook weer heel geluidsarm. Voor nog meer geluidsdemping is de motor trouwens nog op silent blocs gemonteerd, zodat geen enkele vibratie op de romp kan overslaan. Het enige wat we horen tijdens het varen, is het zachte gezoem van de motor zelf en een beetje schroefgeluid, en dan alleen nog maar bij topsnelheid. Toch vaart deze boot helemaal anders dan zijn Franse collega. Waar de Scoop genoeg had aan iets meer dan zijn eigen bootlengte om te keren, hebben we bij deze boot bijna de hele breedte van de Leie nodig om rond te geraken. Niet bepaald een korte draaicirkel dus, en dat heeft te maken met de rompvorm (zie schets). Dat is namelijk een rondspant met een halflange kiel en die vorm is berucht voor zijn minder goede bestuurbaarheid, vooral dan achteruit. Die reputatie blijkt nog maar eens te kloppen: de Silent Ship 23 stuurt uiterst onnauwkeurig in zijn achteruit. Maar natuurlijk heeft deze rompvorm ook voordelen: bij zwaar weer kies ik zonder twifelen voor dit bootje, want het snijdt met zijn kieltje nog in alle stabiliteit door de golven als andere ontwerpen al lang een beschutte haven hebben moeten opzoeken. Deze boot is ook zwaarder en luxueuzer uitgerust. Vooraan in de kuip zijn er twee knusse kuipzetels voor de stuurman en de bevoorrechte passagier. Samen met het bankje achteraan biedt de Silent Ship dus minder zitplaats dan de grote ronde bank op de Scoop, maar het ruimtelijk effect in deze sloep is dan weer heerlijk ontspannend. Op de voorplecht kan je languit liggen zonnen en in de kuip is er plaats voor een rondedansje, mocht de champie je naar het hoofd stijgen. We vernoemen deze sprankelende wijn hier niet zomaar. Nee, zo'n feestdrank hoort bij dit soort boot. De rustige zaligheid die deze manier van varen biedt, nodigt uit om met volle teugen van de goeie dingen des levens te genieten. Zo kan je in de kuip ook slapen op twee lange stretchers, als de nood zich voordoet. Na té veel champie, bijvoorbeeld.

### Laag profiel

De Silent Ship is bovendien genereus met zijn genot: bij de kruissnelheid van 7,5 km/u kan je tussen de 6 en de 12 uren spelevaren, afhankelijk van het gekozen batterijpakket. Normaal zijn dat 4 accu's van 6 V, wat een capaciteit van 225 Ah bij 24 V oplevert. Als optie kan ook gekozen worden voor een dubbele set batterijen die dan 450 Ah leveren. De topsnelheid ligt hier vrij hoog: 11,5 km/u met de (optionele) 3,6 kilowattmotor. Met de standaard 2,5 kilowattmotor is dat 10,5 km/u. Snel genoeg om - met dank aan de rompvorm - ook door wat woeliger water nog veilig te toeren. Dit is dan ook een echte Hollandse sloep die niet alleen op de rivieren en plassen van onze noorderburen moet kunnen koers houden, maar ook op meer open wateren. En dat het daar in no-time kan spoken, weet iedereen die als eens op het Veerse Meer is overvallen door een onweer. Met de hoge waaiersteven van de Silent Ship blijf je dan lekker lang droog. De kuip is zelflozend, en de indeling ervan is naar wens van de klant. Het windscherm is zelfs neerklapbaar uitgevoerd, waardoor de kruiphoogte minder dan één meter wordt! Deze sloep kan dan zelfs onder de laagste brugjes door. Een cabrioletkap is voorzien voor een Belgische druif. Ook bergruimte is hier volop, genoeg zelfs voor een toilet, kussens voor de ligplaatsen, vouwfietsen, een barbecue, ... enfin, u bedenkt het maar zelf. Ook hier is de aanduiding van het vaarbereik natuurlijk van essentieel belang. Dat gebeurt op deze Silent Ship 23 uiterst nauwkeurig met digitale displays, die niet alleen de accustoestand aangeven, maar ook de resterende vaartijd, het opgenomen vermogen, het aantal gevaren uren en de batterijspanning. Ons testexemplaar was bovendien voorzien van een kurken dek en teak stootrand, wat voor een luxueuze uitstraling zorgt.

### Elegant frietkot

Tijd om de Amerikaanse toer op te gaan met de Duffy. Zoals hij hier op ons ligt te wachten, is deze Yank niet om aan te zien. Dat

ligt geheel aan de frietkotachtige opbouw, die de nochtans fraaie lijn van de sloep compleet naar de vaantjes helpt. Maar deze typisch Amerikaanse kap zorgt er dan wel weer voor dat je ook bij minder mooi weer nog kunt genieten van je Duffy. En "Genieten" mag hier met een hoofdletter. Dat wordt meteen duidelijk als je een voet aan boord zet. Prachtig lederen salon, watervast tapijt, veel teak, ijskast, open bar, ruime tafel met flessenhouders. Zo kennen we ze over de plas! Daar varen er inmiddels al 1.500 van deze boten in de baai van Los Angeles, en van feesten kennen ze daar wat. Duffy biedt dan ook een uitgebreid gamma, van 4,75 tot 6,70 m. Wij maken hier kennis met de twee middelste maten, de 18 en 21 (resp. 5,50 en 6,40 m). Het zijn wel zware boten, met hun respectievelijk 880 en 1.600 (!) kg. Hier moet dus wat meer uit de accu's worden geperst om er de vaart in te houden. Zo heeft de grote broer, waar wij mee proefvaren, maar liefst 16 6-voltsbatterijen nodig. De 5,5-metersloep doet het met 8 van die cellen, die dan samen 225 Ah leveren bij een spanning van 48 V. Goed voor een maximumsnelheid van zo'n 9 km/u en een actieradius van 35 km bij de kruissnelheid van 7,5 km/u. Die gegevens zijn ook hier heel gedetailleerd af te lezen. Je kunt ook de laadtijd in het oog houden, maar dat hadden we van een Amerikaans ontwerp niet anders verwacht, net als de Clarion-hifi en de verwarming waarmee zelfs het windscherm wasemvrij kan worden gehouden. Sturen gaat hier wat indirecter, omdat het een systeem met kabels en twee roeren betreft, maar voor motorbootvaarders zal het stuurgedrag van deze elektroboot het meest "bekend" voorkomen. De wendbaarheid situeert zich tussen die van de Scoop en de Silent Ship 23. Achteruitvaren vraagt wel erg veel power én tijd om op gang te geraken. Dus afremmen gaat hier iets trager. De volledige stuurkolom scharniert omhoog en daaronder krijgen we de motor te zien. Die drijft de schroef aan via een V-snaar, wat wel voor iets meer vibratie en geruis zorgt. Van de drie getest boten is deze de minst geruisloze, maar ook dit elektrisch vaartuig blijft - in verhouding tot een boot met ontploffingsmotor - nog zalig stil. Dat is dan ook meteen hét grote voordeel van elektrisch varen. De botenmarkt vertoont al jaren een stijgende tendens dankzij al die sufgedraaide harde werkers die het weekend absoluut nodig hebben om te ontspannen. Op het water gaan is dan één van de populairste oplossingen de laatste jaren. Stil op het water gaan is per definitie het summum wat relaxen betreft. Boten als deze Duffy zijn daarom een megasucces in Amerika. De combinatie van luxe, comfort, absolute rust en "the good life" zijn onweerstaanbaar voor de overwerkte yuppie die regelmatig stoom moet afblazen. We voorspellen dan ook in onze contreien een gouden toekomst voor deze elektrisch aangedreven juweeltjes. En voor de business van Stefanie, die op het moment van onze test nog geen enkele boot verkocht had, maar al wel op veel belangstelling mocht rekenen.

*Tekst: Frank Maes*

*Foto's: Concertpix*

### Technische gegevens

Type	Scoop	Silent Ship 23	Duffy
- LOA:	4,75 m	7 m	6,4 m
- Breedte:	1,95 m	2,10 m	2,3 m
- Waterverplaatsing:	520 kg	850 kg	1.600 kg
- Motorvermogen:	1,6 kW	2,5 kW	3,6 kW
- Prijs incl. BTW:	15.101 EUR	48.196 EUR	47.369 EUR

#### Elektrisch varen: voor en tegen in één blik

##### Voor:

- Geruisloos
- Laag verbruik, 2,5 euro aan stroom voor een hele dag varen
- Comfortabel: reukvrij, ook na jaren gebruik
- Milieuvriendelijk: geen uitstoot
- Eenvoudig te besturen, veilig
- Zeer snelle noodstop mogelijk - kan direct in achteruit

- Technologie op punt
- Zeer eenvoudig onderhoud: elektrische motor is onderhoudsvrij
- Veilig - geen brandstoffen aan boord

**TEGEN:**

- Als de batterijen leeg zijn, is de lol afgelopen
- Nog relatief lange laadtijd van de batterijen: gemiddeld 8 uren
- De gebruikelijke walstroomaansluiting in veel jachthavens, waar slechts een zekering van 4 of 5 ampère in de kast zit, volstaat niet. De milieuorganisaties die o.a. de gegeerde Blauwe Vlag toekennen, geven deze 4 ampère trouwens als maximumnorm op, kwestie van het gebruik van elektrische verwarming aan boord te ontraden.
- Batterijen moeten deskundig worden geladen en onderhouden, anders ontstaat ontploffingsgevaar
- Beperkte topsnelheid

**Weetjes over elektrisch varen**

Batterijen gaan, bij intensief gebruik (zoals bij verhuurfirma's) tot 4 jaar mee. Bij particulier gebruik kan dit tot 8 jaar oplopen. De kost voor de vervanging van de batterijen na die tijd is te vergelijken met de onderhoudskost van een dieselmotor gedurende diezelfde periode.

Ook grote schepen, zoals de Queen Mary II, worden aangedreven door elektromotoren.

Er is geen wachttijd nodig tussen vooruit en achteruit "schakelen". De elektromotor kan zonder enig gevaar van vooruit in achteruit worden gezet. Er is in principe dan ook geen versnellingsbak nodig.

Vergelijkbare elektromotoren vind je ook in golfkarretjes en vorkheftrucks, en dat al ettelijke jaren.

**Info**

- myQuietBoat bvba, PB 10 000, 9051 Gent, tel. 09/233.75.96, [www.myquietboat.be](http://www.myquietboat.be) .
- [www.rubanbleu.com](http://www.rubanbleu.com) , [www.destilleboot.nl](http://www.destilleboot.nl) , [www.duffyboats.com](http://www.duffyboats.com) , [www.eloship.com](http://www.eloship.com)

*Verschenen in Varen mei 2007*

**Aquamedia NV, Emiel Claeyslaan 46, 9050 Gent**

Tel. ++32 (0)9 - 211.18.16, fax ++32 (0)9 - 211.18.17, e-mail [info@varen.be](mailto:info@varen.be)

[Home](#) | [Sitemap](#)

Varen info: [Inhoud vorige nrs](#) | [Opgave abonnement](#) | [Advertentietarieven](#) | [Verschijningsdata](#) | [Contact](#)

Varen Service: [Bookshop](#) | [Seintjes](#) | [Seintje opgeven](#) | [Examen Stuurbrevet](#) | [Vaargids](#) | [Links](#)

Botenmarkt: [Boottesten](#) | [Watersportbedrijven](#)

Maritiem nieuws: [Berichten schipperij](#) | [Meteo en getijden](#) | [Administratieve info](#)

Ledennieuws: [VWV federatienieuws](#) | [VWV clubnieuws](#) | [Lazef](#) | [VYF federatienieuws](#) | [VPF federatienieuws](#) | [VPF clubnieuws](#) | [Waterski Vlaanderen](#)

Copyright © 2000-2007 Aquamedia NV - Alle rechten voorbehouden.



# VAREN

Het meest gelezen watersportmagazine  
van België

Tijdschrift Bookshop Nieuwsbrief Tweedehands Examen Ledennieuws Links Archief



Varen - Het meest gelezen watersportmagazine van België

V@ren Nieuwsbrief

Type hier uw e-mail adres om geregeld de **GRATIS V@ren Nieuwsbrief** per e-mail te ontvangen

Uw e-mail adres:

Aanmelden

Klik hier om de meest recente V@ren Nieuwsbrief te lezen

Tijdschrift

Adverteren

Verschijningsdata

Abonneren

Contact

Bookshop

Alg. maritieme boeken

Opleiding

Vaagidsen binnenwateren

Vaagidsen kust en zee

Meteo

Reisverhalen

Duikboeken

Boeken over waterski

Onderhoud en reparatie

Splitsen en knopen

Vaarkaarten

ANWB Waterkaarten

Digitale vaarkaarten

Winkelwagentje

Tweedehands

Boten te koop (Seintjes)

Seintje opgeven

Examen

Examen Stuurbrevet



## Varen - In de Peiling

LANCERING VAN DE TORQEEEDO ELEKTRISCHE  
BUITENBOORDMOTOR

## Opplooibaar lichtgewicht



Op zaterdag 5 mei 2007 lanceerde myQuietBoat op de schilderachtige Leie te Drongen de Torqeedo, een elektrische buitenboordmotor. Varen was er als de kippen bij om deze première aan een kritisch oog te onderwerpen.

Voor wie het meinummer van Varen las, is myQuietBoat geen onbekende meer. Deze in Afsnee gevestigde firma verkoopt reeds elektrisch aangedreven boten uit Frankrijk, Nederland en de

USA. Daar is nu de Torqeedo bijgekomen, een in het Zuid-Duitse Starnberg geconstrueerd revolutionair en ecologisch 2 pk'tje.

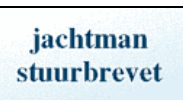
### Geen verbindingkabel

De plooibare buitenboordmotor is uitgerust met een geïntegreerde lithium-mangaanbatterij met hoog rendement. Hierdoor is de Travel-motor de enige elektrische motor die geen verbindingkabel naar de batterij nodig heeft. Deze maakt deel uit van de motor zelf, zodat hij het uitzicht heeft van een klassieke buitenboordmotor.

De Travel van Torqeedo is een pluimgewicht van amper 12 kg, inclusief de batterij. De Travel-modellen zijn de enige opplooibare elektrische buitenboordmotoren op de markt. Ze worden geleverd in een waterdichte transportzak van 31 x 32 x 45 cm, gemakkelijk op te bergen aan boord of thuis. Tijdens de demonstratie werden de onderdelen één voor één uit de zak gehaald en in luttele minuten in elkaar gestoken. Daarna volgde een testvaart op de Leie, eerst met een opblaasboot en nadien met een trimaran. Hoewel de zeilboot aanzienlijk zwaarder was, haalde hij toch een iets hogere snelheid, waarschijnlijk vanwege de slankere vormen van het onderwaterschip en de langere waterlijn.

De bediening van de motor is vergelijkbaar met deze van een klassieke buitenboordmotor. Alleen hoeft je hier niet aan de startkoord te trekken tot je naar adem snakt. En uiteraard loopt het motortje fluisterend: je hoort het klotsen van de golfjes en het zuchten van de wind. Je kunt traploos "gas" geven, zowel in voor- als in achteruit.

De hoogte van de schroef en de helmstok zijn regelbaar en je kan kiezen voor een lang- of een kortstaart. Op de batterij staat een laadindicator. Een interessant accessoire is de reservebatterij; die blijft maandenlang opgeladen. Naargelang je een 206 W of de 566 W lader gebruikt,



<b>Ledennieuws</b>
<a href="#">VWV Federatienieuws</a>
<a href="#">VWV Ledennieuws</a>
<a href="#">VYF</a>
<a href="#">Lazef</a>
<a href="#">VPF Federatienieuws</a>
<a href="#">VPF Ledennieuws</a>
<a href="#">Waterski Vlaanderen</a>
<b>Links</b>
<a href="#">Varen Amusement</a>
<a href="#">Watersportbedrijven</a>
<a href="#">Favoriete websites</a>
<a href="#">Vaargids</a>
<a href="#">Berichten schipperij</a>
<a href="#">Meteo en getijden</a>
<a href="#">Administratieve info</a>
<b>Archief</b>
<a href="#">Boottesten</a>
<a href="#">Inhoud vorige nrs</a>
<b>Zoeken</b>
<input type="text"/>
<input type="button" value="Go"/>
powered by <a href="#">FreeFind</a>

[Sitemap](#)

bedraagt de laadtijd minder dan 10 uur of minder dan 4 uur. Al deze kwaliteiten maken van de Torqeedo Travel een ideale oplossing voor het manoeuvreren van kleine boten, bijbootjes en boten voor dagtrips. Hij is ook zeer handig als hulp- of reservemotor. Hij laat zich gemakkelijk opbergen en verspreidt geen benzinegeurtjes.

De Torqeedo heeft al diverse prijzen gewonnen op meerdere internationale watersportbeurzen: de Innovation Award op de Mets in Amsterdam; de Hiswa innovatieprijs in Amsterdam; de IBEX Innovation Award in Miami; de "Grote Prijs Innovatie" op het Salon Nautique de Paris.

*Tekst en foto's: Carlos Engels*

### Prestatietabel

Boot	Gewicht (kg)	Max. snelheid (km/u)	Afgelegde afstand aan 3 km/u in km	Aanbevolen model
Kano	25	6,8	23	Travel 401
Sloep	75	6,4	18	Travel 401
Open motorboot		7,1	19	Travel 801
Zeilboot	1.500	7,5	11	Travel 801

### Technische gegevens

Product	Omschrijving	Prijs incl. BTW
Travel 401 S of L	Opplooibare motor, incl. batterij, lader en waterdichte transportzak, kort- of langstaart	1.299 EUR
Travel 801 S of L	Opplooibare motor, incl. batterij, lader en waterdichte transportzak, kort- of langstaart	1.499 EUR
Reservebatterij	T401 (14,8 V) of T801 (29,6 V)	499 EUR

**Info:** myQuietBoat, tel. 09/233.75.96, [www.myquietboat.be](http://www.myquietboat.be), [www.torqeedo.com](http://www.torqeedo.com).

*Verschenen in Varen juni 2007*



Aquamedia NV, Emiel Claeyslaan 46, 9050 Gent

Tel. ++32 (0)9 - 211.18.16, fax ++32 (0)9 - 211.18.17, e-mail [info@varen.be](mailto:info@varen.be)

[Home](#) | [Sitemap](#)

Varen info: [Inhoud vorige nrs](#) | [Opgave abonnement](#) | [Advertentietarieven](#) | [Verschijningsdata](#) | [Contact](#)

Varen Service: [Bookshop](#) | [Seintjes](#) | [Seintje opgeven](#) | [Examen Stuurbrevet](#) | [Vaargids](#) | [Links](#)

Botenmarkt: [Boottesten](#) | [Watersportbedrijven](#)

Maritiem nieuws: [Berichten schipperij](#) | [Meteo en getijden](#) | [Administratieve info](#)

Ledennieuws: [VWV federatienieuws](#) | [VWV clubnieuws](#) | [Lazef](#) | [VYF federatienieuws](#) | [VPF federatienieuws](#) | [VPF clubnieuws](#) | [Waterski Vlaanderen](#)

Copyright © 2000-2007 Aquamedia NV - Alle rechten voorbehouden.

