

# 17/4-05 Att installera ett "helt" sötvattensystem.

Nu är det dax att äntligen vårda "ögonsten" och håller man båten och plånboken kär skall man definitivt montera på ett sötvattensystem.

Sammanfattning. Fördelar med ett sötvattensystem:

1. Motorn upphör att rosta invändigt.
2. Motorn får en mycket jämnare arbetstemperatur vilket ger lägre bränsleförbrukning och mera HK.
3. Vid installation av helsystem spars limporna och motorn blir varm MYCKET SNABBARE (Avgaserna värmer upp motorn i början)
4. Mycket enklare vinterkonserveringar
5. Minimerad risk för frostsador på motorn under vinterhalvåret.
6. Värdehöjande

Detta är en båt som jag nyligen tagit in från "Amerikat". Jag kommer att använda denna lite som experiment och testbåt.

Fler "reportage" att vänta. 1. Motorbyte till 6,2L, 2. Propellertest och jämförelser.

## Sötvattenmontage enligt nedan.

En fördel är att ta bort så mycket som är möjligt runt motorn då går jobbet mycket enklare. (för att jag skulle kunna ta bra kort monterades det mesta bort runt motorn.)

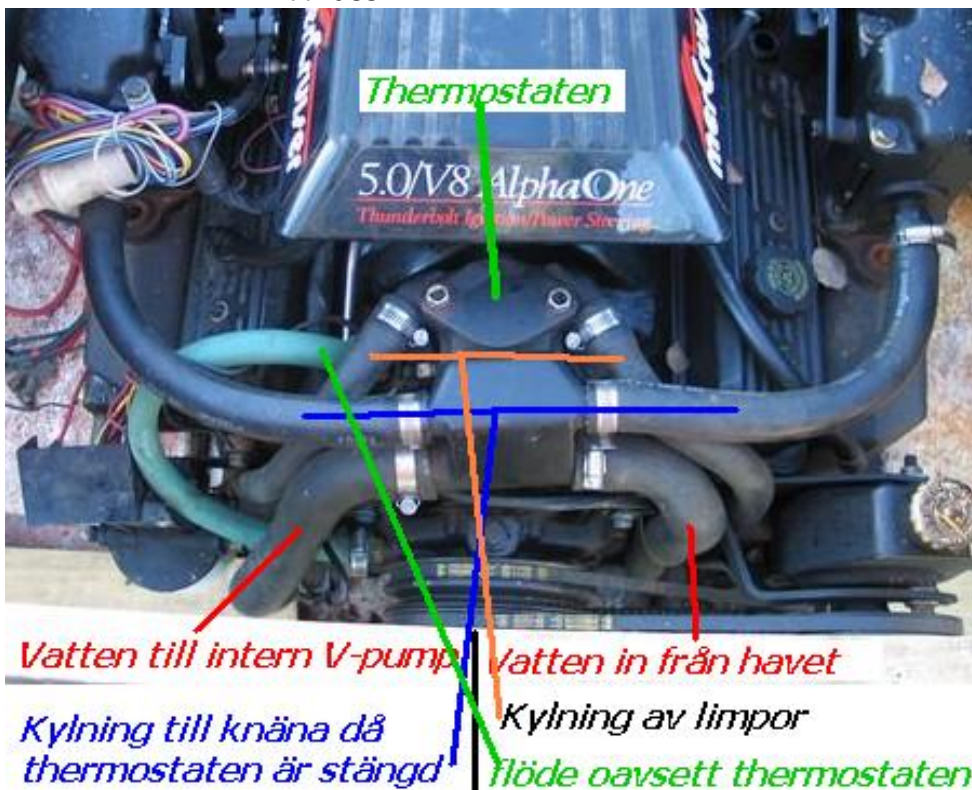


En trevlig "leksaksbåt" skall självklart utrustas med ett helsötvattensystem.



Oavsett Årsmodell och modell har alla motorerna snarlik uppbyggnad med slangdragningen. (grundprincipen är den samma)

Det finns ett stort undantag och det är alla Volvopenta V6-V8 som ej går att helkyla. (limporna går ej att sötvattenkyla) Dvs man kan endast montera på ett halvt system på dessa. förövrigt är alla elementära saker lika uppbyggda.



En lite skiss beskrivning över slangarna på denna motor. En 1991 5,0 GM V8.



Vattenslangen som kommer från drevskölden är vatten in från havet, som senare skall anslutas till systemets havssida.

Egentligen fungerar ett sötvatensystem på samma sätt som i bilen, med enda skillnaden att i bilen kyler man "sötvattnet med luft istället för med havsvatten som man gör i en båten.



När man har gjort sig bekant med sin "motor" och äntligen förstår hur vattnet har gått i motorn är det dax att börja montera bort det gamla temostathuset.

Saken jag pekar på är tempgivaren. (den kan också sitta direkt på insuget på vissa motorer)

**Sammanfattning:**

Det är en fördel att förstå "vattendragning" dels den gamla och dels hur den nya skall gå innan man börjar montera bort slangarna.



Så här levereras Ett SEAKAMP Sötvattensystem. Kvalitet hela vägen.



Ett bra sätt att göra sig bekant med "kittet" är att läsa instruktionerna innan man tar fram "sågen".  
Jag har översatt dom vanligaste kitten till Svenska för att göra det enkla om möjligt ännu enklare.



Efter det att jag "rensade" runt motorn så är allt riktigt lättåtkomligt.



### Första steget.

Montera bort det gamla termostathuset. påminner igen att tempgivaren (om man har den på termostathuslocket skall den monteras bort och flyttas över.

Detta är ett bra tillfälle att se status på hur rostigt det egentligen är i motorn. detta ger en bra "vink".

Ju värre det är ju mer "krut" måste man lägga på kemisk och fysisk (högtrycksspruta) rengöring av blocket. Det finns starka saker som klarar dom värsta motorerna. (mest rostiga)

Dessa medel skall användas med förstånd. Ett bra tips är att testa på något annat som man har och som är lika rostigt som motorn invändigt först (för att se hur snabbt och hårt det biter på rosten och järn. Termostathuslocket är ett bra tips



Man bör vänta så länge som möjligt innan man kappar dom slangarna som skall kapas och passas in mot värmexväxlaren (sötvattenssystemet)



Äntligen dax att börja montera. Har försökt visa i vilken ordning sakerna skall sitta. termostaten, 1 st packning, värmexväxlarfäste, ny packning och sist nya termostathuslocket som följer med i kittet.



Första slangarna på plats. det är dom som kommer i retur från avgaslimporna. (används bara vid helsystem)



I SEAKAMP. Kitten lämnas inget åt slumpen. (trots att Fästbryggan är stark så det räcker förstärker man fästet ytterligare med ett plattjärn mot blocket. Tror att man skulle nu kunna belasta detta fäste med 500 kg utan att det skulle ge vika.)  
(OBS värmväxlaren klara inte det så den som vill hårdtesta fästet bör göra det innan värmväxlaren monteras. Med andra ord man bör undvika att gå på/sätta foten på värmväxlaren i framtiden)  
Koppar är mjukt.



Här följde jag inte installationsanvisningarna utan behöll den befintliga överbryggningen som var monterad på motorn från början (se grön slag) Den gick/går mellan en av extra anslutningarna och till insuget. (Detta för att ett visst flöde av kylning alltid skall finnas där oavsett vad termotaten "säger" ,öppen eller stängd.)

Extra anslutningar som finns på alla vattenpumparna som passar till GM-motorer. (Omc, Volvo och Mercruiser)

Enligt instruktionerna skulle grova slangen från vattenpumpen kapas på mitten och T-kopplingen skall monteras mellan och slng anslutas till bifogade 4-ledkostet. (T-kopplingen håller jag i handen, 4-ledkopplingen syns på sista bilden)

Jag hoppade över detta då Jag redan hade denna funktion eftermonterad av tidigare ägare. Dessutom avviker jag från installationsanvisningarna och monterar temperaturgivaren direkt på insugets vattenkanaler (finns sådana under kopparpluggar) istället för det bifogade 4-kopplingen

(se bild nästa bild) (varför? Det fanns redan en överbrygning monterad på min motor vilket var enklare att behålla)

*En överbrygning krävs för att ett visst föde alltid skall råda för att termostaten skall få rätt temperatur på vattnet så att den kan öppnas när det börjar bli varmt. (Om annars blir det ojämn temperatur i motorns olika delar vilket termostaten inte känner av. Om man glömmer denna så flackar motorn i temperatur mera. Med den rätt monterad ligger den mera konstat på 80 grader*





Nu var det klart!! expansionstanken i skall helst monteras i nivå med hösta punkten på motorn så att varmt vatten att expandera över till expansionstanken vid behov. Vid montering av sk. offenginekitt kan man sätta värmeväxlaren lågt bara expansionstanken sitter i nivå med motorns högsta punkt.