



Isotherm 320I ASU & 370I ASU

Installation and operating instruction
Installations- och bruksanvisning
Bedienungs- und Einbaueinleitung
Instruction d'installation et d'emploi
Manuale d'installazione e d'uso



Ver. 0.1 CG02122010



Indel Webasto Marine S.r.l.
Zona Artigianale
IT-47866 S. Agata Feltria (RN), Italy
Phone: +39 0541 848 030
Fax: +39 0541 848 563
E-mail: info@indelwebastomarine.com
www.indelwebastomarine.com



Fig. A

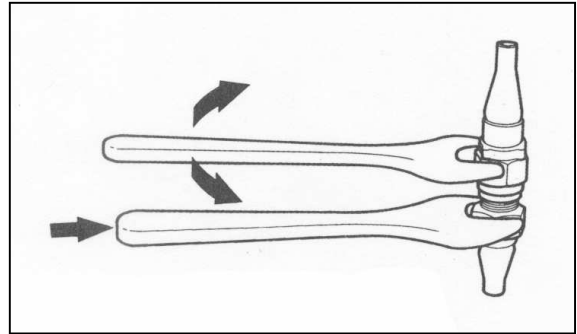


Fig. D



Fig. B



Fig. C

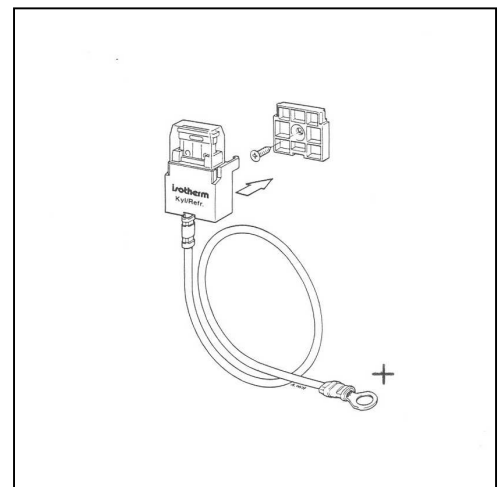


Fig. E

ISOTHERM 3201 ASU / 3701 ASU

Operating and installation instructions.

General

ISOTHERM 3201/3701 "ASU - Automatic Start Up" is a modern refrigeration system for sailing yachts and motor cruisers. It is designed to generate low refrigeration temperatures even in hot conditions while at the same time consuming an absolute minimum of battery power. This is achieved by using a patented electronic control system, which runs the refrigeration compressor at 75 % higher speed when the boat's engine is running. This, in combination with a holding plate inside the refrigerator, stores the refrigeration energy produced for long periods.

The easy do-it-yourself installation requires no connections to either the engine or its cooling system.

This manual is also valid for 3251 & 3751 ASU SP together with the separate SP installation instructions.

The following points are important if good results are to be achieved.

Refrigerator box

To retain as much cold air as possible when opened, a top-loading box is usually preferable to a side opening one.

A most important factor in achieving good results is that the refrigeration box is well insulated. Expanded or cross-linked polystyrene or polyurethane insulation material should be used. Recommended minimum thickness (multiply by 3 for freezer boxes): 30 mm for a 50-litre box, 50 mm for a 100-litre box and 75 - 100 mm for larger boxes. If space is available use thicker insulation around the lower part of the box. A moveable partition should be installed in the box to allow the frozen food section surrounding the cold plate to be reduced to the smallest space possible so that the correct temperature of 4 - 6° (39 - 43°F) can easier be maintained in the refrigeration section.

The lid must also be insulated but more

important that it fits tightly into the opening. If a water drain is fitted in the bottom of the box, this must always be closed during use to avoid cold air from running out and warm, damp air entering.

Electrical system

An electrical system that is both correctly dimensioned and in good working order is required. This is especially important if the refrigeration system is to operate continuously for a few days during warm weather and not have to start the engine for charging.

Calculate the boat's total power requirements. The engine should always have a separate battery for starting. In addition to the battery capacity required by other electrical equipment onboard, one extra 75 Ah battery will be sufficient for the refrigeration power supply. In addition to increasing the amount of "standby-power" available onboard, the extra service battery can also store surplus power when this is being generated by the engine. Two batteries can, of course, accept twice the amount of charge. The alternator is normally not a limiting factor.

All service batteries must have generously-dimensioned cables for both positive and negative circuits if they are to receive full charging voltage from the alternator.

Using the refrigerator

Power consumption is dependant to a large degree on how the refrigerator is used.

Let refrigerated food remain inside the fridge as far as possible and take them out only when required. Don't leave them out of the fridge longer than absolutely necessary when cooking or having your meal. Replace them as quickly as possible.

Avoid placing warm food in the fridge. If possible, use an insulated thermal bag when carrying frozen or chilled foodstuffs from home or the shops.

Let the engine run a few minutes extra when leaving and entering harbour. The engine alternator will then supply an extra boost of refrigeration energy just when needed, i.e. immediately before "no-power" periods of sailing and in harbour.

Refrigeration temperatures

The correct temperatures for storing sensitive foodstuffs such as meat, fish, milk, etc. are as follows:

Internal temperature of refrigerated food	Duration after which food can become unfit for consumption
10°C (50°F)	1 day or less
8°C (46°F)	1-2 days
6°C (43°F)	2-3 days
4°C (39°F)	5 days
1°C (34°F)	5-7 days

The correct way to store refrigerated food is to **never** allow its temperature to exceed 6° (43°F). Switching off the refrigerator overnight is a false economy and from a hygienic point-of-view is **not** recommended.

MAIN COMPONENTS

ISOTHERM refrigerator systems consist of three main components: the Compressor Unit, the Holding Plate and the Control Panel.

Compressor Unit - (Fig. A)

The Danfoss BD35F and BD50F dual volt 12/24 type refrigeration compressor is of the very latest design. It produces extremely high refrigeration energy while consuming very little battery power.

As it is driven by 12 volt 3-phase alternating current, it has an unbeatable starting ability and its speed and capacity can be regulated. It is of the same totally hermetic design as that of domestic refrigerators and has, therefore, a long operating life, low sound level, and is completely maintenance-free. The piston-type compressor operates on a mixture of cooling medium and oil. It is to be fitted horizontally with its feet downwards but it will operate at a continuous angle-of-heel of up to 30° in all directions. Should this angle be exceeded, the compressor will stop automatically. It will re-start automatically when the angle has been reduced.

The BD 35F compressor unit is integral with the condenser, which is equipped with a fan that also can be equipped with a connection for an optional cooling-air hose kit. The BD50F compressor is equipped with a lamellar condenser having a hose connection mounted.

The compressor unit is delivered pre-filled with cooling medium and has irreversible, quick-coupling connections on the ends of the flexible piping which connects it to the holding plate. These couplings can be disconnected and re-connected should either unit need re-positioning.

To simplify connecting up the system, the electronic control unit mounted on the left side of the compressor is fitted with *tab*-type terminals for the positive and negative main power cables; large modular (telephone type) connectors for the 4 metre cable to the control panel; and small modular connectors for the 3.5 metre cable for the temperature sensor on the rear of the holding plate. It contains a micro-processor with programmed functions for slow-running; speeding-up the compressor when the engine is running; battery monitoring for high and low voltage (cut-out at 10/22.0 volt, cut-in 12/23.5 volt); monitoring of compressor speed and power consumption; regulating the holding plate temperature and fan speed; transmitting signals to the control panel such as flashing indicator lights should there be a malfunction. The compressor together with its electronic unit fulfils applicable radio interference regulations and is CE-marked.

When connected to shore power, a high-quality battery charger of minimum 10 Amp output should be used. This must **always** be connected to the boat's service batteries and **never** directly to the control unit. When using shore-power, the Control Panel should be in the "MAN.TEMP" position.

Holding Plate - (Fig. B)

The holding plate is a hermetic, stainless steel container holding a special freon-free eutectic liquid medium, which freezes to ice when the engine is running. The freezing point of the liquid is normally -8°C (17°F). The holding plate is connected to the compressor unit by a pliable, 3 metre long tinned copper pipe of 6 mm diameter fitted with quick-coupling connections. The holding plate must be fitted as high as possible in the refrigerator. It may be installed in any vertical or horizontal position required and at any level above or below that of the compressor unit.

A temperature sensor is fitted to the rear of the holding plate. This is to be connected to the compressor unit by the 3.5 metre cable supplied and can suitably follow the same route as the 3 metre connecting pipe. This pipe (together with the compressor and holding plate) is pre-filled with exactly the correct amount of cooling medium and on no account should any attempt be made to either shorten or lengthen it. If the pipe is too long, the excess should be made into a coil at some suitable position. If a longer pipe is required, a pre-filled 2.5 metre extension pipe is available. A 2.5 metre extension for the temperature sensor cable is also available.

Control Panel -(Fig. C)

The control panel is equipped with a three-way switch; green, yellow and red indicator lights; and a rheostat for manual temperature adjustment when running on shore-power or a solar panel.

Inside the control panel box is a modular connector for the 4 metre cable from the electronic control unit on the compressor. Should this require extending, use the 10 metre long accessory cable instead.

OPERATION

The ISOTHERM refrigeration system can be operated in two ways. When energy saving is needed, switch to "NORMAL.AUTO" position. Optimum refrigeration temperature is then automatically maintained while consuming the lowest amount of battery power possible. When there is no need of energy saving, switch to "MAN.TEMP" position. The automatic function is now partially blocked and refrigeration temperature can be manually adjusted (Fig. C). In its centre position, the ISOTHERM unit is switched off.

"NORMAL•AUTO" position:

The green light indicates that power is being supplied and the refrigeration programme is activated.

When the engine is running and the voltage supply (measured at the compressor's control unit) is over 13.2 (26.4) volt, the

compressor starts to supply cooling energy to the holding plate. It starts within the first 30 seconds and operates first at low speed with the yellow "Economy" indicator lit.

After about half a minute, the speed of the compressor and cooling fan increases by 75% and the red "Freeze" indicator lights. This operating condition is maintained until the holding plate is completely frozen at approximately -14° (7° F). This can take between 45 minutes and 2 hours depending on the model, ambient temperature, box size and insulation. On reaching this temperature, the compressor stops and red light goes out. When the temperature of the holding plate rises to -10° C (14° F), the compressor re-starts to charge the holding plate and the red light comes on again. This process is repeated a couple of times every hour keeping the holding plate at its optimum efficiency level. When the engine is stopped, the compressor also stops shortly afterwards. When the engine is stopped and the battery voltage is below 12.7 (25.4) volt, the surplus of refrigeration energy stored in the holding plate is used first.

Only when this has been consumed does the compressor start. The yellow light indicates that it is now running at its low "Economy" speed to "top-up" the holding plate only. This condition starts when the temperature of the holding plate rises to -1° C (30° F) and stops when it reaches economy level of -6° C (21° F).

"MAN•TEMP" position:

This position can be used either when shore-power or solar panels are being used or when energy saving is not required and a higher or lower refrigerator temperature is desirable for some reason. The automatic function is blocked the temperature regulated by means of the rheostat - clockwise for colder and anti-clockwise for warmer. "A" indicates the holding plate temperature point for "Accumulation", approx. -8° C (17° F). In the "MAN•TEMP" position, the compressor starts to maintain the temperature chosen. It runs on lowest possible speed, as the engine is stopped, with a very nearly inaudible level of sound.

Indicator lights

Green:	Power and system on, but compressor at standstill due to sufficiently low temperature of holding plate.
Green+yellow:	Compressor running within the higher temperature range.
Green+red:	Compressor running at high speed within the lower temperature range.
Green+yellow+red:	Compressor running at lowest possible speed to reach selected temperature in MAN. TEMP mode.
Green and flashing yellow+red:	Error signal from electronic unit. Automatic re-start after 1 minute.
Green and flashing yellow:	Low battery voltage sensor has switched off the system. Automatic re-start occurs when engine is started to charge batteries again.

Note: The compressor will start 30 seconds after switching on. When the engine is started, ½-10 minutes is required (depending on the boats charging equipment and battery condition) before the system reacts. When the engine is stopped, ½-5 minutes is required (depending on battery condition and level of charge) before the system reacts.

Maintenance


If the quick-coupling connections have been tightened correctly during installation, the totally hermetic ISOTHERM system will never require refilling with refrigerant. Maintenance is limited to removing dust on the condenser radiator with a brush, cleaning the fan, defrosting the holding plate when required and keeping the inside of the refrigerator dry. It is of vital importance that the batteries and charging system are kept in good condition.

Safety Instructions

- When connected to shore-power, ensure that the power supply system is equipped with an ground fault circuit interrupter.
- Danger!**
- Never touch bare electric wiring connected to the mains supply. **Danger!**
- Never open the cooling circuit except by the quick couplings, which are designed specifically for that purpose.
- Never connect a battery charger directly to the refrigeration system. It **must** always be connected to the battery. In addition to acid, a newly charged battery contains explosive gas. **Danger!**
- Never cover up the ventilation openings for the compressor unit.

Environment

This product is marked according to the European directive 2002/96/EC on Waste Electric and Electronic equipment (WEEE). By ensuring this product is disposed of correctly, you will help prevent potential negative consequences for the environment and human health, which could otherwise be caused by inappropriate waste handling of this product.

The symbol  on the product, or on the documents accompanying the product, indicates that this product may not be treated as household waste. Instead it shall be handed over to the applicable collection point for recycling of electrical and electronic equipment. Disposal must be carried out in accordance with local environmental regulations for waste disposal. For more detailed information about treatment, recovery and recycling of this product, please contact your local city office, your household waste disposal service or the shop where you purchased the product.

Technical Data

Type designations:	3201 ASU, 3701 ASU
Capacity:	3201 suitable for refrigeration boxes of 125 litre (4.4 cu.ft.) Holding plate 300x210x60 mm (12x8½x2½") 3701 suitable for refrigeration boxes of 200 (7 cu.ft.) Holding plate 355x270x60 mm (14x11x2½")
Compressor:	3201: Danfoss BD35F with pin condenser and fan 3701: Danfoss BD50F with lamellar condenser and fan
Voltage:	12 (10 - 17) volt 24 (21 - 31) volt
Low voltage protection:	Cut in at 10.0 (22.0) volt Automatic re-start at 12.0 (23.5) volt
Power consumption:	3201: Low speed - approx. 2.5 A (half for 24 volt) High speed - approx. 5 A - " - 3701: Low speed - approx. 3.5 A (half for 24 volt) High speed - approx. 6.2 A Stand-by (green lamp on) - 25 mA - " - System switched off - 16 mA - " -
Fuse:	15 A for 12 volt. 7.5 A for 24 volt. Separate holder for U-shaped fuses of car-type.
Refrigerant:	Freon-free R134a (quantity as per model identification sticker).
Dimension compressor unit:	3201: 270x160x155 mm (10.6x 6.3x6.1") 3701: 295x160x155 mm (11.6x6.3x6.1")
Weight:	12 kg (26½ lbs) for type 3201 14 kg (30¾ lbs) for type 3701

Specifications are subject to change without prior notice.



INSTALLATION

For Isotherm SP, see also additional separate instructions for mounting the through hull fitting.

Tools required

In addition to the usual basic hand tools such as screwdrivers, hammer, pliers, assortment of drills, saw, tape measure, etc., the following are required:

Small electric drilling machine; a 30 mm (1¼") hole-saw drill; a 12 mm (1") drill; a 21 mm and a 24 mm fixed spanner; crimping pliers for electrical tab-type connectors. A sufficient length of electric cable of suitable diameter for connecting the compressor to the battery and an assortment of screws to attach the various components are also required.

General

First, decide where the various components are best situated. Choose a suitable place for the compressor unit at a pipe-run distance of less than 3 metres from the box. Try to find a position that requires only gentle, wide-radius bends on the pipe work. The space intended for the compressor should preferably be cool and large and able to be reached by the cable from the battery.

If the space chosen is not well-ventilated, fit an air supply hose kit and run it to a point where ventilation air can be taken from the bilge (see Fig.)

The compressor space chosen should also be within a cable-run distance of less than 4 metres from that of the control panel. The compressor unit, together with its electronics, is designed to withstand a normal marine environment. It can be fitted in a splash-free position but should preferably be placed in as dry surroundings as possible. **Mount the compressor in a horizontal position** to allow it to achieve its maximum permitted 30° angle of heel.

The holding plate position in the box should be planned with consideration being taken to the partition, routing of piping, etc. The unit may be fitted in any desired position but must be as high as possible in the box.

Fitting the holding plate

If the box to be used is already in place, inspect it to establish the quality of its insulation, as this is an important thermal efficiency factor.

The best insulation materials are polyurethane foam, extruded polystyrene, Divinycell, Bonocell or any other cross-linked expanded foam. A good rule-of-thumb is that the thickness of this material should be 0.8-1 mm per litre volume of the box. Insulating materials of type Frigolite, Rockwool, etc., do not insulate sufficiently and should not be used.

The holding plate can be placed in any position. It can be fitted vertically, horizontally, upright or hanging. Due to the fact that cold air always "falls" downward, the holding plate should be positioned as high up in the box as possible as good refrigeration cannot be achieved above this level.

The 6 mm copper pipe leading from the holding plate can be easily bent over the rounded corner of the plate, thereby allowing it leave the box in any direction.

The best position for the pipe to exit the box is behind it in the space formed by the corner supports of the holding plate. The pipe should be handled with care and bent gradually to avoid creasing it. Form it around a suitable cylindrical object if sharp bends are required. Be particularly careful with the thin capillary pipe and its connection at the opposite end and do not loosen the two locking pipe turns around the thicker pipe. The pipes are pre-filled with refrigerant and **must not be cut**. Start by unrolling the pipe to its full extent. Installation of the holding plate is easier if someone can assist. One person can hold the plate and direct the pipe through the side of the box while the other feeds the pipe together with the two connections through bulkheads, etc.

The holding plate can be screwed either onto the wall or on the underside of the top if space is available. If necessary, it may be easier to mount if openings are cut into the holes in the two supports under the holding plate to suit the diameter of the screws to be used. These screws may then be fitted into the box first and the holding plate "slotted" into place. Drill the 30 mm hole for the pipe and connections as high as possible under where the holding plate is to be fitted. This is where it is warmest should any leakage of air occur. Fill the hole surrounding the pipe with insulation material. Any excess piping should be coiled in a suitable position outside the box and securely fastened to avoid vibrating.

Partition for adjusting box temperatures

(Fig. I)

Cold air from the holding plate sinks down to the bottom of the box. The box, therefore, needs a separate space to enable part of it to be used as a freezer compartment. To achieve best results, this compartment should be no larger than absolutely necessary. The dividing partition should be a tight fit against the box sides and reach a height of approximately 5 cm (2 in.) below the top edge of the holding plate.

It should be able to be adjusted vertically from 0-2 mm to create a gap at the bottom to allow a suitable amount of cold air to flow from the freezer section into the refrigeration section to maintain a temperature of +4-6°C (39-43°F). The dividing partition should not be insulated, be easy to clean and preferably made of transparent Plexiglas.

Compressor unit

The compressor unit should be fitted on the "Click-on"-bracket in a horizontal position in a suitable place such as a cupboard, wardrobe, stowage compartment, etc. The unit can also be mounted onto a suitable bulkhead, under the side decks or any other place where no valuable stowage space will be lost. If it is positioned in a stowage place, a guard may be required for protection.

The unit will operate continuously at angles of up to approx. 30° and should therefore be fitted horizontally across the beam of sailing boats so as not to exceed this at full angle of heel. Screw the bracket carefully to the bedding, either horizontal or vertical. Open the lockings by pulling them aside and lift them up slightly. They will then stay in open position. Lower the compressor to the bracket. The rubber feet shall enter the pins. Push the compressor down a little and the lockings will enter locked position. Check that the compressor is safely locked. Installation can often be simplified if the quick-coupling connections on the piping and the compressor are screwed up tight **before** the compressor unit is finally put down in position. Do not remove the protective caps until immediately before this is about to be done and save them for possible future use.

The quick-coupling connections can be turned by hand for the first few threads before continuing tightening steadily and quickly with a spanner so that the connections enters its sealing position and the valves open. While doing this, it is important that the male part of the connection stationary is held with a 21 mm spanner so that it does not rotate and damage the thin capillary tube (see Fig. D). Tighten the couplings up **hard**. Use fixed spanners 21 and 24 mm for the pipe fittings.

Control panel

The control panel should be positioned where it can be seen easily and within reach of the 4 meter cable from the electronic control box on the compressor. The housing can be mounted using the accompanying long screws. A 12 mm Ø hole should be drilled for the cable. The panel can also be let into its surrounding by removing the plastic housing and attaching it with the accompanying screws.

Electrical wiring

Run a positive lead from the plus (+) terminal of the battery or the battery main switch across the accompanying fuse holder (Fig. F) and a negative lead from the negative (-) battery terminal.

For a 12 Volt system, the minimum area of the cable from the battery to compressor must be: 2.5 mm² if the length is less than 2.5 meter; 4 mm² if up to 4 meter; and 6 mm² if up to 6 meter.

USA wire size: 12 gauge for 10 ft and under and 10 gauge for lengths over 10 ft.

These areas can be halved for a 24-volt system.

Connect these cables to their correct tab-type terminals on the control unit. A battery charger must **never** be connected directly to the refrigeration system without having a battery connected in parallel (See Fig.)

A spark occurs when the power leads are connected. This is because the control unit (which consumes only 16 mA in its closed circuit condition) contains a capacitor, which is then charged.

Connect the two modular plugs in the front of the control unit with the control panel cable plug connected to the lower larger one and the temperature sensor to the upper connector. (See Fig.)

Test run

Set the switch to "NORMAL.AUTO". The green light goes on immediately and the yellow one shortly after indicating that the compressor is running. Shortly after, a slight hissing sound can be heard from the holding plate, which after 15-30 minutes will show signs of moisture or frost.

Start the engine. Within 2-10 minutes (depending on condition of the batteries and alternator) the yellow light will go out, the red

one lights when the voltage comes above 13.2 volt. When the engine is stopped, the voltage in the electrical system drops. Within a few minutes, the yellow light comes on, the red goes out. If the holding plate has reached its full refrigeration capacity, however, the compressor will stop instead. There is always a 30 second delay before the electronic monitoring system takes over.

Finally, check that the electrical wiring and pipe work are safe and securely fastened.

Fault finding

Fault	Possible cause	Action
Nothing happens when switched on. All lights off.	No power supply.	Is main power switched on? Check fuse.
Green light on. Compressor does not start.	Holding plate cold enough. Temperature sensor not connected. Fault in control unit.	No action required. Check cable. Replace*.
Yellow light flashing. Low voltage cut-out activated.	Battery in poor condition. Voltage drop due to thin cables	Inspect charging circuit. Measure voltage drop when running and replace cables if required. Switch off, wait 5 sec.
Compressor runs but no refrigeration generated.	Loss of refrigerant. Connections not tight enough.	Inspect and tighten. Contact specialist to fill refrigerant*.
Compressor runs often but temp. in box not cold enough.	Poor insulation. Fan not running or too warm in compressor compartment. Too much gas in system. (Frost on pipe).	Re-insulate. Repair fan or ventilate the space using air hose kit. Call for refrigeration specialist to check gas pressure and adjust quantity*.
Compressor never stops running: -Not sufficiently cold. -Too cold. -Temp. cannot be reduced manually.	See above. Temp. sensor faulty. Temp. sensor touching box wall or ice build-up.	See above. Renew. Adjust sensor or defrost by switching off system.
Compressor keeps running when engine is stopped.	Batteries in excellent condition, or extra power source (solar panel, wind generator, etc.)	Normal operation. If temp. becomes too cold switch to "MAN.TEMP".
Compressor will not run at full speed and red light not on when engine is running.	Poor charging. Plus or minus cables too thin. Connections affected by verdigris, loose fuse.	Check charging, cables etc. and rectify. Clean and grease. (Correct voltage > 13.4 V measured at control unit with compressor and engine running).
Radio interference when running.	System is suppressed and fulfils present regulations. CE-marked.	Fit additional suppressor. (Min. 20A).
Fuse blows.	Fault in control box.	Renew 15A (7.5) A fuse or control box*.

If a complicated fault does occur, such as those requiring specialist assistance (marked *), please contact Indel Webasto Marine S.r.l. Italy or your local marine distributor for advice.

Indel Webasto Marine S.r.l.
Phone. +39 0541 848030
Fax +39 0541 848563
E-mail: info@indelwebastomarine.com

ISOTHERM 3201 ASU / 3701 ASU

Installations- och bruksanvisning.

ALLMÄNT

ISOTHERM 3201/3701 "ASU-Automatic Start Up" är ett speciellt energisnålt kylaggregat avsett för inbyggnad i segel- eller motorbåtar. Det är konstruerat för att även under de varmaste dagarna ge god "kylskåpstemperatur", men till absolut lägsta strömförbrukning från batterierna. Genom lagringsförmåga i sitt kylmagasin i kombination med det patenterade elektroniska styrsystemet, som automatiskt startar kylkompressorn och varvar upp den 75 %, så fort båtmotorn är igång, skapas effektiv kyla med lägsta möjliga strömförbrukning från batterierna. Dessa egenskaper kombineras med en enkel installation, utan ingrepp på motor eller i kylsystem.

Viktigt för ett gott slutresultat är dock följande:

Kylbox

Välisolerat kylutrymme är grunden för bästa kylekonomi. En toppmatad box är oftast att föredra framför ett sidoöppnat skåp. Isoleringen bör vara av tvärbunden vinylcellplast, polyuretan eller likvärdigt (ej frigolit). Isoleringens tjocklek bör vara 30 mm för boxar upp till 50 liter, 50 mm för boxar upp till 100 liter och gärna 75-100 mm för större boxar och gärna med tjockast isolering nertill. Boxens volym bör alltid vara avdelad med en mellanvägg, gärna flyttbar i sidled, så att minsta frysutrymme som verkligen erfordras, skapas närmast kylmagasinet, medan större delen av boxen hålls kylskåpskall (+4-6°C). Ett tättslutande lock och välplacerad mellanvägg, tillsammans med god isolering håller det termiska läckaget nere och ger lång hålltid av den i kylmagasinet lagrade kylan. Om boxen har **dränering**, skall denna hållas **stängd**. Annars kommer den i boxen nedkylda luften "rinna" ur genom dräneringen och vad värre är, ersättas av varm fuktig luft inifrån båten.

Elsystem

Väl fungerande elsystem är ytterligare en förutsättning för gott resultat, framförallt om man önskar få effektiv kyla under varma förhållanden i flera dygn utan att behöva starta motorn. Gör en bedömning av det totala behovet av batterikapacitet ombord. Motorn skall alltid ha ett separerat startbatteri, men räkna gärna med ett extra batteri på 75 Ah för kylan och därtill lämplig kapacitet för övriga förbrukare. Två förbrukningsbatterier ombord ökar inte bara det totala "strömförrådet" ombord utan framförallt tar två batterier emot dubbelt så mycket laddning som vad ett gör, då båtmotorn är igång och de moderna generatorerna har alltid överkapacitet. Samtliga förbrukningsbatterier ombord bör vara hopkopplade till en "bank" och anslutna med rejäla kablar på såväl plus- som minussida, så att de verkligen får rätt spänning vid laddning.

Användningssättet är också viktigt. Plocka inte ur och i matvarorna från boxen oftare än nödvändigt. Låt inte mjölkpaketet, flaskor och dylikt stå framme länge i värmen efter måltiden, utan ställ helst ner dem i boxen direkt. Kylökonomi förbättras avsevärt om man undviker att stuva in varma varor. Tag gärna med djupfrysta varor hemifrån eller från butiken i en kylbag, istället för att låta båtens aggregat ensamt "göra jobbet". Låt också om möjligt motorn gå några minuter extra vid färd in och ur hamn, eftersom ISOTHERM alltid skapar kyla "gratis" när motorn är igång, genom att generatorns överskottskapacitet tas tillvara. Rätt temperatur för förvaring av hygieniskt ömtåliga färskvaror såsom kött, mjölk, fisk etc. är:

Förvarings-temperatur:	Hållbarhetstid innan tydlig förskämning (i varan) eller otjänlighet inträffat:
10°C	1 dag eller kortare
8°C	1 maximalt 2 dagar
6°C	2-3 dagar
4°C	5 dagar
3-1°C	5-7 dagar

Rätt förvaring innebär också att temperaturen inte någonsin bör överstiga den lämpliga (4-6°C). Det är alltså förkastligt att stänga av kylan under natten. Det sparar heller ingen ström.

UTFÖRANDE

ISOTHERM består av tre huvudkomponenter: Kompressordel, Kylmagasin och Manöverpanel.

Kompressordel - Fig. A.

Kylkompressorn typ Danfoss BD35F alt. BD50F 12/24 volt är av absolut modernaste utförande och med högsta verkningsgrad. Genom att den drivs av 12 volt trefas växelström, har den oslagbar startförmåga och dess varvtal/kapacitet går att variera.

Den är av samma helhermetiska utförande som de man har hemma i kylskåpet, vilket ger lång livslängd, låg ljudnivå och är helt underhållsfri. Kompressorn är av kolvtyp och arbetar i en blandning av kylmedium och olja. Den skall monteras vågrätt med fötterna nedåt och tål kontinuerliga lutningar åt alla håll på 30°. Skulle lutningen bli större, stannar kompressorn och kan sedan återstartas igen. Kompressorn är sammanbyggd med kondensorn, 3201 har s.k. trådkondensator och 3701 har lamellkondensator, vilka är försedda med en effektiv kylfläkt.

Kompressordelen levereras förfylld med kylmedium och har återöppningsbara snabbkopplingar, som ansluts till kylmagasinets anslutningsrör. Snabbkopplingarna är av hon- och hanutförande och går ej att förväxla.

På kompressorn sitter en speciell elektronikdel monterad. Elektronikdelen har flatstift för anslutning av plus- och minusström, snabbkontakter (tefontyp-större) för anslutning till en 4 meter lång kabel till manöverpanelen och (tefontyp-mindre) för anslutning av en 3,5 meter lång kabel till temperaturgivaren på kylmagasinets baksida. Kontakterna har olika storlek och går ej att förväxla. Elektronikdelen har en programmerad mikroprocessor och funktioner för mjukstart, uppvarvning av kompressorn då båtmotorn går, vakt mot över- och underspänning (batterivakt, bryter vid 10 resp. 22,0 volt och återinkopplar vid 12 resp. 23,5 volt), övervakning av under- och övervarv samt strömförbrukning, reglering av temperaturen på kylmagasinet liksom varvtal på fläkten. Den ger signaler på manöverpanelen om funktion, liksom blinkande signaler i händelse av felfunktion. Kompressorn/elektronikdelen uppfyller gällande krav på radioavstörning och är CE-märkt.

Den kan drivas direkt på nätspänning via en speciell konverter eller med en bra batteriladdare på minst 10A, men som då ovillkorligen måste vara kopplad till båtens förbrukningsbatterier. Vid anslutning till "landström" ställs lämpligen manöverpanelens strömställare i läge "MAN.TEMP". Kylmagasinet är en helt sluten förrådsbehållare med eutektisk vätska i, som fryses till is under motorgång. Fryspunkten på vätskan är normalt -8°C. För att omvandla vätskan från flytande till fast form (is), åtgår mycket energi, som erhålles strömmässigt "gratis" från generatoren, då båtmotorn går.

Kylmagasin - Fig. B.

Kylmagasinet ansluts till kompressordelen med ett tre meter långt, Ø6 mm lättböjligt förtent kopparrör, som har återöppningsbara snabbkopplingar. Kylmagasinet är helt lägesoberoende, kan monteras med anslutningsröret uppåt eller nedåt, stående på högkant, hängande i taket, i nivå under eller över kompressordelen. På magasinets baksida är en temperaturgivare (termistor) fäst, som skall förbindas med sin 3,5 meter långa kabel till kompressordelen och gärna dras tillsammans med anslutningsröret. Kylmagasinet, anslutningsröret liksom kompressordelen är förfyllda med exakt rätt mängd kylmedium. Anslutningsröret kan absolut inte kortas av eller förlängas. Om röret är för långt, så lindas överskottet upp i ett sling. Behövs längre rör, så finns en förlängningsrörssats även det förfyllt och med snabbkopplingar, som tillhör (Art. Nr. 39045), liksom förlängningssats för termistorkabeln 2,5 meter (Art. Nr. 39232).

Manöverpanel - Fig. C.

Manöverpanelen är försedd med en 3-läges strömställare, tre kontrollampor, grön, gul och röd, samt en reostat för möjlighet till individuell temperaturreglering vid t.ex. landströmsanslutning.

Inne i manöverpanelen finns en anslutningskontakt (tefontyp) för manöverkabeln till elektronikdelen. Kabeln är 4 meter lång. Om denna inte skulle räcka så finns som tillbehör en längre kabel på 10 meter (Art. Nr. 39230).

FUNKTIONSSÄTT

ISOTHERM kylaggregat kan manövreras på två sätt. I läge "NORMAL • AUTO" erhålles automatiskt optimal temperatur i boxen till absolut lägsta belastning på batterierna. I läge "MAN. TEMP" kopplas automatiken delvis bort och temperaturen kan ställas efter individuellt önskemål (fig. C). I mittläget är aggregatet avstängt.

I läge "NORMAL • AUTO":

Gröna lampan tänds omgående och visar att ström är tillkopplad och följande kylprogram kopplas in:

- Då motorn går och spänningen i elsystemet, mätt vid kylkompressorns elektronikdel, är över 13,2 (26,4) volt startar kompressorn och arbetar för att frysa ner och "ladda" kylmagasinet. Kompressorn startar inom 30 sekunder och går den första halvminuten på lågvarv med gul lampa "Economy" tänd. Efter 30 sekunder varvar kompressorn upp 75 % och röd "Freeze" lampa tänds. Så kommer kompressorn att fortsätta att arbeta ända tills kylmagasinet är fulladdat vid cirka -14°C, mätt i kylmagasinet, vilket tar mellan ¾ - 2 timmar beroende på modell, omgivningstemperatur, boxstorlek och isolering. Därefter stannar kylkompressorn, röd lampa släcks och återstartar vid cirka -10°C, någon gång i timmen för att hålla kylmagasinet fulladdat. Om motorn stängs av, stannar också kylkompressorn.

- Då motorn ej går och spänningen är lägre än 12,7 (25,4) volt används alltid i **första** hand den lagrade kylan i kylmagasinet. Först när den är förbrukad kopplas kompressorn in och går då företrädesvis på lågfart med gul lampa tänd, för att "underhållskyla". Den startar då kylmagasinet är -1°C och stannar vid -6°C alltså innan kylmagasinet laddas. Då kompressorn går inom detta temperaturområde för att underhållskyla är gul lampa "Economy" tänd.

I läge "MAN. TEMP":

Detta läge kan användas när man inte behöver prioritera lägsta strömförbrukning, ligger på landström, har solceller eller av annan anledning vill åstadkomma kallare eller varmare temperatur i boxen. Automatiken är då urkopplad och temperaturen regleras manuellt med reostaten, och vid markeringen "A" passeras kylmagasinet temperatur för

"Ackumulering", ungefär -8°C.

Då kompressorn i detta läge startar för att hålla den inställda temperaturen, går den på så lågt varvtal som möjligt, då lägsta ljudnivå från kompressor och fläkt är önskvärd, eftersom båtmotorn ej är igång.

LAMPSIGNALER:

Fast grön lampa	Aggregatet tillkopplat, får ström, men kompressorn går ej, beroende på att det redan är kallt nog.
Fast grön + gul lampa	Kompressorn går inom det höga temperaturområdet.
Fast grön + röd lampa	Kompressorn går på högvarv inom det låga temperaturområdet.
Fast grön+gul+röd lampa	Kompressorn går på lägsta möjliga varvtal för att uppnå inställd temperatur i läge MAN.TEMP.
Fast grön och blinkande gul+röd lampa	Felsignal från eldel. Automatisk återstart efter 1 min.
Fast grön och blinkande gul lampa	Batterivakten har löst ut och stängt av aggregatet. Ladda batterierna genom att starta motorn, varvid ISOTHERM-aggregatet automatiskt återstartar.

OBS! Då strömställaren slås till dröjer det 30 sek. innan kompressorn startar. Då motorn startas dröjer det ½-10 minuter innan ISOTHERM reagerar, beroende på båtens laddningsutrustning och batterikondition. Då båtmotorn slås av dröjer det ½-15 minuter innan ISOTHERM reagerar, beroende på batteriernas typ, kapacitet och laddningstillstånd.

UNDERHÅLL:

ISOTHERM är ett helt hermetiskt slutet kylsystem med lödda ledningar och förslutningar och är underhållsfritt samt behöver aldrig påfyllning av kylmedium (förutsatt att snabbkopplingarna dragits åt vid installationen). Kompressorn är av hushållstyp och har förutom mycket hög verkningsgrad en i särklass lång livslängd. Aggregatet skall sitta kvar i båten under vintern (men förmår dock ej alltid starta vid minusgrader). Underhållet inskränker sig till att man vid behov med en pensel e.d. gör rent kompressorns kondensorgaller

från damm. Vidare bör kylmagasinet avfrostas vid behov och boxen hållas torr. Viktigt är också att batterier och laddningsutrustning hålls i god kondition.


SÄKERHETSFORESKRIFTER:

- Vid anslutning till landström måste ström försörjningen vara jordad och ansluten till jordfelsbrytare, annars föreligger stor risk för personskada om fel uppstår.
Kan medföra livsfara!
- Vidrör ej oisolerade eller skadade elkablar som är anslutna till växelströmsnätet. **Kan medföra livsfara!**
- Ingrepp i köldmediekretsen får inte göras, utom vid snabbkopplingarna.
- Köldmedium får ej släppas ut i luften.
- Kylaggregatets ventilationssystem får ej blockeras.
- Anslut ej batteriladdare direkt till kylaggregatet. Batteriladdare **måste** kopplas till batteriet.
- Vid framtida skrotning av aggregatet, skall det lämnas till fackman för korrekt återvinning av ingående komponenter och omhändertagande av köldmedium.

Miljö

Denna produkt är märkt enligt EG-direktiv 2002/96/EEC beträffande elektriskt och elektroniskt avfall (WEEE).

Genom att säkerställa en korrekt kassering av denna produkt bidrar du till att förhindra potentiella, negativa konsekvenser för vår miljö och vår hälsa, som annars kan bli följden om produkten inte hanteras på rätt sätt.

Symbolen  på produkten, eller i medföljande dokumentation, indikerar att denna produkt inte får behandlas som vanligt hushållsavfall. Den skall istället lämnas in på en lämplig uppsamlingsplats för återvinning av elektrisk och elektronisk utrustning. Produkten måste kasseras enligt lokala miljöbestämmelser för avfallshantering.

För mer information om hantering, återvinning och återanvändning av denna produkt, var god kontakta de lokala myndigheterna, ortens sophanteringstjänst eller butiken/företaget där produkten inhandlades.

Tekniska data

Typbeteckningar	3201 ASU, 3701 ASU
Kapacitet	3201 lämplig för kylboxar upp till 125 liter. 3701 lämplig för kylboxar upp till 200 liter.
Kompressor	3201: Danfoss BD35F med trådkondensator 3701: Danfoss BD50F med lamellkondensator
Spänning	12 (10 - 17) volt, 24 (21 - 31) volt
Underspanningsskydd	Bryter vid spänning under belastning av 10,0 (22,0) volt. Återkopplar automatiskt då spänningen under minst två minuter varit över 12,0 (23,5) volt.
Strömförbrukning	3201: Vid drift lågvarv ca. 2,5 Amp (Hälften vid 24 volt). Vid drift högvarv ca. 5 Amp. 3701: Vid drift lågvarv ca. 3.5 Amp (Hälften vid 24 volt). Vid drift högvarv ca. 6,2 Amp. Vid vila (grön lampa tänd) 25 mA Avstängd 16 mA
Säkring	15 Amp för 12 volt resp. 7,5 A för 24 volt, separat hållare med bilsäkring av "hästskotyp" (DIN 75821)
Köldmedium	R 134a, påfyllnadsmängd enligt typskylt på kompressorn, freonfritt.
Mått	Kompressordel 3201: 270x160x155 mm Kompressordel 3701: 315x160x155 mm Kylmagasin 3201: 300x210x60 mm Kylmagasin 3701: 355x280x60 mm
Vikt	3201: 14 kg 3701: 16 kg

Rätten till ändringar i specifikationen förbehålles.



MONTERINGSANVISNINGAR:

ALLMÄNT: PLANERA FÖRST INSTALLATIONEN.

För Isotherm ASU SP, se även tilläggsanvisning för montering av SP bordsgenomföring.

Välj lämpligt utrymme för kompressordelen på ett avstånd närmare än 3 meter från boxen. Försök att få en enkel och "mjuk" dragning av anslutningsröret mellan box och kompressordel. Utrymmet för kompressordelen skall vara svalt och rymligt eller om det är trängre, ventilerat med slang till luftstosen, gärna hämtad från kölsvinet (se Fig.)

Till utrymmet skall elkabel med tillräcklig area kunna dras fram. Plats för manöverpanelen skall finnas inom 4 meter från kompressordelen. Kompressordelen liksom elektroniken är gjord för att tåla rimlig marin miljö. De måste sitta helt stänkskyddade, men mår givetvis bäst av att också sitta på torr plats. **Kompressorn skall placeras vågrätt** för att sedan kunna tåla båtens lutningar upp till 30°.

Kylmagasinets placering i boxen planeras med tanke på mellanvägg, dragning av anslutningsröret etc. Kylmagasinet är helt lägesoberoende.

Utöver normala handverktyg behövs bl.a. en bormaskin med Ø30 mm hålsåg för snabbkopplingarna. Vidare behövs elkabel av tillräcklig area, samt diverse skruv för infästning av komponenterna.

MONTERING AV KYLMAGASIN:

Kylmagasinet är lägesoberoende och kan monteras liggande, stående på högkant eller hängande i boxens tak. Kylan "rinner" ju nedåt, så magasinet skall placeras högt i boxen. Kylan kan inte gå uppåt. Det blir alltså aldrig kallt ovanför kylmagasinet. Anslutningsröret Ø 6 mm av glödgat, förtent koppar, som kommer ut ur magasinet på ena långsidan, kan lätt böjas över plattans kant, så att det kommer på kylmagasinets baksida. Röret kan då böjas och lämna kylmagasinet i vilken riktning som önskas. Röret får då plats mellan kylmagasinets rygg och boxens vägg genom den

distans som de fyra fästfötterna ger. Anslutningsröret skall böjas med en viss varsamhet. Om man behöver göra skarpa böjar, är det lämpligt att ha något runt föremål att bocka det runt. Var särskilt försiktig med det tunna kappillärroret i den fria änden med sin snabbkoppling. Lossa ej kappillärrorets 2 låsvarv runt det tjockare röret. Rören är fyllda med kylmedium och kan **inte kapas eller skarvas**. Börja alltid med att rulla ut anslutningsröret i hela sin längd. Det underlättar om man vid monteringen av kylmagasinet är två: En som håller kylmagasinet och för fram röret, medan den andre styr och matar fram rörändarna med kopplingarna genom boxväggen, skott och dylikt. Det kan ofta underlätta att först slitsa upp hålen i de nedre fästfötterna på kylmagasinet. Då kan skruvarna för dessa förmonteras i boxväggen.

Hål för anslutningsröret med sina snabbkopplingar borras Ø30 mm. Hålet skall gärna sitta högst upp i boxen där det är som varmest för att begränsa läckage och tätas med isolering eller tätningsskum. Överblivet anslutningsrör lindas upp igen i ett sling utanför boxen och fästes ordentligt för att ej vibrera eller skramla. Se till att röret ej kommer att nötas mot andra föremål.

Mellanvägg - temperaturreglering (Fig. I)

Kylan "rinner" ner och lägger sig på boxens botten. Boxen bör därför delas av med en mellanvägg, så att kylmagasinet med sin lagrade kyla stängs in i ett "frys"-fack. "Frys"-facket skall för bästa kylekonomi och längsta hålltid endast göras så litet som man verkligen behöver. Mellanväggen skall vara tätslutande mot väggarna och nå upp till minst cirka 50 mm under magasinets överkant och nertill kunna justeras till en lämplig springa till boxens botten. Genom att variera denna springa 0-2 mm, gärna på så sätt att mellanväggen i sin helhet kan skjutas något upp och ner, bestämmer man mängden kall luft som tillåts "rinna" under mellanväggen till kyldelen, så att man där får lämplig temperatur på +4 till +6°C. Mellanväggen skall vara oisolerad, lätt att hålla ren och gärna av genomskinligt plexiglas.

MONTERING KOMPRESSORDEL:

Kompressordelen skall monteras vågrätt med fästfötterna nedåt i ett lämpligt utrymme: skåp, garderob, stuvfack etc. Skruva fast konsolen stabilt mot underlaget, antingen horisontellt på durk eller vertikalt på ett skott.

Öppna låsjärnen genom att dra ut dem åt vänster, och lyft upp dem lite grann. De stannar då kvar i öppet läge. Sänk ner kompressorn mot konsolen så att gummifötterna antror dobbarna. Tryck till och låsjärnen åker in i låsläge. Kontrollera att kompressorn är ordentligt låst.

Kompressorn kan arbeta kontinuerligt i lutningar upp till 30°. I segelbåtar skall den därför monteras i helt vågrätt läge vad beträffar tvärskeppsriktning med tanke på båtens krängningsvinkel vid segling.

Många gånger kan det vara enklast att dra ihop kompressordelens och anslutningsrörets snabbkopplingar innan kompressorn slutgiltigt sätts på plats.

Snabbkopplingarna gängas ihop de första varven för hand och överfallsmuttern dras sedan jämt och snabbt, så att kopplingen går i tätningläge och öppnar sina ventiler. Håll alltid emot med en nyckel (21 mm) på hankopplingen, så att denna ej tillåts rotera och skada det tunna kapillärröret (fig. D). Tag inte bort kopplingarnas skyddshattar förrän det är dags att dra ihop kopplingarna. Spara skyddshattarna ifall ni senare av någon anledning önskar flytta aggregatet. Drag åt kopplingarna. Använd fasta nycklar NV 21 mm och NV 24 mm vid rörarbetena. Om kompressordelen monteras i stuvutrymme eller liknande kan det vara nödvändigt att skydda den så att den inte skadas mekaniskt.

MONTERING MANÖVERPANEL:

Manöverpanelen monteras väl synlig på lämpligt ställe och så att förbindelsekabeln (4 meter) räcker fram till elektronikdelen på kompressorn. Dess hus fästes med medföljande långa skruvar. Borra även ett hål 12 mm för att kunna föra ut kabeln till kompressorn. Panelen kan även fällas in utan att då nyttja plasthuset. Fäst panelen med medföljande skruvar.

INKOPPLING AV ELANSLUTNINGAR:

Drag plus och minuskabeln helst direkt till batteriet respektive huvudströmbrytaren, via medföljande säkringshållare, som monteras separat vid strömkällan (fig. F).

Kabelarean skall vara minst 2,5 mm² om avståndet mellan strömkällan och kompressordelen är mindre än 2,5 meter, 4 mm² vid avstånd upp till 4 meter och 6 mm² upp till 6 meter (vid 24 volt räcker halva arean).

Anslut plus- och minuskabeln på elektronikens flatstift. Förväxla ej plus- och minuskabellarna. Kylaggregatet får ej anslutas direkt till batteriladdare, utan att ha ett batteri kopplat parallellt (Se fig.)

När plus- eller minuskabeln ansluts till strömkällan, kan en gnista uppstå. Detta är normalt eftersom en kondensator i eldelen då laddas upp (eldelen har en normal vilostromförbrukning på 16 mA).

Anslut de två kontakterna av telefontyp, i kontaktuttagen på eldelens framsida och med manöverpanelens kontakt i det undre uttaget (Se fig.)

PROVKÖRNING EFTER MONTERING:

Ställ strömställaren i läge "NORMAL• AUTO". Då tänds den gröna lampan omgäende och inom kort även den gula lampan, som visar att kompressorn går i gång. Från kylmagasinet skall inom kort höras ett mycket svagt väsan- de ljud. Först inom 15-30 minuter märks imma eller frost på kylmagasinet. Starta båtmotorn. Inom 2-10 minuter, något beroende på batteriernas och generatorns kondition, skall lamporna växla, så att röd lampa tänds beroende på att spänningen stigit över 13.2 volt. När motorn åter stoppas och spänningen sjunker, skall gula lampan istället tändas. Om kylmagasinet då redan är nedkyllt, stannar kompressorn. Det ligger alltid en fördröjning på 30 sekunder innan elektroniken tar kommando. Kontrollera att kablar och anslutningsrör är ordentligt klamrade, så att de inte kan ligga och skava.

Felsökningschema

Felindikering	Möjlig orsak	Åtgärd
Inget händer när strömställaren slås till. Ingen lampa lyser.	Aggregatet får ingen ström. + och – förväxlade. Drift med nätaggregat och spänning mellan 17 och 21 volt.	Är båtens huvudströmbrytare tillslagen? Är säkringen hel? Justera spänningen.
Kompressorn startar ej.	Termistorkabeln ej ansluten. Fel i eldelen.	Kontrollera kabeln. Byt eldel*.
Gul lampa blinkar. Spänningsvakten har löst ut.	Underspänning p.g.a. dåliga batterier. Spänningsfall p.g.a. alltför klena kablar.	Undersök skick på laddningsutrustning. Mät upp spänningsfall och byt vid behov kablar.
Gul och röd lampa blinkar. Överlast begränsaren har löst ut.	Oljan är tjock. Temp Under 5°C. Fläkten ur funktion.	Återstartar efter 1 minut. Undersök fläkten.
Grön lampa lyser, röd tänds men släcks igen.	Landström via laddare som ej klarar att hålla spänningen då kompressorn varvar upp.	Efter tre cykler går den över och låser på mellanvarv för långsammare laddning av kylmagasinet.
Kompressorn går, men det blir inte kallt.	Köldmedium saknas. Dåligt dragna kopplingar.	Undersök om kopplingarna går att dra åt ytterligare. Kalla på kyltekniker, för att fylla på gas*.
Kompressorn går ofta, men det blir ej kallt nog.	Dålig isolering. Fläkten går ej, eller det är för varmt i kompressorutrymmet. För mycket gas i aggregatet, isigt anslutningsrör.	Tilläggsisolera. Åtgärda fläkten eller ventiler utrymmet med slangatsats (Art. nr. 10013). Kyltekniker måste mäta tryck och justera gasmängden*.
Kompressorn går, men slår aldrig ifrån: Det blir ej speciellt kallt.	Se ovan.	Se ovan.
Det blir alltför kallt. Temperaturen går ej heller att justera ner manuellt.	Landström eller solpanel som ger för hög spänning. Fel på termistorn. Termistorn ligger emot boxväggen eller is har byggts upp till boxväggen.	Byt termistor. Åtgärda termistorn. Frosta av kylmagasinet genom att stänga av aggregatet en tid.
Kompressorn slår ej av då båtmotorn stannas och kylmagasinet är kallt.	Mycket bra batterier. Tillskott från solceller?	Normalt. Om det blir för kallt ställ strömställaren i läge "MAN - TEMP".
Kompressorn varvar ej upp, röd lampa tänds ej, då båtmotorns startas.	Dålig laddning. För klena plus- eller minuskablar. Årgade anslutningar, lös säkring.	Kontrollera laddningen, kontrollera, byt kablar. Gör rent alla anslutningar och säkringar. Spänningen mätt vid eldelen då kompressor och motor går skall vara > 13,2 volt.
Anläggningen ger störningar i radion eller VHF.	Anläggningen är avstörd och uppfyller gällande EMC direktiv Och är CE märkt.	Separera noggrant matarström till radio och kyl. Montera extra 20 A störningsskydd.
Säkringen går.	Fel i eldel.	Byt säkring 15A (7.5 för 24V) Amp, eller eldelar*.

Vid komplicerade fel, som ofta fordrar specialist märkt*, kontakta gärna Thermoprodukter AB, Kalmar, eller aktuell importör.

Thermoprodukter AB
 Dragonvägen 6
 392 39 Kalmar
 tel. 0480-425 880 Fax 0480-12775
 E-mail: service@isotherm.com
 www.isotherm.se

ISOTHERM 3201 ASU / 3701 ASU

INSTALLATIONS- UND BETRIEBSANLEITUNG

Diese Anweisung ist auch für 3251 & 3751 ASU SP zusammen mit separates SP Montageanweisung gültig.

Allgemeines

ISOTHERM 3201/3701 „ASU-Automatic Start Up“ ist ein modernes Kühlsystem für Segel- und Motoryachten. Es liefert tiefe Kühltemperaturen, selbst in sehr warmen Klima, und verbraucht dabei absolut wenig Batteriestrom. Erreicht wird dies durch ein patentiertes elektronisches Kontrollsystem, das den Kühlkompressor bei 75% höherer Drehzahl betreibt, wenn der Bootsmotor läuft. Dabei wird auch ein Kältespeicher versorgt, der Kühlenergie über lange Zeiträume speichern können.

Das Ganze ist sehr einfach zu installieren und erfordert keine Anschlüsse an Motor oder Kühlsystem.

Folgende Punkte sind für einen optimalen Betrieb von Bedeutung:

Kühlbox

Um bei Öffnen so wenig Kühlverlust wie möglich zu haben, ist eine Toplader-Box einem Kühlschranks mit seitlicher Öffnungstür vorzuziehen. Ein wichtiger Faktor für gute Kühlqualität ist die Isolierung der Kühlbox. Verwenden Sie kein Isolationsmaterial vom Typ Frigolit. Die Isolierung sollte aus aufgeschäumtem oder Polystyren oder Polyurethan bestehen. Die empfohlene Stärke liegt bei mindestens 30 mm für ein 50-Liter-Box, 50 mm für bis zu 100 Liter und 75-100 mm für größere Kühlboxen. (Reine Gefrierboxen-Freezer-brauchen die 3-fache Stärke.) Wenn ausreichend Platz vorhanden ist, packen Sie dickere Isolierung um den unteren Teil der Kühlbox.

In der Box sollte eine bewegliche Zwischenwand installiert werden, um einen kleineren Raum für gefrorene Lebensmittel um den Kältespeicher herum zu schaffen und einen größeren Teil des Boxvolumens für Kühlzwecke bei 4-6 °C zu haben.

Die Öffnungsklappe muß ebenfalls sehr gut isoliert sein und dicht schließen.

Befindet sich im Boxboden eine Wasserablauföffnung, muß diese bei Betrieb immer geschlossen sein, damit keine kalte Luft austreten und keine warme, feuchte eindringen kann.

Elektrisches System

Es wird ein elektrisches System benötigt, daß die korrekten Maße haben und gut arbeiten. Das ist besonders wichtig, wenn das Kühlsystem bei warmem Wetter einige Tage ununterbrochen arbeiten muß, ohne daß der Motor gestartet wird.

Berechnen Sie die gesamten Energiebedarfswerte für das Boot. Alles muß berücksichtigt werden. Der Motor sollte immer eine separate Batterie zum Starten haben. Zusätzlich zur Batteriekapazität, die erforderlich ist, um andere elektrische Geräte an Bord zu betreiben, reicht eine 75 Ah-Batterie als Kühlenergielieferant aus. Zur Erhöhung der „Standby-Energie“ kann die zusätzliche Batterie überschüssige Energie speichern, wenn der Motor läuft. Als Service-Batterien müssen mit ausreichend Kabel für positiven und negativen Stromkreis angeschlossen werden, wenn die Batterien die volle Spannung zum Laden erhalten sollen.

Anwendung der Kühlfunktion

Der Energieverbrauch hängt in erster Linie davon ab, wie die Kühlbox / der Kühlschrank benutzt wird.

Lassen Sie das Gefrier- und Kühlgut solange wie möglich in der Box. Entnehmen Sie Lebensmittel nur dann, wenn sie wirklich gebraucht werden. Entnehmen und Nachfüllen sollte so schnell wie möglich geschehen. Gefriergut nicht in der Sonne lagern. Packen Sie keine warmen Speisen in die Kühlbox. Verwenden Sie Kühl Taschen, wenn Sie Tiefkühlkost kaufen und transportieren.

Lassen Sie den Motor beim Einlaufen in den Hafen oder beim Auslaufen einige Minuten extra laufen, damit ein zusätzlicher „Schub“ Kühlenergie geliefert werden kann, bevor ohne Motor geankert oder gesegelt wird.

Kühltemperaturen

Die korrekten Temperaturen für die Lagerung von empfindlichem Lebensmittel wie Fleisch, Fisch, Milch usw. sind folgende:

Gefrier-/ Kühlguttemperatur	Haltbarkeitsdauer
10°C	1 Tag oder weniger
8°C	1-2 Tage
6°C	2-3 Tage
4°C	5 Tage
1°C	5-7 Tage

Kühlgut richtig lagern heißt, **niemals** die Temperatur über 6 °C steigen lassen. Die Ausschalten der Kühlbox über Nacht ist der falsche Weg, sparsam zu sein und aus Gesundheits- und Hygienegründen **nicht** zu empfehlen.

HAUPTBESTANDTEILE

ISOTHERM Kühlsysteme bestehen aus drei Hauptkomponenten: Kompressoreinheit, Kältespeicher und Kontrolleinheit (Schalttafel).

Kompressoreinheit (Abb. A)

Der Danfoss BD35F/BD50F Kühlkompressor entspricht neuestem Design und produziert höchste Kühlenergie bei sehr wenig Batterieverbrauch.

Er wird durch 12 Volt 3-Phasen-Wechselstrom betrieben und besitzt hervorragende Startqualitäten, Drehzahl und Kapazität können eingestellt werden.

Er ist vollständig hermetisch abgeschlossen, wie bei Haushaltskühlschränken, und besitzt dadurch eine lange Lebensdauer, einen niedrigen Geräuschpegel und ist völlig wartungsfrei. Der Kolbenkompressor arbeitet mit einer Mischung aus Kühlmittel und Öl. Er muss horizontal, mit den Füßen nach unten montiert werden und arbeitet bei einem Krängungswinkel von 30 Grad in allen Richtungen störungsfrei. Sollte dieser Winkel überschritten werden, stoppt der Kompressor automatisch. Er kann neu gestartet werden, wenn der Krängungswinkel wieder verringert wurde.

Der Kompressor besitzt einen Kondensator, der wiederum mit einem Lüfter ausgerüstet ist. Anschluß für einen zusätzlichen Kühlluftschlauch erhältlich als Zubehör auf Typ 3201 aber ist auf 3701 mit BD50F Kompressor Standardausführung.

Diese Kompressoreinheit wird aufgefüllt mit Kühlmittel geliefert und besitzt irreversible Schnellkupplungen an den Enden der flexiblen Rohrverbindung zum Kältespeicher. Diese Schnellkupplungen können getrennt und wieder angeschlossen werden, sollte eine Einheit an anderen Stelle platziert werden müssen.

Um den Anschluß des Systems zu vereinfachen, wurde die Kontrolleinheit an der linken Kompressorseite mit Kabelschueanschlüssen versehen für die positiven und negativen Stromkabel – große Modularanschluß (wie für Telefonanschluß) für das 4-Meter-Kabel zur Schalttafel, kleine Modularanschluß für das 3,5-Meter-Kabel zum Temperatursensor an der Rückseite des Kältespeichers.

Die Kontrolleinheit besitzt einen Mikroprozessor mit Programmfunktionen für langsamen Betrieb, für Kompressorbeschleunigung, wenn der Motor läuft, für Batterieüberwachung bei niedriger und hoher Spannung (Trennen bei 10/22.0 Volt, Anlegen bei 12/23.5 Volt), für Kontrolle der Drehzahl und des Energieverbrauchs, für die Regelung der Kältespeichertemperatur und der Lüfterdrehzahl, für die Übertragung der Signale zur Schalttafel (blinkendes Licht bei Fehlfunktion).

Der Kompressor und die Kontrolleinheit entsprechen den Bestimmungen zur Funkentstörung und haben die CE-Kennzeichnung.

Bei Anschluß an Landstrom verwenden Sie einen hochwertigen Batterielader mit mind. 10 A Ausgang, der **immer** an die Servicebatterien des Bootes angeschlossen werden muß und **niemals** direkt an die Kontrolleinheit.

Bei Verwendung von Landstrom soll an der Schalttafel auf „MAN.TEMP“ eingestellt werden.

Kältespeicher (Abb. B)

Der Kältespeicher ist ein abgeschlossener Container aus rostfreiem Stahl, der ein spezielles freonfreies Kühlmittel enthält, das zu Eis gefriert, wenn der Motor läuft. Der Gefrierpunkt der Kühlflüssigkeit liegt bei - 8 °C. Der Kältespeicher ist mit der Kompressoreinheit durch ein biegsames, verzinnertes, 3-Meter langes Kupferrohr von 6 mm Durchmesser mit trennbaren

Schnellkupplungen verbunden. Der Kältespeicher muß so hoch wie möglich in der Kühlbox/im Kühlschranks angebracht werden, kann aber in jeder vertikalen oder horizontalen Lage und ober-oder unterhalb der Kompressoreinheit montiert werden. An der Rückseite des Kältespeichers wird ein Temperatursensor angebracht. Dieser wird mit einem mitgelieferten 3,5-Meter-Kabel an die Kompressoreinheit angeschlossen. Dieses Kabel kann auf demselben Weg das 3-Meter-Kupferrohr verlegt werden. Das Kupferrohr -sowie Kompressor und Kältespeicher- sind mit der korrekten Menge Kühlmittel ab Werk aufgefüllt, und diese Menge darf auf keinen Fall verändert werden. Sollte das Rohr zu lang sein, muß die Überlänge an passender Stelle aufgerollt platziert werden. Wird ein längeres Rohr benötigt, kann ein aufgefülltes Verlängerungsrohr geliefert werden. Auch eine 2,5-Meter-Verlängerungskabel für den Temperatursensor (Thermistor) ist erhältlich.

Schalttafel (Abb. C)

Das Schaltbrett hat einen 3-Wege-Schalter, grünes, gelbes und rotes Lämpchen und einen Regelwiderstand für manuelle Temperatureinstellung bei Landstrom oder Hauptnetzanschluß.

In Schalttafelkasten befindet sich ein Modularanschluß für das 4-Meter-Kabel von der elektronischen Kontrolleinheit am Kompressor. Reicht diese Kabellänge nicht aus, verwenden Sie stattdessen das 10-Meter-Zusatzkabel.

BETRIEB

Das ISOTHERM Kühlsystem kann auf zwei Arten betrieben werden. Schalter auf „NORMAL.AUTO“ Position- die optimale Kühltemperatur wird automatisch eingehalten bei absolut niedrigstem Batterieverbrauch (energiesparend).

„MAN.TEMP“ Position- die automatische Funktion ist teilweise blockiert, die Kühltemperatur kann manuell eingestellt werden (siehe Abb. C).

Bei mittlerer Schaltposition ist die ISOTHERM Einheit ausgeschaltet.

„NORMAL.AUTO“

Das grüne Licht leuchtet auf und zeigt damit an, daß Strom geliefert und das Kühlprogramm aktiviert wird.

Wenn der Motor läuft und die zugeführte Spannung (gemessen an der Kontrolleinheit des Kompressors) über 13,2 Volt (26,4 Volt) ist, beginnt der Kompressor, Kühlenergie an den Kältespeicher zu liefern. Er startet innerhalb 30 Sekunden und arbeitet zuerst bei niedriger Drehzahl, wobei das gelbe Licht- „Economy“-aufleuchtet.

Nach 30 Sekunden erhöht sich die Drehzahl des Kompressors und des Lüfters um 75%, das rote Licht- „Freeze“- leuchtet auf. Dieser Betriebszustand wird beibehalten, bis der Kältespeicher vollständig gefroren ist bei ca. -14 °C. Das kann 45 Minuten bis 2 Std. dauern, je nach Modell, Umgebungs-Temperatur, Boxengröße und Boxenisolierung. Ist die Temperatur erreicht, stoppt der Kompressor und das rote Licht geht aus. Wenn die Temperatur des Kältespeichers auf -10 °C ansteigt, startet der Kompressor erneut, um den Kältespeicher „aufzuladen“, das rote Licht geht wieder an. Dieser Vorgang wiederholt sich stündlich mehrere Male, damit der Kältespeicher unter optimalen Bedingungen arbeiten kann.

Wird der Motor gestoppt, geht kurz danach auch der Kompressor aus.

Wenn der Motor **nicht** läuft und die Batteriespannung unter 12,7 Volt (25,4) ist, wird zuerst die im Kältespeicher vorhandene Kühlenergie genutzt. Erst wenn diese verbraucht ist, startet der Kompressor wieder, das gelbe Licht geht an, was bedeutet, daß er nun bei „Economy“ Drehzahl (so niedrig Drehzahl wie möglich) läuft um den Kältespeicher „aufzufüllen“. Dieser Vorgang tritt ein, wenn die Temperatur des Kältespeichers -1 °C angestiegen ist. Er wird beendet, wenn wieder die „Economy“- Stufe mit -6 °C erreicht ist.

„MAN.TEMP“

Diese Schalterstellung kann benutzt werden, wenn Land-oder Solarstrom verwendet wird oder aus anderen Gründen eine niedrigere oder höhere Kühltemperatur benötigt wird. Die Automatikfunktion ist dann blockiert, die Temperatur wird mit Hilfe eines Regelwiderstands eingestellt- im Uhrzeigersinn=kälter, entgegen dem Uhrzeigersinn=wärmer.

„A“ ist der „Akkumulationspunkt“ (etw. -8°C) für die Kältespeichertemperatur. In diese Schaltstellung arbeitet der Kompressor auf niedriger Drehzahl. (Motor ist gestoppt, der Geräuschpegel von Kompressor u. Lüfter ist extrem niedrig und angenehm).

Grün	Strom liegt an, System an, aber Kompressor läuft noch nicht, da Temperatur im Kältespeicher noch tief genug.
Grün+Gelb	Kompressor läuft bei niedriger Drehzahl, der Kältespeicher wird schwach „nachgekühlt“.
Grün+Rot	Kompressor läuft auf höchster Drehzahl, der Kältespeicher wird stark gekühlt.
Grün+Gelb+Rot	Kompressor läuft bei niedriger Drehzahl im „MAN.TEMP“.
Grün + Blinkendes Licht:	
Gelb+Rot	Fehlersignal von Steuereinheit. Automatischer Neustart nach 60 Sekunden.
Gelb	Sensor hat zu niedrigem Batteriestrom „erkannt“ und das System abgeschaltet. Automatischer Neustart, wenn Motor läuft und Batterien wieder auflädt.

Hinweis:

Nach dem Anschalten dauert es 30 Sekunden, bevor der Kompressor startet. Wenn der Motor gestartet ist, sind ½ bis 10 Minuten Warten erforderlich (je nach Ladeausrüstung des Bootes und Batteriezustand), bevor das System reagiert. Wird der Motor gestoppt, vergehen ½ bis 5 Minuten (je nach Batteriezustand), bevor das System arbeitet.

Wartung

Wenn die Schnellkupplungen während der Installation korrekt angezogen wurden, braucht das abgeschlossene ISOTHERM System nie mehr mit Kühlmittel aufgefüllt wird. Wartung erstreckt sich im Prinzip nur auf das Wegbürsten von Staub am Kondensatorkühler, auf das Abtauen des Kältespeichers, wenn erforderlich, und auf das Trockenhalten des Innenraums der Kühlbox/des Kühlschranks. Es ist besonders wichtig, daß Batterie und Ladesystem immer in bestem Zustand sind. Während des Winters sollte das gesamte System im Boot bleiben, aber es wird nicht immer möglich sein, es in Betrieb zu setzen, wenn die Außentemperaturen unter dem Gefrierpunkt liegen.

Sicherheitshinweise

- Beim Anschluß an Landstrom muß die Stromversorgung geerdet und an einen F1-Schalter angeschlossen sein. Falsch ausgeführte Elektroinstallation könne Lebensgefahr bedeuten.

- Berühren Sie niemals nichtisolierte oder beschädigte Elektrokabel, die an das Wechselstromnetz angeschlossen sind. Es bedeutet Lebensgefahr!
- Es dürfen keine Eingriffe in den Kühlmittelkreislauf vorgenommen werden, außer an den Schnellkupplungen, da sich wieder öffnen lassen.
- Es muss verhindert werden, dass Kühlmittel in die Atmosphäre entweichen kann.
- Decken Sie die Belüftung der Kompressoreinheit niemals ab.
- Schließen Sie kein Batterieladegerät direkt an das Kühlaggregat an. Batterieladegerät muss immer an die Batterie angeschlossen wird.
- Eine neugeladete Batterie enthält außer ätzender Batteriesäure auch explosive Gase.
- Eine spätere Verschrottung des Aggregates darf nur vom Fachmann vorgenommen werden, der die enthaltenen Bestandteile der Wiederverwertung zuführt und das Kühlmittel korrekt entsorgt.

In Übereinstimmung mit den Anforderungen der Europäischen Richtlinie 2002/96/EG über Elektro- und Elektronik-Altgeräte (WEEE) ist vorliegendes Gerät mit einer Markierung versehen. Sie leisten einen positiven Beitrag für den Schutz der Umwelt und die Gesundheit des Menschen, wenn Sie dieses Gerät einer gesonderten Abfallsammlung zuführen. In unsortierten Siedlungsmüll könnte ein solches Gerät durch unsachgemäße Entsorgung negative Konsequenzen nach sich ziehen.

Auf dem Produkt oder der beiliegenden Produktdokumentation ist folgendes Symbol einer durchgestrichenen Abfalltonne abgebildet. Es weist darauf hin, dass eine Entsorgung im normalen Haushaltsabfall nicht zulässig ist. Entsorgen Sie dieses Produkt im Die Entsorgung muss gemäß den örtlichen Bestimmungen zur Abfallbeseitigung erfolgen.

Bitte wenden Sie sich an die zuständigen Behörden Ihrer Gemeindeverwaltung, an den lokalen Recyclinghof für Haushaltsmüll oder an den Händler, bei dem Sie dieses Gerät erworben haben, um weitere Informationen über Behandlung, Verwertung und Wiederverwendung dieses Produkt zu erhalten.

Technische Daten

Typ-Bezeichnungen:	3201 ASU, 3701 ASU
Kapazität:	3201 passend für Kühlboxen bis 125 Liter 3701 passend für Kühlboxen bis 200 Liter
Kompressor	3201: Danfoss BD35F mit Drahtkondensator 3701: Danfoss BD50F mit Lamellenkondensator
Spannung	12 (10-17) Volt, 24 (22.5-31) Volt
Unterspannungsschutz	Abschaltung bei 10.0 / 22.0 Volt Einschalten bei 12.0 / 23.5 Volt
Stromverbrauch	3201: Bei niedriger Drehzahl ca. 2.5 A Bei hoher Drehzahl ca. 5 A (Die Hälfte bei 24 Volt) 3701: Bei niedriger Drehzahl ca. 3.5 A Bei hoher Drehzahl ca. 6.2 A(Die Hälfte bei 24 Volt) Bei Ruhe (grünes Licht an) 25 mA (Die Hälfte bei 24 Volt) System Abgeschaltet 16 mA (Die Hälfte bei 24 Volt)
Sicherung	12 Volt: 15A, 24 Volt: 7.5A Separate Sicherungsfassung für Autosicherung DIN 75281
Kühlmittel	R134a (Menge steht auf Typenschild des Modells)
Abmessung	Kompressorteil 3201: 270x160x155 mm Kompressorteil 3701: 315x160x155 mm Kältespeicher 3201: 300x210x60 mm Kältespeicher 3701: 355x280x60 mm
Gewicht	3201: 14 Kg 3701: 16 Kg

Technische und Konstruktionsänderungen ohne vorherige Ankündigung vorbehalten.



INSTALLATIONSANLEITUNG

Für Isotherm ASU SP, sehen Sie bitte auch zusätzlich Installationsanweisung für SP Borddurchführung.

Allgemeines

Überlegen Sie zuerst, wo die einzelnen Komponenten am besten installiert werden sollen. Wählen einen geeigneten Platz für die Kompressoreinheit in einer Rohrentfernung von weniger als 3 Metern von der Kühlbox. Die Rohrleitung sollte möglichst in großzügigen Biegungen verlegt werden. Der Standort für den Kompressor muß kühl und ausreichend groß sein und das Batteriekabel muß hinreichen. Der Kompressorstandort muß auch innerhalb einer Kabellänge von weniger als 4 Meter vom Schaltbrett sein. Die Kompressoreinheit und ihre Elektronik ist für normale Marine Bedingungen ausgelegt. Sie kann an einer spritzwasserfreien Stelle platziert werden, sollte aber besser in ganz trockener Umgebung untergebracht sein. Für bessere Kondensatorkühlung kann ein Ventilatorschlauch montiert werden.

(Abb.)

Montieren Sie den Kompressor horizontal, damit er bei seinem erlaubten Krängungswinkel von 30 Grad auch arbeiten kann.

Der Standort des Kältespeichers in der Box sollte mit Berücksichtigung auf Verlauf der Rohrleitung, Platz für eine Zwischenwand usw. ausgewählt werden.

Der Kältespeicher kann in jeglicher Position angebracht werden, aber so hoch wie möglich in der Box.

Für die Installation werden nur übliche Handwerkzeuge benötigt.

Wenn möglich verwenden Sie aber für die Löcher der Schnellkupplungs-Rohranschlüsse eine elektrische Bohrmaschine und eine 30 mm Lochsäge. Ausreichend Kabellänge und eine Anzahl Schrauben zum Befestigen die Einzelteile wird gebraucht.

Ist schon eine Kühlbox eingebaut, überprüfen Sie die Qualität der Isolierung, da dies ein wichtiges Kriterium für die Kühlleistung ist. Das beste Isoliermaterial ist Polystyren, Polyurethan, Dinivycell, Bonocell o.ä. Eine Faustregel ist, daß die Dicke des Materials 0,8-1 mm pro Liter des Boxvolumens sein sollte. Isoliermaterial wie Frigolit, Rockwoll u.ä. ist nicht geeignet.

Anbringen des Kältespeichers

Der Kältespeicher kann in jeglicher Position installiert werden, vertikal, horizontal, stehend oder hängend. Da aber kalte Luft immer nach unten „fällt“, muß der Kältespeicher so hoch wie möglich in der Box untergebracht werden, sonst wird es über der Freezer-Einheit nie kalt. Das 6 mm geglähte und verzinnte Kupferrohr des Kältespeichers kann leicht über die Kante gebogen und somit in jede Richtung geführt werden. Der günstige Ausgang für das Rohr ist hinter der Box.

Das Rohr muß sorgfältig behandelt und langsam gebogen werden. Formen Sie es am besten über einen Zylindrischen Körper, wenn scharfe Biegungen erforderlich sind. Besonders vorsichtig müssen Sie mit dem Kapillarröhrchen und dessen Anschlüssen sein. Die Rohre sind mit Kühlmittel aufgefüllt **und dürfen nicht gekürzt werden.**

Rollen Sie das Rohr ganz aus. Die Installation ist einfacher, wenn zwei Personen arbeiten. Einer hält den Kältespeicher und führt das Rohr durch die Boxenseite, während der andere das Rohr zusammen mit den zwei Anschlüssen durch die Spanten leitet.

Der Kältespeicher kann an der Wand oder an der Unterseite der Freezeroberkante angeschraubt werden. Eventuell ist es einfacher, die unteren Stützträger mit U-Schlitz („Schlüsselöffnungen“) zu versehen, damit die Schrauben zuerst an der Box angeschraubt werden können und dann der Kältespeicher „einrasten“ kann. Legen Sie die 30 mm-Bohrung für Rohr und Anschlüsse so hoch wie möglich. Dort ist die wärmste Stelle, sollte es mal zu Luftleckagen kommen.

Füllen Sie den Platz um das Rohr mit Isoliermaterial auf. Überschüssiges Rohr kann außerhalb der Box eingerollt werden. Sichern und befestigen Sie es, damit es nicht vibriert.

Einbau einer Zwischenwand (Abb. I)

Kalte Luft vom Kältespeicher sinkt auf den Boden der Box. Deshalb sollte ein Teil der Box abgetrennt werden, der dann als Gefrierfach dienen kann. Um beste Kühlresultate zu erreichen, sollte dieses Fach nur so groß sein, wie wirklich benötigt. Die Trennwand muß genau passen an den Seiten der Box und bis ca.

5 cm unterhalb der Kältespeicheroberkante reichen.

Die Zwischenwand muß vertikal 0-2 mm verstellbar sein, um am Boden eine Lücke zu schaffen, durch die kalte Luft vom Freezer in das Kühlfach strömen kann und eine Temperatur von 4-6 °C somit zum Kühlen gewährleistet wird. Die Trennwand wird nicht isoliert, muß leicht zu säubern und sollte aus Plexiglas sein.

Kompressor-Einheit (Abb. A)

Die Kompressoreinheit sollte horizontal auf ihren Trägern an passender Stelle installiert werden, z.B. in einem Schrank, einer Garderobe, einem Abstell- oder Lagerraum o.ä. Die Einheit arbeitet bei einem Krängungswinkel bis zu 30 Grad problemlos und sollte deshalb horizontal zur Decksbreite eines Segelbootes angebracht werden. Befestigen Sie den Halter sorgfältig an dem vorgesehenen Platz (Schott oder Bodenbefestigung). Öffnen Sie die Verriegelung durch Ziehen und Gleichzeitigem Anheben. In dieser Position bleibt die Verriegelung geöffnet, so daß Sie den Kompressor auf die Konsole setzen können. Es ist darauf zu achten, daß die Zentrierstifte in die Gummifüße eingeführt werden. Bei leichtem Druck auf den Kompressor rastet die Verriegelung ein. Kontrollieren Sie noch einmal das korrekte Einrasten der Riegel. Die Schrauben müssen fest und sicher sitzen, damit bei schwerer See nichts passiert. Zur Vereinfachung der Installation sollten die Schnellkupplungsanschlüsse an Rohr und Kompressor eingeschraubt werden, **bevor** die Kompressor-Einheit endgültig montiert wird. Nehmen Sie die Schutzkappen nicht zu zeitig ab und heben Sie sie für später auf. Die Schnellkupplungsanschlüsse können zuerst per Hand gedreht und dann gleichmäßig mit einem Schraubenschlüssel geschraubt werden, so daß sie in ihre Dichtungsposition gleiten und die Ventile öffnen. Halten Sie dabei die Außenteile des Anschlusses mit einem 21er Schlüssel fest, damit sie nicht mitdrehen und vielleicht das Kapillarröhrchen beschädigen (Abb. D). Ziehen Sie die Kupplungen **ganz fest** an. Verwenden Sie 21er und 24er Schlüssel für die Rohre. Wird die Kompressoreinheit in einem Stauraum untergebracht, muß sie mit einem Schutz versehen werden.

Schalttafel

Das Schaltbrett muß gut einseh- und bedienbar platziert werden und innerhalb der 4-Meter Kabel von der elektronischen Kontrollbox zum Kompressor liegen. Das Gehäuse wird mit den dazugehörigen langen Schrauben befestigt. Bohren Sie ein 12 mm Loch für das Kabel. Die Schalttafel kann auch in das umgebende Plastikgehäuse eingelassen werden.

Elektrische Verdrahtung

Führen Sie ein positives Kabel vom + Anschluß der Batterie oder Batterie-Hauptschalter über die Sicherungsfassung (Abb. F) und ein negatives Kabel vom Batterie- Anschluß.

Bei einem 12 V-System muß der Kabelquerschnitt mind. 4 mm² bei unter 2,5 m Länge betragen, 6 mm² bei bis zu 6 m Länge und 10 mm² bei bis zu 10 m Länge von Batterie zu Kompressor.

Jeweils die Hälfte gilt für 24 Volt-Systeme, aber nie weniger als 4 mm².

Schließen Sie diese Kabel an ihren Kabelanschlüssen an der Kontrolleinheit an. Ein Batterielader darf **nie** direkt an das Kühlsystem angeschlossen werden, ohne eine parallel zwischengeschaltete Batterie (Abb.)

Wenn die Stromkabel angeschlossen sind, entsteht ein Funke. Das geschieht, weil die Kontrolleinheit (die bei geschlossenem Schaltkreis nur 16 mA verbraucht) einen Kondensator hat, in diesem Moment Strom bekommt.

Verbinden Sie die zwei Modulstecker an der Seite der Kontrolleinheit mit dem Schalttafelkabel, angeschlossen am größeren Eingang (Abb. G).

Probelauf

Stellen Sie den Schalter auf „NORMAL.AUTO“. Das grüne Licht geht sofort an, kurz darauf das gelbe, was bedeutet, daß der Kompressor läuft. Kurz danach kann ein leichtes Geräusch vom Kältespeicher zu hören sein, an dem nach 15-30 Minuten schon zu sehen ist, daß er zu frieren beginnt. Starten Sie den Motor. Innerhalb von 2-10 Minuten (je nach Batterie- und Lichtmaschinenzustand) geht das gelbe Licht aus, das rote an wenn die Spannung höher als 13.2 Volt kommt.

Wird der Motor gestoppt, fällt die Spannung im elektrischen System ab.

Innerhalb weniger Minuten geht das gelbe Licht an, das rote aus.
Hat der Kältespeicher seine höchste Gefrierkapazität erreicht, stoppt der Kompressor. Das elektronische

Kontrollsystem reagiert immer mit einer 30 Sekunden Verzögerung.
Kontrollieren Sie die Verdrahtung und die Rohrverlegung, alles muß korrekt und sicher verlegt und angeschlossen sein.

FEHLERSUCHE-CHECKLISTE

Fehler	mögliche Ursache	Maßnahmen
Nach dem Einschalten passiert gar nichts, die Lämpchen gehen nicht an.	Kein Strom.	Ist der Hauptschalter an? Sicherungen überprüfen.
Grünes Licht ist an, Kompressor startet nicht.	Kältespeicher ist schon kalt genug. Temperatursensor ist nicht angeschlossen. Fehler in der Kontrolleinheit.	Keine Maßnahme nötig. Kabel überprüfen. Auswechseln.*
Gelbes Licht blinkt. Unterspannungsschutz ist aktiviert.	Schlechter Batteriezustand. Spannungsabfall wegen zu dünner Kabel.	Ladeschaltkreis prüfen. Spannungsabfall messen, eventuell Kabel auswechseln. Ausschalten, 5 Sek. warten und neu starten.
Kompressor läuft, aber keine Kühlung.	Kühlmittelsverluste. Anschlüsse nicht richtig.	Überprüfen. Anziehen. Wegen Kühlmittel Spezialisten konsultieren.*
Kompressor läuft oft, aber Temp. in Box zu warm.	Schlechte Isolierung. Lüfter geht nicht oder Kompressorraum zu warm. Zu viel Gas im System, Rohr gefroren?	Neu isolieren. Lüftung überprüfen. Spezialisten konsultieren.*
Kompressor stoppt nie:		
- nicht kalt genug	Siehe oben.	Siehe oben.
- zu kalt	Temperatursensor defekt.	Ersetzen.
Temperatur kann nicht per Hand reguliert werden.	Temp.sensor berührt Boxwand oder ist vereist.	Sensor richten oder Abtauen durch Abschalten.
Kompressor läuft weiter, wenn Motor gestoppt.	Batterien in ausgezeichnetem Zustand oder zusätzliche Stromquelle(Solarzellen, Windkraft u.ä.).	Normaler Betrieb. Wird es zu kalt, auf„MAN.TEMP“ schalten.
Kompressor läuft nicht bei voller Drehzahl, rotes Licht leuchtet nicht, wenn Motor läuft.	Schlechte Stromzufuhr. Plus oder Minuskabel zu dünn. Grünspan an Anschlüssen, Sicherung lose.	Stromanschlüsse, Kabel überprüfen. Reinigen und Fetten. Spannung korrigieren, >13,2 V bei laufendem Motor und Kompressor.
Funkstörungen bei Betrieb.	Das System ist eigentlich funkentstört gemäß Vorschrift.	Zusätzlichen Entstörer min. 20 A einbauen.
Sicherung brennt durch.	Fehler in Kontrolleinheit.	15 A-Sicherung oder Kontrolleinheit auswechseln.*

Die mit * versehenen Punkte bedeutet komplizierte Fehler. Kontaktieren Sie solchen Fällen: Indel Webasto Marine S.r.l. oder Ihren örtlichen Händler.

ISOTHERM 3201 ASU & 3701 ASU

Conservateur à refroidissement par air Instructions d'installation et d'utilisation

Généralités

L'appareil ISOTHERM 3201 & 3701 "ASU Automatic-Start-Up" est un nouveau groupe froid à refroidissement par air pour les voiliers et les bateaux à moteur. Il est conçu pour produire de faibles températures réfrigérantes, même par temps chaud, tout en consommant peu d'énergie batterie. Ceci est obtenu grâce à un système breveté de commande électronique qui fait fonctionner le compresseur 75% plus vite quand le moteur de propulsion tourne, en combinaison avec une plaque eutectique à l'intérieur du bac qui stocke le froid produit pendant de longues heures. Ces caractéristiques sont combinées avec une installation simple que vous pourrez effectuer vous-même, ne nécessitant aucune connexion, ni avec le moteur de propulsion, ni avec le système de refroidissement.

Si vous souhaitez obtenir les meilleurs résultats, veuillez noter les points suivants.

Compartment réfrigérateur

Pour conserver le plus d'air froid possible à l'ouverture, un bac à ouverture par le haut est généralement préférable à un réfrigérateur à ouverture latérale.

Pour obtenir de bons résultats, un des facteurs le plus important consiste à bien isoler le compartiment. Le matériau isolant devra être en polystyrène, polyuréthane, en PVC expansé ou mélangé. Epaisseur minimum recommandée (pour un congélateur : tripler l'épaisseur) : 30 mm pour un compartiment de 50 litres, 50 mm jusqu'à 100 litres et 75-100 mm pour un compartiment plus grand. S'il y a suffisamment d'espace, utiliser un isolant plus épais autour de la partie la plus basse du compartiment.

Une cloison amovible devra être installée dans le compartiment afin de réduire au minimum l'espace entourant la plaque eutectique et réservé à la conservation ; le reste du compartiment étant maintenu à 4/6 ° C. Le couvercle doit également être isolé mais l'essentiel est de l'ajuster correctement.

Si un drain est installé au fond du compartiment, il doit être fermé durant l'utilisation afin d'éviter que de l'air froid s'écoule et que de l'air chaud et humide entre dans le compartiment.

Installation électrique

Une installation électrique à la fois correctement dimensionnée et en bon état de marche est recommandée. Ce critère est particulièrement important si le système de réfrigération doit fonctionner continuellement pendant quelques jours par temps chaud, sans avoir à démarrer le moteur pour recharger les batteries.

Evaluer l'énergie totale nécessaire du bateau. Le bateau devra toujours avoir une batterie indépendante pour le démarrage. En plus de la capacité nécessitée par les autres consommateurs un surplus de 75 Ah sera suffisant pour la réfrigération. Cette capacité supplémentaire servira également à stocker le surplus d'énergie lorsque le moteur tourne. Deux batteries peuvent naturellement accepter une charge double. L'alternateur n'est pas normalement un facteur restrictif. Toutes les batteries de servitude doivent être branchées avec des câbles bien dimensionnés, à la fois pour le circuit positif et le circuit négatif, afin que les batteries soient chargées à la tension maximum de l'alternateur.

Utilisation du réfrigérateur

La puissance de consommation dépend très largement de la façon dont le réfrigérateur est utilisé.

Laissez les aliments réfrigérés dans le réfrigérateur le plus longtemps possible. Les en retirer uniquement lorsque c'est nécessaire. Quand vous les retirez du réfrigérateur, ne les laissez pas dehors trop longtemps ou au soleil (à moins de les cuisiner). Remettez les dans le réfrigérateur le plus rapidement possible.

Évitez autant que possible de mettre de la nourriture tiède dans le réfrigérateur. Si possible, utilisez un sac isotherme quand vous transportez des produits alimentaires congelés ou frais.

Laissez le moteur tourner quelques minutes supplémentaires à la sortie et à l'entrée du port de façon à ce que l'alternateur fournisse beaucoup de froid au bon moment, juste avant une longue période de navigation ou d'arrêt "non branché".

Températures réfrigérantes

Les bonnes températures pour conserver les denrées alimentaires périssables telles que la viande, le poisson, le lait, etc... sont les suivantes :

Température intérieure des produits alimentaires réfrigérés	Durée de conservation avant que les produits alimentaires deviennent impropres à la consommation
10°	1 jour ou moins
8°	1 - 2 jours
6°	2 - 3 jours
4°	5 jours
1°	5 - 7 jours

La meilleure façon de conserver correctement de la nourriture réfrigérée est de ne jamais laisser sa température excéder les 6° C. Couper le réfrigérateur durant la nuit est une fausse économie et est déconseillé d'un point de vue hygiénique.

Principaux composants

Les systèmes réfrigérants ISOTHERM comprennent trois principaux éléments : le compresseur, la plaque eutectique et le tableau de contrôle.

Le compresseur (voir schéma A)

Le compresseur réfrigérant de type Danfoss BD35F/BD50F 12/24 Volts est de toute dernière conception. Il permet une production extrêmement importante de froid tout en consommant très peu d'énergie batterie. Etant donné qu'il est alimenté en 12 Volts courant alternatif triphasé, il possède une facilité de démarrage inégalable et sa vitesse et sa capacité peuvent être régulées. Il est exactement de même conception hermétique qu'un réfrigérateur domestique et il a également une longue durée de vie, il est silencieux et sans entretien. Ce compresseur à piston fonctionne avec un mélange de gaz de refroidissement et d'huile. Il doit être monté horizontalement mais il fonctionnera jusqu'à 30° d'angle dans toutes les directions. Si toutefois cet angle était dépassé, le compresseur s'arrêterait automatiquement. Il se remettrait automatiquement en route lorsque l'angle aurait été réduit.

Le condenseur, monté avec le compresseur sur un châssis commun, est équipé d'un ventilateur à deux vitesses celui-ci étant prévu pour recevoir en option une tuyauterie d'évacuation d'air. Le compresseur est livré pré-rempli avec du gaz de refroidissement et est muni de raccords rapides pour la plaque eutectique. Ces raccords peuvent être ultérieurement déconnectés puis re-connectés si l'on veut déplacer le groupe. Pour simplifier le branchement électrique, le boîtier électronique monté sur le côté gauche du compresseur est équipé :

- d'un bornier à visser pour l'alimentation + et -,
- d'une prise téléphone pour le câble de 4 mètres du tableau de contrôle,
- d'un petit connecteur pour la sonde de température montée sur la plaque eutectique.

Il contient : un micro-processeur doté de fonctions programmées pour un fonctionnement lent et pour une accélération du compresseur lorsque le moteur est en route, un contrôle de batterie pour tension haute ou basse (coupure à 10/22.0 Volts et redémarrage à 12/23.5 Volts), un contrôle de vitesse lente ou rapide et un autre d'énergie consommée, un régulateur de température de la plaque eutectique et de la vitesse du ventilateur, des signaux transmis au tableau de contrôle tels qu'un voyant clignotant en cas de mauvais fonctionnement.

Le compresseur et son système électronique répondent au label CE (EMC compatibilité électro-magnétique). Pour un branchement à quai, utilisez un chargeur de batterie de haute qualité produisant au minimum 10 Ampères qui doit toujours être branché aux batteries des bateaux mais jamais directement au groupe froid. Lors de l'utilisation à quai, le tableau de contrôle doit être en position "MAN. TEMP".

La plaque eutectique (voir schéma B)

La plaque eutectique est un container hermétique en acier inoxydable contenant un gaz de refroidissement qui gèle et se transforme en glace quand le moteur tourne. Le point de congélation du liquide est normalement de - 8° C. La plaque eutectique est reliée au compresseur par un tube souple en cuivre/étain de 3 mètres de long et de 6 mm de diamètre.

La plaque eutectique doit être montée le plus haut possible dans le bac mais peut être installée soit en position verticale, soit en position horizontale et à n'importe quel niveau au dessus ou en dessous du compresseur.

Un capteur de température est positionné à l'arrière de la plaque eutectique. Il est à relier au compresseur par un câble de 3.5 mètres et peut suivre sans problème le même tracé que le tuyau de 3 mètres. Ce tuyau (avec le compresseur et la plaque eutectique) est pré-rempli avec exactement la bonne quantité de gaz de refroidissement et il ne faut en aucun cas faire d'essais avec un peu plus ou un peu moins de gaz. Si le tuyau est trop long, lover le surplus. Si un tuyau plus long est nécessaire, une rallonge de tuyauterie de 2.0/2.5/3.0 mètres de long avec raccords rapides est disponible ainsi qu'une rallonge de 2.5 mètres pour le câble du capteur de température.

Tableau de contrôle (voir schéma C)

Le tableau de contrôle est muni d'un bouton à 3 positions, de voyants lumineux vert, jaune et rouge et d'un rhéostat permettant de régler la température manuellement lors de l'utilisation à quai ou des panneaux solaires. Le tableau de contrôle est équipé d'un connecteur pour le câble de 4 mètres le reliant au boîtier électronique du compresseur. Si celui-ci est trop court, utiliser un câble de 10 mètres.

Utilisation

Le groupe de réfrigération ISOTHERM peut être utilisé de deux façons. Quand vous avez besoin de préserver l'énergie, mettre en position "NORMAL. AUTO" :

une température réfrigérante optimum est automatiquement maintenue tandis que la consommation d'énergie batterie reste très faible. Quand vous n'avez pas besoin de préserver l'énergie, mettre en position "MAN. TEMP." : la fonction automatique est partiellement stoppée et la température peut être réglée manuellement (voir schéma C). En position intermédiaire, le groupe est coupé.

Position "NORMAL . AUTO"

Un voyant vert s'allume indiquant que le système est alimenté et que le programme de réfrigération est en marche.

a/ Quand le moteur de propulsion est en route et que l'alimentation est supérieure à 13.2 V (ou 26.4 V), le compresseur commence à générer du froid vers la plaque eutectique. Il démarre en 30 secondes et fonctionne d'abord à vitesse lente (un voyant jaune "ECONOMY" s'allume).

Après environ 30 secondes, la vitesse du compresseur et du ventilateur augmente de 75% et le voyant rouge "FREEZE" s'allume. Ce fonctionnement est maintenu jusqu'à ce que la plaque eutectique soit complètement gelée à approximativement - 14° C ; cela prend entre 45 mn et deux heures selon le modèle, la température ambiante et la taille du compartiment. Lorsque cette température est atteinte, le compresseur s'arrête et le voyant rouge s'éteint. Quand la température de la plaque eutectique remonte à - 10° C, le compresseur se remet en route pour refroidir la plaque eutectique et le voyant rouge se rallume. Ce processus se répète deux fois toutes les heures afin de garder la plaque eutectique à son niveau d'efficacité optimum. Quand le moteur est coupé, peu de temps après le compresseur s'arrête également.

b/ Quand le moteur de propulsion ne tourne pas et que l'alimentation batteries est en dessous de 12.7 Volts, le surplus d'énergie réfrigérante stocké dans la plaque eutectique est utilisé en premier. C'est uniquement lorsque ce surplus a été consommé que le compresseur se met en route et que le voyant jaune s'allume indiquant qu'il fonctionne alors à vitesse lente "ECONOMY" pour refroidir la plaque eutectique. Cela se produit lorsque la plaque eutectique remonte à - 1° C, le compresseur s'arrête lorsque les - 6° C sont atteints.

Position "MAN. TEMP."

Cette position peut être utilisée à la fois lors d'un branchement à quai ou avec des panneaux solaires quand on n'a pas besoin de préserver l'énergie stockée ou si, pour d'autres raisons, une température plus froide ou moins froide est désirée. La fonction automatique est bloquée et la température est réglée au moyen du rhéostat - le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour obtenir une température plus froide et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour une température moins froide.

"A" signifie "Accumulation" et indique le point de température de solidification de la plaque eutectique. En position "MAN. TEMP." le compresseur commence à garder la température sélectionnée et fonctionne certainement plus longtemps et toujours à vitesse lente (comme avec le moteur coupé, un niveau sonore très faible est apprécié).

Voyants lumineux

Type de voyant	Désignation
Vert	Système sous tension mais le compresseur est encore en attente du fait que la température de la plaque eutectique est suffisamment basse.
Vert et jaune	Le compresseur fonctionne lentement pour maintenir uniquement la plaque eutectique refroidie, sans le charger.
Vert et rouge	Le compresseur fonctionne à plein régime pour geler la plaque eutectique.
Vert, jaune et rouge	Le compresseur fonctionne à vitesse lente pour obtenir la température choisie en mode "MAN . TEMP"
Vert, jaune et rouge clignotant	Défaut électrique. Le système se remettra automatiquement en route après 1 minute.
Vert, jaune clignotant	Le détecteur de basse tension de batterie a coupé le système. La mise en route automatique se produit quand le moteur commence à charger les batteries.

Nota: Après avoir rallumé, 30 secondes sont nécessaires avant que le compresseur démarre. Quand le moteur est en route, 30 secondes à 10 minutes sont nécessaires avant que le système réagisse (cela dépend du système de charge et de l'état de la batterie). Quand le moteur est coupé, 30 secondes à 5 minutes sont nécessaires avant que le système réagisse (cela dépend de la batterie et du niveau de charge).

Entretien


Si les connexions avec les raccords rapides ont été correctement serrées lors du montage, la totalité du système hermétique ISOTHERM ne nécessitera jamais un second remplissage en gaz de refroidissement. L'entretien est limité au nettoyage du radiateur du condenseur (enlever la poussière à l'aide d'une brosse), au nettoyage du ventilateur, au dégivrage de la plaque eutectique lorsque c'est nécessaire et au fait de maintenir l'intérieur du bac sec. Il est extrêmement important d'entretenir correctement la batterie et le système de charge.

Le système complet devra rester sur le bateau durant l'hiver mais il peut être impossible de le démarrer à température ambiante si celle-ci est inférieure à 0° C.

Mesures de sécurité

- Lorsqu'il s'agit d'un branchement à quai, vérifier que l'alimentation est équipée d'un disjoncteur différentiel. DANGER !
- Ne jamais toucher de fils électriques nus provenant de l'alimentation principale. DANGER !
- Ne jamais ouvrir le circuit de refroidissement, sauf les raccords rapides qui sont spécialement conçus dans ce but.
- Ne jamais brancher le chargeur de batterie directement au système réfrigérant. Le chargeur de batterie doit être branché à la batterie. En plus de l'acide, une batterie nouvellement chargée contient des gaz explosifs. DANGER !
- Ne jamais couvrir la ventilation du compresseur.

Cet appareil porte le symbole du recyclage conformément à la Directive Européenne 2002/96/CE concernant les Déchets d'Equipements Électriques et Électroniques (DEEE ou WEEE). En procédant correctement à la mise au rebut de cet appareil, vous contribuerez à empêcher toute conséquence nuisible pour l'environnement et la santé de l'homme.

Le symbole  présent sur l'appareil ou sur la documentation qui l'accompagne indique que ce produit ne peut en aucun cas être traité comme déchet ménager. Il doit par conséquent être remis à un centre de collecte

des déchets chargé du recyclage des équipements électrique et électronique. Pour la mise au rebut, respectez les normes relatives à l'élimination des déchets en vigueur dans le pays d'installation. Pour obtenir de plus amples détails au sujet

du traitement, de la récupération et du recyclage de cet appareil, veuillez vous adresser au bureau compétent de votre commune, à la société de collecte des déchets ou directement à votre revendeur.

Données techniques

Types de désignations	3201 ASU, 3701 ASU
Capacité	3201 Convient pour compartiment réfrigérant de 125 litres 3701 Convient pour compartiment réfrigérant de 200 litres
Compresseur	3201: Danfoss BD35F 3701: Danfoss BD50F
Tension	12 (10 - 17) Volts - 24 (22.5 - 31) Volts
Détecteur de tension	Coupure à 10 (22.0) volt Reprise à 12 (23.5) volt
Energie consommé	3201 À petite vitesse: environ approx. 2.5 A - Moitié en 24 Volts 3201 À plein régime: environ approx 5 A - Moitié en 24 Volts 3701 À petite vitesse: environ approx. 3.5 A – Moitié en 24 Volts 3701 À plein régime: environ approx. 6.2 A – Moitié en 24 Volts Au repos (voyant vert allumé) : 25 mA - Moitié en 24 V
Fusible	Boitier séparé pour fusible de voiture à languette 15 A 7.5 A pour 24 Volts
Liquide de refroidissement	R 134A (quantité mentionnée sur la plaque) sans fréon
Dimensions	Unité compresseur 3201: 270x160x155 mm Unité compresseur 3701: 315x160x155 mm Accumulateur eutectique 3201: 300x210x60 mm Accumulateur eutectique 3701: 355x280x60 mm
Poids	3201: 14 kg 3701 : 16 kg

Le droit de changement de la spécification est réservé.



Instructions d'installation

Outils nécessaires pour le montage

En plus des outils (à mains) traditionnels tels qu'un tournevis, un marteau, des pinces, différents forets, une scie, un mètre, etc... il faut également une petite foreuse électrique, une scie cloche de 30 mm de diamètre, un foret de 12 mm, deux clés de 21 et 24 mm, des pinces à sertir. Un câble électrique suffisamment long et de diamètre adapté est également nécessaire pour brancher le compresseur à la batterie ainsi que différentes vis pour fixer les différents éléments.

Généralités

Premièrement, étudier où les différents composants sont le mieux installés. Choisir un endroit adapté pour le compresseur de façon à ce qu'il soit, par rapport au tuyau, placé à moins de 3 mètres du bac. Essayer de trouver une position qui conduise à de grandes courbes douces. L'emplacement le mieux adapté pour le compresseur devra être dans un endroit frais et large, capable de recevoir le câble d'alimentation de la batterie. (Voir Accessoires).

Si l'endroit retenu n'est pas correctement ventilé, monter un tuyau d'évacuation d'air relié au ventilateur et le conduire là où la ventilation de l'air puisse se faire par le fond (voir schéma E).

Le compresseur et le tableau de contrôle ne seront pas séparés de plus de 4 mètres (longueur de câble)

Le compresseur, ainsi que ses composants électroniques, sont conçus pour résister à un environnement marin normal. Il peut être monté à l'abri des projections mais il est préférable de le placer dans l'endroit le plus sec possible. Monter le compresseur en position horizontale pour lui permettre d'atteindre une gîte de 30°.

La position de la plaque eutectique dans le bac doit être étudiée en tenant compte du cloisonnage, du passage des tuyaux, etc... La plaque eutectique peut être montée dans n'importe quelle position mais doit être le plus haut possible dans le compartiment.

Montage de la plaque eutectique

Si le compartiment qui va être utilisé est déjà installé, l'inspecter de façon à constater qu'il est bien isolé afin de garantir un bon

rendement thermique. Les matériaux isolants les plus performants sont les mousses de polyuréthane Dinivycell, Benocell ou n'importe quel autre mélange à base de mousse de polyuréthane. En règle générale, l'épaisseur de ce matériau doit être de 0.5-1 mm par litre de volume du compartiment. Des matériaux isolants en polystyrène de type frigolite, laine de roche, etc... ne doivent pas être utilisés car ils ne sont pas suffisamment isolants.

La plaque eutectique peut être placée dans n'importe quelle position. Elle peut être montée verticalement, horizontalement, debout ou suspendue. Du fait que l'air froid tombe toujours vers le bas, la plaque eutectique devra être positionnée le plus haut possible dans le compartiment sinon la partie supérieure à la plaque eutectique ne sera jamais assez froide.

Le tuyau cuivre, étamé, recuit de 6 mm de la plaque eutectique peut facilement être courbé pour lui permettre de sortir du compartiment dans n'importe quelle direction. La meilleure position du tuyau pour sortir du compartiment se situe derrière la plaque, dans le coin supérieur.

Le tuyau doit être manipulé avec précaution et courbé petit à petit pour éviter de le plier. Lui faire prendre forme autour d'un objet cylindrique adapté si une forme courbée est nécessaire. Faire particulièrement attention avec le tube capillaire et son branchement à l'opposé. Les tuyaux sont pré-remplis avec du gaz de refroidissement et ne doivent pas être coupés. Commencer par dérouler le tuyau sur toute sa longueur. La mise en place de la plaque eutectique se fait plus facilement si quelqu'un vous aide. Une personne tient la plaque et dirige le tuyau sur le côté du compartiment pendant que l'autre fixe le tuyau et les deux branchements à travers la cloison, etc...

La plaque eutectique peut être vissée soit sur paroi, soit au plafond si l'espace est suffisant. Si nécessaire, cela peut être plus facile si les supports les plus bas sur le congélateur sont ouverts en forme de U. Les vis peuvent alors être fixées, premièrement dans le compartiment puis la plaque eutectique glissée dedans. Percer un trou de 30 mm pour le tuyau et les branchements le plus haut possible en dessous de l'endroit où la plaque eutectique va être montée, c'est-à-dire l'endroit le plus chaud d'où proviennent les fuites. Boucher le trou autour du tuyau avec un matériau isolant.

Le surplus du tuyau peut être enroulé correctement à l'extérieur du compartiment et convenablement attaché pour éviter les vibrations.

Cloisonnement pour l'ajustement des températures (figure I)

L'air froid provenant de la plaque eutectique se dirige vers le fond du compartiment. Par conséquent, le bac nécessite le montage d'une séparation permettant ainsi la création d'une partie conservateur. Pour obtenir les meilleurs résultats possibles, ce compartiment ne devra pas être plus large que le strict nécessaire. Cette cloison devra être fixée tout contre le côté du compartiment et atteindre une hauteur approximative de 5 cm en dessous du sommet de la plaque eutectique.

Il devra être possible de l'ajuster verticalement de 0-2 mm pour créer un espace au bas du compartiment pour permettre à une quantité d'air froid suffisante de circuler depuis le conservateur pour maintenir une température de + 4/6° C. La partie cloisonnée ne devra pas être isolée et sera facile à nettoyer : le mieux est d'employer un Plexiglass transparent.

Compresseur

Le compresseur devra être monté horizontalement sur ses supports dans un endroit adapté tel qu'un placard, une armoire etc. Visser le consol bien au fondament, également monté horizontal sur la soute ou verticale sur une cloison.

Ouvrir les verrouillages par les itrer à gauche et les lever un peut. Ainsi ils restent ouverts.

Baisser le compresseur vers la console que les supports accrochent les tasseaux.

Pousser, et les verrouillages ses ferment. Il faut contrôler que le compresseur et bien fermé. S'il est installé dans un lieu de stockage, il serait bien de le protéger.

Le compresseur peut fonctionner en continu à 30° et doit par conséquent être monté horizontalement afin de fonctionner sans problème à la gîte. Le compresseur devra être bien fixé pour résister aux mers dures. L'installation peut souvent être simplifiée si les branchements de raccords rapides des tuyaux et du compresseur sont vissés très serrés avant que le compresseur ne soit définitivement mis en place.

N'enlever les capuchons de protection qu'au moment du raccordement et les conserver pour un éventuel usage futur. Les branchements des raccords rapides peuvent être effectués manuellement pour les premiers filetages avant de continuer à les serrer solidement et rapidement avec une clef, de façon à ce que les branchements soient bien connectés et que les valves soient ouvertes. Lors de cette opération, il est important de bien maintenir la partie mâle fixe du connecteur à l'aide d'une clé de 21 mm afin d'éviter sa rotation et le dommage du tube capillaire. Pour cela, utiliser une clef de 21 mm de manière à ce qu'il ne tourne pas et n'endommage pas le tube capillaire (voir schéma D). Serrer fermement les raccords. Utiliser des clefs de 21 et 24 mm pour le montage des tuyaux.

Tableau de contrôle

Le tableau de contrôle devra être installé de façon à ce qu'il soit facilement visible et à moins de 4 mètres (câble) du compresseur. Le cache peut être monté à l'aide de longues vis prévues à cet effet. Percer seulement un trou de 12 mm de diamètre pour le câble. Le tableau peut également être laissé dans son boîtier en ôtant le plastique qui le protège et en le fixant à l'aide des vis.

Câblage électrique

Faire passer un câble électrique positif de la borne + de la batterie ou du coupe-batterie à travers le support du fusible (voir schéma F) et un câble électrique négatif de la borne - de la batterie. Pour un système en 12 Volts, la section du câble devra être au moins de 2.5 mm² si la longueur est inférieure à 2.5 mètres ; de 4 mm² si la longueur est supérieure à 4 mètres ; et de 6 mm² si la longueur est supérieure à 6 mètres de la batterie au compresseur. Ces sections de câbles peuvent être réduites de moitié pour un système en 24 Volts.

Brancher ces câbles aux bornes correspondantes sur le boîtier de contrôle. Le fusible sautera si les branchements sont inversés. Un chargeur de batterie ne doit jamais être directement branché au groupe sans une batterie branchée en parallèle. Une étincelle se produit quand les câbles électriques sont branchés car le boîtier de contrôle (qui consomme seulement 16 mA à l'arrêt) contient un condensateur qui est alors chargé.

Brancher les deux prises de courant sur le côté du boîtier de contrôle aux câbles du tableau de contrôle et de la thermistance su raccordement inférieure.

Test de fonctionnement

Positionner l'interrupteur sur "NORMAL. AUTO." . Le voyant vert s'allume immédiatement et le jaune tout de suite après indiquant que le compresseur fonctionne à vitesse lente. Immédiatement après, un petit sifflement provenant de la plaque eutectique se fait entendre qui après 15-30 mn montrera des signes d'humidité ou de gel. Mettre le moteur en route. .

Après 2-10 mn (selon l'état des batteries et de l'alternateur), le voyant rouge s'allumera et le compresseur et son ventilateur commenceront à tourner à plein régime.

Quand le moteur est coupé, la tension du système électrique diminue. Au bout de quelques minutes, le voyant jaune se rallume, le rouge s'éteint et la vitesse du compresseur et du ventilateur est réduite. Cependant, si la plaque eutectique a atteint son niveau de réfrigération maximum, le compresseur s'arrêtera. Il y a toujours un délai de 30 secondes (la première fois, 2,5 mn) avant que le système électronique ne réagisse. Finalement, vérifier que le câblage électrique et que les canalisations sont surs et correctement fixés

Manuel des pannes

Panne	Cause Possible	Dépannage
Rein ne se passe à l'allumage. Aucun voyant ne s'allume. Le voyant vert s'allume.	Pas d'énergi. La plaque eutectique est suffisamment froide. Le capteur de température n'est pas branché. Probleme au niveau du tableau de contrôle.	Le coupe-batterie est-il fermé? Vérifier le fusible. Rien à faire. Vérifier le câble. Remplacer. Lorsqu'un défaut majeur persiste nécessitant un spécialiste, nous consulter.
Le voyant jaune clignote. Coupure sur basse tension batterie.	Faiblesse de la batterie. La tension diminue à cause de câbles trop fins.	Vérifier le circuit de charge. Mesurer la chute de tension en marche et remplacer le câble si nécessaire.
Le compresseur fonctionne mais le froid n'est pas produit.	Perte de gaz de refroidissement. Les branchements ne sont pas assez serrés.	Vérifier et resserrer. Contacter un spécialiste pour rajouter du gaz de refroidissement.
Le compresseur se met souvent en route mais la température dans le compartiment n'est pas assez froide.	Manque d'isolation. Le ventilateur ne fonctionne pas ou la température est trop élevée dans le compartiment compresseur. Trop de gaz dans le système (givre sur les tuyaux).	Isoler davantage. Réparer le ventilateur ou ventiler l'endroit en utilisant un tuyau d'évacuation d'air (pièce détachée n° 10013). Faire appel à un spécialiste de la réfrigération pour vérifier la pression du gaz et ajuster la quantité. Lorsqu'un défaut majeur persiste nécessitant un spécialiste, nous consulter.

Panne	Cause Possible	Dépannage
<p>Le compresseur ne cesse de tourner:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas suffisamment froid - trop froid - la température ne peut pas être diminuée manuellement 	<ul style="list-style-type: none"> - voir ci-dessus - capteur de température défectueux - le détecteur de température touche la paroi du compartiment où de la glace se forme. 	<p>voir ci-dessus</p> <p>remplacer le capteur de température</p> <p>déplacer le détecteur ou dégivrer en coupant le système</p>
<p>Le compresseur continue de tourner alors que le moteur est arrêté.</p>	<p>Batteries en excellent état ou source d'énergie supplémentaire (panneaux solaires, éolienne,)</p>	<p>Fonctionnement normal.</p> <p>Si la température devient trop froide. Appuyer sur "MAN.TEMP".</p>
<p>Le compresseur ne fonctionne pas à plein régime et le voyant rouge ne s'allume pas quand le moteur est en route.</p>	<p>Manque d'énergie. Câble au + et au - trop fin. Branchement défectueux par oxydation, fusible desserré.</p>	<p>Vérifier la charge, le câblage,... et modifier.</p> <p>Nettoyer et graisser (la tension doit être >13.4 V au tableau de contrôle lorsque le compresseur et le moteur tournent).</p>
<p>Perturbation radio quand système mis en route.</p>	<p>Le groupe est anti-parasité et conforme aux règles en vigueur.</p>	<p>Ajouter l'anti.parasite additionnel (Min. 20A-12 V)</p>
<p>Fusible saute.</p>	<p>Inversion du + et du -. Défaillance du boîtier de contrôle.</p>	<p>Changer le fusible (15A-12V / 7.5A-24V) ou le boîtier de contrôle. Lorsqu'un défaut majeur persiste nécessitant un spécialiste, nous consulter.</p>

Indel Webasto Marine S.r.l.
Phone +39 0541 848030
Fax +39 0541 848563
E-mail: info@indelwebastomarine.com

ISOTHERM 3201/3701 ASU

ISTRUZIONI PER L'INSTALLAZIONE ED IL FUNZIONAMENTO

Generalità

ISOTHERM 3201/3701 "ASU - Automatic Start Up" è un moderno impianto refrigerante per imbarcazioni a vela e a motore. È progettato per generare basse temperature di refrigerazione anche in presenza di elevate temperature, consumando nel contempo un quantitativo minimo di energia elettrica della batteria. Questo si ottiene usando un sistema di controllo elettronico brevettato che fa funzionare il compressore di refrigerazione ad una velocità del 75% più elevata quando il motore dell'imbarcazione è in funzione. Questo, in combinazione con una piastra all'interno del refrigeratore, accumula l'energia di refrigerazione prodotta per lunghi periodi.

La facile installazione "fai da te" non richiede alcun collegamento al motore o al suo impianto di raffreddamento.

Questo manuale è valido anche per 3251 & 3751 ASU & SP.

I seguenti punti sono importanti per ottenere buoni risultati.

Box frigorifero

Per trattenere il maggiore quantitativo possibile di aria fredda quando viene aperto, è generalmente preferibile un frigorifero con apertura dall'alto piuttosto che uno con apertura frontale.

Un fattore estremamente importante per ottenere buoni risultati è che il box frigorifero sia ben isolato. Non usare materiale isolante in polistirene o simile. Dovrebbe essere utilizzato un materiale isolante in PVC o poliuretano espanso o reticolato.

Si consigliano i seguenti spessori minimi (da moltiplicare per 3 per i box freezer): 30 mm per un box da 50 litri; 50 mm per un box da 100 litri e 75 - 100 mm per box di dimensioni maggiori. Se vi è sufficiente spazio, usare un isolamento più spesso attorno alla parte inferiore del box.

Dev'essere installata una divisoria mobile nel box per ridurre al minimo lo spazio dello scomparto degli alimenti congelati attorno alla piastra fredda per facilitare il mantenimento nello scomparto di refrigerazione della temperatura corretta di 4 - 6° (39 - 43° F). Anche il coperchio dev'essere isolato, ma è più importante che chiuda ermeticamente l'apertura.

Se sul fondo del box è previsto uno scarico dell'acqua, deve essere sempre chiuso durante l'uso per evitare che l'aria fredda fuoriesca ed entri aria calda ed umida.

Impianto elettrico

È necessario un impianto elettrico di dimensioni corrette ed in buone condizioni. Questo è particolarmente importante se l'impianto di refrigerazione deve funzionare continuamente per alcuni giorni ad elevate temperature ambiente e non deve essere avviato il motore per caricarlo.

Calcolare l'assorbimento di potenza totale dell'imbarcazione. Il motore deve sempre avere una batteria separata per il suo avvio. Oltre alla capacità della batteria richiesta da altre apparecchiature elettriche a bordo, sarà sufficiente una batteria supplementare da 75 Ah per l'alimentazione elettrica del frigorifero. Oltre ad aumentare il quantitativo di "energia standby" disponibile a bordo, la batteria di servizio supplementare può anche accumulare energia in eccedenza quando questa viene generata dal motore. Due batterie naturalmente possono sopportare una carica di livello doppio. L'alternatore normalmente non costituisce un fattore limitante.

Tutte le batterie di servizio devono avere cavi abbastanza lunghi per il circuito positivo e quello negativo, se devono ricevere la completa tensione di carica dall'alternatore.

Uso del frigorifero

Il consumo di energia elettrica dipende in grande misura dal modo in cui il frigorifero viene usato.

Lasciare il più possibile nel frigorifero gli alimenti raffreddati ed estrarli solo quando sono necessari. Non lasciarli fuori dal frigorifero più a lungo del necessario quando si cucina o si pranza. Rimetterli nel frigorifero il più velocemente possibile.

Evitare di mettere alimenti caldi nel frigorifero. Se possibile, usare una borsa termica isolata quando si portano alimenti congelati o refrigerati da casa o da negozi.

Fare andare il motore per alcuni minuti in più quando si lascia un porto o vi si arriva. L'alternatore del motore fornisce un quantitativo supplementare di energia refrigerante nel momento necessario, cioè immediatamente prima i periodi di navigazione a vela con "assenza di energia" e in cui si è fermi in un porto.

Temperature di refrigerazione

Le temperature corrette per alimenti facilmente deperibili come carne, pesce, latte, ecc. sono le seguenti:

Temperatura interna dell'alimento refrigerato	Periodo entro che l'alimento deve essere consumato
10°C (50°F)	1 giorno o meno
8°C (46°F)	1-2 giorni
6°C (43°F)	2-3 giorni
4°C (39°F)	5 giorni
3-1°C (37-34°F)	5-7 giorni

Per conservare correttamente gli alimenti nel frigorifero, non deve mai essere superata la temperatura di 6° C (43° F). Spegnendo il frigorifero di notte si ottiene un falso risparmio ed è sconsigliabile dal punto di vista igienico.

COMPONENTI PRINCIPALI

L'impianto frigorifero ISOTHERM è costituito da tre componenti principali: il compressore, la piastra ed il pannello di controllo.

Compressore - (Fig. A)

Il compressore Danfoss BD35F da 12/24 volt è di ultima generazione. Produce un'energia refrigerante estremamente elevata consumando nel contempo un ridottissimo quantitativo di energia della batteria.

Funzionando a corrente alternata trifase, 12 Volt, ha un avviamento ottimale ed è possibile regolarne la velocità e la capacità. È dotato dello stesso design completamente ermetico dei frigoriferi per uso domestico ed ha pertanto una lunga durata di funzionamento, un basso livello di rumorosità ed è completamente esente da manutenzione. Il compressore di tipo a pistone funziona con una miscela di refrigerante ed olio. Dev'essere installato orizzontalmente con i piedi verso il basso, ma funziona anche con un'angolazione di 30° in tutte le direzioni. Se viene superata quest'angolazione, il compressore si ferma automaticamente. Si riavvierà automaticamente quando sarà stata ridotta l'angolazione. Il compressore è solidale con il condensatore che è dotato di una ventola a velocità variabile che può essere munita di un collegamento per un kit opzionale con tubo di ventilazione (codice art. 10013). Il compressore viene fornito preimpostato di refrigerante ed è munito di collegamenti irreversibili, ad attacco rapido, sulle estremità del tubo flessibile che lo collegano alla piastra. Questi collegamenti possono essere scollegati e ricollegati qualora l'apparecchio debba essere riposizionato. Per semplificare il collegamento dell'impianto, l'unità di controllo elettronica montata sul lato sinistro del compressore è dotata di terminali di tipo a linguetta per i cavi d'alimentazione positivo e negativo; grandi connettori modulari (di tipo telefonico) per il cavo di 4 metri per il collegamento con il pannello di controllo; e piccoli connettori modulari per il cavo di 3,5 metri per il sensore termico sulla parte posteriore della piastra. Contiene un microprocessore con funzioni programmate per il funzionamento lento, l'accelerazione del compressore quando il motore è in funzione, il monitoraggio della batteria per alta e bassa tensione (disinserimento a 10/21 Volt; inserimento a 12/24 Volt), il monitoraggio dell'alta e bassa velocità e del consumo elettrico, la regolazione della temperatura della piastra

e della velocità della ventola, nonché lo scongelamento automatico e la trasmissione di segnali al pannello di controllo come spie lampeggianti qualora si verifici un malfunzionamento. Il compressore assieme alla sua unità elettronica è conforme alle norme sui radiodisturbi ed è dotato di marchio CE. Quando è allacciato all'alimentazione elettrica da terra, dev'essere utilizzato un caricabatteria d'alta qualità con un'uscita di almeno 10 Amp. Questo deve sempre essere collegato alle batterie di servizio dell'imbarcazione e mai direttamente all'unità di controllo. Quando si usa l'alimentazione elettrica da terra, l'interruttore del pannello di controllo può essere in posizione "MAN TEMP", per l'impostazione della temperatura selezionata.

Piastra - (Fig. B)

La piastra è un contenitore ermetico in acciaio inox contenente uno speciale refrigerante privo di freon che congela quando il motore è in funzione. Il liquido normalmente congela a - 8° C (17° F). La piastra è collegata al compressore mediante un tubo flessibile in rame stagnato di 3 metri di lunghezza e 6 mm di diametro munito di collegamenti ad attacco rapido. La piastra dev'essere installata nella posizione più alta possibile nel frigorifero. Può essere installata in posizione verticale o orizzontale ed a qualsiasi livello al di sopra o al di sotto del livello del compressore. Sul retro della piastra è installato un sensore termico. Questo dev'essere collegato al compressore mediante un cavo di 3,5 metri fornito in dotazione e può seguire lo stesso percorso del tubo di collegamento di 3 metri. Questo tubo (assieme al compressore ed alla piastra) è preriempito del quantitativo esatto di refrigerante e non deve mai essere accorciato o allungato. Se il tubo è troppo lungo, la parte eccedente dev'essere avvolta a bobina e posizionata in un punto idoneo. Se è necessario un tubo più lungo, è disponibile un tubo di prolunga preriempito di 2,5 metri (codice art. 39045). È anche disponibile una prolunga (codice art. 39232) di 2,5 metri per il cavo del sensore termico.

Pannello di controllo (Fig. C)

Il pannello di controllo è munito di un interruttore a tre vie, di spie di colore verde, giallo e rosso e di un reostato per la regolazione manuale della temperatura durante il funzionamento con elettricità da terra o mediante un pannello solare. All'interno del pannello di controllo è installato un connettore modulare per il cavo di 4 metri per il collegamento dall'unità di controllo al compressore. Qualora debba essere prolungato, usare al suo posto il cavo di 10 metri (codice art. 39230).

FUNZIONAMENTO

L'impianto di refrigerazione ISOTHERM può essere messo in funzione in due modi. Quando si vuole ottenere un risparmio energetico, portarlo in posizione "NORMAL AUTO". In questo modo viene mantenuta automaticamente la temperatura di refrigerazione ottimale mantenendo al minimo il consumo di energia della batteria. Quando non è necessario ottenere un risparmio energetico, portare l'impianto in posizione "MAN TEMP". Il funzionamento automatico è ora parzialmente bloccato e la temperatura di refrigerazione può essere regolata manualmente (Fig. C). Nella sua posizione centrale, l'ISOTHERM è spento.

Posizione "NORMAL AUTO"

La spia verde indica che viene alimentata energia elettrica e che il programma di refrigerazione è attivato. Quando il motore è in funzione e l'alimentazione di tensione (misurata nell'unità di controllo del compressore) è superiore a 13,2 (26,4) Volt, il compressore inizia ad alimentare energia di raffreddamento nella piastra. Si avvia entro i primi 30 secondi e funziona prima a bassa velocità con l'indicatore "Economy" giallo acceso. Dopo circa mezzo minuto, la velocità del compressore e della ventola di raffreddamento aumenta del 75% e si accende la spia rossa "Freeze". Viene mantenuta questa condizione di funzionamento finché la piastra non è completamente congelata a circa -14° C (7° F). Questo può richiedere da 45 minuti a 2 ore, in base al modello, la temperatura ambiente e le dimensioni dell'apparecchio. Quando viene raggiunta questa temperatura, il compressore si ferma e la spia rossa si spegne. Quando la temperatura della piastra aumenta a -10° C (14° F), il compressore inizia nuovamente a caricare la piastra e si

riaccende la spia rossa. Questo processo viene ripetuto un paio di volte ogni ora, mantenendo la piastra al suo livello ottimale di efficienza. Quando il motore si ferma, anche il compressore si ferma poco dopo. Quando il motore viene fermato e la tensione della batteria è inferiore a 12,7 (25,4) Volt, viene prima utilizzata l'energia di refrigerazione in eccesso accumulata nella piastra. Solo quando questa è stata consumata, il compressore si avvia. La spia gialla indica che è in funzione a bassa velocità ("Economy") solo per la piastra. Questa condizione inizia quando la temperatura della piastra aumenta a -1° C (30° F) e termina quando raggiunge il livello economy di -6° C (21° F).

Posizione "MAN TEMP"

Questa posizione può essere usata quando si utilizza alimentazione elettrica da terra o i pannelli solari o quando non è necessario ottenere un risparmio energetico e per qualche ragione si desidera una temperatura del frigorifero più elevata o più bassa. Il funzionamento automatico è bloccato, la temperatura viene regolata mediante il reostato (in senso orario per una temperatura più fredda ed in senso antiorario per una temperatura più calda). "A" indica il punto della temperatura della piastra per l'"accumulazione". Nella posizione "MAN TEMP", il compressore si avvia ed inizia prima a bassa velocità per mantenere la temperatura scelta. Funziona solo a bassa velocità e, quando il motore viene fermato, con un livello di rumorosità quasi impercettibile. Se la differenza fra la temperatura scelta e quella reale è superiore a 6° C, il compressore accelera automaticamente per un raffreddamento più rapido. Non appena non è più necessaria quest'energia supplementare, la velocità del compressore viene ridotta per ottenere il minimo consumo energetico e mantenere la temperatura selezionata.

SPIE LUMINOSE

Verde:	Alimentazione di corrente e impianto attivati, ma compressore fermo perché la piastra ha una temperatura sufficientemente bassa.
Verde + gialla:	Compressore in funzione nella gamma di temperatura superiore.
Verde + rossa:	Compressore in funzione ad alta velocità nella gamma di temperatura più bassa
Verde + gialla + rossa:	Compressore in funzione alla minima velocità per raggiungere la temperatura nel modo MAN. TEMP.
Gialla + rossa lampeggianti:	Segnale d'errore dall'unità elettronica. Riavvia automatico dopo 1 minuto.
Gialla lampeggiante:	Tensione batteria bassa, il sensore ha spento l'impianto. Riavvio automatico quando il motore ha iniziato di nuovo a caricare le batterie.

Sono previste anche altre funzioni di sicurezza, che però non vengono spiegate in queste istruzioni.

Nota: il compressore si avvia 30 secondi dopo l'accensione. Quando il motore viene avviato è necessario un arco di tempo da ½ minuto a 10 minuti (in base all'apparecchiatura di carica dell'imbarcazione ed alle condizioni della batteria) prima che l'impianto reagisca. Quando il motore viene fermato, è necessario un arco di tempo da ½ minuto a 5 minuti (in base alle condizioni della batteria ed al livello di carica) prima che l'impianto reagisca. Lo scongelamento avverrà automaticamente ogni decimo giorno di funzionamento.

Manutenzione

Se i collegamenti ad attacco rapido sono stati serrati correttamente durante l'installazione, l'impianto ISOTHERM totalmente ermetico non dovrà mai essere nuovamente riempito di refrigerante. La manutenzione è limitata alla rimozione con una spazzola della polvere sul radiatore del condensatore, alla pulizia

della ventola, allo scongelamento della piastra quando necessario e a mantenere asciutto l'interno del frigorifero. È estremamente importante che le batterie e l'impianto di carica siano mantenuti in buone condizioni.

L'impianto completo deve restare nell'imbarcazione durante l'inverno, ma non può essere avviato a temperatura ambiente al di sotto dello zero.

ISTRUZIONI PER LA SICUREZZA

Quando collegato all'alimentazione elettrica da terra, assicurarsi che l'alimentazione sia dotata di un interruttore automatico e di protezione contro la messa a terra accidentale. **PERICOLO!** Non toccare mai il filo elettrico scoperto collegato all'alimentazione elettrica.

PERICOLO!

Non aprire il circuito di raffreddamento, tranne che con gli attacchi rapidi che sono appositamente studiati per questo scopo. Non collegare mai un caricabatteria direttamente all'impianto di refrigerazione. Deve sempre essere collegato alla batteria. Oltre all'acido, una batteria appena caricata contiene gas esplosivo.

PERICOLO!

Non coprire le aperture di ventilazione del compressore.

DATI TECNICI

Tipo:	3201 12/24V con piastra da 300x210x60mm
	3701 12/24V con piastra da 355x280x60mm
Capacità box frigoriferi:	3201 125 litri (4,4 piedi cubi) 3701 175 litri (6 piedi cubi)
Tensione:	12/24V (10-17V / 21-31V)
Bassa tensione:	disinserimento a 10/21V riavvio automatico quando la tensione al di sopra di 12/24V per più di 30 secondi
Potenza ventola:	max 0,5 A
Potenza assorbita:	bassa velocità – circa 2,5-3A (metà per 24V) alta velocità – circa 5-6° stand-by (spia verde accesa) 25 mA impianto spento – 16mA
Fusibile:	porta fusibile separato per fusibili ad U di tipo per auto
Refrigerante:	privo di freon R134a (quantitativo indicato sulla targhetta d'identificazione)
Peso:	12 Kg per tipo 3201 14 Kg per tipo 3701

Le specifiche sono soggette a modifica senza preavviso.

INSTALLAZIONE

Per l'Isotherm SP, vedere istruzioni per l'installazione supplementari.

Attrezzi necessari:

oltre ai consueti attrezzi manuale di base come cacciaviti, martello, pinze, assortimento di punte, sega, metro a nastro ecc. sono necessari i seguenti attrezzi:

piccolo trapano elettrico, un foretto con punta da 30 mm, un trapano con punta da 12 mm, una chiave fissa da 21 ed una da 24 mm, pinze a crimpare per connettori elettrici a forcella. Sono anche necessari un cavo elettrico di lunghezza sufficiente e diametro idoneo per il collegamento del compressore alla batteria ed un assortimento di viti per fissare i vari componenti.

Generalità

Innanzitutto decidere dove installare i vari componenti. Scegliere un luogo idoneo per il compressore in modo che la distanza che devono compiere i tubi per il collegamento con il box frigorifero sia inferiore a 3 metri. Cercare di trovare una posizione che richieda soltanto leggeri curvature ad ampio raggio delle tubazioni. Lo spazio previsto per il compressore deve

preferibilmente essere fresco, largo e raggiungibile dal cavo proveniente dalla batteria. Se lo spazio scelto non è ben aerato, installare il kit con il tubo di ventilazione facendolo passare in un punto in cui l'aria di ventilazione possa essere aspirata dalla carena (vedere figura F). Lo spazio scelto per il compressore deve anche essere ad una distanza dal pannello di controllo tale che i cavi di collegamento debbano compiere un tratto inferiore a 4 metri. Il compressore, assieme alla sua unità elettronica, è progettato per resistere ad un ambiente marino normale. Può essere installato in una posizione non esposta a spruzzi, ma deve preferibilmente essere collocato nella posizione più asciutta. Installare il compressore in posizione orizzontale affinché possa raggiungere la sua angolazione massima permissa di 30°. La posizione della piastra nel box dev'essere valutata considerando la divisoria, il percorso dei tubi, ecc. L'apparecchiatura può essere montata in qualsiasi posizione desiderata, ma dev'essere nel punto più alto possibile nel box.

Montaggio della piastra

Se il frigorifero da usare si trova già al suo posto, ispezionarlo per verificare la qualità dell'isolamento, in quanto questo è un importante fattore per il rendimento termico. I migliori materiali isolanti sono le schiume poliuretatiche, il Dinivycell, il Bonocell o altre schiume poliuretatiche reticolate espanse. Secondo una buona regola empirica lo spessore di questo materiale dev'essere di 0,5-1 mm per ogni litro di volume del frigorifero. Non devono essere impiegati materiali isolanti polistirenici, come il Frigolit, il Rockwool, ecc., perché non sono sufficientemente isolanti. La piastra può essere collocata in qualsiasi posizione. Può essere montata verticalmente, orizzontalmente o in posizione pensile. Dato che l'aria fredda va sempre verso il basso, la piastra dev'essere collocata nella posizione più alta possibile nel frigorifero per ottenere il miglior livello di refrigerazione. Il tubo in rame di 6 mm che parte dalla piastra può essere facilmente curvato sopra il bordo della piastra, in modo che possa fuoriuscire dal frigorifero in qualsiasi direzione. La posizione migliore per l'uscita del tubo dal frigorifero è dietro ad esso nello spazio formato dai supporti angolari della piastra. Il tubo dev'essere manipolato con attenzione e curvato gradualmente per evitare che venga eccessivamente piegato. Dargli la forma dovuta attorno ad un oggetto cilindrico idoneo se sono necessarie pieghe acute. Fare particolare attenzione con il tubo capillare sottile ed i suoi collegamenti nell'estremità opposta e non allentare i due giri di bloccaggio attorno al tubo più spesso. I tubi sono preimpilati di refrigerante e non devono essere tagliati. Iniziare srotolando completamente il tubo. Per facilitare l'installazione della piastra, sarebbe opportuno chiedere l'aiuto di qualcuno. Una persona può tenere la piastra e dirigere il tubo attraverso il lato del frigorifero mentre l'altra fa passare il tubo con i due collegamenti attraverso le paratie, ecc. La piastra può essere avvitata sulla parete o sul lato inferiore della parte superiore se vi è sufficiente spazio. Il montaggio risulterà facilitato se vengono praticate delle aperture nei fori nei due supporti sotto la piastra equivalenti al diametro delle viti da usare. Quindi si possono prima inserire le viti nel box frigorifero e poi "infilare" la piastra. Praticare il foro di 30 mm per il tubo ed i collegamenti nella posizione più alta possibile sotto il punto in cui dev'essere installata la piastra. Cioè dove è più calda qualora si verificano delle perdite d'aria. Riempire il foro delimitante il tubo con materiale isolante. Il tubo in eccesso dev'essere avvolto a bobina in una posizione idonea al di fuori del frigorifero e fissato saldamente per evitare che vibri.

Istruzioni per la regolazione della temperatura del frigorifero (Fig. 1)

L'aria fredda proveniente dalla piastra scende verso il fondo del frigorifero. Questo pertanto necessita di uno spazio separato affinché parte di esso possa essere usata come scomparto freezer. Per ottenere risultati migliori, questo scomparto non dev'essere più grande del necessario. La divisoria dev'essere installata ermeticamente contro i lati del frigorifero e raggiungere un'altezza di circa 5 cm (2 pollici) al di sotto del bordo superiore della piastra. Deve poter essere regolata verticalmente da 0 a 2 mm per creare uno spazio sul fondo attraverso il quale possa passare un quantitativo idoneo di aria fredda dallo scomparto freezer allo scomparto refrigerante per mantenere una temperatura di 4 - 6° C (39 - 43° F). La divisoria non dev'essere

isolata, dev'essere facile da pulire e preferibilmente in plexiglass trasparente.

Compressore

Il compressore dev'essere montato sui suoi supporti in posizione orizzontale in un punto idoneo come una credenza, un guardaroba, uno scomparto di stivaggio, ecc. Usando due staffe robuste a 90° (codice art. 30012), il compressore può anche essere montato su una paratia idonea, sotto i ponti laterali o in un'altra posizione in cui non vada perso spazio utile per lo stivaggio. Se viene posizionato in un punto di stivaggio, può essere necessaria una barriera protettiva. Il compressore funziona fino ad un'angolazione di circa 30° e deve pertanto essere installato orizzontalmente attraverso il baglio delle imbarcazioni a vela in modo che non lo superi quando raggiunge la massima angolazione. Avvitare accuratamente le staffe alla base, orizzontalmente o verticalmente. Aprire le chiusure tirandole verso un lato e sollevandole leggermente. Rimarranno in posizione aperta. Abbassare il compressore verso la staffa. Il piede in gomma deve entrare nei perni. Spingere leggermente in basso il compressore e le chiusure andranno in posizione di bloccaggio. Controllare che il compressore sia ben bloccato. Spostare e curvare con attenzione i tubi sul compressore in una posizione idonea dove possa essere facilmente effettuato il collegamento con le altre metà degli attacchi. Non rimuovere le coperture protettive finché non si è pronti per eseguire questa operazione e conservarle per un eventuale uso futuro. I collegamenti ad attacco rapido possono essere girati manualmente nei primi filetti prima di continuare a serrarli saldamente e velocemente con una chiave in modo che i collegamenti entrino nella loro posizione di tenuta e la valvola si apra. Mentre si effettua questa operazione, è importante che la parte maschio del collegamento fisso sia tenuta ferma con una chiave da 21 mm in modo che non ruoti e danneggi il sottile tubo capillare (vedere Fig. D). Serrare bene gli attacchi. Usare chiavi fisse da 21 e 24 mm per i raccordi del tubo.

Pannello di controllo

Il pannello di controllo dev'essere posizionato in un punto in cui possa essere visto facilmente ed in cui possa essere raggiunto dal cavo di 4 metri proveniente dalla scatola di controllo elettronica sul compressore. La custodia può essere montata usando le viti in dotazione. Dev'essere praticato un foro di 12 mm di diametro per il cavo. Il pannello può anche essere lasciato nella sua sede rimuovendo la custodia in plastica e fissandolo con le viti in dotazione.

Cablaggio elettrico

Far passare un conduttore positivo dal terminale positivo (+) della batteria o dell'interruttore principale della batteria attraverso il portafusibile in dotazione (Fig. E) ed un conduttore negativo dal terminale negativo (-) della batteria. Per un impianto a 12 Volt, l'area minima del cavo dalla batteria al compressore dev'essere: 2,5 mm² se la lunghezza è inferiore a 2,5 metri, 4 mm² per una lunghezza fino a 4 metri e 6 mm² fino a 6 metri. Queste aree possono essere dimezzate per un impianto a 24 Volt. Collegare questi cavi ai loro terminali a linguetta corretti sull'unità di controllo. Un'inversione della polarità non danneggia l'unità elettronica. L'impianto è semplicemente "morto". Un caricabatteria non deve mai essere collegato direttamente all'impianto di refrigerazione senza avere una batteria collegata in parallelo. Viene generata una scintilla quando i conduttori sono collegati, perché l'unità di controllo (che consuma soltanto 16 mA in condizioni di circuito chiuso) contiene un condensatore che viene caricato. Collegare i due connettori modulari sul lato dell'unità di controllo con il connettore del cavo del pannello di controllo collegato al più grande (vedere Fig. G).

Funzionamento di prova

Impostare l'interruttore su "NORMAL AUTO". La spia verde si accende immediatamente e quella gialla poco dopo per indicare che il compressore funziona a bassa velocità. Poco dopo, si può udire un leggero sibilo dal freezer che dopo 15-30 minuti presenterà tracce di umidità o gelo. Avviare il motore. Entro 2-10 minuti (secondo le condizioni delle batterie e dell'alternatore) la spia gialla si spegnerà, quella rossa si accenderà ed il compressore e la sua ventola inizieranno a funzionare ad alta velocità. Quando il motore si ferma, la tensione nell'impianto elettrico si abbassa. Entro pochi minuti si accende la spia gialla, quella rossa si spegne e diminuisce la velocità del compressore e della ventola. Se però la piastra ha raggiunto la sua capacità di refrigerazione totale, il compressore si arresta. C'è sempre un ritardo di 30 secondi prima che subentri l'impianto di monitoraggio elettronico. Infine, controllare che il cablaggio elettrico ed i tubi siano fissati saldamente.

Se si verifica un guasto complesso, come quelli che richiedono l'intervento di un tecnico (contrassegnati da *)

Contattare:

Indel Marine Srl o il vostro rivenditore.

Indel Marine Srl
Zona Artigianale sn
47866 Sant' Agata Feltria (RN)
Tel. 0541-848030
Fax 0541-848563
E-mail: info@indelwebastomarine.com

TABELLA PER L'INDIVIDUAZIONE DEI GUASTI

Guasto	Possibile causa	Rimedio
Dopo l'accensione non accade nulla. Tutte le spie sono spente.	Mancanza di alimentazione elettrica. Polarità inversa. Collegamento ad un convertitore e tensione fra 17 e 21 Volt.	È accesa l'alimentazione? Controllare il fusibile. Impostare la tensione ad un valore inferiore a 17 o superiore a 21 Volt.
Spia verde accesa. Il compressore non si avvia.	Piastra fredda. Sensore temperatura non collegato. Guasto nell'unità di controllo.	Non è necessario alcun intervento. Controllare il cavo. Sostituire*.
Spia gialla lampeggiante. Disinserimento bassa tensione attivato.	Batteria in cattive condizioni. Caduta di tensione dovuta a cavi sottili.	Ispezionare il circuito di carica. Misurare la caduta di tensione durante il funzionamento e, se necessario, sostituire i cavi. Spegnerne, attendere 5 secondi.
Spie gialla e rossa lampeggianti. Disinserimento sovraccarico attivato.	Olio nel compressore troppo denso a temperatura < 5° C. Ventola difettosa.	Riavviare dopo 1 minuto. Controllare la ventola.
Spia verde accesa. Spia rossa che si accende e si spegne.	Il caricatore azionato dall'alimentazione elettrica da terra, non può effettuare una compensazione quando il compressore accelera.	Dopo tre tentativi, il compressore si blocca automaticamente sulla bassa velocità.
Il compressore funziona, ma non viene prodotta alcuna refrigerazione.	Perdita di refrigerante. I collegamenti non sono sufficientemente stretti.	Ispezionare e serrare. Contattare un tecnico per l'aggiunta di refrigerante*.
Il compressore funziona, ma la temperatura nel frigorifero non è sufficientemente fredda.	Isolamento insufficiente. Ventola non funzionante o troppo caldo nello scomparto del compressore. Troppo gas nell'impianto. (Ghiaccio sul tubo).	Isolare nuovamente. Riparare la ventola o ventilare lo spazio usando il kit con il tubo di ventilazione (codice art. 10013). Contattare un tecnico di impianti di refrigerazione per il controllo della pressione del gas e la regolazione della quantità*.
Il compressore funziona e nel frigorifero la temperatura è troppo fredda.	L'alimentazione elettrica da terra o il pannello solare effettua una carica ad un livello di tensione troppo elevato, al di sopra di 13,2 V.	Posizionare su "MAN. TEMP".
Il compressore non smette mai di funzionare: - temperatura non sufficientemente bassa - temperatura troppo bassa - la temperatura non può essere ridotta manualmente.	Vedere sopra. Sensore temperatura difettoso. Sensore temperatura che tocca la parete del frigorifero o formazione di ghiaccio.	Vedere sopra. Sostituire. Regolare il sensore o scongelare spegnendo l'impianto.
Il compressore continua a funzionare quando viene fermato il motore.	Batterie in buone condizioni, o fonte d'alimentazione supplementare (pannello solare, generatore eolico, ecc.)	Funzionamento normale. Se la temperatura diventa troppo bassa, portare su "MAN. TEMP".
Il compressore non funziona a piena velocità e non si accende la spia rossa quando il motore è in funzione.	Carica insufficiente. Cavo positivo o negativo troppo sottile. Collegamenti ricoperti da verderame, fusibile allentato.	Controllare la carica, i cavi ecc. e correggere. Pulire ed ingrassare. (Tensione corretta > 13,2 V misurata nell'unità di controllo con il compressore ed il motore in funzione).
Radiodisturbo durante il funzionamento.	L'impianto è dotato di soppressione contro i radiodisturbi ed è conforme alle norme attuali.	Installare un altro soppressore (Min. 15A). Codice art. 39035.
Fusibile saltato.	Unità di controllo o cavi difettosi	Sostituire con un fusibile da 15 A o sostituire l'unità di controllo*.

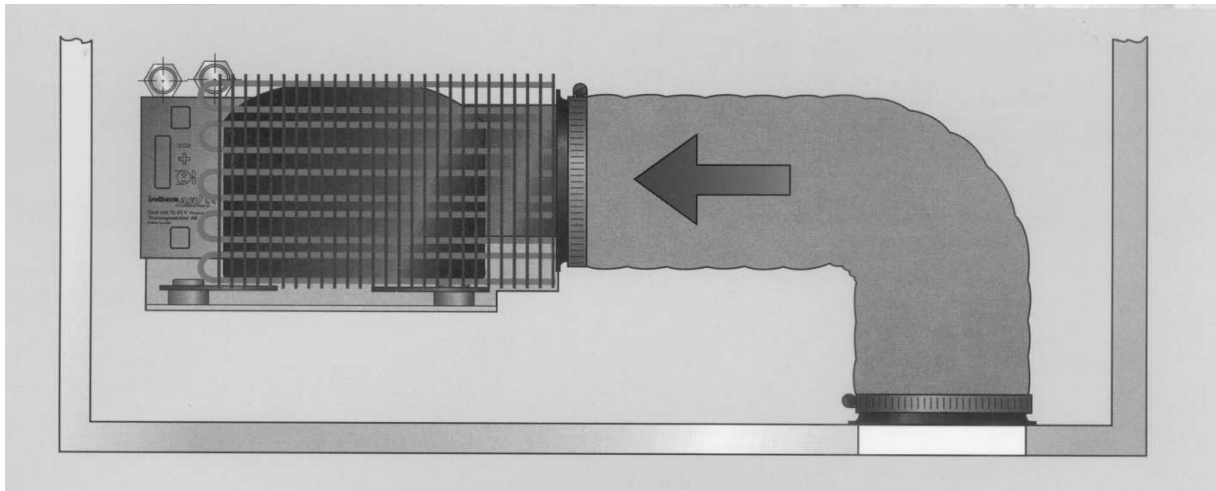


Fig. F

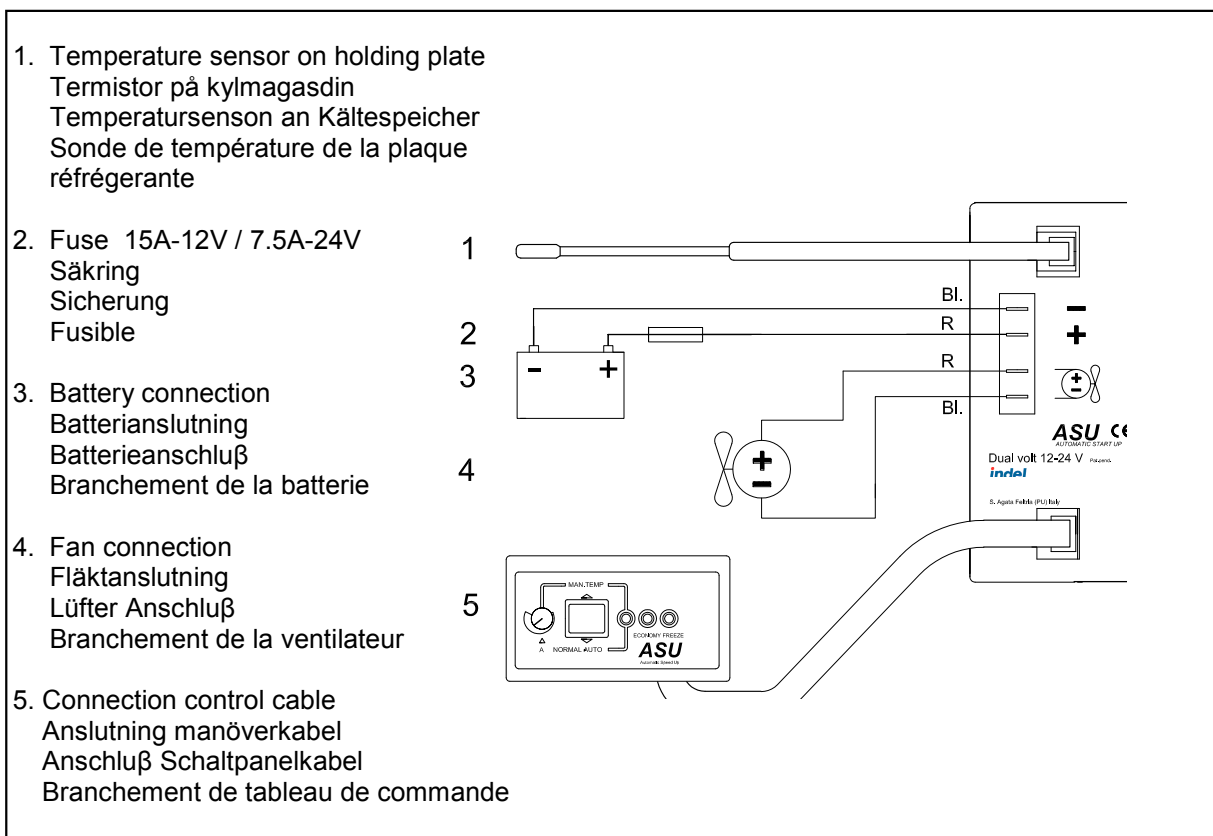


Fig. G

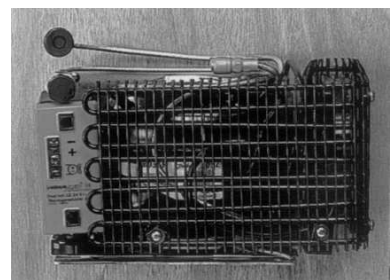
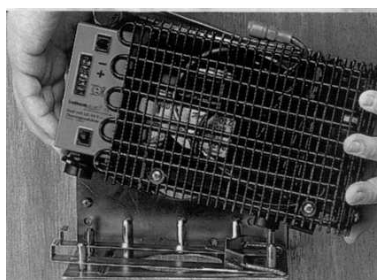
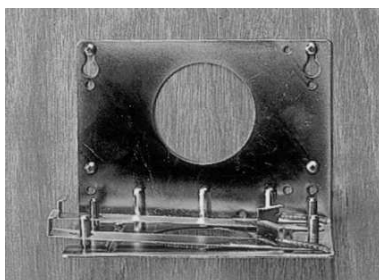
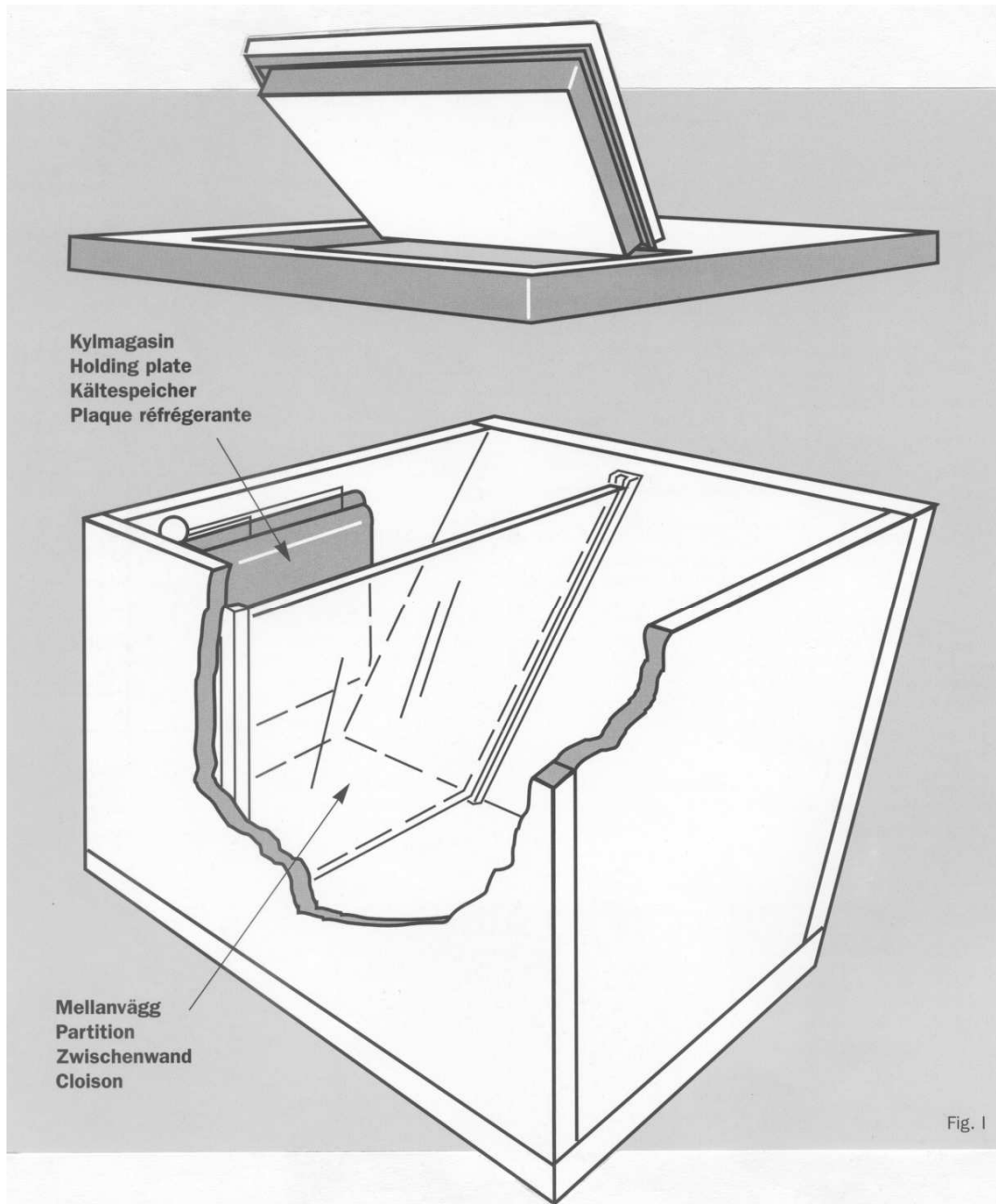


Fig. H

Coolbox - design example
Kylbox - exempel på utförande
Kühlbox - Bauvorbild
Boite de réfrigération - exemple



indel
Webasto
Marine

Indel Webasto Marine S.r.l.
Zona Artigianale sn
IT-47866 S. Agata Feltria (RN)
Italy

Phone +39 0541 848 030
Fax +39 0541 848 563

info@indelwebastomarine.com
www.indelwebastomarine.com