

Vir dié wat nie die forums dopgehou het nie, net 'n kort inleiding. Ek het aan die begin van April 'n 1984 Nissan Safari gekoop sonder 'n enjin en besluit om 'n Nissan 2.8 sessilinder diesel enjin in te bou in die plek van die oorspronklike petrolenjin. Die Safari was darrem oor gespuitverf, alhoewel nie van puik gehalte nie. Meganies was daar egter baie wat aandag gekort het en hier onder is die storie.





Ek het uiteindelik op Woensdag 20 April my Safari kon vat vir 'n spin om die blok, na twee weke se bloed sweet. Ek en my pa het 'n bakkie nodig vir die besigheid om goed rond te ry. Niks met name op nie, so dit kon maar 'n ou ding wees. Die Safari het by 'n werkswinkel in Bloemfontein gestaan en ons kon sien hy het lanklaas geloop. Die enjin was uit, maar die bakwerk het in die algemeen goed gelyk en die bande het heelwat loopvlak op. Die voertuig was oor gespuitverf en die bekleedsel en matte is oorgedoen. Hy het 'n staal kap op en die ding weeg seker 'n ton. Ons hoor toe wat die eienaar wil hê vir die ding en koop hom net daar vir R 17 000-00.

Ek het reeds besluit dat die Safari 'n diesel sal word en met die rondbel, vind ons uit dat die Nissan LD28 dieselenjin pas op die gate van die L28 petrol wat die voertuig oorspronklik ingehad het. Die enjin is gekoop by Omega Spares in Welkom. Hulle het 'n groot verskeidenheid enjins en die goed is silwerskoon. Wanneer jy so 'n enjin koop en jy wil iets anders insit as wat jou voertuig gehad het, maak net seker dat die enjin 'n vlieg wiel op het, aangesien baie van die enjins uit outomatiese motors kom. Toe ek die enjin uitkies, het ek gemerk dat die enjins wat daar lê drie verskillende diktes vliegwiele het. Ek besluit toe om die een met die dunste vlieg wiel te vat. Die koppelaar het goed gelyk en die enjin het ook 'n kragstuurpomp opgehad wat ek sekerlik later handig kan gebruik.

Op Vrydag 1 April het ons pret begin en gesien in die lig van die probleme wat ons opgetel het, het die datum dalk

besondere betekenis hier. Saterdagoggend het ons aan die werk gespring. Die Safari is op my oprit staangemaak en die katrol is aan een van die latte van die afdak vasgemaak. Die enjin het gepas soos 'n droom en letterlik net ingeskuif op die gate van die ou enjin, koppelaar en al. Selfs die uitlaatpyp het presies gepas en die enjinmonterings op die een kant van die enjin was op dieselfde plek. Ons het besluit om die ou verkoeler te hou en ook dié se gate was so dat die oorspronklike pype feitlik presies gepas het. Ek glo nie daarin om verkoelerpype oud te laat word nie, dus sal hulle binnekort vervang word.



Ek moes 'n Donaldson filterboks van 'n ander voertuig maak pas, aangesien die Safari s'n nie meer daar was nie, so ook die oorfloeiende van die verkoeler en die watertenk vir die ruitspuite. Daardie goed het ek van 'n Hyundai en 'n Nissan Exa af gekry.



Ons grootste probleem nou was om die oliebak van die enjin te verander aangesien die LD28 se knop oor die ewenaar gesit het. Ons was baie gelukkig om 'n oliebak van 'n ou L28 petrolenjin te kon kry waarvan die knop in die middel sit.

Teen Dinsdag 5 April het ek die ou vrot enjinmonterings uitgehaal en vervang met die van 'n drieliter Ford V6. Hulle is goedkoop en maklik beskikbaar. Vir die regterkant se enjinmontering moes ek 'n 4mm 'n plaat buig in 'n plat kanaaltjie om die enjinmontering te verleng om te pas op die onderstel. Dit was maklik genoeg. Ek was besonder beïndruk met hoe pynloos dit tot hier gegaan het.

Van toe af het ons probleme... Nou moes ek die ander oliebak maak pas. Hy het presies gepas op die gate van die enjin, maar die oliepomp se pick-up sit op die verkeerde plek. As mens die oliebak afhaal en van onder na die enjin kyk, is daar twee gesigvlakke gemasjineer vir

die pick-up. Een sit in die middel van die enjin, en die ander een voor. Die LD28 s'n sit uit die aard van die saak voor wat beteken dat ek die pick-up moes verleng en die oliebak moes verander om plek te maak vir die pypie wat verleng moes word.

Die oliebak is na Silverton verkoelers geneem aangesien hulle die dun plaat baie makliker kon sweis en sny. Of so het ek gereken. Hulle het die werk gedoen en aanvanklik het alles mooi gelyk. Die pick-up is verander met hoëdruk hidrouliese pyp.

Toe ons egter die oliebak weer probeer pas op die enjin, wou niks werk nie en ons kom agter dat die bak erg getrek het, waarskynlik omdat dit nie behoorlik geklamp was tydens die sweis nie. Dit het byna 5mm in die wydte gekrimp, ongelukkig op die plek waar die pick-up aan die enjin vasbout. Die enigste ander opsie nou was om een te laat giet uit aluminium. Ek het die oliebak na die smeltery geneem om te kan gebruik as 'n basis vir 'n gietstuk en vier dae later het ek 'n aluminiumbak gehad. Ek het die bak ingenieurswerke toe geneem om 'n prop te laat insny en toe begin ons om die gate te boor...

Alhoewel ons van die ou flens gewerk het, is dit nie maklik om die aluminium te boor nie, ten spyte van ons duur stel FEW boorpunte en staanboor. Ek het na die tyd uitgevind dat mens spesifiek boorpunte kry wat anders geslyp is, om aluminium beter te kan boor my kind. Sodra 'n gewone punt effens stomp word, begin dit loop en kies sy eie koers sodra hy in die metaal begin wegsink. Uiteindelik is hierdie takie afgehandel en die gate het almal gepas.



Terwyl ons gewag het vir die oliebak om van die gieterij af terug te kom, het ons aangegaan met wat ons kon en verrassing op verrassing gekry! Die voorste skywe was so dun soos papier. Ons het nuwe ALFA skywe gekoop by Engineparts en die goed vervang, asook die blokkies met Ferodo's. Een van die lesse wat ek gelukkig gou geleer het, is dat 'n mens by die onderdele plekke moet vra vir 'n Nissan Safari óf Nissan Patrol Stasiewa. Skielik kry hulle dan baie van die onderdele. Natuurlik moes die voorste wiellaers ook vervang word en op die linkerkant was dit duidelik dat die laers al in die rondte gedraai het op 'n stadium. Met die afhaal van die agterwiele, was die probleem met die remme sommer van buite af sigbaar! Die dromme was dwarsdeur geskaaf op die kant, deur van die skoene. Met die dromme af, was daar nie veel meer as 'n handvol maalvleis oor van die onderdele wat daar in was nie. Ons moes heeltemal nuwe remme opsit en gelukkig kry ons agterremme in 'n goeie toestand van 'n Nissan Cabstar vragmotor. Hulle pas presies en is slegs 10mm in diameter

groter as die ou remme.





Intussen moes letterlik al die ander klein goed wat afwesig was, ook gevind word. Sitplekgordels, brandstofdop, hoofligte, linkerkantse window-winder, speëls, noodwiel, skokbrekers, gloeilampies ensovoorts. Dit was ook duidelik dat die bedrading feitlik oral baie warm gekry het en ek moes in die meeste van die harnasse iewers gebrande draad uittrek en vervang. Die ander vreugde was om die drade uit te sorteer sonder 'n bedradingsdiagram. Die vorige eienaar het heelwat gekrap en dit was gou duidelik dat die drade in elke geval nie meer standaard is nie. Herrie se manual het hier net mooi niks gehelp nie. Uiteindelik is daar ekstensiewe modifikasies aan die bedrading aangebring om dit veilig, netjies en werkbaar te kry. Nou weet net ek wat daar aangaan. Daar was nie 'n enkele skakelaar wat meer gewerk het nie, van remligskakelaars, dié vir trurat, nood flikkerligte ensovoorts, was almal in toestand van herstelbaar tot heeltemal onherstelbaar.

Teen dié tyd was die res van die goed ingebou wat die diesel kon maak werk. Die dieselfilter het van 'n Mazdabakkie af gekom (R 350-00 tweedehands) en die watervanger met bloeipompie, het ek nuut gekoop by Delta, gemaak vir 'n Isuzu bakkie (R 500-00).

Intussen het ons al die olies in die ratkaste en ewenaars uitgetap en vervang. Daar was nie veel olie in nie, maar die ratkaste lek nie en dit lyk ook nie of daar skade is nie.

Uiteindelik is al die meganiese werk voltooi. Sondagaand

17 April. Gooi olie in en probeer aanskakel. Die enjin loop proes en poep en vrek weer. So sukkel ons drie of vir keer om diesel deur te bloei, maar die enjin loop nie meer as 'n minuut nie.

Maandagoggend, GROOT verassing! Gooi diesel in die tenk en kort voor lank ruik ons net diesel soos dit uit die tenk drup. Die tenk moes afgehaal word. Skakel die enjin weer aan en daar is GEEN oliedruk nie. Heeltemal oorbluf trek ek die stok uit en sien die enjin is dolleeg! Vra vir Pa of hy olie ingegooi het en hy sê ja! Kyk toe onder die enjin en sien dat daar nou 5 liter olie in my plaveisel ingesink het! Die nuwe aluminium oliebak het met die gieter 'n gaatjie op die onmoontlikste plek, heel onder in die bak gekry en toe die olie effens warmer geword het van die vorige aand se aanskakel, begin dit uitloop. Ek het seker nie meer as 'n liter olie uit die bak getap voor ek hom afgehaal het nie. Die smeltery het onmiddelik vir ons 'n ander bak gegee en toe begin die vreugde van voor af. Om al die gate te maak pas. Dit is maar toevallig dat ons so ongelukkig was met die oliebak. Dit is egter goed wat kan gebeur tydens die gietproses.

Woensdagoggend haal ons die tenk af, sien dis gelukkig net klein gaatjies wat van buite af deur geroes het en herstel dit met epoxy metal nadat die tenk afgeskuur is tot op die metaal. Ek sal later die tenk weer afhaal en soldeer as daar 'n paar tenke diesel deurgespoel het.

Woensdagoggend 11:00 skakel Pa aan vir die eerste toetsrit. Ry om die blok en gaan staan as gevolg van 'n probleem met die brandstoftoevoer. Bloei die ding deur en hy gaan staan weer. Dit was gou duidelik dat die dieselpomp nie self die diesel uit die tenk kan suig nie. Ek was nogal verbaas hieroor, maar die probleem is tydelik opgelos met 'n inlyn brandstofpompie, voor die watervanger. Die enjin het geloop, maar het erg geroek en feitlik geen krag gehad nie. Om die waarheid te sê, dit was werklik 'n uitdaging om by stadsverkeer te hou. Ek het dus die voertuig ingeboek by 'n spesialis wat dieselenjins regmaak. Hulle het toetse gedoen en dit was duidelik dat die dieselpomp foutief was. Die dieselpomp is oorgedoen en die inspuisers is almal vervang. Ek reken egter dat ek maar net ongelukkig was dat juis ons enjin se dieselpomp nie gewerk het nie. Ek het nog nie van baie ander ouens gehoor wat ingevoerde enjin gekoop het en dieselpompe moes oordoen nie. Vir veiligheid, sou ek dus maar aanvaar dit deel van die somme moet wees.

Toe begin die toetsritte. Ek het die Safari 'n paar ente op die N1 gaan ry en sy was maar hoenderswak en het vinnig warm geword. Die warm word is maklik opgelos toe ek die termostaat vervang het. Gelukkig gaan staan ek toe weer eendag met 'n dieseltoevoerprobleem en kom toe agter dat die inlyn-pompie wat ek ingesit het, 'n tenk-gemonteerde eenheid is en nié voor in die enjinkompartement moes kom nie. Dié pompie het die dieselvloei teen hoë enjin spoed erg benadeel. Ek het hom uitgehaal en siedaar, van toe af trek die Safari baie lekker. Ongelukkig het die enjin se top gasket deurgeroes en die enjin blaas toe verkoelerwater uit of dit betaal word. Ek het 'n volledige stel pakstukke gekoop en die hele silinderkop se seëls vervang. Die Safari loop maksimum 120 km/h op 'n reguit stuk pad en daal tot 110 km/h teen die meeste bulte. Vir baie lang bulte val die spoed verder tot 100 km/h. Ek is heeltemal tevrede hiermee. Die hantering van die Safari is vir my verbasend goed as ek dit vergelyk met ons Land-Rover 110. Die Landy is vir

my die top-punt van stomp hantering teen snelweg kondisies. Die Safari stamp ook minder as wat ek verwag het.

Die enjin het oorgenoeg wringkrag by lae revolusies en trek die Safari gerieflik teen luierspoed op teen die stukkie skurwe pad wat ons gery het. Om seker te maak die enjin word nie warm nie, sal ek wag vir die somer om hiër 'n besluit te maak. Volgens my sal dit nie 'n probleem wees nie, aangesien ons 'n 69 kW dieselenjin op 'n 92 kW petrolenjin se verkoeler gesit het. Gesien in die lig daarvan dat 'n petrolenjin in totaal ongeveer 72% van sy energie weggooi in hitte en dieselenjins ongeveer 62%, is dit logies dat die verkoeler groot genoeg behoort te wees.

Wat kos dit alles? Die Safari en die enjin het R 24 000-00 gekos. Die ander grootste uitgawes was die skokbrekers (R 1000-00), oliebak (R 1650-00), agterste remme (R 2600-00), voorste skywe en blokkies en laers (R 1550-00). Die oordoen van die dieselpomp en inspueters was R 3800-00. herstel van die top-gasket was R 1 800-00 saam met arbeid en 'n skim. Die res van die duisende klein goetertjies soos pypies, al die tenkies, pompies, skakelaars ensovoorts, het die totaal opgeskuif na R 40 000-00. Om op te maak met my vrou na twee weke se afskeep, 'n donsduvet teen R 1200-00! (Neem is aanmerking dat sy nie 'n woord gekla het tydens die werkery nie!)

Ek kan nie sien waar ek 'n 4x4 bakkie in hierdie toestand, met soveel nuwe goed, vir die prys kan kry nie. Dit maak 'n reuse verskil as jy alles self kon afhaal en seker maak dit is reg gedoen. Dit was in totaal 'n volle 10 dae se werk gewees vir my, my pa en my driejarige seun. Laasgenoemde se ondersteuning was fantasties, alhoewel nie altyd behulpsaam nie! Ons het egter nie gewerk om vinnig as moontlik klaar te kry nie en dit vat maar 'n paar uur om so 'n ombouing die eerste keer te doen.

Was dit alles die moeite werd en moes ek dalk die petrolenjinroete gevolg het, of selfs 'n ander bakkie gekoop het? Dis seker 'n moeilike vraag om te antwoord. Ek gaan hoogs waarskynlik nie minder as 15 000 km per jaar met die Safari ry nie. Almal met Safaris sê my dat hulle brandstofverbruik tipies 25 l/100 km is (4 km per liter). Ek kry 12.5 l/100km met die diesel (8.3 km per liter). Dus spaar ek ongeveer R 9500 op brandstof in een jaar teen die huidige brandstofprys en ek voorsien nie dat brandstofpryse ooit weer noemenswaardig sal daal nie. Om 'n goeie petrolenjin te kon kry met koppelaar sou my waarskynlik seker nie minder as R 4000-00 gekos het nie en die kans is natuurlik goed dat ek so 'n enjin ook volledig sou moes oordoen, waar die diesel met die nodige ekstras en herstel my in totaal R 15000-00 gekos het. Ek glo dus dat ek hier 'n goeie besluit geneem het ? selfs al het ek 'n petrolenjin verniet gekry.

Nou vir die opsie van 'n ander bakkie. Tweedehandse bakkies in 'n goeie toestand teen 'n billike prys is iets wat nie bestaan nie. Mense gebruik bakkies. Jy kry eenvoudig nie 'n 4x2 1-ton bakkie onder R 25000 te koop nie en dan so 'n ding vrot gery. Ek beskou tweedehandse dieselmotors as 'n reuse risiko omdat ouens die goed nie altyd diens nie en diesels duur is om oor te doen. Nou moet al die herstelwerk gedoen word om die ding behoorlik betroubaar te kry. As jy net basiese goed soos remme, skokbrekers, bande en uitlaatstelsel doen, wat gewoonlik alles gedoen moet word, kos dit R 7500-00 of meer. Dan is jy absoluut

aan genade oorgelaat oor die toestand van die enjin, ratkas en ewenaar. Die Safari is in hierdie verband onbreekbaar en dít het ek geweet toe ek hom gekoop het. Soos ek gesê het, die ratkaste het bitter min olie in gehad, maar makeer absoluut niks. Die ratkas skakel seepglad oor, niks raas nie ? ook nie die ewenaars nie.

Ek het nou 'n bakkie wat werklik laairuimte het, vrag kán vat en 'n onderstel het wat nie kan breek nie. As 'n bonus is dit nog 'n goeie 4x4 ook en ek weet alles is nuut gemaak. Behalwe hiervoor het ek 'n bakkie wat almal se aandag trek en het dus besluit om tóg my Biltong Blitz logos op die deure aan te bring. Die genot om die Safari te bestuur is natuurlik daar. My seun móét elke oggend by die speelgroep afgelaai word met die Safari, al is dit stapafstand om die draai. Ek glo nie 'n 4x2 Hilux sou dit regkry nie. My vrou dink die Safari is exciting om in te ry, al wil sy hom nie bestuur nie, tensy ek kragstuur inbou. By toegetekens het jy áltyd die voorreg om eerste te ry en dan gedra jy jou nie eers soos 'n vark nie. Die mense wys sommer vir jou.

Dus, dít hét my baie geld gekos. In terme van petrol vs. diesel dink ek dít was die moeitewerd vir die ekstra koste. In terme van 'n ander bakkie wat nou met die meganiese toestand van die Safari kan vergelyk, waarskynlik ook. Dit is sekerlik vir elke ou om te besluit. Maar wees gewaarsku, dít het ons baie meer gekos as wat ons verwag het. Ons het gereken op sowat R 30 000-00. En as jy begin kan jy nie halfpad ophou nie. Ek sal in elke geval nie 'n probleem hê om die Safari vir R 40 000-00 te verkoop nie as dít moet en dít was een rede hoekom ek tóg die kans gevat het.

Om op te som, wil ek net 'n paar dingetjies noem wat ek dink belangrik is om te onthou vir 'n LD28 ombouing op 'n Nissan Safari.

Ek dink die ombouing werk uitstekend. Dit is bitter min moeite om die enjin te maak pas. Slegs die monterings moet 'n bietjie verander word. Die dieselenjin se revolusies pas wat my betref goed by die ratkas en geen veranderinge van ratverhoudings is nodig nie. Jy sal op geen manier meer spoed uit die donkie kan kry deur hier rond te speel nie aangesien die enjin 120 km/h bereik by 4000 rpm terwyl maksimum krag by 4400 rpm is.

As jy jou ou petrolenjin se vliegwiël en koppelaar gebruik, het jy geen probleem nie, anders moet jy 'n enjin kies met 'n dun vliegwiël.

Wanneer jy enige ingevoerde Japanese enjin koop, vervang die top-gasket sommer dadelik, veral as die enjin moontlik ouer as 10 jaar kan wees. Dié goed roes gereeld deur van die lang staan, maar die enjins is andersins normaalweg in goeie kondisie en nie 'n risiko om te koop nie.

As jy gelukkig is, sal die enjin wat jy kies ook 'n kragstuurpomp ophê. Vat dít.

Vervang sommer klaar die enjinmonterings met Ford V6 monterings. Hulle is goedkoop en sterk genoeg vir die werk. Gaan koop 'n dieselmoeipompie nuut van 'n Isuzu bakkie. Hulle werk baie goed en kos sowat R 500-00. Die dieselfilter het ek van 'n Mazda bakkie gekry, maar enige ander een kan werk.

Die enjin se dieselpomp moet sterk genoeg wees om die diesel self van die tenk af te kan deursuig wanneer die stelsel deurgebloei is, anders is daar fout met die dieselpomp.

Moenie gaan sukkel om die oliebak te verander of te maak nie. Jy kan later sukkel met krake ensovoorts. Skakel my,

bestel 'n aluminiumbak en spaar jou self baie moeite. Al wat jy moet doen is om die gate te boor en 'n olieprop in te sny. Dit gaan jou vier ure neem.

Laastens, tips om 'n ou Safari te koop.

Koop hom as jy hom toevallig kry. Die goed is nie beskikbaar nie.

Aanvaar dat hy 400 000 km of meer gaan hê as jy hom koop.

Die moontlikheid is goed dat jy remme, drade, skokbrekers en die res alles sal moet oordoen. Die voertuig is egter so eenvoudig om aan te werk dat ek dit as geen probleem sien nie. Hierdie voertuie het in die begin van hulle lewens hard gewerk en het waarskynlik eienaars gehad wat nie veel aan onderhoud spandeer het nie.

Dis duidelik dat die ratkaste en ewenaars van 'n vragmotor af kom. Die goed is onbreekbaar. Ek dink dis die laaste goed waaroor jy bekommerd hoef te wees.

Aanvaar dat jy heelwat goed sal moet maak pas as jy nie 'n fortuin wil betaal vir onderdele nie. Ek moes my venstermeganismes maak pas van ander voertuie, anders kos die goed R 1000 stuk by agente. Dis nie die moeitewerd nie.



Edited by koosjr on 12 June 2005 at 5:16am

Koos Uys
Experto Designa
Supplier of the Biltong Blitz Drier