

võrra annaks aastas 800 000 rubla säästu.

Praegu kasvab saarte ametkondlik autopark märksa kiiremini üldkasutatavast autopargist. Autotransporditegevõtted ei ole huvitatud kahjumit andvate üleväinavedude mahu suurendamisest. Seepärast on saarte tootmisettevõtted sunnitud soetama autosid ning kandma põhitegevuse kasumi arvelt suuri kulusid nende ülalpidamiseks.

Autovedude edasiseks tsentraliseerimiseks oleks vaja täiustada majandamismehhanismi ja panna selle hoovad — plaani, tariifid, kasumi — töötama õiges suunas. Küsimuse lahendamiseks vajatakse vabariigi direktiiv- ja planeerjorgite abi.

Vedude reorganiseerimiseks kaugemas tulevikus on veel üks huvitav võimalus. Paljudes maades on loodud hõljuklaevu, mis ei vaja sadamaehitisi, vaid randuvad otse laulele mere- rannale.

Läänemere jaoks on instituudis «ЛенморНИИпроект» projekteeritud hõljukpraamid CBП-30, CBП-90 ja CBП-200 (number näitab kandevõimet tonnides). Nende kiirus on 50 km/h. Suurimat praami saarte oludes kasutada ei tasu kõrgete eksploatatsioonikulude ja pikemate seisuaegade tõttu kuival (laadimise-LOSSIMISE aeg kasvab proportsionaalselt praami kandevõimega). Praam CBП-90 suudaks Rohuküla—Heltermaa marsruudil oma suurema sõidukiiruse tõttu asendada kaht «Viimsi»-tüüpi praami. Uhe praami CBП-90 kasutamisel mandri ja Hiiumaa vahel kasvaks veo omahind seal praegusega võrreldes 1,8 korda. Tuleb aga arvestada, et sellel liinil praegu sõitvad praamid on amortiseerunud ning uute praamijälõhkujate rakendamine võib Virtsu—Kuivastu marsruudi kogemuste põhjal praami-veokulusid suurendada rohkem kui 1,8 korda.

Praamide CBП-30 laialdasemat kasutamist saarte kaupadega varustamisel pidurdab nende väike kandevõime. Arvestades aga, et selle praami keskmised eksploatatsioonikulud ööpäevas on ligikaudu kolm korda väiksemad praami CBП-90 omadest, võiks praami CBП-30 kui «meretakso» kasutamise sfääriks jääda kiireloomuliste veoste ja sõiduaudote ületõimetamine eritariifi alusel marsruutidel Rohuküla—Heltermaa, Rohuküla—Vormsi, Rohuküla—Orissaare ja Heltermaa—

Orissaare. Hõljukpraamide kasutamine Virtsu—Kuivastu liinil ei õigusta ennast majanduslikult, sest väikese veokauguse tõttu läheb kaduma nende peamine eelis — kiirus.

Hõljukpraamide võimalused selguvad alles tegelikus töös. Vaja oleks taotleda vabariigile selliste praamide ehitamist ja eraldamist.

Karburaatorid ДААЗ¹

K. ALEKSIUS

Karburaatorite korrastamine. Hari-likult piirdatakse ujukikambri puhastamisega ja bensiini taseme kontrollimisega. Selleks eemaldatakse karburaatorilt kaas. Põhjalik puhastamine ja detailide kontrollimine bensiini säästmise eesmärgil on aga võimalik üksnes mahavõetud karburaatori puhul. Demonteerimise ajal oldagu ettevaatlik, et mutrid sisselasketorustikku ei kukuks. Ka ei tohiks bensiinivooliku otsakult mahatõmbamiseks tarvitada suurt jõudu. Etüülimata bensiiniga pestud karburaatori lahtivõtmine toimugu puhtal töölaual, mis on hästi valgustatud. Vastasel korral võivad pisidetailid kaduma minna.

Keeratakse lahti viis karburaatori kaant hoidvat kruvi. Siis vabastatakse teleskoopvarras õhuklapi hoova küljest. Selleks kergitatakse varda peenemat otsa ülespoole, kuni ta tuleb hoova soonest välja. Kaane eemaldamisel peab tihend terveks jääma.

Seguklapikoda on karburaatori küljes kahe kruviga. Siingi on tarvilik ettevaatus, sest kartongtihendid kummalgi pool 3-mm paksust soojusisoleerimis- ja õhuklapi hoova küljest. Tuulutussüsteemi siibri kättesaamiseks on vaja

¹ Algus ajakirjas «Tehnika ja Tootmine», 1982, nr. 6.

seguklapi telg välja võtta. Seda saab teha alles siis, kui seguklapid on telje küljest eemaldatud. Seguklapi otsast kärnitud kinnituskruvide keeramiseks kulub üsna palju jõudu. Painete vältimiseks on soovitatav telg kruvide keeramise ajaks alusele toetada.

Ujuki telg lükatakse lõikega toendi poole välja. Kui ujuk on kätte saadud, võib klapi pesa 10-mm võtmega välja keerata. Seejärel vaadatakse detailid üle.

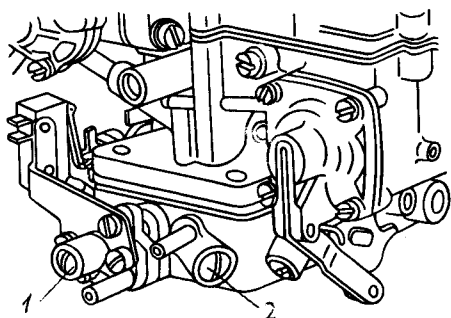
Ujuk peab olema terve ja esialgse kujuga. Ujuki keel ei tohi nõela kohas konarlik olla. Ujuki mass peab olema 11...13 g piires. Korras ujukil liigub pesas vabalt oma kaalu mõjul. Pesa ja nõela liitepindadel ei tohi leiduda kulumisjälgi. Nõela kuul peab olema liikuv. Need detailid, mis on vigased, vahetatakse välja. Koos nõelklapiga peaks vahetama ka tihendi.

Karburaatori kerest keeratakse välja kütuse- ja õhudiüsid ning eemaldatakse emulsioonitorud. Avadega detaile leotatakse vaikainete kõrvaldamiseks 10...15 minuti kestel atsetoonis. Karburaatori kanaleid pestakse bensiini või atsetooniga ja puhutakse suruõhuga läbi. Selleks keeratakse rehvipumba vooliku otsa kooniline nippel.

Kütuse taseme reguleerimine. Kütuse tasemest ujukikambris sõltuvad bensiinikulu, mootori erksus, tühikäigul töötamine ja käivitumine. Seepärast ei jäeta lahtivõetud karburaatoril ujuki asendi kunagi kontrollimata. Nõelklapi vahetamise korral on taseme reguleerimine hädavajalik.

Karburaatoritel «2101»... «2106» on bensiini ettenähtud tase ujukikambri 21 või 22 mm allpool kaane liitepinda. Otseselt taset mõõta ei saa. Mõõdetakse ujuki kaugust kaane tihendiga pinnast, see peab olema 6,25...6,75 mm või 7,25...7,75 mm (vt. tabelit). Mõõtevahendina kasutatakse sobiva läbimõõduga varrast. Karburaatori kaas asetseb mõõtmise ajal vertikaalselt, nii et ujuk hoiab nõela pesas, kuid ei vajuta kuuli nõela sisemusse. Ujuki asendi muutmiseks painutatakse keelt, mille pind peab olema sile ja jääma nõela teljega risti. Ujuki ettenähtud käik on 8 mm. Kokkupandud karburaatoril ei tohi ujuk puutuda vastu seinat.

Hoovastiku reguleerimine. Enne karburaatori autole pai-



5. Karburaatori «2105» reguleerimise kohad. 1 — segukruvi, 2 — emulsioonikruvi.

galdamist kontrollitakse seguklappide avanemist. Kui karburaatori «2101» või «2103» hoob 10 (joonis 3) on pööratud seguklappide suletud oleku asendisse, peab abikambri seguklapi serva ja üleminekusüsteemi pihustusavade poolse seinavahele jääma 0,02...0,03-mm pilu. Abikambri seguklapi algasendit reguleeritakse kruviga.

Oletame, et hoob 10 on pööratud asendisse, kus sektori 11 nukk puudutab hooba 12. Siis peab põhikambri seguklapp olema avanenud 6,75...7,25 mm. Reguleeritakse sektori 11 nuki painutamiseks.

Mõlemad seguklapid avanevad täielikult siis, kui hoob 10 on äärmises asendis ja sektor 11 toetub vastu seguklapikoja kühmu. Avatud seguklapi külje kaugus segukambri äärmisest punktist on 14,5...15,5 mm. Reguleerida saab sektori alumise hoova painutamiseks.

Karburaatoril «2105» tuleb eriti tähelepanu pöörata mikrolüliti asendile, sest sellest sõltub tühikäiguökonomaiseri talitus. Kontrollimiseks võetakse juhtmed lüliti küljest lahti ja ühendatakse vabanenud klemmid testri või proovilambiga. Täiesti suletud seguklapi korral on karburaatori hoob vastu lüliti, nii et see voolu ei juhi. Kui aga sama hooba lõtku ulatuses pöörata, peab proovilamp süttima. Seguklapp seejuures veel ei avane. Reguleerimiseks keeratakse lüliti hoidekruvid lahti, et kinnitada ta uues, nihutatud asendis.

Kiirenduspumba kontrollimine. Kiirenduspumba väikese tootlikkuse tõttu on mootor tuim, paigalt liikumisel võivad tekkida vahelejäätud. Liiga suure tootlikkusega pump aga raiskab bensiini. Kiirenduspumba tootlikkust kontrollitakse siis, kui karburaator on mootorilt maha

võetud. Kõigepealt valatakse ujukikambrisse bensiini ja avatakse kümme korda seguklappi, et pumba kanalid täituksid. Seejärel paigutatakse põhikambri alla mõõteanum ja pööratakse seguklappi uuesti kümme korda lahti ja kinni. Anumasse peab kogunema ettenähtud kogus (vt. tabelit) bensiini (5,25...8,75 cm³, karburaatoril «2105» 2,5...4,5 cm³).

Tootlikkuse muutmiseks keeratakse kruvi 12 (joonis 2), mis muudab bensiini tagasivoolu pumbast ujukikambrisse. Bensiini säästmise huvides võib pumba tootlikkuse reguleerida alumise piiri lähedale, juhul kui see ei halvenda märkimisväärselt auto kiirendust. Karburaatorite «2101» esimestel väljalasetel on tootlikkuse reguleerimiseks võimalik muuta pumba hoova telje asukohta.

Väikese tootlikkusega pumbal on kas diafragma välja veninud või ei lase pessa kinnijäänud suruklapp bensiini läbi. Mõnikord on kiirenduspumba suruklapi kuul kadunud või ebatihed. Sellisel juhul suureneb bensiinikulu mitme liitri võrra, sest õhuvool imeb bensiini pidevalt välja. Kiirenduspumba talitlust saab kontrollida ka mootorile paigaldatud karburaatoril, kui õhufiltri kaas on eemaldatud. Seguklapi avamisel peab põhikambrisse bensiini piserduma. Mootori ühtlaselt suure pöörlemissageduse puhul ei tohi pihustist bensiini tulla ja pihusti ümbrus peab jääma kuivaks.

Tühikäigu reguleerimine. Tühikäigu pöörlemissagedust ja heitgaasi CO-sisaldust reguleeritakse temperatuurini 80...90 °C soojenenud mootoril. Eelnevalt peavad klappid olema reguleeritud ja süütesüsteem nii korras, et ei esineks vahelejäätusi. Kindlasti puhastatakse ja reguleeritakse katkesti kontaktid ja süüteküünlad.

Alates 1976. aastast toodetud karburaatoritel ümbritsevad tühikäigu emulsioonikruvisid puksid, mis lasevad kruvi keerata ainult piiratud ulatuses. Hooldusjaamas gaasianalüsaatori järgi reguleerimisel keeratakse puks vajaduse korral katki ja asendatakse uuega. Omal käel piirdepuksi kõrvaldada ei tohiks, sest see võib suurendada nii heitgaaside mürgisust kui ka bensiinikulu.

Reguleerimise algul keeratakse emulsioonikruvi (nõelkruvi) asendisse, mille puhul mootor töötab kõige kii-

remini. Seejärel keeratakse seguklappi piirdekruvi, kuni saavutatakse ettenähtud pöörlemissagedus. See on mootoritel BA3-2101, BA3-2103, BA3-2106 ja MeM3-968Г 750...800 p/min. ning «Moskvitsi» mootoril «412» 900 p/min. Mootoril BA3-2103 muudetakse pöörlemissagedust segukruviga 1 (joonis 5) ja see peab olema 850...900 p/min. Seejärel keeratakse emulsioonikruvi 2 sellisesse asendisse, et gaasianalüsaatori näit vastaks normile.

GOST 17.2.2.03-77 järgi on heitgaaside lubatav CO-sisaldus tühikäigu vähima pöörlemissageduse korral järgmine: enne 1978. aasta 1. juulit valmistatud autodel 3,5 %, 1980. a. 1. jaanuarini ehitatud autodel 2,0 % ja veel uuematel autodel 1,5 %. Kuiväntvõlli pöörlemissagedus on 0, nimipöörlemissagedust, on lubatav CO-protsendid vastavalt 2,0, 1,5 ja 1,0. Reguleerimine lõpeb pöörlemissageduse teistkordse täpsustamisega seguklapi piirdekruvi või segukruvi abil.

Reguleerimisel kodutingimustes peab karburaatori lahtivõtmist talitama järgmiselt. Seguklapp seatakse piirdekruvi keeramisega asendisse, kus mootor töötab vähima pöörlemissagedusega vahelejäätudeta. Emulsioonikruvi (nõelkruvi) keeratakse asendisse, kus pöörlemissagedus on suurim. Vähendatakse uuesti pöörlemissagedust piirdekruvi keeramisega. Emulsioonikruvi keeratakse palju sissepoole, et tekivad vahelejäätud. Lõpuks keeratakse emulsioonikruvi 30...60° väljapoole. Kui autol on tahhomeeter, täpsustatakse pöörlemissagedust piirdekruvi keeramisega.

Karburaatoril «2105» võivad piirdepuksid katki minna. Et nende tükid kätte saada, tuleb reguleerikruvi välja keerata. Seejärel keeratakse mõlemad kruvid ettevaatlikult lõpuks sisse. Tühikäigu reguleerimist alustatakse pärast seda, kui emulsioonikruvi on 4...4,5 ja segukruvi 4,5...4,5 pööret väljapoole keeratud.

Reguleeritud karburaatorit kontrollitakse gaasipedaali kiire liigutamiseks. Mootor ei tohi pedaalile vajutamise või pedaalile vabastamise tõttu seiskuda. Piirdepuksid vajutatakse kohale sellises asendis, et emulsioonikruvi saab vaid sissepoole keerata. Segukruvi piirdepuks peab võimaldama kruvi keeramist veerandpöörde ulatuses mõlemale poole

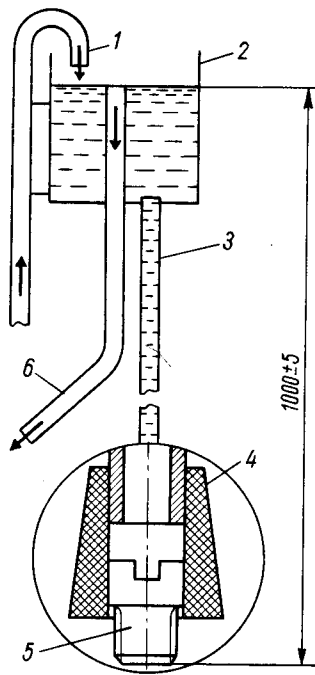
Käivitusseadme reguleerimine. Reguleerimine on vajalik üksnes siis, kui esineb käivitusraskusi. Kontrollimiseks pööratakse hooba 1 (joonis 3) nii palju kui võimalik vastapäeva. Õhuklapp peab selle tulemusena täielikult sulguma. Varda 3 ots jääb samal ajal varre 4 väljalõike lõppu, kuid ta ei tohi vart liigutada. Vajaduse korral saab varrast 3 painutada.

Täiesti suletud õhuklapi korral avaneb põhikambri seguklapp karburaatoritel «2101» 0,80...0,85 mm ja karburaatoritel «2103» 0,85...0,90 mm. Reguleerimiseks on võimalik painutada varrast 16. Kui vars 4 lükata äärmisse parempoolsesse asendisse, peab õhuklapp avanema 6,75...7,25 mm ulatuses. Õhuklapi avanemist reguleeritakse kruviga 6.

Düüside valimine. Karburaatori detailide valmistamise hälbed on nii suured, et õhu ja bensiini vahetuse segus võib üht tüüpi karburaatoritel erineda 12%. Kasutamise käigus suurenevad hälbed veelgi. Düüside hoolika valikuga on mõnel autol võimalik üsna suurel määral bensiini säästa. Düüse ei vahetata enne, kui mootor ja karburaator on igakülselt korrastatud. Töö on mahukas, vajab aega ja võimalusi proovisõitudeks ning lukksepaoskusi.

Kõigepealt peaks kindlaks määrama auto tegeliku bensiinikulu. Selleks valatakse paak enne pikemat sõitu ääreni täis, et saaks täpselt mõõta, kui palju bensiini paaki pärast juurde mahub. Kõik proovisõidud peavad toimuma ühesugustes tingimustes, tuleb tähele panna kiirust, tuuletegevust, liiklusintensiivsust, tuule rõhku, pakiraami olemasolu jne. Peale selle tuleks proovida, kui kaua või kui palju maad on vaja sõita kiiruse juurdekasvu saavutamiseks. Näiteks sõidetakse ühtlase kiirusega 60 km/h. Teatud märgist (puust, kilomeetripostist) alates kiirendatakse autot käiku vahetamata kiiruseni 90 km/h. Jätnud meelde koha, kuhu auto jõudis, on hindamisalus järgmisteks proovisõitudeks olemas. Võib ka mõõta vahemaa või aja, mis kulub lubatava kiiruse saavutamiseni kohalt liikudes, vahetades käike harjumuseks kujunenud kiirustel. Sellised proovisõidud iseloomustavad veomadusi ja nende järgi võib hiljem kontrollida auto üldseisundit.

Bensiinikulu vähendamiseks kesk-



6. Düüsi läbilaskevõime mõõtmise skeem. 1 — täitevoolik, 2 — nivooanum, 3 — toru, 4 — kummikork, 5 — düüs, 6 — ülevoolutoru.

miste kiiruste piirkonnas valitakse põhikambri 10...20% väiksema läbilaskevõimega peadüüsid. Need võib võtta teise karburaatori varukomplektist, kui sealsete düüside numbrid on 5...15 võrra väiksemad, või valmistada utilitsetest düüsidest. Originaaldüüs jäägu selleks puhuks, kui on vaja esialgne olukord taastada.

Enne varudüüsi muutmist tuleb kindlaks määrata originaaldüüsi läbilaskevõime. Tinglähimõõt seda otseselt ei väljenda. Düüsi läbilaskevõimet mõõdetakse joonisel 6 näidatud seadmega, mille võib ise valmistada. Seadme ülemises osas asub anum, mille ülesanne on hoida vee taset toru 3 kohal. Toru alumine ots lõpeb voolikuga. Selle külge kinnitatakse kummikorgi 4 abil düüs 5 nii, et vee voolamise suund ühtiks bensiini voolamise suunaga. Kui vee tase on seatud düüsi 1000 mm kõrgemale, mõõdetakse ühe minuti jooksul düüsi läbiva vee kogus.

Varudüüsi läbilaskevõime vähendamiseks on vajalikud jootekolb, düüsi siselähimõõdule vastavad puurid ja kolmekandiline nõeljas hõõrits. Viimase võib valmistada peenviilist.

Düüsiava lähimõõtu vähendatakse tinatamisega. Düüs aetakse jootekolviga kuumaks ja torgatakse temasse

happene tinatatud vasktraat. Seejärel hõõritsetakse düüsi ava mõlemast otsast veidi kooniliseks ja mõõdetakse läbilaskevõimet.

Karburaatoril «2101-1107010-02» võib esialgu vahetada põhi- ja abi-kambri düüsid nr. 130 ja 125. Põhikambri düüs vahetatakse järjest väiksemate vastu, kuni tekivad lahja kütuse segu tunnused: vahelejätud või aegvastused seguklapi avamise ajal ja tõukeline vedu mootori väikese võimsuse keskmise pöörlemissageduse korral. Lõplikult jäetakse karburaatorile see väiksema läbilaskevõimega düüs, mille puhul lahja segu tunnuseid ei esine. Kui aga võimsus tundub ühtlase veo korral väike, võib valida kümne numbriga võrra väiksema õhüdüüsi.

Mõnikord tekib väiksema peadüüsi tõttu paigaldamisel nn. tühi koht, kus mootor ei vea. Sellisel juhul on vaja suurendada bensiini etteanne tühikäigustee kaudu, valides suurema läbimõõduga tühikäigu-kütuse düüsi. Emulsioonikruvi keeramine selles osas palju ei aita, sest see muudab segu koostist peamiselt tühikäigu vähima pöörlemissageduse korral, mis üleminekurežiimi peaaegu ei mõjuta.

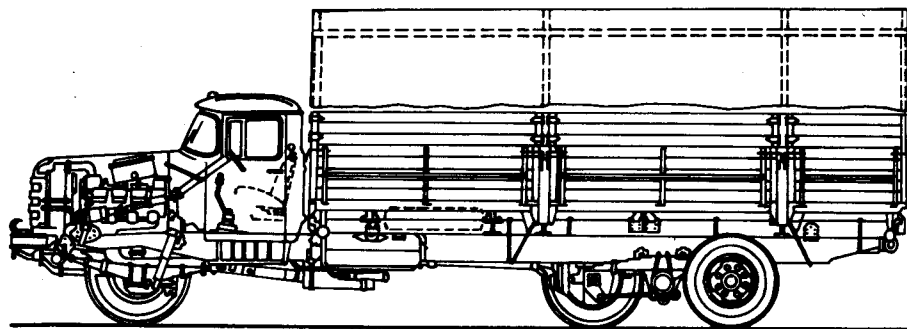
Kütuse etteannet tühikäigustee kaudu võib prooviks suurendada mõeldavoolu tekitamisega. Selleks tihendatakse düüsi või elektromagnetklappi keere niidiga ja keeratakse siis mootori töötamise ajal düüsi nii palju pesast välja, et pöörlemissagedus muutub. Seejärel reguleeritakse emulsioonikruvi asendit ja kontrollitakse, kas «tühi koht» on kadunud. Vajaduse korral keeratakse tühikäigudüüs pesast veel rohkem eemale ning korratakse reguleerimist ja katsetust ülalkirjeldatud viisil.

Enamasti järgneb peadoseersüsteemi kütusedüüsi täpsustamisele tühikäigudüüsi läbilaskevõime vähendamine, kasutades 5...15 numbriga võrra väiksemat kütusedüüsi. Düüsi vahetamisele järgneb tühikäigu reguleerimine emulsioonikruvist. Seejärel proovitakse autoga hästi sujuvalt paigalt liikuda. Õige reguleeringu korral veab mootor aeglastel pööretel ühtlaselt, ilma vahelejätudeta.

Pärast düüside täpsustamist võib vähendada kiirenduspumba tootlikkust ülalkirjeldatud viisil 0,3...0,5 cm³-ni käigu kohta. Reeglina annavad kirjeldatud võtted märgatavat kokkuhoidu, ilma et auto kiirusomadused halveneksid.

Abikambri peadoseersüsteemi reguleering jäetakse harilikult rikkamaks, sest tema seguklapp on harva suurel määral avatud. Pealegi võib arvata, et lahjema segu korral jääks abikambri seguklapp pikemaks ajaks avatuks ning säästu polekski. Mõeldav on sekunda abikambri üleminekusüsteemi reguleeringusse. Selleks asendatakse üleminekusüsteemi kütusedüüs väiksemaga ja proovitakse siis autot kiirendada otsekäiguga, alates kiirusest 60 km/h, vajutades gaasipedaali sekundi või paari jooksul lõpuni alla. Pedaali sujuval vajutamisel peab mootori võimsus järjest suurenema. Kui jõud vahepeal kaob, on uus kütusedüüs liiga väike.

Lõpliku hinnangu tehtud muudatustele annab bensiinikulu täpne arvestus. 1,2...1,6-liitrise töömahuga mootorid tarvitavad bensiini maanteel 7...10 l/100 km ja linnas 9...12 l/100 km. Andmete suur kõikumus on tingitud erinevustest sõiduoludes, juhtimisvõtetes ja auto korrasolekus. Püüame jõuda bensiinikulu alumisele piirile võimalikult lähedale.



ЗИЛ-133ГЯ ЗИЛ-133Г1

Kandevõime, kg	10 000	10 000
Tühimass, kg	7 350	6 875
Haagise täismass, kg	11 500	—
Veduki täismass, kg	17 835	17 100
Autorongi täismass, kg	29 335	—
Kiirus, km/h		
vedukil	85	80
autorongil	80	—
Kütuse kontrollkulu kiirusel 30...40 km/h, l/100 km	26,5	36,0
Ületatav teetõus, %	35	15

soojendab ette jahutusvedeliku ja mootoriõli.

Kahekettalise siduri hüdraulilises ajamis kasutatakse pneumaatilist võimendit, mis vähendab pedaalil vajalikku jõudu kolmekordselt.

Auto käigukast on kümnekäiguline (5X2). Neli eraldi pidurisüsteemi (nagu КамАЗ-il) rahuldavad nõudeid, mis selles suhtes rasketele autodele esitatakse. Roolivõimendi pumba ajamis kasutatakse kiilrihma asemel hammasratasülekanet.

Elektriseadmestik on uudiseks aku mahutavus on 190 A·h. Valgussignaalseadmed vastavad nn. Euroopa normile. Ees kasutatakse ümaraid kaheosalisi ja taga kandilisi kolmeosalisi laternaid, veokasti külgedel kollaseid helkureid, poritiibadel oranže külgmisi suunalaternaid, kabiinikatusel autorongi eraldustulesid.

Autole on vasaku raamitala külge kinnitatud 170-liitrise mahuga kütusepaak.

ЗИЛ-мäргига diiselveoauto

Millist nime ka poleks kandnud praeguse koondise «Avtozil» territooriumil ehitatud autod — АМО, ЗИС või ЗИЛ —, nende südameks on ikka ja alati olnud ottomootor. Nüüd aga enam mitte, sest käimas on ettevalmistused esimese diiselauto suurseriatisootmiseks. Esimesed katsepartiit autosid ЗИЛ-133ГЯ teevad juba automajandeis läbi tegelikku tööproovi.

ЗИЛ-veoautode kandevõime suurenes möödunud aastakümnel tublisti. Tootma hakati koguni kolmeteljelisi, pika veokastiga autosid. Selline kümnetonnine, ottomootoriga ЗИЛ-133Г1 võeti aluseks mudeli 133ГЯ puhul (diisel- ja ottomootoriga autode võrdlus on tabelis). Andmed näitavad, et diiselvariant suudab järele võtta kaheksatonnise kandevõimega haagise, mille täismass on 11,5 tonni, 133Г1 mitte. Seda muidugi kõrgematesse ka-

tegoriatesse kuuluvatel teedel, mis lubavad kuni kümnetonniseid teljekoormusi. Külavaheteede võib autoga põigata üksnes lühiajaliselt, teede lagunemise aeg välja arvatud.

Autol veavad mõlemad tagasillad (skeem 6X4), kabiin on üldjoontes — armatuurlaud mitte — unifitseeritud auto ЗИЛ-130 kabiiniga. Diisli suuremate mõõtmete tõttu tuli mootorikatet ja poritiibu pikendada. Etteulatuv, uudses kujunduses radiaatorivõre teeb diiselvariandi kergesti äratuntavaks.

Kaheksasilindriline diiselmootor on võetud КамАЗ-ilt, selle maht on 10,85 liitrit, võimsus 210 hj. ja pöördemoment 65 kGm (autol 133Г1 vastavalt 6,5, 150 ja 41). Kergemaks käivitamiseks külmal ajal on mootor varustatud kahe liseseadmega: elektrihoõgküünaldega ja käivitussoojendiga. Esimesed, soojendades silindrisse antavat õhku ja kütust, loovad eelduse segu süttimiseks välistemperatuuril kuni —20 °С. Kui õhutemperatuur langeb veelgi, süüdatakse käivitussoojendi, mis selles põleva diislikütuse arvel

Jalgratas ja plastid

On üldiselt teada, et plastmassid on masinate, sealhulgas sõidukite ehitamisel auväärse koha omandanud. Tänapäeval kasutatakse selleks otstarbeks plaste 15...17 korda enam kui 20 aasta eest. Plastide järjest täiustuvad füüsikalised mehaanilised omadused võimaldavad neil metallidega mitte üksnes edukalt konkureerida, vaid, tänu mitmetele eriomadustele, olla neist paremad, isegi asendamatud.