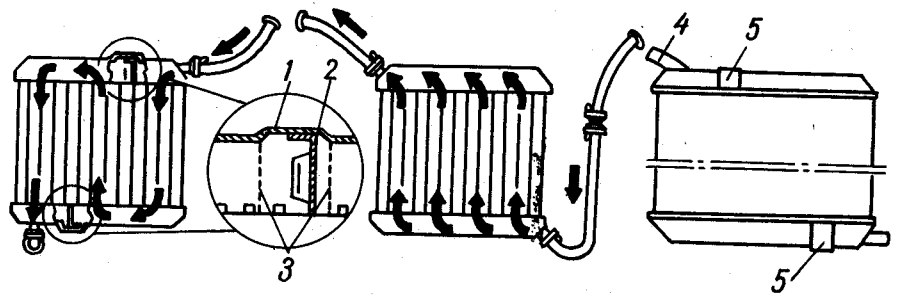


«Moskvitšis» on soe



1. Vasakul kolmekäiguline, keskel ühekäiguline ning paremal ümberehitatud radiaator. 1 — kõrgend anumal, 2 — vahesein, 3 — vaheseina eemaldamiseks vajalike läbilõigete kohad, 4 — uus nurga all kinnituv tuts, 5 — plekist paigad.

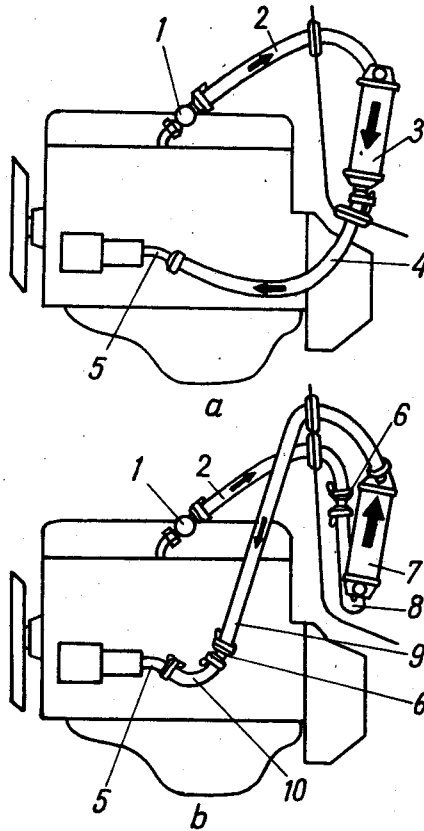
Enne 1981. aasta veebruari ehitatud «Moskvitšides» kasutati kolmekäigulist kütteradiaatorit, mille veaks oli jahutussüsteemi sattunud õhu kogunemine ülemisse anumasse. Loomulikult takerdub jahutusvedeliku ringvool läbi radiaatori seda enam, mida rohkem on anumasse õhku. Õhutustamine — ehkki see annab vaid ajutist tulu — toimub järgmiselt. Kütteseadme kraan suletakse, lõdvik võetakse sellelt maha ja täidetakse ääreni jahutusvedelikuga. Näpuga suuet sulgedes püütakse vedeliku väljavoolu lõdviku taastühendamiseni takistada.

Moskva Leninliku Komsomoli nimelise Autotehase kütte- ja ventilatsiooniseadmete grupi juht N. Ovsjanikov andis ajakirjas «За рулем» näpunäiteid vanemate, enne ülalnimetatud aega väljalastud Moskva ja Iževski «Moskvitš 412-te», samuti mudelite «2140» ja «2137» kütteseadmete ümberehitamiseks tehase muudatuste eeskujul.

Vaja läheb uut tüüpi, ühekäigulist radiaatorit katalooginumbriga 412-8101060-20 (numbri leiata ülemiselt anumalt) ja kaht lõdvikut, mille siseläbimõõt on 14...16 mm ja pikkus vastavalt 950 ja 700 millimeetrit. Samasugune olgu ka kahe kõvera lõdviku siseläbimõõt (sirgetele voolikutele võib murdumise vältimiseks ka ise 1,5...2,0-millimeetrisest vask- või alumiiniumtraadist särgi peale kruvida). Veel läheb vaja kaht värvilisest metallist puksi ja kaheksat klambrit.

Kui on lukksepatöökogemusi, võib vana kütteradiaatori ka ümber ehitada, kõrvaldades anumatest vaheseinad ja paigutades ümber väljavoolututsi. Vaheseinte kohad on märgatavad kõrgendite järgi, mis koos vaheseintega välja saetakse-puuritakse. Tekkinud avad kaetakse täpselt painutatud vaskvõi valgevaskplekitükkidega, mille laius peaks olema küllaldane 3...4-millimeetriseks ülekattteks. Nimetatud paigad tinutatakse avade hoolikalt puhastatud äärtele.

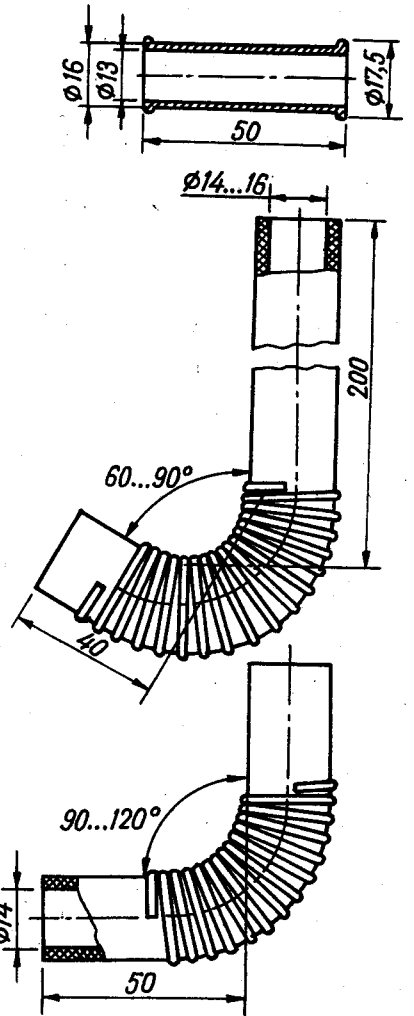
Väljavoolututs lõigatakse juurelt maha ja asendatakse 16-mm vaskto-



2. Küttesüsteemi radiaatori ühendusskeem vanematel (ülal) ja pärast 1981. aasta veebruari ehitatud «Moskvitšidel». 1 — kütteseadme kraan, 2 — juurdevoolulõdvik, 3 — kolmekäiguline radiaator, 4, 9 — äravoolulõdvik, 5 — torupõlv, 6 — ühenduspüksid, 7 — ühekäiguline radiaator, 8, 10 — kõverad lõdvikud.

ruga, mille ots on ära lõigatud 30-kraadise nurga all. Toru paikapanemiseks on vaja anumasse teha ovaalne, toruotsaga hästi sobiv ava.

Ka kodusel teel saab radiaatorile surveproovi teha. Üks tuts suletakse, teisele ühendatakse voolik, mille kolmikul seisab manomeeter. Radiaator paigutatakse võimaliku lekke avastamiseks veeanumasse ning temas teki-



3. Kõverate lõdvikute mõõtmed.

tatakse 1,0...1,2-atmosfäärine ülerõhk.

Nüüd vajalikust muudatusest kere juures. Mootoriruumi tagaseina, 110 mm võrra vasakule gaasihoova teljest ja 35 mm võrra allapoole mootoriruumi kandi alaservast, puuritakse lõdviku jaoks 28-mm läbimõõduga ava.

Jahutusvedeliku võib eemaldada ka

ainult kütteseadmest, mis on muga-
vam. Suletakse kraan, väljavoolulõd-
viku veepumpa viiva torupõlve ühen-
duskoha alla asetatakse vähemalt liit-
rise mahuga anum. Vooliku ots las-
takse anumasse, põlv suletakse kõrgi-
ga, mille peenema otsa lähimõõt olgu
11,5 millimeetrit. Lõdvik võetakse
kraanilt maha ja veeradiaator tüh-
jendatakse vedelikust.

Kütteseadme pehme kate eemalda-
takse pärast kahe kruvi ja kahe poldi
lahtikeeramist. Võetakse lahti venti-
laatorimootori juhtmed ja eemalda-
takse ventilaator. Radiaator võetakse
välja ümbrise poolmete vahelt ning
siibritelt lõigatakse maha vertikaalsed
seinad (peegeldid). See lihtne võte
võimaldab parendada sooja õhu kan-
dumist esiistmete alla ning tempera-
tuur sõitjateruumi tagaosas tõuseb
mitme kraadi võrra.

Ühekäiguline radiaator asetatakse
kohale nõnda, et juurdevoolututs aset-
seb all paremal. Äravoolulõdviku
avast põrandas võtame välja kummi-
puksi ja suleme selle ava kõrgiga.
Puks kulub ära uue ava juures, mille
tegime mootoriruumi seinale. Kinnita-
me radiaatorile äravoolulõdviku ja
pistame selle läbi kummipuksi. Voo-
liku vabale otsale kinnitame metall-
puksi ja klambrite vahendusel kõvera
lõdvikutüki. Selle pikkus peaks olema

niisugune, et ühendus veepumba põl-
vega kulgeks sujuvalt. Tõmbame põl-
vest korgi välja ja ühendame klambri-
ga varustatud lõdvikuotsa põlvega.

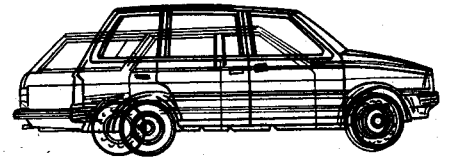
Kõvera lõdviku ühendame juurde-
voolututsiga. Kui selle lõdviku üles-
pööratud osa pikkus on vähemalt 200
millimeetrit, saab selle puksi ja
klambrite abil ühendada olemasoleva
kraani poolt tuleva lõdvikuga.

Jääb ühendada kütteventilaatori
juhtmed, ventilaator ise ning kütte-
seadme pehme kate.

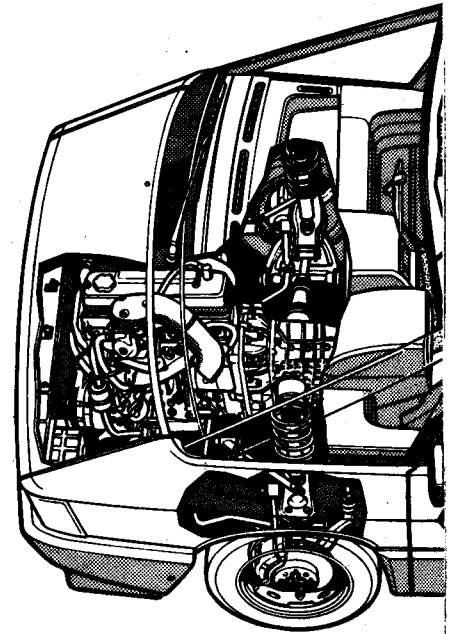
Täidame küttesüsteemi jahutusve-
delikuga sel teel, et avame kraani ja
laseme mootoril kuni viis minutit töö-
tada. Suure radiaatori ülemises anu-
mas langeb vedelikutase ning radiaa-
tor tuleb uuesti täita.

Jooniselt 2 näeme, et mõlema lõd-
viku paindekohad on uue skeemi pu-
hul radiaatorist kõrgemal, järelikult
jääb osa jahutusvedelikku jahutus-
süsteemi tühjendamisel välja voola-
mata. Ütlema tagi on selge, et talvel
sellises küttesüsteemis vett kasutada
ei või.

Kord kolme aasta kestel, kui vaheta-
takse jahutusvedelikku, tuleb juurde-
voolututsi alla paigutada madalate
servadega, vähemalt liitrise mahuga
anum, lõdvik tutsilt lahti teha ja jahu-
tusvedelik ka radiaatorist välja lasta.



1380 mm kõrguse keskklassi universaali
«Ford Granada» võrdlus 1600 mm kõrge,
väikeauto põhjale ehitatud «Nissan Prai-
rie'ga» näitab proportsioonide äärmuslikku
nihet.



Pikiasetsev 2-liitrine otto- või 2,1-liit-
rine diiselmootor on küllaltki hästi ligi-
pääsetav lühikese mootorikatte avamisel.

Universaalist universaalsemad

U. HEINSAAR

Sõiduauto ei ole tihtipeale mitte
ainult sõitmisauto, vaid peab olema
pisut ka vedamisauto, s. t. toimetama
samaaegselt edasi nii inimesi kui ka
veoseid. Liikuvad, aktiivsed inimesed
eelistavad seepärast sageli klassikali-
sele sedaanile poolsedaani (meil näi-
teks ИЖ-21251) või universaali (BA3-
2102, -2104, «Moskvitš 2136», «Mosk-
vitš-2137», ГАЗ-24-02). Nad kaotavad
küll auto välimuses, kuid võidavad
funktsionaalsuses.

Autotööstuse vaatevinklist on pika
katusega, kahe küljeakna ning taga-
luugi lisamisega saadav teisend ratsio-
naalne ehitada, kuid viimasel ajal on
hakatud kahtlema sel teel loodud uni-
versaalkere universaalsuses. Puudusi
on universaaliks kohandatud, mitte
selleks ehitatud kerel terve rida, mil-
lele kõige silmatorkavam on sõitja-
teruumi madal lagi. Sedaankerega
auto kõrgus on aastatega lähenenud
1300 millimeetrile ning sõitjateruumi

kõrgus ei võimalda selles enam ammu
vabalt tegutseda, auto tagaossa kujun-
datava pakiruumi laadimisava kõrgus
on aga vähenenud ning ei võimalda
vedada suuremaid esemeid, mis auto
kandevõimet arvestades muidu täiesti
võimalik oleks. Tõsi — on proovitud
ästmelist, poole pealt kõrgenevat
autokatust («General Motors», «Cit-
roën»), kuid selliste kerede «furgoo-
nisuunitlus» torkab veelgi enam silma
ning mis peatähis — autoarhitek-
tuuri ja aerodünaamika nüüdisõue-
tega ei ole sellisel kerel just palju
puutepunkte.

Universaalkerega sõiduaudote po-
pulaarsust arvestades otsustati mitmel
pool katsetada universaalidena pro-
jektitud autodega — pidi ju nen-
delegi leiduma kui mitte massiline,
siis vähemalt investeeringuid korvav
müügivõimalus.