

S 940 : 1

Teie

CHEVROLET'

HOOLITSUSEKS

ja

KORRASTUSEKS



CHEVROLET



KÄSIRAAMAT



3 6

15940. (63.9.36).

SÕIDU- JA VEOAUTOD

ENSV
Riiklik Avalik
Raamatukogu

~~EA 29940~~

J. PUHK & POJAD, TALLINNAS

PEAKONTOR: Tallinnas, Põhja pst. 21, telefon 426-40. Autode, kummikaupade, paadimootorite, benssiini, petrooleumi, õlide, tennisarvete, väetisainete, jahuja koloniaalkaupade müük. Autotöökojad. Suurveski. Kesklad.

TALLINNA OSAKOND: Estonia pst. 27. Rauakauba, tööstustarvete, põllutööriistade, ehitusmaterjali jne. müük, telef. 427-55. Jahu- ja koloniaalkaupade müük, telef. 471-59.

METSAMATERJALI- JA LAUALADU: Tallinnas, Viljandi tän. 9, telef. 459-43.

OSAKONNAD: Tartus, Riia 67, tel. 584 ja Poe 4, tel. 11-96; Pärnus, Pikk 6, tel. 190; Narvas, Peetri pl. 7-a, tel. 27; Valgas, Vabaduse 5, tel. 91; Rakveres, Laada 27, tel. 105; Viljandis, Kauba 9, tel. 211; Petseris, Turuplats 17, tel. 70; Abjas, tel. 58; Võhmas, Väksali tän., tel. 5; Paides, Tallinna t. 11/9, tel. 69.

Posti jooksev arve nr. 110.

Näpunäiteid Chevrolet' omanikule

Chevrolet' omanikuna õnnitleme Teid ja oleme alati huvitatud, et see auto osutuks Teile praktiliseks ja mugavaks sõidukiks, millega Teie tuhandeid kilomeetreid nauhtides maha sõidate.

Nagu iga masin, vajab ka *Chevrolet* teatud määral hoolt, eriti tema sissesõidu ajal. Esimeste 150 km sissesõidu ajal ärge sõitke kiiremini kui 45 km tunnis. Järgmised 300 km mitte üle 50 ja järgmised 300 km kuni 70 km tunnis. Suuremat kiirust ei maksa pidevalt enne arendada, kui masin on sõitnud 3000 km.

750 km sõidetud, näidake oma masinat esindajale, kellelt ta ostsite, see vaatab ta järele ja korrastab teda, mille eest Teil ei ole midagi maksta.

Masina käitamisel pidage silmas järgmisi näpunäiteid. Hoiduge sõitmast, jalg siduripedaalil, millega võite põhjustada siduri libisemist, samuti siduri osade enneaegset kulumist.

Pidage kummides tarvilikku õhusurvet, see hoiab kummisid kulumast ja säästab kütteenet, ühtlasi on see oluline kindlamaks pidurdamiseks ja juhtimiseks.

Ärge tarvitage kummides „manžette“, eriti eesratastel. Need rikuvad rataste tasakaalu ja võivad rattaid panna vibama.

Ärge sõitke madalama õlitasemega mootoris kui „Low“ märgini õlinäitajas. Kontrollige õlitaset iga kord, kui ostate bensiini.

Külma ilmaga kaitske jahutusseadist *Chevrolet'* ehtsa jäätamiskindla seguga (Anti-Freeze). See takistab jahutusseadise külmumist ja roostetamist.

Hoiduge suuri tiire andmast, kui masin on külm.

Järgnevad leheküljed sisaldavad olulisemaid näpunäiteid *Chevrolet'* tõhusaks ja meeldivaks käitlemiseks. Seejuures ei püüta tungida masina konstruktsiooni, üksikute osade tegevusse ega sellesse, kuidas tarvilikke mehaanilisi korrastusi ja parandusi teha.

Mehaanilisteks korrastusteks ja parandusteks soovitame toimetada sõiduk *Chevrolet'* õigusliku esindaja juure, kelle vilunud mehaanikud proovitud tööriistade, varustuse ja *Chevrolet'* ehtsate osadega osutavad tekkinud vigadele tarvilikku tähelepanu, mis *Chevrolet Motor Company'* poolt tagatud.

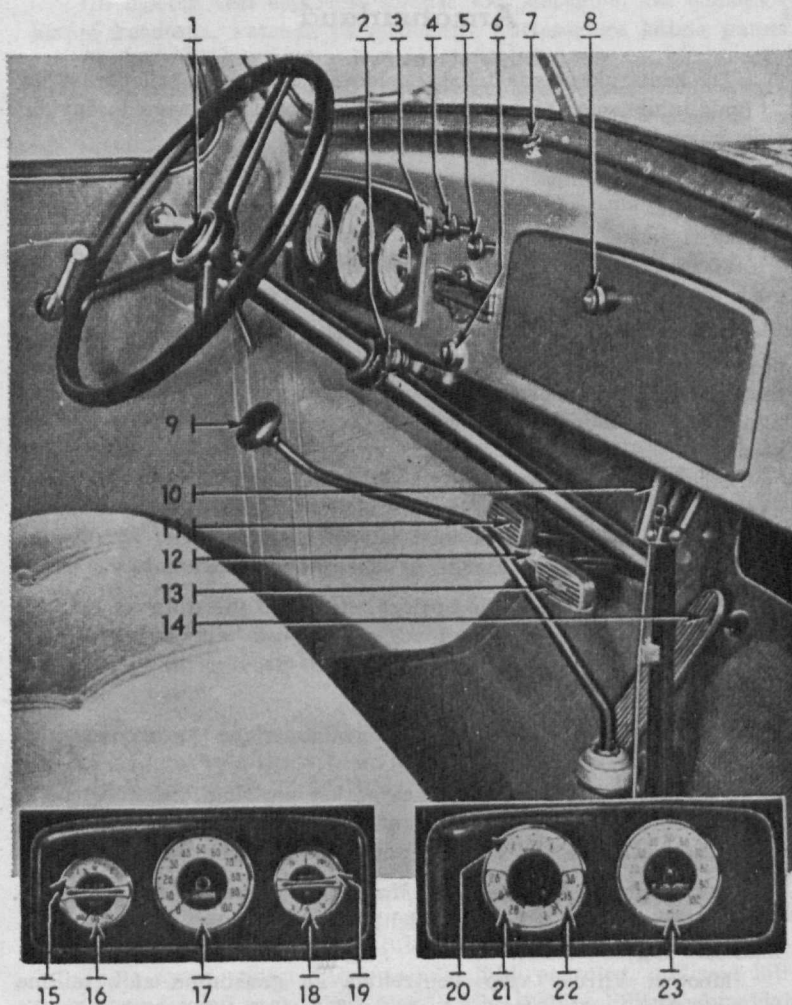
Saagu Teile harjumuseks lasta iga sõidetud 1500 km järele oma masin vilunud mehaaniku poolt järele vaadata ja õlitada. Hoidke kõik masina osad puhtad ja hästi õlitatud, siis tunnete lõbu *Chevrolet'*ga tulukalt mahasõidetud tuhandetest kilomeetritest.

Chevrolet Motor Company.

Tehnilisi andmeid 1936. a. Chevrolet' sõidu- autode kohta.

	109"	Master De Luxe	Imperial
Telgede vahe	109" (2,77 m)	113" (2,87 m)	124" (3,17 m)
Rataste vahe ees	1,42 m	1,43 m	1,43 m
" " taga	1,44 m	1,46 m	1,46 m
Kummide mõõdud	5,25"×17"	5,50"×17"	5,50"×17"
Silindrite arv	6	6	6
Silindrite läbimõõt	84,14 mm	84,14 mm	84,14 mm
Kolvi käik	101,6 mm	101,6 mm	101,6 mm
Silindri maht	3,39 l	3,39 l	3,39 l
Effektiivvõimsus (3200 t/min.)	79 hj.	79 hj.	79 hj.
Süüteküünalde tüüp	A. C. K=11	A. C. K=11	A. C. K=11
Bensiinipaagi maht	53 l	53 l	53 l
Jahutusvee hulk	14,2 l	14,2 l	14,2 l
Käigukasti õli hulk	0,75 l	1,2 l	1,2 l
Diferentsiaali õli hulk	1,4 l	2,1 l	2,1 l
Õli hulk (karteri uuesti täitmisel)	4,75 l	4,75 l	4,75 l
Eesvedru kesta õli hulk	—	2,3 l	2,3 l
Ventili tõukurite vahe (sooja mootoriga)			
sisselaske:	0,006"	0,006"	0,006"
väljalaske:	0,013"	0,013"	0,013"
Katkestaja kontaktide vahe	0,018"	0,018"	0,018"
Süüte järjekord	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4	1-5-3-6-2-4
Süüteküünalde sädeme vahe	0,032"—0,035"	0,032"—0,035"	0,032"—0,035"
Tagasiülekanne	4, III-I (37-9)	4, III-I (37-9)	4, III-I (37-9)
Piduripedaali vaba liikumis- ruum	1"	1"	1"
Kummisurve:			
alamäär	2,25 kg	1,96 kg	2,25 kg

(Auto seeria number on märgitud plaadile mootoriruumi vahe-
seinal paremal mootorikatte all. Mootori number on märgitud
plaadile, mis asetseb silindriblokis bensiinipumbast tagapool.)



Joon. 1. Armatuurlaud

- | | |
|-------------------------------|---|
| 1. Signaalnupp | 13. Piduripedaal |
| 2. Ohupuhastaja | 14. Gaasi- ja käivituspedaal |
| 3. Gaasinupp | 15. Bensiinimõõtja (Master de Luxe) |
| 4. Valgustülilija | 16. Veesoojuse näitaja (Master de Luxe) |
| 5. Ohukäigu sulgklapp (Choke) | 17. Kiirusemõõtja (Master de Luxe) |
| 6. Süüte lukk | 18. Õlisurve mõõtja (Master de Luxe) |
| 7. Tuuleklaasi pühkija | 19. Ampermeeter (Master de Luxe) |
| 8. Kinnastelaegas | 20. Bensiinimõõtja (Chevrolet 109") |
| 9. Käigu vahetus kang | 21. Ampermeeter (Chevrolet 109") |
| 10. Käsi pidurikang | 22. Õlisurve mõõtja (Chevrolet 109") |
| 11. Siduripedaal | 23. Kiirusemõõtja (Chevrolet 109") |
| 12. Eestulede lülitusnupp | |

Armatuurlaud

AUTO konstruktsioonis tehakse pidevalt täiendusi, sellepärast on igale juhile soovitav tutvuda põhjalikult oma masinaga ja õppida seda võimalikult tagajärjekalt kasutama.

Lukud ja võtmed. Kaasaantud kaks edeukse võtit on ühised süütelukuga. Teised kaks võtit on määratud „kinnastelaeka“ ja tagakasti jaoks.

Võtmed käes, märkige endale nende numbrid, et tarbekorral uusi võtmeid nõutada.

Ukselukud. Igal uksele on seespool väike riiv, millega uks seestpoolt lukustatakse. Selleks lükatakse riiv üles, milletõttu ust ei saa väljastpoolt käepideme abil avada. Seestpoolt saab ust harilikul viisil avada, kusjuures riiv iseendast langeb lukustamata asendisse.

Ukse lukustamiseks väljastpoolt lükake riiv ülespidi, kui uks avali. Ukse sulgemisel hoidke käepide otse alaspidi, siis lukustub uks iseendast. Ei hoita välimist käepidet ses asendis, võtab sise-mine lukuriiv hariliku asendi ja uks jääb lukustamata.

Tähele panna! Vaadake hoolega, et võti ei jää autosse, kui uksel kombel lukustatakse. Autoust saab avada ainult võtme abil, mis pistetakse välimisse käepidemesse. Soovikorral võib autot väljastpoolt ka võtme abil lukustada.

Süütelukk. Süütelukk asetseb armatuurilaua keskkohast alumises servas ja töötab võtme abil.

Võti pistetakse avausse ja keeratakse poolringi, selletõttu tekib vooluühendus. Võtit niipalju tagasi keerates, et teda saab välja tõmmata, katkeb vool. Vooluühendusel ei saa võtit eemaldada.

Gaasikontroll. Gaasipedaal *Master de Luxe*-mudelil on ühenduses käivitajaga. Teistel mudelitel vedru asetab pedaali auto-maatselt algseisundisse.

Mootori kiirust võib kontrollida ka gaasinupu abil, milline armatuurilaual tähistatud sõnaga „*Throttle*“. Seda abivahendit võib kasutada, kui soovitakse püsiva kiirusega sõita. Tarvitatakse uue 109"-mudeli juures ka mootori käivitamisel.

Toore gaasi kontroll. Külma mootori käimapanemiseks vajatakse rohkem bensiini kui sooja mootori jaoks. Õhukäiguklapi nupp armatuurilaual, märgitud sõnaga „*Choke*“, mõjutab karburaatorit, mis valmistab küttesegu.

Õhukäiguklapi õige kasutamine on äärmiselt tähtis, sest selle õhtrali tarvitamisel imeb kolb silindritesse suurel hulgal bensiini, mis vedeldab määrdõli ja uhub ta alla, milletõttu masina eluiga võib tunduvalt väheneda.

On mootor veel eelmisest sõidust soe, siis enne, kui õhukäigu-klappi kasutada, katsuda ta normaalse kütteseguga käima panna.

Õhukäiguklapp tuleb nii kaugele lahti tõmmata, et mootor saaks käivitamiseks tarvilikku küttesegu, mis võimaldab ühetasast käiku. Õhukäiguklappi ei tohi aga kaugemale lahti tõmmata, kui see tarvilik, ja teda tuleb lükata kohe jälle vastu armatuurlauda „kinni“, niipea kui mootori tegevus seda lubab.

Käivitamine *Master de Luxe*-mudelil toimub käivitus-gaasipedaalile vajutamisel.

Mootori seismajäämisel gaasipedaal anda enne vabaks, kui käivitajat uuesti tarvitada.

Käivituspedaal. (Uus 109"-mudel.) Käivitaja töötab vajutusega nupule, mis asetseb põhjalaua gaasipedaali läheduses.

Vajutus sellele nupule mõjutab käivitusmehhanismi, milline paneb mootori käima. Kuna käivitusmootor käib patarei jõul, milleks kulub tunduvalt voolu, siis ei tohi teda korruga enam kui 10 sekundit tarvitada. Kui mootor käima hakkab, tuleb käivitus-nupp jalamaid vabaks anda ja teist korda mitte enam maha suruda enne, kui mootor pole täielikult seisma jäänud. Ei panda seda ettevaatust tähele, võivad käivitusmootor ja hammasrattad tõsiselt kannatada.

Valgustusekontroll. Valgustusseadisel on kaks kontrollpunkti: lülitusnupp armatuurlaua, märgitud sõnaga „Lights“, ja lülitus-nupp põhjalaua.

Master de Luxe-mudelid. Esimene asend: Nupp esimeses asendis ei mõjuta valgustust, vaid suurendab dünamo laadimisvõimet. Sel viisil võib laadimisvõimet suurendada, kui patarei vajab enam voolu (näit. raadio töötamisel).

Teine asend: nupp teises asendis lülib seisu-, armatuurlaua- ja tagatuled.

Uus 109"-mudel. Esimene asend: nupp esimeses asendis lülib seisu-, armatuurlaua- ja tagatuled.

Teine asend: nupp teises asendis lülib peatuled, milliseid lüli-jaga pörandalaua saab lülida üles ja alla. Selline lülitus võimaldab eeslambi pimestavat mõju vastutulevale autole vähendada, kuna tee on samal ajal küllaldaselt valgustatud.

Ampermeeter. Ampermeeter näitab elektrivoolu tugevust, millega patareid laetakse, või selle voolu tugevust, mida patareist ammutatakse.

Kui mootor sõidab kiirusega alla 20 km, siis näitab ampermeetri nõel negatiivsele (—) poolele. See tähendab, et patarei tühjeneb.

Umbes 20 km tunnis hakkab dünamo laadima ja ampermeetri nõel liigub positiivsele (+) poolele. Voolutugevus tõuseb masina

kiirusega, kuni saavutatakse ülemmäär 40 km tunnis. Selle kiiruse juures näitab ampermeeter normaalselt 14 kuni 18 amprit, kui kõik tuled on välja lülitatud.

Ölisurvemõõtja. Ölisurvemõõtja näitab ainult õli survet mootoris, aga mitte õli hulka.

Ölisurvemõõtja normaalne seis on läbistikku 15 iga kiiruse juures üle 25 km tunnis, kui mootor on soe.

Harjuge aegajalt ölisurvemõõtjale pilku heitma, kui autoga sõidate. Kui külma mootori käivitamisel osuti läheneb 20, sõitke tasemini, kuni surve langeb normaalsele seisule. Kui ta pärast mõne-minutilist sõitu ei alane normaalseks, siis võib see tähendada, et Teie poolt tarvitav mootoriõli on sõiduaegse ilmastiku jaoks liig paks, ja Teil tuleb automüüjalt nõu küsida.

Tähele panna! Kui mootori käimisel ölisurve langeb nullile, tuleb masin viivitamata peatada ja surve languse põhjus kindlaks teha.

Veesoojusemõõtja. Veesoojusemõõtja näitab jahutusvee soojust mootoris.

Normaalselt see mõõtja ei tohi üle 180° näidata. Raske tee või kestva suure kiiruse juures palava ilmaga võib see üle selle punkti tõusta.

Bensiinimõõtja. Bensiinimõõtja näitab bensiini hulka taga-paagis. Ta töötab ainult siis, kui süüde on sisse lülitatud.

Signaalnupp asetseb rooliratta keskkohas.

Siduripedaal. Vajutus siduripedaalile katkestab jõuülekande käiguvahetuse otstarbeks. Siduripedaal vajab vaba ruumi liikumiseks, enne kui sidur pääseb vabaks. Selle nõude jälgimine aitab sidurit hoida heas korras. Sõit jalaga siduripedaalil põhjustab siduri lamellide kulumist ja laagrite logisemist.

Piduripedaal. Piduripedaal mõjutab hüdraulilisi pidureid kõigil neljal rattal, mida harilikult tarvitatakse auto peatamiseks.

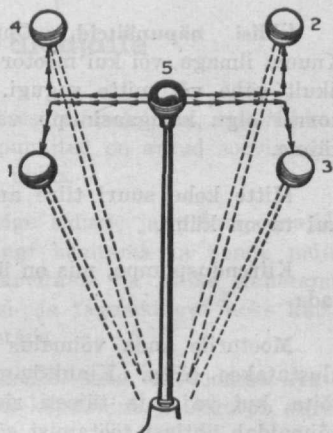
Käsi pidurikang. Käsi pidurikang asetseb juhiruumi keskkohas käiguvahetuskangi lähedal. Mõjutab mehaaniliselt piduri klotse tagaratastele ja kasutatakse harilikult seisul.

Käiguvahetuskang. Käiguvahetuskangi tarvitatakse käikude vahetamiseks. Käike on kolm edasi ja üks tagasi. Esimest käiku tarvitatakse auto paigalt võtmiseks ja järskudele kinkudele tõusmiseks või liivast ja porist välja vedamiseks. Teist käiku tarvitatakse samadel tingimustel, kui on võimalik suuremat kiirust arendada, ta on samuti kasulik tihedas liiklemises. Kolmandat käiku tarvitatakse harilikul sõidul.

Joon. 2. Käiguvahetuskang.

Käikude paigutus

1. Esimene käik. 2. Teine käik.
3. Kolmas käik. 4. Tagurpidikäik.
5. Vabakäik



Master de Luxe-mudelid. Vaikne sünkrooniline jõu ülekanne võimaldab tasase töötamise ja hõlpsa käiguvahetuse.

Vahetades käiku teiselt kolmandale või kolmandalt teisele, saavutatakse paremaid tulemusi, kui kang peatatakse vabakäigu asendis silmapilguks, enne kui lülitatakse järgmine käik.

Uued 109"-mudelid. Need mudelid on varustatud vaigse teise käigu ülekandega, mis võimaldab tasase töötamise ja hõlpsa käiguvahetuse.

Käikude vahetamisel saavutatakse paremaid tulemusi, kui kangi peatada silmapilguks vabakäigu asendis, enne kui käiku ümber lülitakse.

Mootori käivitamine

VAADAKE, et käiguvahetuskang oleks vabakäigul. On soovitatav siduripedaal maha suruda, eriti külma ilmaga. Süüde lülitada. Siis toimida vastavalt mudeli iseloomule.

Master de Luxe. Külma ilmaga õhukäiguklapi nupp armatuurilaua „Choke“ täiesti välja tõmmata. Gaasipedaal maha suruda ja hoida mõni sekund, kuni mootor hakkab käima.

Uus 109". Külma ilmaga õhukäiguklapi-nupp „Choke“ armatuurilaua täiesti välja tõmmata. Käsigaasinupp „Throttle“ täiesti välja tõmmata. Käivitusnupule vajutada ja hoida mõni sekund, kuni mootor hakkab töötama.

Mootori töötades õhukäiguklapp poolenisti sisse lükata ja gaasipedaal vabaks anda või käsigaasinupp sisse lükata. Õhukäiguklappi mitte kauem lahti hoida, kui tungivalt vaja mootori ühtlaseks käiguks.

Üldisi näpunäiteid. Õhukäiguklappi kasutada mõõdukalt. Kuuma ilmaga, või kui mootor soe, kasutada õhukäiguklappi võimalikult vähe või mitte sugugi. Uue 109"-mudeli juures niisugusel korral olgu käsigaasinupp välja tõmmatud, kuni mootor hakkab käima.

Mitte kohe suuri tiire anda, kui mootor käima hakkab, eriti kui ta on külm.

Kiirenduspumpa, mis on ühenduses gaasipedaaliga, mitte tarvitada.

Mootorile anda võimalus minut või kaks soojeneda enne kui alustatakse sõitu. Kinnitõmmatud õhukäiguklapiga mitte kauem sõita, kui vaja, ja täiesti sisse lükata, kui mootori temperatuur võimaldab ühtlast töötamist sõidul.

K ü l m a i l m a g a. Et mootor külma ilmaga hõlpsasti käima hakkaks, peab karteris olema kohane õli ja patarei täielikult laetud. Lähemalt lk. 12 ja määrimiskavas.

Uue masina juures

vähe enam hoolt tasub ausasti. Kuigi nüüd, tänu masina täpsele ehitusele, igav sissesõitmise aeg on kõrvaldatud, peab mootorile siiski aega andma oma ülesandega kohaneda, mille tõttu ta töötab paremini ja vastupidavamalt. See protsess ei ole tülikas. Peab pidama silmas vaid väheseid näpunäiteid:

1. Hoolitseda selle eest, et karteris oleks küllaldaselt määrdeõli.
2. Mootor alati juhtnööride kohaselt hoolikalt käima panna.
3. Mootorile enne kiiret sõitu aega anda soojeneda.
4. Esimesed 750 km võib sõita kiirusega kuni 70 km tunnis.
5. Mootoriõli 750 km järele vahetada.
6. Järgmised 1500 km võib sõita kuni 100 km tunnis.
7. Mootoriõli iga 2000—2400 km järele vahetada.
8. 2500 km sõidetud, võib kestva 80—100 km-tunnikiiruse juures lühemat aega sõita ka üle 100 km tunnis. Maha-sõidetud kilomeetritele vastavalt võib sõidukiirust tõsta. Suurt kiirust mitte enne arendada, kui mootor on soojenenud.

Näpunäiteid algajaile

TEIE juhtimisharjumused algavad sest silmapilgust, mil hakkate juhtimist õppima. Järgnevad näpunäited on antud sooviga olla Teile õigete harjumuste kujunemisel abiks.

Kontroll. Mootori seismisel õppige siduri- ja piduripedaalide, gaasipedaali, käsipiduri ja käigukangi käsitama ja nende mõju tundi. Harjutage sidurit tarvitama ja käike vahetama. Õppige vahetuskangi asend iga edasi- ja tagasikäigu jaoks kätte, nii et käiku kõhklemata võite vahetada.

Istuge mugavasti ja õppige juhtimisel keha lõdvendama. Autojuhtimine nõuab vähem pingutust kui kõndimine ja muutub varsti harjumuseks.

Esimestel katsetel suurel teel peab vilunud juht algajat saatma. Iga õppimine koosneb katsetustest ja eksitustest. Harjutage silmade, käte ja jalgade tarvilikku koostööd, mille saavutate alles siis, kui mõnda toimingut õigesti ikka ja ikka jälle kordate, kuni see saab harjumuseks.

Juhtimine. Ärge käänake rooliratast liig palju. See käib nii hästi otsesõidu kui ka kurvide võtmise ning pöörete kohta. Enne kui olete vilumuse omandanud, tehke käänakud pikkamisi, keerake rooliratast ainult niipalju, kui kurvi võtmiseks vaja. Laske mootor vedada autot käänakul, ärge lahutage sidurit.

Siduri käsitus. Pidage meeles, et siduripedaalil on õieti ainult kaks õiget asendit — täiesti väljas ja täiesti sees. Tehke endale reegliks jalg peale käikude vahetust siduripedaalilt maas hoida ja andke sidurile võimalus mahedalt töötada. Sidur osaliselt tegevuses või sõita jalg siduripedaalil tähendab halvasti sõita, sidurit rikkuda, laagreid ja sidurikatet kulutada.

Pidurid. Pidureid käsitada alati nii pehmelt (sujuvalt) kui võimalik, pidurdades pikkamisi.

Kuni viimase silmapilguni enne masina seismajäämist hoidke sidur tegevuses, siis vabastage ja rõhuga natuke tugevamini pidurile. Õppige nii sõitma, et Teil kunagi pole vaja järsku pidurdada. Pidurite õige käsitus pole raske õppida, ja nende õige käsitus on hea juhi tunnuseid.

Lõppeks on soovitav, et algaja arendaks endas harjumust heitma armatuurlauale pilku ja mõistma seda keelt, mida see kõneleb. Õlisurve, veesoojus, elektrivool näitavad mootori normaalset tegevust või midagi muud. Kõrvalekaldumised tuleb kindlaks teha ja nende põhjused kõrvaldada.

Autohooldamine

KUIGI olete julge, et Teie auto korralikult töötab, tuleb Teil siiski silmas pidada mõningaid asjaolusid ja andmeid, mis selleks tarvilikud, et auto püsiks võimalikult paremas korras.

On palju odavam nende asjade eest teatud aja järele hoolitseda, kui masinat seni hooletult käsitada, kuni kulukas parandus osutub paratamatuks. Liiatigi on sellisel hoolitsusel käitiskulud vähemad, masin annab oma parima ja kindlustab julgeoleku.

Seda hoolt, mida masin nõuab, ei saa muidugi mahasõidetud kilomeetrite peale täpselt välja arvestada. See on suurel määral maastiku iseloomust, sõitmisviisist, sõidetud kilomeetritest ja teatud määral ka bensiini ja õli omadustest. Järgnev tabel sisaldab võimalikult lähedasi keskmisi andmeid, mis Teid aitavad oma autole pöörata seda tähelepanu, mida ta Teilt vajab, tasudes seda Teile mugavuse, julgeoleku, ökonoomsuse ja rahulolekuga.

Korrashoiutabel

1. Alus määrida vähemalt iga 1000 km
2. Alus ja kere järele vaadata iga 1500 km
3. Mootoriõli vahetada iga 2000—2400 km
4. Differentsiaali ja käigukasti määret vahetada kaks korda aastas või enam
5. Jahutusseadis puhastada kaks korda aastas
6. Mootor häälestada 3000—5000 km
7. Juhtimisseadis reguleerida 3000—5000 km
8. Alus ja kere pingutada 5000—7000 km
9. Pidurid reguleerida 5000—10000
10. Süüteküünlad uuendada 15 000 km
11. Klappid lihvida 12000—15000 km
12. Eesrattad kontrollida ja reguleerida iga aasta

Määrimine

Määrimine. Auto korrashoiu tähtsamaks eelduseks on korralik määrimine. Määrdeid tulevad odavamad kui paranduskulud. Et nad oma töö rahuldavalt teeksid, peavad nende omadused vastama otstarbele ja aastaajale.

Määrimist võib liigitada järgmiselt:

- | | |
|--------------------------------|--------------------|
| 1. Mootori määrimine | 3. Aluse määrimine |
| 2. Jõu-ülekandeosade määrimine | 4. Kere määrimine |

Iga masinaosa vajab erilaadi määret. Allpool antakse näpunäiteid, kuidas valida kohaseid määreid ja kui sagedasti neid tarvitada. Sellele raamatule on ligi pandud määriskava, mis sisaldab kõiki tarvilikke andmeid õigeks määrimiseks. Kinnitage see oma garaaži seinale, kust igal ajal võite saada tarvilikku juhatust.

Mootori määrimine. Mootori määrimiseks määratud õli asub karteris, kust väntvõll seda sellekohase noka abil ammutab. Õlitaset karteris näitab vastav mõõduvarras. Iga kord, kui bensiini valatakse paaki, silmitsetagu õlitaset ja hoitagu see mõõduvardal tähistatud „full“-märgi kohal.

Mootoriõli sitkus. Õlid on „paksud“ ja „vedelad“. Sitkuse arv oleneb ajamäärast, mille kestel teatud hulk õli erilise temperatuuri juures läbi väikese augu nõrgub. Nn. SAE sitkuse numbrid tähistavad ainult seda omadust ja ei midagi muud. Seda liigitust tunnustavad kõik õlivalmistajad, mispärast ei tohiks raske olla õlisid allpool soovitatud sitkusest nõutada.

Uue masinaga sõites tuleb tarvitada vedelat õli. See hõlbustab mootori käivitamist, pääseb kiiresti ja tarvilikul määral laagritesse, järelikult hoiab mootori liikuvaid osi hõõrdumast ja kulumast.

Mootoriõli uuele autole. Pärast esimesi sõidetud 750 km tühjendage karter õlist ja täitke uuesti sellise kõrget kvaliteeti õliga, nagu juurdelisatud määriskavas näidatud. Vastava loputusõliga mootori pesemine on soovitatav.

Mootoriõli pärast 2400 km. Kohane õli sitkus vastavalt õhutemperatuurile on näidatud määriskavas.

Käivituse hõlpsus peab aga olema tasakaalus kiirsõidu nõuetega. Üldiselt, SAE No 30 õli on mõeldud tarvituseks suvisel ajal, kui temperatuur tõuseb üle 10° C, eriti aga täiesti sissesõidetud autoga kiirel sõidul. SAE'd No 20 ja 20-W võib selleks ka tarvitada, kuid need on eriti soovitatavad sügise- ja kevadekuudel, või kui temperatuur langeb nullile või vähe alla seda.

Eesti ilmastikus osutuvad kohasemateks mootoriõlideks karteris suvel *Gargoyl Arctic* ja talvel *Gargoyl Arctic Special*. Külmemal ajal alla 20° C lisada *Artic Specialile* 10% petrooleumi.

Üldiselt tuleb silmas pidada, et tarvitataks õlisid, mida valmistavad üldtuntud firmad, kes oma toodete eest vastutavad.

Õli vahetus. Kilomeetrite arv on ainult üks tegureid, mis määrab aja, mille kestel karter tuleb õlist tühjendada ja värske õliga uuesti täita. Õli omadused, sõiduviis, õhutemperatuur ja auto mehaanilised tingimused tulevad samuti arvesse võtta.

Normaalselt tuleb mootoriõli vahetada vähemalt iga 3000 km järele ja hoida vaheajal eelpooltähendatud tasemel.

Jõu-ülekandeosade, käigukasti ja diferentsiaali määrimine. Transmissioon ja diferentsiaal vajavad paksemat määret, mis püsib paremini hammasrataste vahel, sest need töötavad võrdlemisi madala temperatuuri juures ja alluvad suurele survele. Samuti on tähtis, et tarvitataks õhutemperatuurile vastavat õli, millest tingitud tavalised kaks määrdetüüpi on: üks kevadel suviseks ja teine sügisel talviseks hooajaks.

Suvekuudel on nõutav SAE No 160 määre. Talvekuudel või muul ajal, mil õhutemperatuur pidevalt alla 10° C, tarvitada SAE No 90 määret. Kuul- ja rulllaagrite määrimiseks ärge tarvitagu määrdeid, mis sisaldavad sulamata oluseid.

Kui õli on transmissioonist ja diferentsiaalidest eemaldatud, on soovitatav neid kerge ja vedela õliga üle loputada, enne kui värske õli peale lastakse. Lisaks õlivahetusele kontrollitagu õlitaset iga 1500 km järele ja täidetagu seda nõutava pinnani.

Aluse määrimine. Aluse korralikuks määrimiseks tarvitatakse mitmet laadi määret. Harilik aluse määre on poolvedel määrdeaine, mis surutakse määrdepressiga määrivatatele osadele. Erilisteks otstarveteks valmistatakse erilaadi määrdeid, nagu rooli mehhanismi ja veepumba määrimiseks.

Peale selle tarvitatakse teisi määrdeid. Ligipandud määrimisekavas on näidatud kõik punktid, mis määrimist vajavad, ajad, mil seda teha, ja määrded, milliseid tarvitada. Talitades määrimisekavas juhutatud näpunäidete järgi, võite alati olla kindel, et sõiduki alus on korralikult määritud.

Kere määrimine. Autokerel on vaid väheseid punkte, mis määrimist vajavad. Need on määrimisekavas näidatud. Teatud vaheaegade järele pöördagu neile tähelepanu, mida kõige parem teha aluse määrimisel.

Korrapärane järelevaatus. Sel ajal, kui määratakse alust ja keret, on hea juhus kogu autot järele vaadata ja tema üksikute osade seisukord kindlaks teha. Selline järelevaatus on väga tähtis auto korrrashoiuks, milleks hoolikalt täidetagu antud juhatused. Juhtides tähelepanu rikke tekkimisele kohe algul, on edaspidiseks ära hoitud suuremad ja kulukamad masina rikked.

Mootori häälestamine

HARILIKULT väga vähesed autoomanikud annavad endale auto tõelikust seisukorrast tõsiselt aru. Sellepärast on ka vähesed mootorid häälestatud nendeks jõupingutusteks, mida temalt nõutakse. Tuhanded mahasõidetud kilomeetrid kulutavad mootoriosi ja vähendavad tema töövoimet, kuigi ta näiliselt rahuldavalt autot veab. Nuga lõikab ka siis, kui ta tera on nüri. Aga

et ta hästi lõikaks, peab ta olema terav. Samuti tuleb mootorit, et ta tõhusalt ja majanduslikult töötaks, korrapäraselt häälestada.

Mootori häälestamine ei ole raske ega kulukas, kui omada tarvilikke tööriistu, teadmisi ja oskust. Lühidalt öeldud, seisneb häälestamine selles, et aegajalt reguleeritakse süüteseadist, küttesüsteemi ja ventile. Reguleerimisega seatakse üksikud osad valmistaja poolt antud seisukorda.

Sellist aegajalist järelevaatust ja reguleerimist vajavad niisugused elulised osad, nagu süüteküünlad, katkestaja, eelsüütere regulaator, akumulaator, karburaator, õhupuhastaja, bensiniipump ja ventiilid. On need süsteemid neisse tingimustesse asetatud, mis selles raamatus tähendatud, siis annab nende koostöö vähemate kuludega suurimat tulu.

Harilikult tuleb mootorit kaks korda aastas häälestada, kevadel ja sügisel, mil auto järgnevas hooajaks „vormi“ seatakse.

Akumulaator. Akumulaator ei puutu silma, aga seda enam tuleb tema eest korrapäraselt ja kavakindlalt hoolitseda, et sel tähtsal üksusel ei puuduks tarvilik jõutagavara.

Esimene tingimus on, et kõik akumulaatori purgid oleks nõutava tasemini täidetud. Auranud vedelik tuleb täiendada destilleeritud veega. Plaadid olgu alati mitte enam kui $\frac{1}{2}$ tolli võrra vedelikuga kaetud. Et see tase ei alaneks, selleks vaadatagu nad järele soojal ajal iga nädal ja külmal ajal iga kahe nädala tagant ning lisatagu vett, kui see tarvilik. Pikematel sõitudel lisatagu vett sagedamini. Üldiselt tuleb akule kuuma ilmaga pöörda enam tähelepanu kui jaheda ilmaga. Harilikult jätkub järelevaatusest iga kahe nädala tagant. Kui vett juure valatud, tuleb vaadata, et purgi korgid oleks tihedasti peale kruvitud ja aku pealt kuiv. Akuhape on sööbiv. On kusagile mõni tilk langenud, tuleb see puhta veega ära loputada või mõne lehelisega (nagu ammoonium) neutraliseerida.

Sööbimistest hoidumiseks tuleb aku kaablikingad ja kontaktid vaseliniga sisse määrda. Kantagu hoolt, et aku kontaktid, samuti kereühendused aku ja raami vahel oleksid puhtad ja tihedasti ühendatud.

On nad lahti või on neisse elulistesse punktidesse rooste tekkinud, võivad lambid kustuda ja käivitaja töötamast tõrkuda. Samuti võib see takistada akumulaatori laadimist.

Aku olgu alati nii täis kui iganes võimalik. Parajas kliimas näitab täislaetud aku hüdroomeetril 1.280 kuni 1.295. Langeb elektrolüüdi kangus 1.225, tuleb aku laadida mõnelt välisvooluallikalt.

Laadimise määr. Dünamo voolu saab reguleerida vastavalt voolu tarvitusele. Kui auto tehastest välja lastakse, on dünamo laadimisvõime kohandatud normaaltingimustele, eeldusel, et akult ei nõuta üleliigset voolu ja et autot tarvitatakse *küllaldaselt*, s. o.

niipalju kui vaja aku laadimiseks, aga mitte niipalju, et see üle laetaks.

Dünamo laadimist tuleb reguleerida täpsete riistadega, milleks auto tuleb esindaja juure viia. Ei toimu reguleerimine nagu kord ja kohus, võib dünamo tõsiselt kannatada.

Akumulaatori ülelaadimisest hoidumiseks on väiksem laadimisvõime tarvilik järgmistel juhtumitel:

1. Pikemate sõitude puhul või muil juhtumel, mil autot sagedasti ei peatata ega uuesti käivitata käivitajaga.

2. Auto normaalse tarvituse juures väga kuumas ilmaga.

3. Harvade õiste sõitude puhul harva põlevate tuledega.

Akude tühenemisest hoidumiseks osutub suurem laadimisvõime tarvilikuks järgmistel juhtumitel:

1. Lühikeste sõitude puhul sagedate peatuste ja käivitamisega.

2. Auto normaalse tarvituse juures külma ilmaga.

3. Enamasti õiste sõitude puhul sagedasti põlevate tuledega.

4. Erakordse voolukulutuse juures, nagu raadio jne.

5. Kui autot harva tarvitatakse.

Kui autot harva tarvitatakse, võib juhtuda, et dünamo ei jaksa akut küllaldaselt laadida ja teda tuleb aegajalt, eriti väljastpoolt täita.

Jahutusseadis. On kõik läbikäigud mootoriplokis, silindripeas ja radiaatoris puhtad, töötab jahutusseadis korralikult. Harilik vesi aga sisaldab kõrvalisi aineid, misjuures kuum vesi tekitab roostet metallidest ja muid setteid.

Ei kanta jahutusseadise eest tarvilikult hoolt, kogub sinna õli, mustust ja kummiosakesi, mis jahutusveega satuvad ringkäiku ja jäävad kitsastes läbikäikudes, eriti radiaatori torudes kinni. Selle tagajärjel kahaneb jahutusvõime ja mootor läheb liig kuumaks.

Külmamiskindel vedelik (Anti-Freeze). Kui õhutemperatuur langeb alla nulli, tuleb vett jahutusseadises hoida külmumast, milleks lisatakse veele külmamiskindlat lahu. Harilikult tarvitatakse seks otstarbeks alkoholi. Püsivam külmamiskindel vahend on glütseriin või etüleenglükool, Selline segu hoiab ka metalli roostetamast. *Lahud, mis sisaldavad kloorkaltsiumi, mett, glükoosi, suhkrut või õli, on täiesti kahjulikud ja neid ei tohi jahutusseadises kunagi tarvitada.*

Pidurid. Moodsad hüdraulilised pidurid, millega Teie auto varustatud, vajavad väga vähe tähelepanu. Arvestades aga nende äärmist tähtsust, tulevad nad teatud aja tagant järele vaadata ja tarvilikult reguleerida. Julgeoleku huvides sündigu see parem juba enne, kui kümnetuhat kilomeetrit sõidetud. Siis aga tingimata. Tundub pedaalvajutus pehme või nõrke, või annab pedaal peagu põrandapinnani järele, tuleb pidurid kohe vilunud mehaanikul lasta järele vaadata.

Peasilindrisse ärgu lisatagu mingit muud segu kui vabriku poolt soovitatud ehtsat piduriõli. Alaväärtuslikud vedelikud võivad sisaldada mineraalõli, mis panevad piduri manžetid paisuma ja rikuvad neid. On seda juhtunud, tulevad manžetid uuendada, silindrid puhastada ja ehtsa piduriõliga täita.

Rooli ja rattaste reguleerimine. Et rooli tegevuses julge olla ja kummide kulumist võimalikult vähendada, on soovitav, et rooli mehhanism ja rattad vähemalt kord aastas järele vaadataks ja reguleeritaks.

Osade uuendamine. *General Motors*, Teie auto valmistaja, tunneb väga hästi oma kohustusi, mis tal on Teie vastu tagavaraosade suhtes. See ei käi mitte üksnes suuremate osade kohta, nagu rattad, silindriplokid, vaid sama tähtsate vähemate osade kohta, nagu ventilaator, rihmad, süüteküünlad, pidurilindid ja kolvirõngad.

On need normaalselt kulunud või õnnetuse tagajärjel kõlbmatuks muutunud, siis saate *General Motors*'i esindaja käest tagavaraosi samades mõõtudes ja samast materjalist kui Teie auto alupärasedki osad.

Auto hoitagu uus ja puhas

AUTO, mis teisel, kolmandal ja ka järgnevail aastail näib uena, valmistab omanikule suuremat rahuldust ja rõõmu kui vanana näiv auto, kuigi ta on mehaaniliselt korras. Viimane annab sageli põhjust pahandusteks ja vähendab tema väärtust.

Teie auto kere on värvitud parima värviga, mida iganes võib soovida. Üks tema paremusi on see, et tema hoidmine puhtana ja uena nõuab väga vähe vaeva. Kui käia nende juhatuste järgi, mis alamal antakse, siis säilitab Teie auto alati hea välimuse ja nägusa läike.

Autokere läike korrashoid. Mustus ja pori tuleb enne veega lahti leotada ja siis niipalju kui võimalik puhta veega maha uhtuda. Viimane mustus puhtasse vette kastetud käsna hoolikalt maha nühkida. Seda teha ettevaatlikult, et mitte kriimustada värvi auto siledal pinnal, mis annab autole läike.

Auto väljasseismisel võib läige tuhmuda. Seda saab uuendada hea poleervedeliku abil. Autolakile ei tee happed ja lehelisained häda, alkoholilised külmamiskindlad lahud aga rikuvad värvi, kui seda peale tilgutatakse ja kohe ei uhuta veega üle ega pühita ära. Rasva- ja õliplekid eemaldatakse hea poleervedeliku ja puhta riidelapiga.

Auto alumine osa tuleb külma või leige voolava veega pesta, uhtudes pori maha niipalju kui võimalik. Rasva- ja õlijäänuseid

aluse alumiselt osalt, peale rataste ja mootori, võib pesta petrooleumiga ja kuivatada puhta riidelapiga.

Polstri korrashoid. Polstririidele kogub kinniseski autos tolmu, mis rikub teda. Kord kuus või tarviduse järele veel sagedamini tuleb polstrit tolmuimeja ja harja abil puhastada.

Plekid puhastada puhastusvedelikuga; kui see haihtunud, laotada plekikohale märg lapp ja triikida tulise pressrauaga üle.

Põrandariided puhastada bensiinisse kastetud käsnaaga.

(Tähelepanu! Bensiin on äärmiselt tulekardetav ja bensiiniaur õhuga segatult plahvatav.)

Kummimatid pesta seebi ja veega.

Nahkpolstrit võib pesta puhta seebi ja veega, seebivaht puhta veega maha uhtuda ja niiske seemislapiga kuivatada. Nahkpolstri pesemiseks mitte bensiini tarvitada, sest selle tagajärjel võib nahk praguneda.

Mõlgid ja kriimustused. Kõige vilunud autojuht peab kogema, et tema sõidukil ilmub mõlke ja kriimustusi, mis ta välimust rikuvad. Osav käsi parandab need vead nii, et enam ei märkagi. Aga ka tõsisemad vigastused metalli emailis ja autolakis on eriliste tööriistade abil kõrvaldatavad. Mõlk pressitakse välja, kriimustused viilitakse ja hõõrutakse maha ja värvitakse uuesti üle. Autoomanikule ei valmista need parandused kuigi suuri kulusid.

Autokere ühenduspoldid tulevad aegajalt järele vaadata ja asjatundlikult kinnitada.

Ventilatsioon. Tõmbevaba *Fisher'i* ventilatsioon võimaldab kuuma ilmaga õhku autos jahendada. Käänates eesventilaatorid peaaegu pool ringi lahti, tungib õhk autoruumi. Tagaaknad kinni hoitud, ei tule autosse tolmu.

Et aknad ei „higistaks“. Eesakna ventilaator irvakile avatud, tungib autosse küllaldaselt õhku, mille tõttu temperatuur tuuleklaasi sisemisel pinnal on sama, mis välimisel, nii aknad ei „higista“. Samuti hoiab see vihma ja lund sisse tungimast.

Tõmbetuule ärahoidmine. Eesakna ventilaatorid veerand ringi avatud, juhitakse õhuvool vastu tuuleklaasi ja armatuurlauda, kust ta levineb ühetasaselt autosse. Ees- ja tagaaknaid võib avada nii kõrgele või madalale, nagu soovitakse.

Juhiruumi ventilatsioon. Peale *Fisher'i* ventilaatori on auto varustatud juhiruumi-ventilaatoriga, mida käsitatakse kangil armatuurlauda all.

Kroomitud osade korrashoid. Kui auto kroomitud osad saavad mudaseks või tõrvaseks, siis võib neid seebi ja vee või mingi kahjutu lahuga, nagu bensiin, puhastada. Metallipstat nende osade

juures mitte tarvitada, kuna need sisaldavad aineid, mis kroomile kahjulikud.

Kriimustused. Kriimustused, mis läbi kroomi ulatuvad metalli pinnale, põhjustavad selle roostet, milline tuleb kõrvaldada fosforhappelahuga, lahjendatud kahe osa veega ühe osa happe kohta.

Pärast rooste kõrvaldamist pesta kriimustust selge veega ja kuivatada pehme riide- või seemislapiga. Kriimustus siis läbipaistva lakiga üle tõmmata, see takistab rooste uuesti tekkimist.

Oma-abi erijuhtudel

JUHUD, mil Teil tuleb järgnevat juhatust kasutada, on erandlikud, aga et neid siiski võib mõnikord ette tulla ja et autosõitja neil kordadel ise võiks end aidata, selleks palume tähele panna järgmisi näpunäiteid:

Käivitaja ei vea mootorit ringi või ei ühenda, kui pedaal maha surutud.

1. Käänake eestuled põlema ja vaadake, kas tuled on normaalsed. Kui eestuled ei põle ja käivitaja ei tööta, siis on viga vististi puudulikus vooluühenduses või tühjas akumulaatoris.

a) Pingutage aku ühendust kere ühendusega raamil ja ühendusi käivituslüliljal. Kui aku kaabliühendused on oksüdeerunud, siis need puhastada.

b) Ei tööta käivitaja ikka veel, siis on põhjus arvatavasti tühjas akus. Kontrollige aku elektrolüüdi kangust hüdromeetriga. Vaadake juhatust aku korrashoiu kohta.

2. Kui eestuled näivad põlevat normaalselt, suruge käivitaja pedaalile ja kui ta ei tööta, vaadake, millise heledusega eestuled põlevad. Kui tuled on nõrgad või kustuvad, toimige, nagu edaspidi juhatatud, proovides iga katse järele käivitajat.

a) Pingutage aku ja käivitaja lülitaja ühendusi. Puhastage akukaabli ühendusi kui need on oksüdeerunud.

b) Vaadake, et kere juhe oleks raamiga tihedasti ühendatud.

c) Kontrollige akut hüdromeetriga. Vaadake juhatust aku korrashoiu kohta.

d) Pange kolmas käik ja lülige süüde välja, tõugake auto mõni jalg edasi, et kindlaks teha, kas viga ei ole masina mehhanismis, mis takistab käivitajat ühendamast mootoriga või ringi vedamast.

3. Kui eestulede põlemisel pedaalil mahasurumisel käivitaja ei tööta, kuna eestuledes ei ole märgata mingit valguse nõrgenemist, siis on viga arvatavasti käivitaja puudulikus ühenduses.

4. Kui käivitaja veab mootorit väga nõrgasti, siis on viga arvatavasti mõnes järgmises põhjuses:

a) Aku on osaliselt tühi.

b) Mootoriõli on liig paks. Viimane on tõenäolisem külma ilmaga, kui õli pole vahetatud vastavalt talvisele temperatuurile. Vaadake juhatusi mootori korraliku määrimise kohta.

Ei saa mootorit käima panna aku või käivitaja vea või paksu mootoriõli pärast, siis, et mitte aega viita, on parem auto teisega puksiiri võtta. Ühendada kolmas käik ja lülitada süüde. Enamal juhtudel hakkab mootor käima, mille järel on võimalik auto esindaja juure korrastusele viia.

Mootor ei lähe käima

1. Vaadake, et süüde oleks tarvilikult lülitatud.

2. Kui käivitaja mõni aeg töötab ilma tagajärjeta, on võimalik, et silindrid on üle ujutatud. Et seda viga parandada, käivitage mootor käivitaja abil, kusjuures süüde olgu peale lülitatud ja käsi-gaasi- ja õhukäigunupud täiesti sisse lükatud. On üleearne kütteaiane silindritest eemaldunud, tekib süüde ja mootor hakkab käima. Silindrite läbipuhumine ei kesta kauemini kui 15 kuni 20 sekundit.

3. Kui mootor ei hakka käima, tuleb järele vaadata, kas kütteaiane on karburaatoris.

a) Esimesena tehke kindlaks, kas paagis on küllaldaselt bensiini.

b) Vaadake, kas bensiinipumba torud on karburaatoriga kindlalt ühendatud.

c) Kui need ühendused on korras, nii et sealt ei lähe kütteaiane kaduma, siis lahutage bensiinitoru karburaatorist. Käivitage mootor käivitaja abil. Annab see toru bensiini, siis on põhjust arvata, et viga ei ole mitte kütteaiane puuduses.

d) Kui mootori käimisel ei tule torust bensiini, kuna paagis on teda küllaldaselt, siis võtke paagikork pealt ja käivitage mootor uuesti. Kui umbes 15 sekundi pärast bensiini hakkab torust voolama, siis tähendab see, et õhujuurevooluauk bensiinipaagikorgis on ummistunud. Puhastage see põhjalikult, enne kui korgi peale panete.

4. Ei hakka mootor ikka veel käima, eemaldage süütejagaja kaas ja käivitage mootorit käivitaja abil kuni katkestaja-kontaktid lähevad kokku. Siis, süüde sisse lülitatud, lahutage katkestaja kontaktid käega. Ei teki sädet, siis on põhjus arvatavasti katkenud ühenduses või lühiühenduses.

a) Pingutage kõiki kaabliotsi süütelüliljal, ampermeetril ja süütepoolil. Vaadake, et juhtmed ei oleks katkenud.

b) Ei teki ikka veel voolu, vaadake katkestaja-kontaktid järele. Kui vaja, puhastage ja reguleerige neid, nagu juhatatud.

5. Tekib katkestamisel kontaktide vahel säde, aga mootor ikka ei tööta, siis kontrollige süüdet.

a) Vabastage juhe ühest süüteküünlast ja hoidke selle ühenduse ots 6—7 mm mootorist eemale, kuna keegi teine sisselülitud süütel käivitab mootori. Hea säde peab vähemalt 6—7 mm õhuvahest üle kargama.

b) Kui see siiski ei sünni, siis puhastage ja reguleerige katkestaja-kontakte, kui seda pole veel tehtud.

c) Ei saada ikka veel süütevõimelist sädet, vaadake, kas süüteküünlajuhtmed on kindlasti süütejagaja kaanes. Eemaldage kaas ja puhastage kontakte seestpoolt peene liivapaberiga. Puhastage kaas seest- ja väljastpoolt.

6. Saadi hea säde, kui süütejuhe hoiti 6—7 mm silindrist eemal, siis eemaldage süüteküünlad ja puhastage neid nii hästi kui võimalik. Reguleerige küünla sädeme vahet. Vaadake, kas kõik küünlad on terved.

Mootor jääb teel seisma

VAADAKE eelnevaid punkte 3, 4, 5 ja 6, mis öeldud mootori kohta, kui see ei lähe käima.

Üks või mitu silindrit ei tööta korrapäraselt

Ei tööta mõni silinder korrapäraselt, siis on kõige tõenäolisem, et selle põhjuseks on mõni nõgine süüteküünal. Et leida see küünal, mis ei süüta, sulgege gaasinupp, nii et mootorikäik muutub tasaseks. Hoidke puust käepidemega kruvikeeraja nii, et see puudutaks silindri pead ja süüteküünla kontakti, mille tõttu tekib lühihhendus. Süütab see küünal korralikult, siis tasaneb mootori kiirus tunduvalt. Kui küünal ei süüta, siis ei ole mootori tegevuses mingit vahet märgata.

On küünal, mis ei süüta, leitud, tuleb see puhastada ja korda seada või asendada uuega, kui see tarvilik.

Mootor töötab korratult

Kui mootor ei süüta korrapäraselt ja viga on nähtavasti kõigis silindrites, siis toimige järgmiselt:

a) Eemaldage ventiilide kate ja määrige ventiilide varsi petrooleumiga, et nende küljest põlenud õli kõrvaldada. Siis reguleerige ventiilid nõnda, nagu „Eriliste näpunäidete“ all juhatatud.

b) Puhastage ja reguleerige katkestaja-kontakte, nagu „Eriliste näpunäidete“ all juhatatud.

c) Võtke süütejagaja kaas pealt. Tõugake süüteküünla juhtmed tugevasti kaane sisse. Puhastage kontakte kaanes ja pühkige üle. Kaas ei tohi pealt määrdunud olla.

d) Võtke süüteküünlad ära, puhastage neid ja kontrollige elektroodide vahet (sädemevahet).

Mootor läheb kuumaks

KUUMA ilmaga võib soojusemõõtja armatuurlaual varsti pärast seda, kui mootor seisma jäänud, temperatuuritõusu näidata. See on normaalne nähe.

Ka kiiremal sõidul kuuma ilmaga võib temperatuur tõusta kõrgemale kui normaalne. See on aga ajutine nähe ja mootor peab jähnenema, niipea kui mootori koormatus väheneb.

Oleneb aga üleliigne kuumus mõnest ebanormaalsest asjaolust, siis kestab temperatuuri tõus silmnähtavalt kauemini.

1. Vaadake, et radiaator oleks veega täidetud. **T ä h e l e p a n u!** Kui mootor liig kuum, ärge võtke radiaatori korki pealt enne, kui mootor mõne minuti seisnud. Ärge valage külma vett suuremal hulgal radiaatorisse, kui mootor liig kuum, muidu võib silindriplokk praguneda. Valage vett pikkamisi, lastes mootorit kiiresti käia, et vesi kiiresti ringi voolaks.

2. Kontrollige, kas ventilaatori rihm on korras. Vaadake juhatusi „Erilistes näpunäidetes“.

3. Vaadake, et karteris oleks küllaldaselt ilmastikule vastavat õli ja õlisurve mõõtja näitaks õiget survet.

4. Võtke radiaatori kork pealt ja vaadake, kui mootor kaunis kiiresti käib, kas vesi voolab ringi, nagu vaja. Kui mitte, siis arvatavasti ei tööta termostaat silindripea eesotsas.

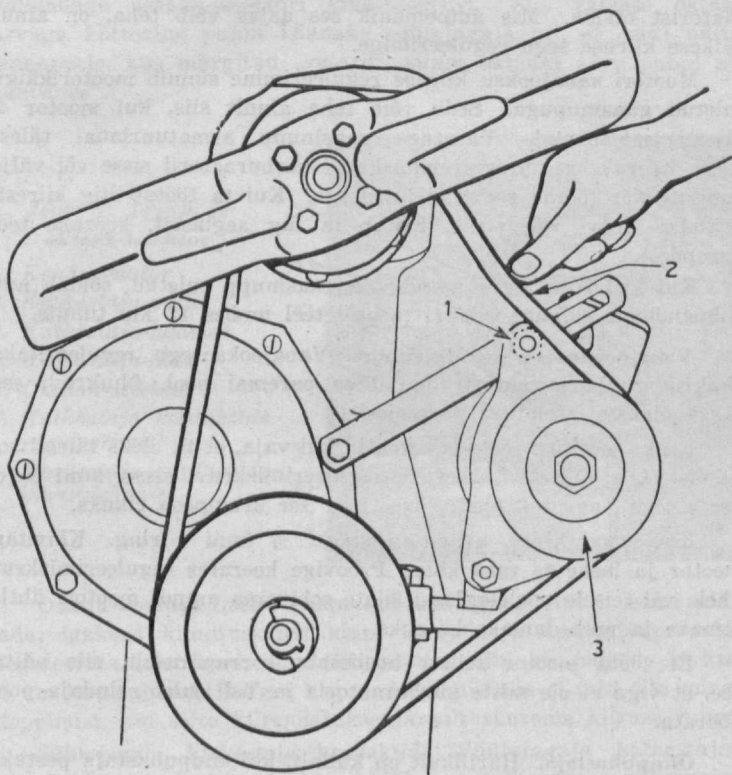
Niisugusel korral parem termostaat koguni välja võtta, kuni uus muretsetud.

5. Puhastage radiaatorit väljastpoolt.

Erilisi näpunäiteid

CHEVROLET' õigeks kordaseadmiseks vajatakse enamasti tööriistu ja vahendeid, mida autoomanikul pole tavaliselt käepärast. Kuid mõnikord võib juhtuda, et auto vajab kordaseadmist, kui auto-esindaja töökoda pole kättesaadav. Et autoomanikku neil juhtudel aidata, antakse siin mõningaid juhtnööre, mille täitmisele

aga tuleb vaadata kui hädaabile. Pärast sellist kordaseadmist tuleb autot esimesel võimalusel *Chevrolet*' esindajale näidata. On auto korrapäraselt järele vaadatud ja korda seatud, nagu eelpool soovitatud, siis ei tule järgnevaid juhatusi kunagi tarvis.



Joon. 3. Ventilaatori rihma pingutamine

1. Pingutuskruvi. 2. Rihm. 3. Dünamo rihmaratas

Ventilaatori rihm. Ventilaatori rihm võib õli või määride mõju või loomulikul kulumisel lõtvuda, mille tagajärjel mootor läheb liig kuumaks.

Õline rihm tuleb kõva harja ja bensiiniga puhtaks pesta ja puhta riidelapiga kuivatada. Väljaveninud rihma võib järgmiselt pingutada: vallandage dünamo kinnituspoldid kummaltki poolt, samuti ventilaatori pingutuspolt. Tõmmake dünamot niipalju kui rihma pinevus lubab. Samal ajal kinnitage poldid. Kui rihm õieti pingutatud, annab ta kergel surumisel keskest kuni 12 mm võrra

järele. Kui ventilaatori rihm on liig pinevil, kuluvad veepumba- ja dünamolaagrid enneaegu.

Karburaatori reguleerimine. Mootori ebakorrapärase tegevuse põhjusi tuleb harilikult otsida mujalt kui karburaatorist. Seni kui pole kindlaks tehtud, et mujal viga ei ole, ei maksa seda karburaatorist otsida. Mis autoomanik ses asjas võib teha, on ainult väikese kiiruse segu reguleerimine.

Mootori vabajooksu kiiruse reguleerimine sünnib mootorikäigul suletud gaasinupuga. Seda võib teha ainult siis, kui mootor on täiesti soojenenud. Vajutage gaasinupp armatuurilaua täiesti sisse. Keerake gaasireguleerimiskruvi karburaatoril sisse või välja, kuni mootor töötab soovitud kiirusega. Kui ta töötab liig kiiresti, käänake kruvi väljapoole, töötab ta liig aeglaselt, keerake teda sissepoole.

Kui kruvi on õiges asendis ja gaasinupp suletud, sõidab auto kolmandama käiguga siledal tasasel teel umbes 12 km tunnis.

Vabajooksusegu reguleerimine. Vabajooksusegu reguleeritakse õhukruviga karburaatori tagaküljes paremal pool. Õhukruvi seatakse õigesse asendisse järgmiselt:

Laske mootoril töötada niipalju kui vaja, et ta oleks täiesti soe. Süüde välja lülitatud, keerake reguleerimiskruvi sisse, kuni ta on päris kinni, aga mitte nii kõvasti, et see kruvipesa rikuks.

Kui kruvi kinni, avage ta uuesti $\frac{1}{2}$ kuni 1 ring. Käivitage mootor ja laske ta tasa käia. Proovige keerates reguleerimiskruvi ühele või teisele poolele, kuni leiata sobivama asendi mootori ühtlasemaks ja mahedamaks käiguks.

Ei tööta mootor sellest hoolimata korrapäraselt, siis näitab see, et viga ei ole mitte karburaatoris ja Teil tuleb esindaja poole pöörata.

Õhupuhastaja. Harilikult on küllalt, kui õhupuhastaja pestakse iga 3000 km järele puhtaks. Sagedam puhastus on tarvilik, kui sõidetakse mööda tolmuseid teid.

Et õhupuhastajat pesta, selleks tuleb ta lahti võtta. Keerake mutter lahti ja võtke viltpadi ning kate pealt. Ärge peske ega õlitage viltpatja.

Õhupuhastaja pesemisel kastke ta mitu korda bensiinisse. Kui ta kuivanud, kastke ta keskmise sitkusega õlisse ja võimaldage üleliigsel õlil välja nõrguda.

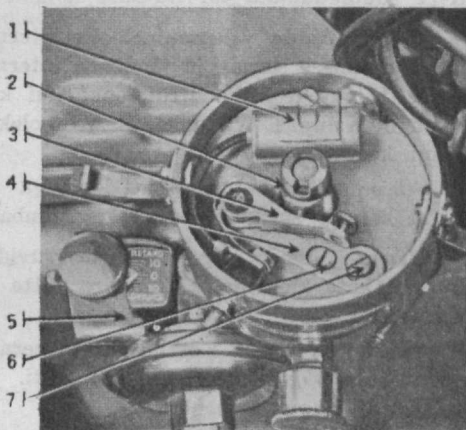
Oktaan-selektor. *Chevrolet'* mootor on võrdlemisi suure kompressiooniga, mis võimaldab rohkem jõudu arendada ja vähem kütteainet kulutada. Kasulikumaks tegevuseks tuleb tarvitada kütet, mille oktaani arv on suurem. Kuid mõnikord siiski on tarvilik või nõutav tarvitada kütet, mille oktaani arv on väiksem.

Bensiini on turul nii mitut erisorti, et on osutunud vajalikuks leida praktiline vahend, kuidas teda kasulikumalt mootoris tarvitada. Seda otstarvet täidab oktaan-selektor.

Oktaan-selektorit tuleb reguleerida ainult siis, kui minnakse üle küttele, mis on teissuguse oktaani arvuga. Reguleerimiseks vallandage oktaan-selektori kinnituskruvi. Siis väikese oktaani arvuga kütteaine puhul käänake süütejagaja nii, et osuti näitab sinnapoole, kus märgitud „retard“, suure oktaani arvu puhul aga „advance“.

Joon. 4. Jagaja ja oktaan-selektor

1. Kondensaator
2. Katkestaja-muhv
3. Katkestaja-haamer
4. Katkestaja-alas
5. Oktaan-selektor
6. Katkestaja kontaktide reguleerimiskruvi
7. Katkestaja kontaktide kinnituskruvi



Osutit korraga mitte enam kui ühe kraadi võrra edasi nihutada, igakord kinnituskruvi kinni keerata ja mootorit proovida. Reguleerida tuleb seni, kuni täisgaasiga sõitu kiirendades 16 kuni 25 km kuulub vaid kergest kloppimist; kuid siis ei tohi olla mingit kloppimist, kui sõitu kiirendatakse järsult suurema kiiruse juures.

Süütejagaja katkestaja kontaktid. Süütejagaja katkestajad-kontaktid peavad olema puhta, hallika, metallisarnase välimusega. Näivad nad rõugearmilised või mustunud, siis pistke lame viil nende vahele ja hoides neid sõrmedega kergesti vastu viili, tõmmake viil otsejoones välja. Korrake seda, kui vaja. Kontaktid peavad olema teravaservalised ja üksteise vastas nii, et nende kogu pind annaks ühendust. Puhastage neid puhta ja pehme riidelapiga. Rohkesti põlenud katkestaja kontaktid vajavad põhjalikumat käsitamist. Sel korral pöörduge *Chevrolet'* esindaja poole, kes nad seab korda või asendab uutega.

Katkestaja kontaktide reguleerimiseks võtke ära süütejagaja kaas ja rootor (piip). Vändake mootorit käsitsi ringi, kuni katkestaja-haamer on tõstja noka harjal. Katkestaja kontaktide vahe on siis maksimaalne. Vallandage lukukruvi ja keerake haamri reguleerimiskruvi paremale või vasemale, suurendades või vähendades

seega vahet kuni 0,018", mis on õige vahe. Kinnitage lukukruvi kindlalt.

Süüteküünlad. Nõgised süüteküünlad suurendavad küteteine kulu ja vähendavad jõudu ning kiirust. Nad tulevad puhastada ja iga 4500 kuni 6000 km järele elektroodid õigesse asendisse seada. Sädeme vahe olgu 0,032" kuni 0,035". Paenutage ainult kere elektroode, mitte keskmist, muidu võib portselankest murduda.

Süüteküünalde puhastus nõuab erilisi tööriistu, sellepärast on soovitatav ses asjas Chevrolet' esindaja poole pöörduda. A. C. tüüpi K-11 süüteküünlaid tarvitatakse kõikide mudelite juures.

Lambipirnide vahetamine. Eeslatern. Vallandage kruvi pealambi alumises servas ja tõmmake laternavõru klaasiga väljapoole lahti. Liigutage vähe pirni, enne kui keerate. Tagasi paigutades toimige vastupidi. Vaadake, et pirn oleks õieti pesas, enne kui ta kinni keerate.

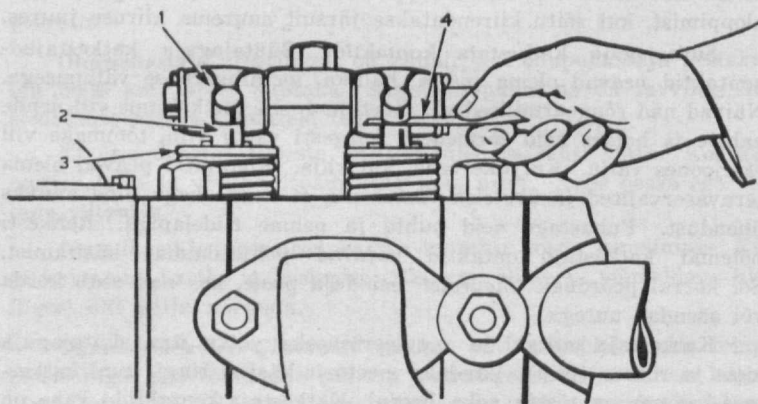
Seisutuled. Laternavõru klaasiga eemaldage nagu ülimal. Pirni kergelt surudes keerake ta hambast välja ja eemaldage.

Taga- ja stoplamp. Kinnituskruidid välja võetud, eemaldage laterna kate klaasiga. Pirnid ära võtta ja tagasi paigutada nagu seisutulede omad.

Laelamp. Pistke väike kruvikeeraja ettevaatlikult laelambi võru serva vahele ja kangutage lahti. Pirn ära võtta ja tagasi paigutada nagu seisutule oma.

Tuuleklaasi pühkija. Tuuleklaasi pühkija määrimiseks vajatakse erilit õli, mille saamiseks pöörduda Chevrolet' esindaja poole.

Tuuleklaasi pühkija on hõlpsasti vahetatav, kui ta sagedase tarvituse järele ära kulub.



Joon. 5. Ventiiilide reguleerimine

1. Klapisääär ots. 2. Klapisääär. 3. Klapivedru. 4. Vahemõõt

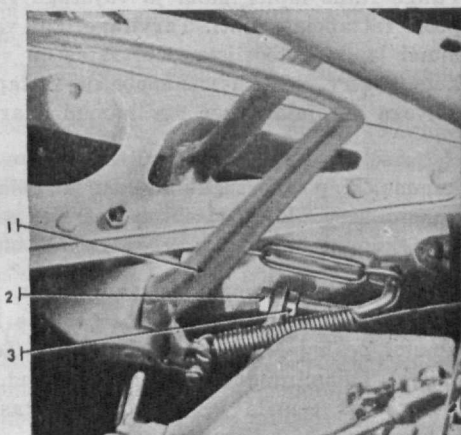
Ventiilide reguleerimine. Laske mootorit 15 kuni 20 minutit töötada, kuni ta on soe.

Eemaldage tõukurite kate. Laske mootor tasa käia. Vallandage kontrmutter ja reguleerimiskruvi kruvikeerajaga, kuni vahemõõtja mahub ventiili varre otsa ja tõukuri vahele. Sisselaske ventiili jaoks kasutage .006" ja väljalaske ventiili jaoks .013" vahemõõtjat. Siis kinnitage kontrmutter, vaadates hoolega järele, et selle juures reguleeritud vahed ei muutuks.

Sisselaske- ja väljalaskeventiilide vahet ei või kunagi vähendada kui tähendatud, muidu võivad ventiilid läbi põleda ja võib mootori võimsus langeda.

Joon. 6. Siduripedaali reguleerimine

1. Piduripedaal
2. Reguleerimismutter
3. Kontrmutter



Siduripedaal. Siduripedaal on asetatud õieti, kui tema liikumiseks on 1" vaba käiku, enne kui sidur hakkab vallanduma. Kui pedaali hoob enne siduri täielikku vabanemist puutub vastu põhjalauda, siis veab hooratas siduri lohisema, sidur kuumeneb ja siduri kate kulub kiiresti.

Siduripedaali vaba käiku reguleerib kruvimutter. Selle reguleerimiseks vallandage kontrmutter ja keerake reguleerimiskruvi seni, kui tekib vajaline vaba käik.

Rataste vahetamine. Tõstke esmalt ratas tungraua abil üles. Siis kangutage kruvikeerajaga rummukapsel lahti. Eemaldage ratamatrid võtme ja tõstke ratas rummult.

Tagasipaigutamisel keerake enne kõik mutrid kergesti peale. Siis pingutage neid seni järele, kuni ratas on ühtlaselt ja kindlasti vastu rummuketast.

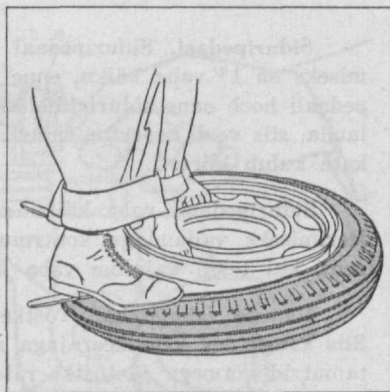
Tõukeleevendajad. Vedrude tõukeleevendajad täidetakse väikese määrdevoimega erilise vedela tõukeleevendaja õliga.

Ühte ja sedasama õli tarvitatakse nii suvel kui talvel, ja tema mõju on aasta läbi ühesugune. Seda liiki tõukeleevendaja õli on kõigi *Chevrolet'* esindajate juures teissugust paksemat vedelikku kui seda, mis ülemaal soovitatud. Paksemad vedelikud takistavad tõukeleevendaja korralikku töötamist.

Kummide vahetamine. Kummide vahetus on tülikas töö, mida harilikult sooritatakse hoolitsusjaamas. Nendeks harvadeks juhtumiteks, mil seda tuleb autosõitjal endal teha, antakse järgnevad juhtnõuad: Kui ratas alt võetud, laske sisekumm õhust tühjaks. Pange ratas lapiti maha ja vajutage väliskummi servad mõlemalt poolt rattapöialt lahti. Tarvitage, kui vaja, kummirauda või mõnd muud lamedat tööriista. Kui ratas on veel lapiti maas, kangutage kummi serv, ventiili vastaspoolt rattapöia kesk õnarusse. Hoidke põlvega või jalaga see osa kummi õnaruses.

Asetage kummirauad või mõni muu lame tööriist umbes 4 tolli kummaltki poolt ventiili kummi ja pöia vahele. Nüüd kangutage kummi serv üle ratta ääre. Jatkake seda toimingut ühe rauaga, kuni kummi ülemine serv on rattalt maas.

Siis lükake ventiil rattaaugust ja tõmmake sisekummi välja. Pöörake kummiga ratas ümber teisele küljele ja vajutage jalaga kummi pealne pool pöia õnarusse. Teise poole juures tarvitage jällegi kummiraudu, nagu ülal öeldud, asetades nad umbes 12" teineteisest eemale ja kangutage ratas ühelt poolt kummi seest



Joon. 7. Kummide mahavõtmine

*Kummi serva kangutamine
üle pöia ääre*

Pöia väljavõtmine

välja. Siis astuge jalgadega raudadele ja sikutage kogu ratas kummi seest välja.

Kummi pealepanemine. Puhastage kummi sisekülg kõigest mustusest. Natukene taimeõli või pehmet seepi kummi sisemistele servadele määratud, hõlbustab tööd märksa.

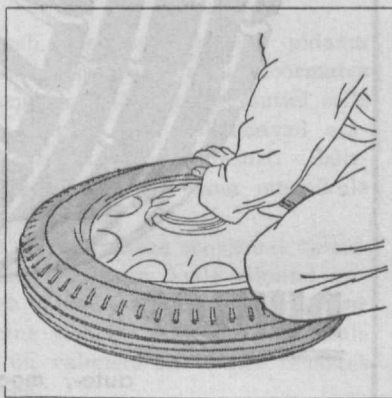
Pumbake sisekummissse õhku, kuni ta ümmarguseks muutub, ja seadke ta väliskummi sisse. Ventiiil asetage väliskummil tähis-
tatud märgiga kohakuti. Vaadake, et ventiiil asetseks keskest õiges
joones väliskummi servade vahel.

Asetage ratas maha, ventiili auk vastaspoolel. Hoidke kummi ventiili enda poole, asetage ta rattale ja lükake külje alumine serv ventiili kohalt rattapöia õnarusse. Pistke ventiiil rattaauku, ja et teda kohal hoida, keerake kinnitusmutter peale. Kontrollige, kas sisekumm ei ole väliskummi servade vahele jäänud, ja paigutage kummi alumine serv kohale.

Kummi ülemine serv pressige raudade abil väikeste osade viisi rattapöiale.

Pumbake kummidesse õhku, umbes 7 kuni 10 naela. Taguge vastu maad kummit, et sisekummid oleks ühtlaselt paigutatud. Kontrollige seda ja pumbake kummissse tarvilik õhusurve.

Kummide õhusurve. Kummide õige õhusurve on väga tarvilik. Kui kummides on vähem õhku, siis vajuvad kummide ääred vastu maad ja kuluvad ruttu. Sõiduautodel peab kummide õhusurve olema ees- ja tagaratastel: *Chevrolet 109"* (kummid $5,25 \times 17''$) — 30—36 naela; *De Luxe* ($5,50 \times 17''$) 30—38 naela ja *Imperial* ($5,50 \times 17''$) 32—38 naela. Kui surve on paari naela võrragi vähenenud, tuleb enne sõitu kummid pumbata eeltähendatud määrani. Kummide õhusurvet peab kontrollima eriti iga pikema sõidu eel.



Joon. 8. Kummide pealepanemine

Kummi esimese serva pealepanemine pöiale

Kummi teise serva pressimine üle pöia ääre



DUNLOP

auto-, mootorratta- ja jalgrattakummid.

Ainuesindaja Eestis: **J. PUHK & POJAD**

CHEVROLET

KAUBA- JA VEOAUTOD

CHEVROLET' veo- ja kaubaautode korrashoiuks sobivad üldjoontes eelpool sõiduautode osas antud juhised. Sellepärast soovime igal veoautoomanikul eeskätt põhjalikult tutvuda käesoleva käsiraamatu sõiduautode osaga.

Loeme enda kohuseks siinjuures märkida, et veoautode korrashoid nõuab tihti suurt hoolsust ja tähelepanu. Seda tingib sageli veoauto liig erinevad kasutamistingimused. Olgu sellepärast sõiduki korrashoid iga veoautoomaniku peaülesandeks sõiduki kasutamisel.

Chevrolet' veoautode valmistaja *Chevrolet Motor Company* ei lase käiku ühtki korrastamata jõuvankrit, kuid ega ainuüksi see veel taga masina kõrget töövõimsust ja head korrasolu. Hoolas käsi ja autoomaniku õigeaegne masinaosade kontroll aitab ära hoida nii mõnegi rikke ja mehaanilise korratuse.

Veoauto teiste osade kõrval evib väga tähtsa koha pidurid. Pidurite õigeaegne kontroll ja korrashoid hoiab ära ka isegi võimalikuna näivaid õnnetusi ja suuri kulusid toovaid jõuvankri lõhkumisi.

Veoauto õigel kasutamisel peab veel eriti silmas pidama vabriku poolt ettekirjutatud jõuvankri kandejõudu. Koormates veomasinat raskemini, kui lubab tema kandejõud, on kutsutud esile nähteid, mis lühendavad veomasina eluiga ning vähendavad ajajooksul mootori ja teiste liikuvate osade töötamisvõimsust. Sellepärast „viimase väljapigistamine“ masinast võib tuua omanikule suuri kahjusid ja kulukaid masina remonte.

Mehaanilisteks parandusteks ja korrastusteks soovime toimetada sõiduk *Chevrolet'* õigusliku esindaja juure, kelle vilunud mehaanikud, *Chevrolet'* ehtsate osadega võivad seada kõige paremasse korda. Järeletehtud osade kasutamine võib tekitada autoomanikule suuri kahjusid. Järeletehtud osad on valmistatud teistes tehastes ja ei ole kooskõlas originaal osadega.

Allpool on toodud üldnäpunäiteid ja juhiseid veoauto tähtsamate osade korrastamiseks ja reguleerimiseks.

Väljaandja.

Tehnilisi andmeid 1936. a. Chevrolet' kauba- ja veoautode kohta.

	Kaubaautod.	Veoautod.
Telgede vahe	112" ja 129" (2,845 m ja 3,277 m)	131", 157" ja 185" (3,33 m, 3,99 m ja 4,70 m)
Silindrite arv	6	6
Silindrite läbimõõt	84,14 mm	84,14 mm
Kolvi käik	101,6 mm	101,6 mm
Silindri maht	3,391 l	4,699 l
Effektiivvõimsus	79 hj. (3200 T/min.)	79 hj. (3200 T/min.)
Süüteküünalde tüüp	K=11	K=11
Süüteküünalde sädeme vahe	0,032"—0,035"	0,032"—0,035"
Mootoriõli hulk karteris	4,73 l	4,73 l
Käigukasti õli hulk	1,18 l	3,07 l
Tagatelje õli hulk	2,13 l	3,31 l
Ventiili tõukurite vahe (sooja mootoriga)		
sisselaske:	0,006"	0,006"
väljalaske:	0,013" (alammäär)	0,0013" (alammäär)
Gaasistaja õhukruvi õige seis		1—2 ringi lahti.

(Auto seeria number on märgitud plaadile mootoriruumi vahe-
seinale paremal mootorikatte all. Mootori number on märgitud
plaadile, mis asetseb silindriblokis bensiinipumbast tagapool.)

Mõningaid näpunäiteid

Õli juurekasv karteris. Selle all tuleb mõista seda juhtumit, kui osa bensiini või küttesegu imbub kolbide ja kolvirõngaste vahelt karterisse ja seguneb õliga. See tõstab õli pinda, kuid vedeldab ja rikub õli määrdumadusi. See sünnib enamasti siis, kui mootor on alles külm, kuna küte gaasistub sel puhul halvasti ja ei põle täielikult ära.

Automaatne seadis õlivedeldumise takistamiseks. *Chevrolet* on varustatud automaatse seadisega, mis aitab õli vedeldumishädaohtu karteris märksa vähendada.

Termostaatiline veetemperatuuri kontroll aitab mootoril kiiremini soojeneda ja takistab automaatselt veeringvoolu jahutusseadises, enne kui see omandanud nõutava temperatuuri. Termostaatiline kütte kontroll väljalasketorul soodustab suurel määral küttesegu vajalikku gaasistumist. Ültal imev karburaator hõlbustab käivitust ja vähendab õhukäiguklapi tarvitust. Õhukäiguklapi kokkuhoidlik käsitamine vähendab hädaohtu, mis tekib siis, kui toores, gaasistamata küttesegu pääseb plahvatuskambrisse ja imbub sealt karterisse.

Karteri hea ventilatsioon kõrvaldab läbiimbunud gaasi ja hõlbustab toore küttesegu ning vee auramist, mis muidu võiks õliga seguneda.

Kontroll ebaharilikel tingimustel

HARILIKULT vähendab automaatne seadis õlivedeldumishädaohtu karteris või hoiab selle hoopis ära.

Kuid on ebaharilikke juhtumeid, mil autoomanik omalt poolt peab selleks kaasa aitama.

Lühikesed sõidud külma ilmaga linnas ei võimalda mootoril täiesti soojeneda ega seadisel automaatselt mõjuvalt töötada.

Sellisel juhul on soovitatav õli sagedamini vahetada.

Mootori halb mehaaniline seisukord, nagu kulunud silindrid, sobimatud kolvirõngad, „logisevad“ või lahtised kolvid, puudulikud ventiilid, puudulik süüde ja mitte küllaldane küttesegu, soodustavad õlivedeldumist karteris.

Hoidke mootor heas mehaanilises seisukorras.

Halb kütteaine, mis sisaldab raskesti süttivaid ja aeglaselt põlevaid olluseid, edendab õlivedeldumist karteris.

Tarvitage head kütteainet.

Vesi karteris. Külma ilmaga on võimalik karteris veeaurudest vee tekkimine, mis võib mootori määrimisel tekitada tõsiseid

raskusi. Et teha kindlaks veekogunemist karterisse, hoidke tükki külma metalli mootori väljalasketoru otsa kohal ja pange tähele, kui kiiresti sellele veepiisku kogub. Äratarvitatud gaas sisaldab teatud osa veeauru, mis külma esemega kokkupuutumisel tiheneb ja veetilksadeks muutub.

Teatud osa selliseid gaase, pääsedes kolbide vahelt läbi, jäta-
vad ka soodsamail tingimustel karterisse enam või vähem veeauru, seni kui mootor pole veel soe. On mootor täiesti soe, siis veeaur ei kondenseeru ja haihtub karteri ventilatsiooni kaudu.

Lühikesed sõidud linnas külma ilmaga soodustavad veekogu-
mist karterisse.

Söövivad happed. Igasugune bensiin, mida tänapäeval mooto-
rite jaoks tarvitatakse, sisaldab teatud osa väävli, mis iseendast
pole kuigi kahjulik. Kui väävli põlemisel tekib sellest gaase, mil-
lest osa tungib kolbide ja kolvirõngastest mööda karterisse rea-
geerides veele (kui see karterisse kogunud), siis tekivad happed, mis
on väga söövivad. Mida enam väävli kütteaines, seda suurem
on sööbimishädaoht. Sellist olukorda ei suudeta täielikult vältida,
kuid teda võib vähendada miinimumini, kui mootori eest tarvli-
kult hooldetakse.

Seni kui gaasid ja karteri sisemised seinad on küllalt soojad,
et veeauru hoida kondenseerumast, ei ole mingit hädaohtu. Püsib
aga mootori temperatuur sõidul madalal, siis kogub karterisse
vett, mis ühineb põlemisest tekkinud gaasidega. Nii tekib happed,
mis võivad mootoriosadele teha tõsist kahju. Sööbimise tagajärjed
rikkaliku väävlisisaldavusega kütteaine puhul avalduvad kõige-
pealt kolvisõrmede, jagajavõlli laagrite ja moo-
tori muude liikuvate osade liigi kiires kulu-
mises, millepärast autoomanik sageli süüdistab autotehaseid või
õlivabrikante, kuna tõepoolest on süüdi tarvitatud kütteaine või
mootori mehaaniline seisukord, nagu liigi kulunud kolvid või valesti
reguleeritud gaasistaja.

Määrimine

Veepumba määrimine. Veepumbakeres asetseb õlitoos, mis iga
1500 km järele tuleb hea mootoriõliga täita. Rasvatoos täidetagu
pehme ja tiheda veekindla rasvaga, mis iga 1500 km järele peale
keeratagu.

Siduri tugilaagri määrimine. Chevrolet' sidurilaagri määrimine
toimub erilise õlitaja abil, millel on õlitoos, milleõttu autojuht va-
baneb tarvidusest määrada teda sagedasti.

Alles siis, kui siduri vabastamisel tuleb „kriuksuv“ hää kuul-
davale, täidetakse õlitaja uuesti.

Selleks võetagu katteplaat põhjalaualt, samuti sidurikesta kate. Õlides tarvitada SAE No 160 suvel ja SAE No 90 talvel.

Karburaatori kiirenduspumba võlli määrimine. On väga tähtis, et võlli, mille abil karburaatori kiirenduspump töötab, vähemalt iga 7500 km järele kord määritakse. Selle võlli määrimiseks võtke kaitsekate pealt ja täitke võlli auk grafiit-määrdega.

Käivitusmootori määrimine. Iga 1500 km järele määrige käivitusmootorit, tilgutades mõned tilgad vedelat õli õlitoosi.

Dünamo määrimine. Määrige iga 1500 km järele. Tilgutades mõned tilgad vedelat õli kahte õlitoosi.

Süütejagaja määrimine. Süütejagaja on varustatud määrdetoosiga. Täitke see toos pehme määrdega iga 1500 km järele.

Käigukasti ja teiste osade määrimine

Käigukast. Teie auto käigukast võimaldab käiguvahetust vaikselt ja kiiresti. Ärge unustage suvist määret vahetada talvise vastu, kui ilmad muutuvad külmemaks. Käigukastis olgu alati tarvilikul määral õli, s. o. kuni kontrollkorgini, mis on paremal pool kestas. Ei vahetata õli õigel ajal, on selle tagajärjeks raske käiguvahetus ja kuuldav hammasrataste jooks.

Õli vahetades on soovitatav käigukast vedela õliga mustusest ja tükistunud õlist puhtaks loputada, enne kui uut õli sisse valatakse. Selleks eemaldage väljalaskekork käigukasti põhjast ja laske õli välja voolata. Sellejärele uhtuge kasti vedela õliga ja täitke ta vastava õliga, nagu soovitatud.

Tagatelg. Tagatelje kest olgu vastava õliga täidetud, nii et õlitase teljekiirdele kaane tagumisel küljel ulatub täitekorgi avauseni.

Suvised ja talvised õli vahetused loputage tagatelg samuti vedela õliga tükistunud õlist ja muust mustusest puhtaks. Selleks eemaldage täitekork ja võtke õli välja. Siis uhtuge pesemisõliga üle ja täitke soovitatud õliga nõutava tasemini.

Eesrataste määrimine. Eesrattad jooksevad kuullaagritel. Laagri määrimiseks tuleb rattad eemaldada. Kõik laagriosad hoolikasti puhastada ja raskesti „sulava“ eesratta-määrdega laager sisse määrida.

Ärge täitke määrdega rummu sisemise ja välimise laagri vahetega rummukapslit, sest muidu valgub üleliigne määre piduri trumlitesse ja lintidele. Eesrataste tagasipaigutamisel vaadake hoolega, et laager õieti kohale asetatakse. See on töö, mis nõuab tarvilikku oskust.

Tagarataste määrimine. Kaubaauto tagarattad jooksevad kuullaagritel, mis saavad oma määre tagateljelt. Lisamääre oleks ülearune.

Veoauto tagarattad jooksevad rulllaagritel. Need laagrid ei saa tagateljelt määret ja neid tuleb iga 15 000 km järele lasta Teie *Chevrolet'* esindaja poolt erilise määrdega määrada.

Vedrukiigid. Vedrukiigid ja tagavedru sadulad on varustatud öliniplitega ja määratakse määrdega, mis soovitatud peatükis „Aluse määrimine“.

Aluse määrimine. Aluse määrimiseks vaadake juhatusi määrimiskavalt, joon. nr. 15, milles näidatud kõik punktid, mis tulevad määrda ja kui sagedasti seda teha.

Alusemäärde. „Alusemäärde“ nimetus, mida selles käsiraamatus tarvitatakse, tähendab poolvedelat määret, millega määrdes tarvitatakse õlipressi.

Hüdraulilise piduri vedelik. Piduri peasilindris tarvitage ainult hüdraulilise piduri vedelikku, nagu *Chevrolet Motor Company'* poolt soovitatud.

Juhtimisseadise määrimine. Juhtimisseadist määritage juhtimisseadise-määrdega. See määre koosneb mineraalõlist, mis evib 275 kuni 325 sekundilise sitkuse 100° F. juures.

Sidur. *Chevrolet'* veoautol on ühekettaline kuiv sidur, mille pressil on üheksa vedru, kolm vallanduskangi ja siduriketas tugeval rummul. Siduriketas on laineline ja kaetud mõlemalt poolt asbestkattega.

Sidur töötab kuivalt. Sidurikesta põhjas on väike auk, mille kaudu tagumisest raamlaagrist, siduri surve laagrist või käigukastist nõrguv õli võib maha valguda.

Sidurihark on monteeritud munapoldile, mis kruviga sidurikesta külge kinnitatud. Selline montaaž võimaldab siduri vallanduslaagril joonel püsida, nagu tema asend nõuab.

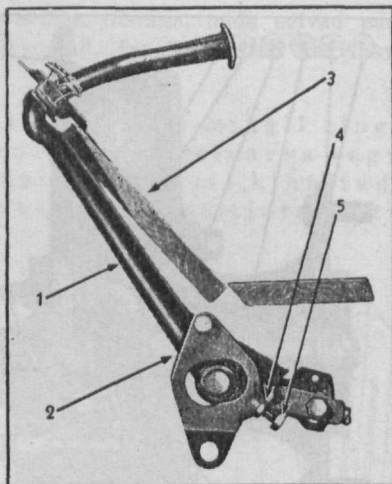
Vallanduslaager on tehtud söegrafiidi segust ja paigutatud kaitsekestasse, mis hargi sisse paigutatud. Sel kaitsekestal on õli anum laagri taga ühes õlitajaga. Selle kaudu täitub survealaager õliga.

Siduri survealaagri õliga täitmiseks võtke katteplaat põhjalaualt ja sidurikesta plaat pealt. Sõidutingimustest oleneb, kui sagedasti seda õlitajat õliga täita. Suvel valatagu sellesse *SAE No 160*, talvel *SAE No 90* õli.

Sidurile ja tema osadele pika ea kindlustamiseks peab siduri-pedaalil olema mitte vähem kui 1" vaba käiku, enne kui sidur hakkab vabanema.

**Joon. 9. Siduripedaali ja
põrandalaua vahe**

1. Siduripedaal
2. Pedaali peatuspolt
3. Juhiruumi põrand
4. Kontrmutter
5. Reguleerimiskruvi



Siduri reguleerimiseks on vajalik, et esiteks olgu $\frac{1}{2}$ " siduripedaali ja põrandalaua vahel. Selle saavutamiseks vallandatagu pedaali peatuspolt ja reguleeritagu seda polti kuni vahe pedaali ja põrandalaua vahel võrdub $\frac{1}{2}$ ".

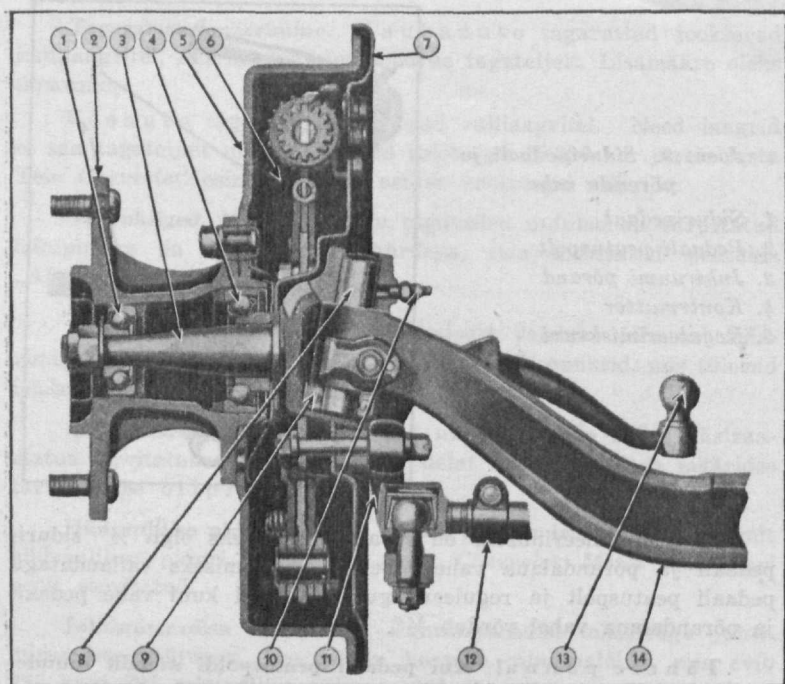
Tähele panna! Kui pedaali peatuspoldi asendit muudetakse, tuleb sidurit vastavalt reguleerida.

Tarviline vahe põrandalaua ja siduripedaali vahel saavutatud, pingutatagu või lödventatagu siduripedaali reguleerimiskruvi, kuni siduripedaalil on 1" vaba käiku, enne kui sidur hakkab vabana.

Tarvitage

CHEVROLET'

originaal tagavaraosi!



Joon. 10. Eestelg

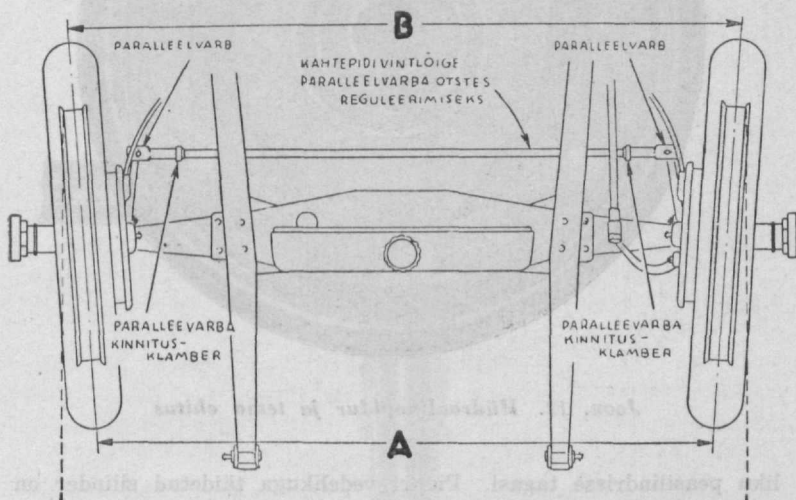
- | | |
|--------------------|------------------------------------|
| 1. Välimine laager | 9. Käändtelje poldi laager |
| 2. Rattarumm | 10. Käändtelje poldi määrdennippel |
| 3. Käändtelg | 11. Käändtelje õlg |
| 4. Sisemine laager | 12. Paralleelvarba kinnitusklamber |
| 5. Piduri trummel | 13. Käändtelje juhthoob |
| 6. Piduri klots | 14. Eestelg |
| 7. Piduri kilp | |
| 8. Käändtelje polt | |

Eestelg. Eestelg on nii lihtsa ehitusega, et tema kohta ei ole palju muud midagi ütelda, kui et see on „I“-kujuline raske tala, mille külge on käändtelg poldiga kinnitatud; samuti seda, et kumbki eesratas on monteeritud kahele *New Departure*-laagrile. Joonis nr. 10 näitab tema tugevat ehitust ja lihtsust.

Eesrataste kokkujooks. Roolimise hõlbustamiseks peavad eesrattad kokku jooksuma, s. t. kui rummu kõrguselt mööta kummi keskpaigast teise kummi keskpaika, siis peab tagumine vahe olema laiem esimesest vahest $5/64$ " kuni $1/8$ ". Selletõttu haaravad rattad paremini ja auto peab kindlasti teed, ilma et oleks vaja roolimehhanismi ülearu pingutada, ja hoiab ära eeskummide liigkulumise.

Neid mõõtmisi teostatakse erilise riistaga, mida evivad paremad autotöökojad ja hoolitsusjaamad, kes ka rattad tarvilikult joonde seavad.

Rattad joonde seatud, ei tohi mingil tingimusel unustada mõlemaid paralleelvarva reguleerimis-klamberkruvisid hoolsasti kinnitada, vastasel korral võib autoga ja sõitjatega tõsine õnnetus juhtuda.



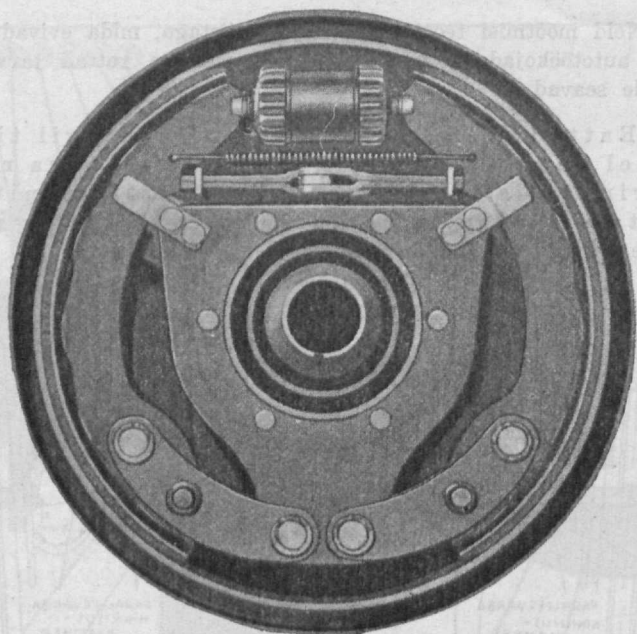
Joon. 11. Eesrataste kokkujooksu reguleerimine

(A — eest mõõt. B — tagant mõõt.) Ratta keskkohta kauguselt peab olema A juurest $\frac{5}{64}$ " — $\frac{1}{8}$ " vähem kui tagant B juurest

Pidurid. Veo- ja kaubaauto pidurid evivad peajoontes samu häid omadusi, mis vanemate mudelite omad. Kuna aga nüüd pidurid töötavad hüdraulilise surve abil ja mitte mehaaniliselt nagu varem, siis on nad mitmeti paremad ja kindlamad. Käsipidur on endiselt mehaaniliselt käsitletav.

Vajutus piduripedaalile mõjutab hüdraulilisi neljarattapidureid, mida kasutatakse auto sõidukiiruse tasandamiseks ja peatamisel. Käsipiduri abil peetakse auto paigal, kinni või kui hakatakse mäel seistes üles sõitma, kuna muidu hakkab auto tagurpidi liikuma.

Vajutades piduripedaalile tungib peasilindrist õli torude kaudu piduri silindritesse, surudes silindrikolbe väljapoole, mis suruvad piduriklotsid vastu trumlit. Kui piduripedaal vabaneb, siis tõmbuvad piduriklotside tõmbevedrud kokku ja suruvad piduri vede-



Joon. 12. Hüdraulinepidur ja tema ehitus

liku peasilindrisse tagasi. Piduri vedelikuga täidetud silinder on seega korraliku pidurdamise kindlamaks tagatiseks.

Vedeliku taset peasilindri anumast tuleb lasta *Chevrolet'* esindaja poolt aegajalt kontrollida.

Tagatelg. Kaubaauto tagatelg on poolhõljuvat tüüpi. Tugevad kuullaagrid kannavad pooltelgi sildtelje otstel.

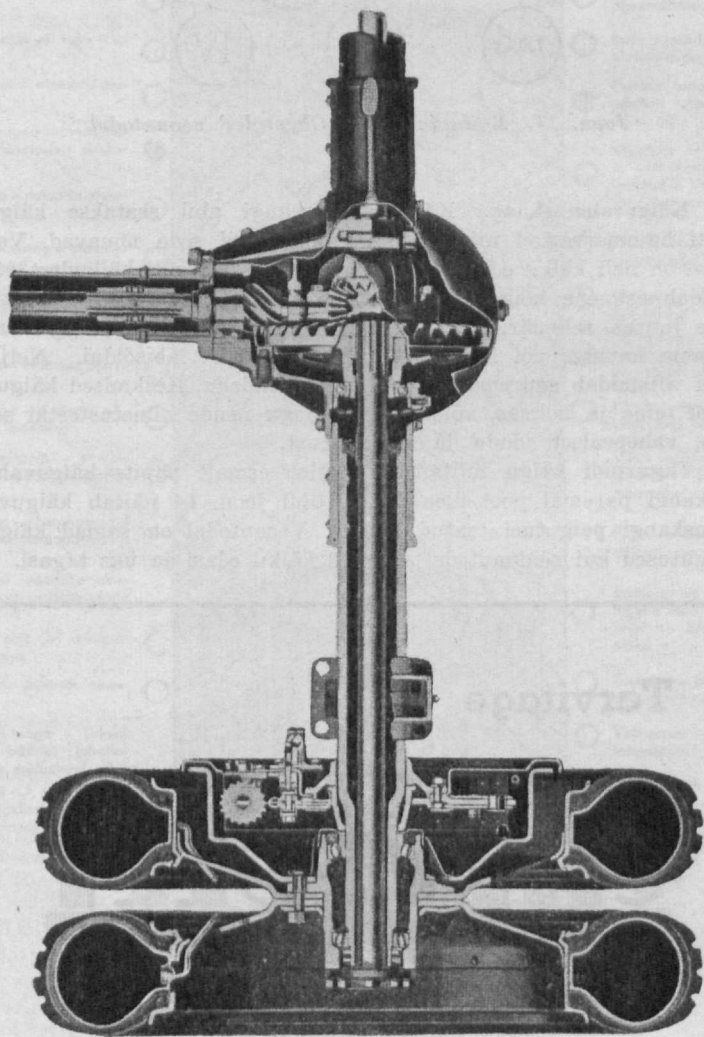
Veoauto tagatelg on koormamata ja iga ratta koorem lasub täiesti uut tüüpi rulllaagritel, millised paigutatud täiesti uut tüüpi sildteljele.

Nende laagrite reguleerimine nõuab mehaanilist oskust ja erilisi tööriistu.

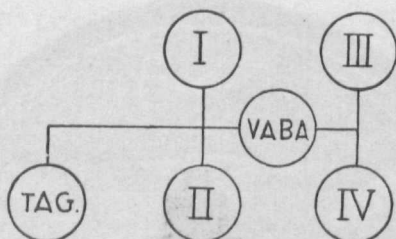
Joon. 13 näitab tagatelje täielikku ehitusviisi.

Chevrolet' autode rooliseadeldis on nii ehitatud, et see oleks hõlpus käsitada, kuluks võimalikult vähem ja vajaks vähem reguleerimist. Rulllaagrid mõlemal teo otsal kindlustavad vaigse ja hõlpsa juhtimise.

Kõikide rooliühenduste korrapärane järelevaatus ja poltide ning mutrite pingutamine, kui nad on lodevil, ja kui vaja, nende määrimine ja õlitamine, on ainsamaks kindlustuseks kulukate õnnetuste vastu.



Joon. 13. Tagatelg ja tema tugev ehitus



Joon. 14. Käikude asetus Chevrolet' veoautodel

Käiguvahetuskang. Käiguvahetuskangi abil seatakse käigu-kasti hammasrattad nii, kuidas veoülesanded seda nõuavad. Veo-autol on neli käiku edas- ja üks tagurpidi. Edaspidi käikudest võimaldab esimene kõige suuremat jõudu vastavalt vähese sõidukiiruse juures, sellepärast on see käik kohane raskel veol, nagu auto liikuma hakates või liivast ja sügavast porist läbisõidul. Neljas käik võimaldab suuremat sõidukiirust arendada. Keskmised käigud, nagu teine ja kolmas, võimaldavad, nagu nende nimetustestki selgub, vahepealset jõudu ja sõidukiirust.

Tagurpidi käigu lülitamiseks tuleb esmalt näpits käiguvahe-tuskangi paremal pool üles tõsta. Ülal joon. 14 näitab käiguva-hetuskangi paigutusi teatud käigus. Veoautodel on samad käigu-paigutused kui sõiduautodel ja on 3 käiku edasi ja üks tagasi.

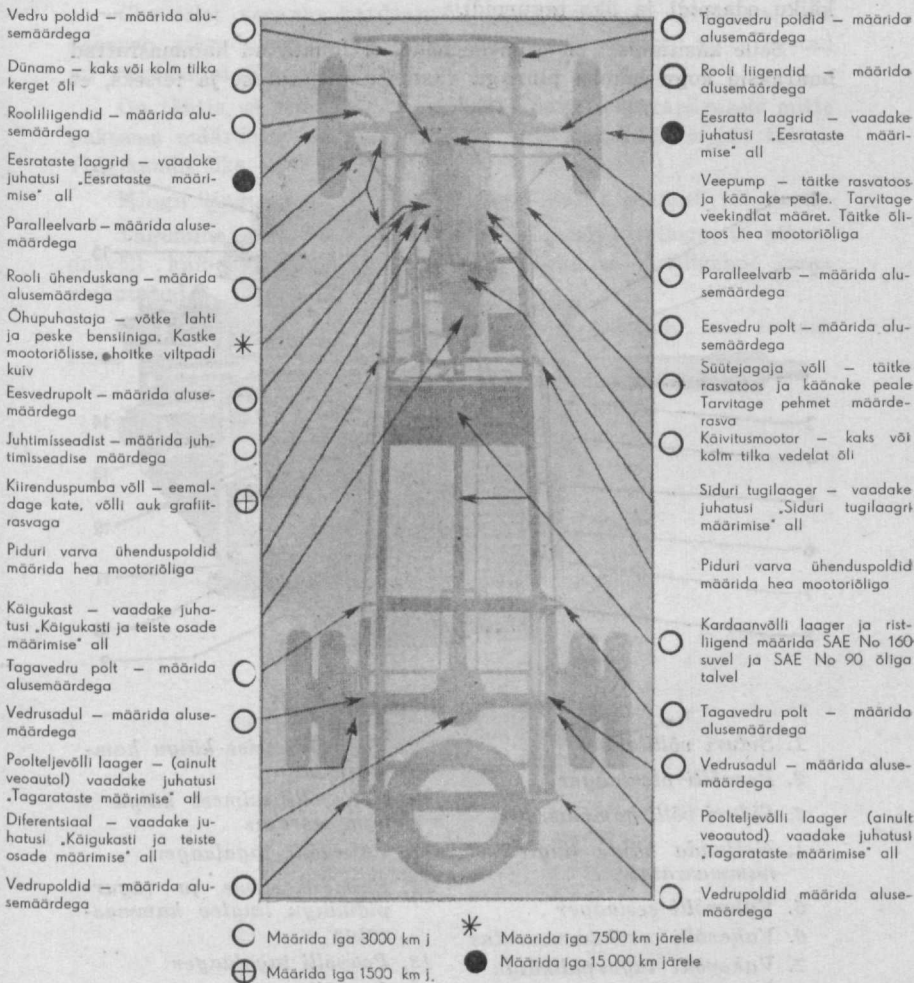
Tarvitage

CHEVIROLIET

originaal tagavaraosi!

Chevrolet' veoauto määrimiskava

Kontrollige õlitaset mootoris, ja kui vaja, lisage mootoriõli.

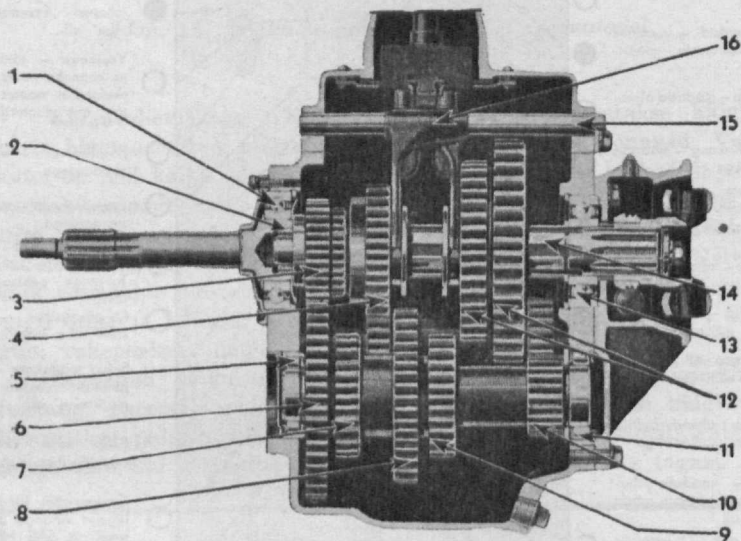


Joon. 15. Veoauto määrimiskava

Korrasoid ja ravi

Käigukast (veoauto). Käigukast on selektiivset tüüpi, neli käiku edaspidi ja üks tagurpidi.

Selle käsitamisel on esimene nõue, et lükatavad hammasrattad haaraksid kogu hamba pinnaga vastashammasrattast ja teiseks, et



Joon. 16. Käigukast

- | | |
|--|---|
| 1. Siduri völli laager | 9. Vahevõlli teise käigu hammasrattas |
| 2. Peavõlli otsalaager | 10. Vahevõlli esimese käigu hammasrattas |
| 3. Siduri võlli hammasrattas | 11. Vahevõlli tagalaager |
| 4. Neljanda käigu liuglev hammasrattas | 12. Esimese, teise ja tagurpidikäigu liuglev hammasrattas |
| 5. Vahevõlli eesalaager | 13. Peavõlli tagalaager |
| 6. Vahevõlli veohammasrattas | 14. Peavõll |
| 7. Vahevõlli tagurpidikäigu hammasrattas | 15. Käigukahvli völl |
| 8. Vahevõlli kolmanda käigu hammasrattas | 16. Käigu vahetuskahvel |

kõik liikuvad osad oleks tarvilikult määritud. Haaramine toimub korralikult, kui käikude vahetamisel lükatakse käiguvahetus-
kangi edaspidi või tagurpidi nii kaugele, kui tal võimalik minna, enne kui siduripedaal vabastatakse.

Ristliigend. Chevrolet' veoauto ristliigend on käigukastiga otse-
ses ühenduses ja saab sealt oma määride. Lisamäärimine ses osas
ei ole tarvilik. Kiirusemõõtja liigub teo ja hammasratta abil, mis
ristliigendile monteeritud.

Chevrolet veoauto kardaanvõll on pikendatud erivõlliga, mis
koosneb pikendusvõllist ja tagumisest ristliigendist, mille kestad
on varustatud õliniplitega.

On tähtis, et määritaks neid kahte punkti korrapäraselt mitte
paksema määridega kui *SAE nr. 160* suvel ja *SAE nr. 90* talvel.
(Ligikaudu üks nael määret täidab liigendi kesta.)

Mingil tingimusel ärgu tarvitatagu kiulist määret või rasva.

Tagumine ristliigend erineb eesristliigendist sellega, et piken-
dusvõll käib selles kuullaagril, mis tagumise ristliigendi kesta
mahutatud.

Selle ristliigendi määrimine toimub õlinipli kaudu, mis asetseb
kesta küljel.

SISUKORD:

I. Sõiduautod

	Lhk.
Näpunäiteid Chevrolet' omanikule	3
Tehnilisi andmeid	4
Armatuurlaud	6
Mootori käivitamine	9
Uue masina juures	10
Näpunäiteid algajaile	11
Autohooldamine	12
Korrashoiutabel	12
Määrimine	12
Mootori häälestamine	14
Auto hoitagu uus ja puhas	17
Oma-abi erijuhtudel	19
Mootor ei lähe käima	20
Mootor jääb teel seisma	21
Mootor läheb kuumaks	22
Erilisi näpunäiteid	22

II. Veo- ja kaubaautod

Tehnilisi andmeid	32
Mõningaid näpunäiteid	33
Kontroll ebaharilikel tingimustel	33
Määrimine	34
Käigukasti ja teiste osade määrimine	35
Veauto määrimiskava	43
Korrashoid ja ravi	44

III. Sõiduautode määrimiskava (lisaleht)

AUTODE

MEHAANILISTEKS KORRASTUSTEKS,
PARANDUSTEKS JA VARVIMISTEKS ON

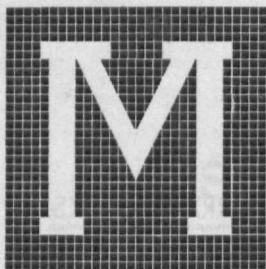
TÄIUSLIKUMAIÐ

AUTOTÖÖKODASID

J. PUHK JA POJAD

TALLINN, PÕHJA PST. 21

TELEFON 426-40



**EIE LADUDES
ON ALATI SAADAVAL
SUURES VALIKUS:**

AUTOD — sõidu- ja veoautod,
autoosad.

KUMMIKAUBAD — auto-, moo-
torratta- ja jalgrattakum-
mid, kummi-polsterpadjad
ja kummi-saapatallad.

PAADIMOOTORID — sise- ja
päramootorid.

JÕUMOOTORID
AKUMULAATORID
BENSIIN, PETROOLEUM, ÕLID
RAUA- JA TERASKAUBAD
TÖÖSTUSTARBED — transmis-

sioonid, kuullaagrid, masi-
narihmad, tööriistad jne.

EHITUSTARBED
METSAMATERJAL
PÖLLUTÖÖRIISTAD
MAJATARBED
KÜLMUTUSKAPID
TENNISTARBED — tennisreke-
tid ja pallid.

VÄETISAINED
JAHU JA KOLONIAALKAUBAD
ELEKTRITARBED

KODUSE ELEKTRIAAMA SISSESEADED

Riigiraamatukogu

№

-05

S 940: 1



AUTODE
ESINDUSED

J. PUHK JA POJAD,
TALLINN, PÕHJA PST. 21.
TELEFON 426-40

MÄÄRIMISKAVA • CHEVROLET MUDEL 109"

ALUSE MÄÄRIMINE

Vähemalt iga 1500 km järele

Tarvitada ainult veekindlat alusemäät neis kohtades, mis aluse määrimise tabelis näidatud, erandina esinevad need juhud, mil soovitatakse erilisi määreid.

- 1 Eesvedru polt
- 4 Käintelje polt
- 6 Paralleelvarb
- 8 Eesvedrukiige
- 12 Vedrusadul
- 13 Tagavedrukiige
- 17 Rooli ühendusvarb
- 19 Rooli ühendusvarb

20 Dünamo: Kaks või kolm tilka vedelat õli dünamo kummaski otsas asuvasse õliavasse.

9 Käivitusmootor: Kaks või kolm tilka kerget õli käivitusmootri eesotsas.

7 Süüteajaja: Määrdeots täita ja peale keerata.

2 Veepump: Määrdeots täita mineraalrasvaga. Tarvitada veekindlat rasva. Õlitoos täita mootoriõliga.

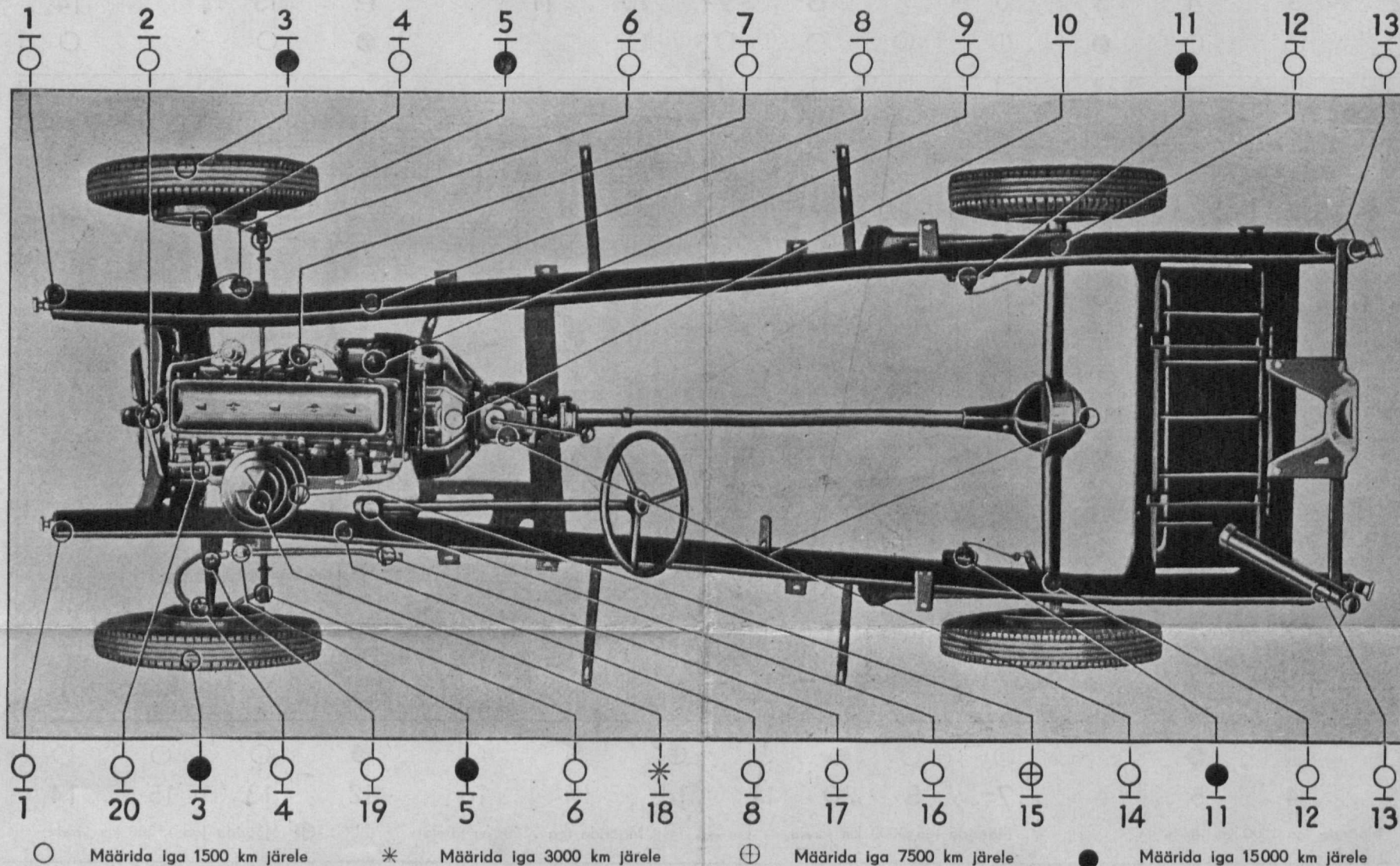
16 Juhtimisseadis: Määrda erilise juhtimisseadise määrdega, millele temperatuuri vahed ei mõju sulatavalt ega hanguvalt, ilma et juhtimisseadise võimeid vähendaks. Aastaegadele vastavalt seda õli pole tarvis vahetada. Tarvitatakse muid määreid, siis võib osutada vajalikuks neid eriti külma ilmaga vedelamaks teha. Rooli teokarbi määrimisel ärge tarvitage mingit määrdepressi, mis rasva suruks roolipõsti kaudu üles.

Käsiiduri liigendeid — ühenduspolt ja varbu — määratagu hea mootoriõliga.

Käsiiduri trossikõrid on tehastes määrdetäidetud. Leiab autoomanik tarviliku olevat neid uuesti määrda, siis võetagu selleks head, veekindlat alusemäät.

14 Käigukast: Kontrollige õlitaset. See peab ulatuma täitekorgi avauseni. Lisatagu käigukasti õli SAE No 160 suveks ja No 90 talveks. Vaadatagu juhatusi „Kaks korda aastas“ all.

14 Tagatelg: Kontrollige õlitaset. See peab ulatuma täitekorgi avauseni. Lisatagu käigukasti õli SAE No 160 suveks ja No 90 talveks. Vaadake juhatusi „Kaks korda aastas“ all.



KERE MÄÄRIMINE

Iga 1500 km järele

Ustehinged ja lukud: Vedel mootoriõli. Akna avamisseadis: Avage aken nii kaugele, kui annab. Hoidke tükki terastraati nii, et ots puutub avamisseadise-võlli külge (seespool ust). Kallake terastraadile mõni tilk vedelat mootoriõli ja laske see võllile valguda.

Akna avamisseadise käepide: Sulgege aken ja tilgutage määrdekannust vedelat mootoriõli uurde (kanali) ülemisele servale kogu ulatuses. Õli valgub sealt alla kanalit mööda juhtraudadele ja tõstja nokale.

Klaasipühkija-võll: Vedel mootoriõli.

Luku keeled: Kumerale küljele määrdevaha, lamedale vedelat mootoriõli.

Uksehinge poldid: Vedelat mootoriõli üle-

sele otsale.

Lukusilindrid: Määrda grafiitpulbriga.

Ukse pidaja: Vardale pehmet määret. Hingepoldile vedelat mootoriõli.

Ukse kalasabapuhvrid ja juhtplaat: Metallist kingadele määrdevaha.

Eesistme regulaator: Grafiitmäärdega hammastikule. Istmetugelele mõdukalt määrdevaher.

MOOTORI MÄÄRIMINE

Vasakul: Termomeeter, mis näitab, kui paksu õli on soovitatav tarvitada ja missuguse temperatuuri juures.

Karter täidetaksoovitatu õliga nõutava tasemini. Õlitasemevardale karteri vasakul pool märgitud „Full“ (täis) ja „Low“ (madal) nooled tähistavad õli taset. Hoidke tase selle kahe joone vahel, nii et see kunagi ei tõuseks üle „Full“ ega langeks alla „Low“.

Esimese 3000 km kestel: Suvekuudel tarvitage SAE No 20 või 20-W õli; 20-W kevade- ja sügisekuudel; 10-W talvekuudel. Mootori sissesõidu ajal tarvitatagu ainult soovitatud vedelaid õlisid.

Pärast esimest 3000 km: Valige õli sitkus vastavalt õhu temperatuurile. Soovitava õli sitkused selguvad kõrvalolevast termomeetrist. Klambriga ühendatud temperatuuri vahemik näitab ka madalamat temperatuuri, mis võimaldab veel auto hõlpsat käivitamist selle õliga. Klambriga tähistatud kõrgem temperatuur näitab õli sitkust, mis sobib eriti kiirsõiduks.

SAE No 30 õli: Võib tarvitada suvekuudel või kui temperatuur püsib üle +10° C.

SAE No 20 ja 20-W õli: Võib samuti tarvitada suvekuudel, kuid eriti soovitatav sügise- ja kevadkuudel, kui temperatuur sageli langeb külmetuspunktile (0° C) ja alla seda. 20-W õli tarvitamine sügise- ja kevadkuudel kindlustab mootori hõlpsa käivituse kuni -12° C temperatuuri juures.

No 20-W ja 10-W õli: Mootoriõli valikul talvekuudeks peetagu silmas mootori hõlpsat käivitust. Arvestatagu madalamat temperatuuri, mida sel aastaajal võib oodata. Ei valita õli sellekohaselt, siis võib iga äkilise temperatuuri languse puhul mootori käivitamisel tekkida raskusi. No 10-W õli + 10% petrooleumi: Võib tarvitada äärmiselt külma ilmaga, kui temperatuur kehtvalt püsib alla -27° C.

Vähemalt iga 3000 km järele

Mootor: Karter tühjendada, loputada ja uuesti täita.

18 Õhupuhasaja: Võtke puhastaja ära, eemaldage kate ja viltipadi. Peske puhastaja bensiiniga. Kui see tahenenud, kastke ta SAE No 50 õlisse, laske üleliigne õli maha tilkuda. Hoidke viltipadi kuiv.

Iga 7500 km järele

15 Karburaatori kiirenduspumba võll: Eemaldage tolmutkaitseklaas ja täitke kaanekruvi auk grafiitrasvaga.

Iga 15 000 km järele

5 Tõukeleevendajad: Tõukeleevendajad olgu täidetud ehtsa tõukeleevendaja-vedelikuga, mille hangumispunkt ei tohi olla suurem, kui -34° C. Kunagi ärge tarvitatagu kergemini hanguvat tõukeleevendaja-vedelikku, kui soovitatud. Rasked ja paksud vedelikud takistavad tõukeleevendajaid korralikult töötamast. Tarvitatagu sama vedelikku suvel ja talvel.

3 Eesratta laagrid: Eemaldage rattad, puhastage laagrid ja täitke kuulihoidjad eesrattaste laagrite määrdega. Ärge täitke rattarummu sise- ja välislaagristiku vahet ega rattakapslit määrdega, muidu valgub üleliigne määre piduritrumlisse ja klotsidele.

Kaks korda aastas

Käigukast: Täielikult tühjendada, loputada ja käigukastiõliga SAE No 160 suveks ja No 90 talveks uuesti täita.

Tagatelg: Täielikult tühjendada, loputada ja käigukastiõliga SAE No 160 suveks ja No 90 talveks uuesti täita.

Mitmesugust

10 Siduri tugilaager: Siduri tugilaager õlitatakse õli anumast, mille peal asub õlitaja. See konstruktsioon väldib sagedase õlitamise vajaduse.

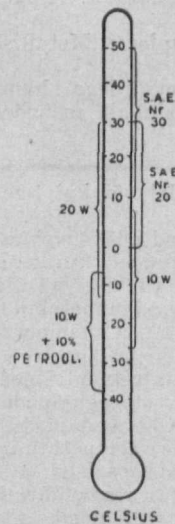
Tarvitseb vaid sidurikaelust uuesti täita, kui siduri vabanemisel kuulub kriuksumist. Sidurikaeluse õliga täitmiseks eemaldatagu katteplaat põhjalaualt, samuti kate sidurikestalt. Sidurikaelus täidetakse SAE No 160 õliga suveks ja No 90 õliga talveks.

Ristliigend: Ristliigend on käigukastiga otseses ühenduses ja saab sellelt oma õli.

Tagarattad: Tagarattaste laagrid saavad oma määre tagateljelt. Erilist määrimist laagrid ei vaja.

Hüdraulilised pidurid: Uut vedelikku piduri peasilindrisse valagu ainult Chevrolet' esindaja. Tarvitada ainult ehtsat hüdraulilise piduri vedelikku.

Tagavedrud: Leiab autoomanik tarviliku olevat vedrulehti määrda, siis tarvitatagu ta selleks määrderasva, millele lisatagu 8-10% grafiiti.



MÄÄRIMISKAVA • CHEVROLET MASTER DE LUXE 113"

ALUSE MÄÄRIMINE

Vähemalt iga 1500 km järele

Määrimiseks tuleb kasutada ainult vee-kindlat, tuntud ja head alusemääret neis kohtades, mis aluse määrimise tabelis näidatud. Erandina esinevad need juhud, mil soovitakse erilisi määreid.

4 Eesvedru õõtsvarb

7 Kääntelje kinnituspol

8 Paralleelvarb

20 Rooli ühendusvarb

13 Vedrusadul

14 Vedrukiige

1 Dünamo: Kaks või kolm tilka vedelat õli õlitoosi, dünamo kummassegi otsa.

10 Käivitusmootor: Kaks või kolm tilka vedelat õli õlitoosi, käivitusmootori eesotsa.

9 Süütejaaja: Määrde toos täita ja peale keerata.

2 Veepump: Määrde toos täita. Kasutada vee-kindlat määret. Õlitoos täita mootoriõliga.

19 Juhtimisseadis: Määrda erilise juhtimisseadise-määrdega, millele temperatuuri vahed ei mõju sulatavalt ega hanguvalt, mis vähendaks juhtimisseadise võimeid. Aastaaegadele vastavalt pole seda määret tarvis vahetada. Tarvitades aga muid määreid, siis võib osutada vajalikuks neid eriti külma ilmaga vedelamaks teha.

Rooli teokarbi määrimisel ärge tarvitagu mingit määrdepressi, mis suruks määre rooli posti kaudu üles.

Käsi piduri liigendid: Käsi piduri liigendite ühenduspolte ja varbaid määratagu hea mootoriõliga.

16 Käigukast: Kontrollige õlitaset. See peab ulatuma täitekorgi avauseni. Lisatagu käigukasti õli SAE No 160 suveks ja No 90 talveks. Vaadake juhatusi „Kaks korda aastas“ all.

15 Tagatelg: Kontrollige õlitaset. See peab ulatuma täitekorgi avauseni. Lisage käigukasti õli SAE No 160 suveks ja No 90 talveks. Vaadake juhatusi „Kaks korda aastas“ all.

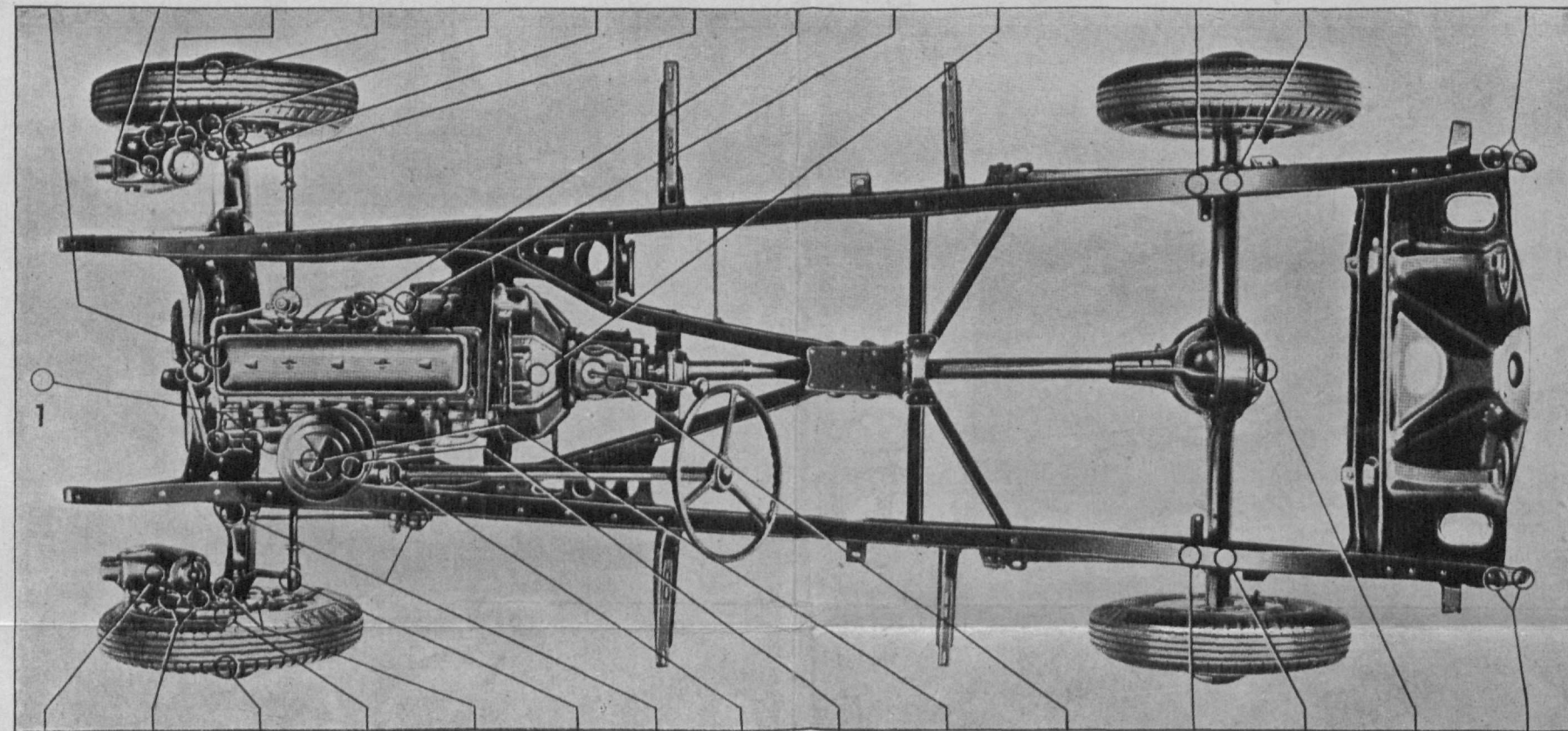
3 Eesvedrud: Kontrollige õlitaset. Vedrukastad olgu täitekorgi tasemeni täidetud ehtsa tõukeleevendaja vedelikuga, mille hangumispunkt ei tohi olla vähem kui -34°C . Kunagi ärge tarvitage paksemat ega raskemat tõukeleevendaja-vedelikku, kui ülal soovitatud. Rasked ja paksud vedelikud takistavad vedrusid korralikult töötamast. Tarvitage sama vedelikku suvel ja talvel.

Vähemalt iga 3000 km järele

Mootor: Tühjendage karter, loputage ja täitke uuesti.

17 Õhupuhastaja: Võtke puhastaja ära, eemaldage kate ja vilt padi. Loputage õhupuhastajat bensiniis. Kui see tahenenud, kastke ta SAE Nr. 50 õlisse, laske üleliigne õli välja nõrguda. Hoidke vilt padi kuiv.

2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
○	○	○	●	⊕	○	○	○	○		●	○	○



○	○	●	⊕	○	○	○	○	⊕	*	○	●	○	○	○
3	4	5	6	7	8	20	19	18	17	16	12	13	15	14

○ Määrda iga 1500 km järele

* Määrda iga 3000 km järele

⊕ Määrda iga 7500 km järele

● Määrda iga 15000 km järele

KERE MÄÄRIMINE

Iga 1500 km järele

Ustehinged ja lukud: Vedel mootoriõli.

Akna avamisseadis: Avage aken nii kaugelt, kui annab. Hoidke tükki terastraati nii, et ots puutub avamisseadise-võlli külge (seespool ust). Kallake terastraadile mõni tilk

vedelat mootoriõli ja laske see võllile valguda. **Akna avamisseadise käepide:** Sulgege aken ja tilgutage määrdekannust vedelat mootoriõli uurde (kanali) ülemisele servale kogu ulatuses. Õli valgub sealt alla kanalit mööda juhtraudadele ja tõstja nokale.

Klaasipühkija-võll: Vedel mootoriõli.

Luku keeled: Kumerale küljele määrdevaha, lamedale vedelat mootoriõli.

Uksehinge poldid: Vedelat mootoriõli ülemisele otsale.

Lukusilindrid: Määrda grafiitpulbriga.

Ukse pidaja: Vardale pehmet määret. Hingepoldile vedelat mootoriõli.

Ukse kalasabapuhvrid ja juhtplaat: Metallist kingadele määrdevaha.

Eesistme regulaator: Grafiitmäärdega hammastikule. Istmetagedele mõõdukalt määrdevahet.

MOOTORI MÄÄRIMINE

Vasakul: Termomeeter, mis näitab, kui paksu õli on soovitatav tarvitada ja missuguse temperatuuri juures.

Karter täidetagu soovitatud õliga nõutava tasemini. Õlitaseme varda karteri vasakul pool märgitud „Full“ (täis) ja „Low“ (madal) nooled tähistavad õli taset. Hoidke tase selle kahe joone vahel, nii et see kunagi ei tõuseks üle „Full“ ega langeks alla „Low“.

Esimese 3000 km kestel: Suvekuudel tarvitage SAE No 20 või 20-W õli; 20-W kevade- ja sügiskuudel; 10-W talvekuudel. Mootori sissesõidu ajal tarvitatagu ainult soovitatud vedelaid õlisid.

Pärast esimest 3000 km: Valige õli sitkus vastavalt õhu temperatuurile. Soovitava õli sitkused selguvad kõrvalolevast termomeetrist. Klambri ühendatud temperatuuri vahemik näitab ka madalamat temperatuuri, mis võimaldab veel auto hõlpsat käivitamist selle õliga. Klambri tähistatud kõrgem temperatuur näitab õli sitkust, mis sobib eriti kiirsõiduks.

SAE No 30 õli: Võib tarvitada suvekuudel või kui temperatuur püsib üle $+10^{\circ}\text{C}$.

SAE No 20 ja 20-W õli: Võib samuti tarvitada suvekuudel, kuid eriti soovitatav sügise- ja kevadkuudel, kui temperatuur sageli langeb külmetuspunktile (0°C) ja alla seda. 20-W õli tarvitamine sügise- ja kevadkuudel kindlustab mootori hõlpsa käivituse kuni -12°C temperatuuri juures.

No 20-W ja 10-W õli: Mootoriõli valikul talvekuudel peatagu silmas mootori hõlpsat käivitust. Arvestatagu madalamat temperatuuri, mida sel aastajal võib oodata. Ei valita õli sellekohaselt, siis võib iga äkilise temperatuuri languse puhul mootori käivitamisel tekkida raskusi.

No 10-W õli + 10% petrooleumi: Võib tarvitada äärmiselt külma ilmaga, kui temperatuur kehvalt püsib alla -27°C .

Iga 7500 km järele

18 Karburaatori kiirenduspumba võll: Eemaldage tolmukaitsekaas ja täitke kaanekruvi auk grafiitrasvaga.

6 Eesvedru spindlipuks: Määrda iga 7500 km järele. Selleks eemaldatagu kork spindli sisemisest otsast ja täidetagu pehme rasva, vaseliini või mingi muu sellise määrdega, mis valgus sealt käikude kaudu laagritesse. Eriline piipkork, milles väikesed augud, hoiab üleliigsest määrdest, mis õlipressi tarvitamisel tungiks muidu piduri trumlitesse ja klotsidele.

Iga 15000 km järele

12 Tagumised tõukeleevendajad: Tõukeleevendajad olgu täidetud ehtsa tõukeleevendaja-vedelikuga, mille hangumispunkt ei tohi olla suurem kui -34°C . Kunagi ärge tarvitatagu kergemini hanguvat tõukeleevendaja-vedelikku kui soovitatud. Rasked ja paksud vedelikud takistavad tõukeleevendajaid korralikult töötamast. Tarvitatagu sama vedelikku suvel ja talvel.

5 Eesratta laagrid: Eemaldage rattad, puhastage laagrid ja täitke kuulihoidjad eesrattaste laagrite määrdega. Ärge täitke rattarummu sise- ja välislaagristiku vahelt ega ratta-kapslit määrdega, muidu valgub üleliigne määre piduri trumlitesse ja klotsidele.

Kaks korda aastas

Käigukast: Täielikult tühjendada, loputada ja käigukast õliga SAE No 160 suveks ning No 90 talveks uuesti täita.

Tagatelg: Täielikult tühjendada, loputada ja käigukast SAE No 160 suveks ja No 90 talveks uuesti täita.

Mitmesugust

11 Siduri tugilaager: Siduri tugilaager õlitatakse õli anumast, mille peal asub õlitaja. See konstruktsioon väldib sagedase õlitamise vajaduse.

Tarvitseb vaid sidurikaelust uuesti täita, kui siduri vabanemisel kuulduv kriuksumist. Sidurikaeluse õliga täitmiseks eemaldatagu katteplaat põhjalaualt, samuti kate sidurikestalt. Sidurikaelust täidetagu SAE No 160 õliga suveks ja SAE No 90 talveks.

Ristliigend: Ristliigend on käigukastiga otseses ühenduses ja saab sellelt oma õli. **Tagarattad:** Tagarattaste laagrid saavad oma määre tagateljelt. Erilist määrimist laagrid ei vaja.

Vedru kummipuksid: Tagavedrude eesotsad on varustatud kummi püksidega. Neid pükse ei tohi määrda ega õliseks teha.

Hüdraulilised pidurid: Uut vedelikku piduri peasilindrisse valagu ainult Chevrolet' esindaja. Tarvitada ainult ehtsat hüdraulilise piduri vedelikku.

Tagavedrud: Tagavedrud on kaetud metalltupega. Vedrulehed kaetakse ja tuped täidetakse erilise grafiitmäärdega tehastes. Leiab autoomanik variliku olevat vedrulehti määrda või tuppe uuesti täita, siis võetagu selleks keskmine määrdevahet, millele lisatud 8 kuni 10% grafiiti.

