

GMY Eğitim Departmanını Kurarken...
Enver Arpaç

Günümüz ileri teknolojileri karşısında eğitim müşteri beklentilerinin önüne geçebilmek için bütün otomotiv camiası için şart olan bir konu haline gelmiştir. Günümüz otomotiv sektöründeki eğitimlerin tamamına yakını servislerde çalışan bireylerin gerçek niteliklerini ve geçmiş bilgi birikimlerini üretici firmaların istekleri doğrultusunda çalışmada olması gereken nitelik ve yeni bilgilere tamamlamaya yöneliktir.

Servis eğitimleri birçok şekilde yapılabilir. Servisçilikte ileri gitmiş ülkelerde eğitimler Web tabanlı ortamda veya posta ve e-mail ile doküman yollamak şeklinde gerçekleştirilirken, bizim gibi ilerleyen ülkelerde ise kurslar vasıtası ile yapılmaktadır. Türkiye'de de servis eğitimlerini başarı ile uygulayan birçok firma vardır.

Eğitimlerin tümü eğitimi hazırlayan şirketler ve eğitimi alacak kişiler için oldukça maliyetlidir. Bir kurs şeklindeki eğitimi ele alırsak öncelikle bu eğitimi verecek profesyonel bir eğitmenin hazır bulunması, dokümanların tercümesi, eğitim materyal ve malzemelerinin oluşturulması, motivasyonun sağlanması, pratik ve geçmiş bilgilerin paylaşımı, yolda geçen süre, eğitim için iş yerinden ayrılan personelin sebep olduğu iş gücü kaybı gibi faktörler eğitim maliyetlerini arttırır. Ancak bu konuda ileri ülkeler incelenecek olursa bu ülkelerde eğitime ayrılan bütçelerin yüksek, eğitim için harcanan tüm paralarında yeni müşteri kazançları olarak fazlası ile geri döndüğü görülebilir.

Ülkemizde çok saygın eğitim firmaları bulunmaktadır. Bunlar normal eğitimlerinin yanı sıra Otomotiv alanında da eğitim vermektedirler. Tüm otomotiv firmaları akademik ortamda eğitimlerini sürdürmektedir. Örnek vermek gerekirse Opel Akademi Amerikan Raytheon şirketinin Türkiye temsilciliğini yaparken profesyonel anlamda da GM Türkiye'ye bağlı Opel ve Chevrolet markalarının eğitim hizmetini vermektedir.

Özellikle Amerika ve Avrupa otomotiv sanayi incelendiğinde birçok markanın eğitimlerini tıpkı Türkiye'de GM Türkiye'nin yaptığı gibi bu konuda uzmanlaşmış şirketlere devrettiği görülmektedir. Bizim de GYM Eğitim departmanını oluştururken yola çıkış noktamız profesyonel anlamda ve yalnızca otomotiv alanında eğitim verecek bir yapıya kavuşmak düşüncesi olmuştur.

GMY Eğitim departmanının öncelikli eğitim hedefi kendi grup personelimizi idari ve teknik olarak daha üst seviyelere çıkartmak bunu yanında da özellikli eğitimlerimizi üretici otomotiv firmalarına vermek ve onlarla paylaşmak şeklindedir.

Bu konudaki görüş ve düşüncelerinizi bizimle paylaşacağınızı umarım. Bir sonraki e-bültende tekrar beraber olma dileği ile...

GMY'den Teknik Eğitime Destek
Mehmet Sezer

Ülkemizde Teknik Eğitime verilen önem 2001 yılından itibaren ciddi bir boyutta azalmaya başladı. Özellikle Meslek Lisesi mezunlarının ÖSS Sınavında puanlarının kırılması, Meslek Liselerine olan talebi iyice azalttı. Bu durum üretim ve sanayi piyasasında Teknik Eleman sıkıntısını da beraberinde getirdi.

Durum böyle olunca firmalar, özel şirketler ve kuruluşlar kendi çabalarıyla bu olaya birazda olsa el atmaya başladı. Çünkü, Teknik Eğitimin bitmesi demek, endüstrileşmenin bitmesi demektir. Bunun farkına varan kuruluşlar gerek yanlarında stajyer öğrenci çalıştırmak, gerekse eleman ararken meslek lisesi mezunlarına öncelik vermeye başladılar. Bazı firmalar bununda ilerisine giderek kendi illerinde meslek liselerine Teknoloji Sınıfları açtılar, gençlerin teknik ekipman ihtiyaçlarını karşıladılar.

İşte bu bağlamda Antalya'da faaliyet gösteren GMY Çetin Motor Yenileme kendi bölgesinde Türkiye'ye örnek olacak bir faaliyet gösterdi. GMY Çetin Motor Yenileme'nin önderliğinde, Çakmaklı Oto ve Doğan Makine servisleri hep birlikte, Antalya Endüstri Meslek Lisesi Motor Teknolojileri Bölümüne bir "*Bilgi Teknoloji Sınıfı*" kazandırdılar.



Teknoloji sınıfında 10 Adet LCD ekran masaüstü bilgisayar, 1 adet notebook bilgisayar, projeksiyon makinesi, perdesi, klima ve kütüphane bulunmaktadır. Sınıfın tabanındaki granitten, tavanındaki boya ve elektrik donanımına kadar her şey bu üç firma tarafından karşılanmıştır. Ayrıca motor bölümüne hiç kullanılmamış 1 adet komple Ford Fiesta motoru temin edilmiştir.



GMY'den Teknik Eğitime destek faaliyetlerinden biri de İstanbul'da faaliyet gösteren GMY Şahin Rektifiye tarafından gerçekleştirilmiştir. GMY Şahin Rektifiye, Kartal Samandıra Endüstri Meslek Lisesi öğrencilerinin çıkardığı Belge dergisine sponsor olarak, bu okullarda okuyan öğrencilerin okullarına olan motivasyonunu arttırmaktadır. Sanayi kuruluşlarından destek gören Meslek Lisesi öğrencileri kariyerleri konusunda sanayi tarafından önemsendiklerinin farkına varmaktadır.



GMY Çetin Motor Yenileme ve GMY Şahin Rektifiye tarafından başlatılan bu eğitime destek kampanyaları önümüzdeki dönemde tüm GMY noktalarının da duyarlı bir şekilde desteklenecektir. GMY önümüzdeki dönemde de Teknik Liseler'de okuyan gençlere destek olmaya her türlü devam edecektir. Bu duyalılığın bütün Türk Otomotiv camiasına da örnek olmasını temenni ederiz.

Blok Muafiyeti Uygulaması

123/85 Sayılı Tüzük ve Getirdikleri

Geçtiğimiz ay Avrupa'da 1985 yılında devreye alınan 123/85 sayılı Tüzük ile yapılan değişikliklerden bahsetmiştik. Özetlemek gerekirse 123/85 sayılı Tüzük ile öngörülen sistem, niceliksel seçici ve münhasır yapıdaki bir dağıtım ile üretici tarafından yetkili satıcı ve servislerin sayısının sınırlandırılması üzerine kurulmuştur. Bu tüzük ile birlikte üreticiler yetkili servislerinin ve satıcılarının

- İşyerlerinin ticari müstemilatı
- Teknik donanımı
- Personel eğitimi
- Reklam
- Araçların ve yedek parçaların depolanması
- Teslimatı
- Bakım-onarım hizmetlerinin karşılanması

Gibi konular ile ilgili olarak asgari standartlar getirebilme hakkına sahip olmuşlardır.

Motorlu taşıtların dağıtımının geliştirilmesi açısından bölgesel münhasırlığına da özellik tanıyan 123/85 sayılı Tüzük, yetkili servislere ve satıcılara, sözleşmeye konu olan bölgeye yoğunlaşma zorunluluğu ve kendine tahsis edilen bölge dışındaki faaliyetlerine yönelik kısıtlamalar getirilmesini imkan tanımıştır. Bu çerçevede yetkili satıcılar ve servisler, anlaşma bölgeleri dışında tesis veya depoya sahip olmamalı, müşteri edinmeye çalışmamalı ve üçüncü kişileri bu alanın dışına mal dağıtımını yapmakla görevlendirilmemelidir.

123/85 sayılı Tüzük, motorlu taşıtların satışı ile bakım-onarım hizmetlerinin birlikte verilmesinin, bu iki faaliyetin ayrı tutulmasına kıyasla daha etkin olacağı görüşü ile, **üreticilerin yetkili satıcılarını satış sonrası hizmetleri de vermeye zorlamasına**

izin vermiştir. Bu sayede üreticiler, yetkili satıcıları ile yaptıkları anlaşmalarda iki farklı türdeki ticari faaliyeti birbirine bağlayabilmişlerdir.

123/85 sayılı Tüzük, yedek parça konusunda da, yetkili satıcıların, sözleşmeye konu olan mallarla eşdeğer kalitede yedek parçaları temin etme ve araçları bu parçaları kullanarak tamir etme konusunda özgür olmalarını zorunlu kılmıştır. Tüzük ayrıca, araçların bakım-onarımı için ihtiyaç duydukları yedek parçaların yetkili satıcılar tarafından bağımsız tamircilere satışına izin verilmesini zorunlu kılmıştır.

Ayrıca Tüzük, üreticiler tarafından yetkili satıcılarına ve servislerine, asgari satış fiyatı uygulama zorunluluğu getirilmesi yasaklanmıştır. Ayrıca üreticilerin, geçerli sebepler göstermedikçe, yetkili satıcının anlaşma bölgesini değiştirmesi ya da bölge içerisinde yeni yetkili satıcılar ataması yasaklanmıştır. Tüzük uyarınca her üretici, tek taraflı olarak yetkili satıcının ve servisin potansiyel satış, satış hedefleri, stok miktarları sayısını belirleyebilmektedir.

Bu ay köşemizde 123/85 tüzüğün detaylarını sizler ile paylaştık. Önümüzdeki ay 28 Haziran 1995 tarihinde devreye alınan 1475/95 sayılı Tüzük ile otomotiv sektörüne getirilen yenilikleri incelemeye devam edeceğiz. Bu süre içerisinde Blok Muafiyeti ile ilgili sorunlarınız için bizimle irtibata geçebilirsiniz.

Otomotiv Markaları Aston Martin

Aston Martin



Aston Martin



Üretildiği ülke:	İngiltere
Kurulduğu Yıl:	1914
İsmi Nereden Geliyor:	Kurucusunun Soy İsmi
Kurucusu:	Lionel Martin

Aston Martin, bir İngiliz otomobil üreticisidir. 1913 yılında Londra'da küçük bir atölyede Lionel Martin ve Robert Bamford tarafından kurulmuştur. İlk otomobillerini 1914 yılında piyasaya çıkarmışlardır. Aston Martin otomobilleri tamamen el yapımı olup, üzerlerine, en son parçayı monte eden işçinin adı yazılır. Araçta plastik madde kullanılmadığından küllük, düğmeler ve havalandırma ızgaraları alüminyumdan imal edilir. Firmayı 2007 yılında Ford firması 924 milyon dolara motor sporları girişimcisi David Richards'ın önderlik ettiği bir yatırım grubuna satmıştır.

DB serisinin hikayesi, firmanın 1947 yılında 20,000 sterlin karşılığında, İngiliz girişimci David Brown tarafından satın alınmasıyla başlar. İkinci Dünya Savaşında sattığı

7700 adet büyük traktörle milyoner olan David Brown, maceraperest bir ruha sahipti. Tecrübeli bir pilot olan girişimci, at yarışlarına, polo oyunlarına, motosiklet ve otomobil yarışlarına katılmaya meraklıydı.

İsimlerinin baş harfini taşıyan ilk DB "DB2" 1950 yılında üretildi. 1958 yılında satışa sunulan 6 silindirli DB4 modeli Aston Martin'i yine Dünya sahnesine çıkardı. Savaş öncesi Aston Martinler güzel spor otomobillerdi ama savaş sonrası teknolojisi ile üretilen DB4 daha zarif, rafine ve sofistikeydi. Çok güzel görünen DB4 aynı zamanda çok da hızlıydı.

İlk kez 1958 yılındaki Londra Otomobil Fuarı'nda teşhir edilen DB4, Aston Martin'i, Ferrari 250 GT ve Mercedes 300 SL'in bulunduğu, "süperler" ligine taşıdı. İtalya, Milano'da tasarlanan DB4 düzgün bir GT (Grand Tourer - Büyük Gezi) otomobili idi ve 4 yolcusu ile 225 km/s hıza ulaşabiliyordu.

DB4 selefi DB3'den tamamıyla farklı bir yapıya sahipti, tek ortak yanı 2,9 litrelik motoru 3,7 litreye çıkarılmıştı. Hararet yapmaya eğilimli yeni motorun 240 beygir gücünde olması, müşterilerin bu sorunu görmezden gelmesine neden oluyordu. Dört lastiğinde de disk fren vardı.

DB4'ün 5 farklı modeli vardı. Çıkan ilk model seri 1'den sonra, 1960 yılında biraz daha gelişmiş seri 2 üretildi; görsel farkı camlarındaki çıtalardı. Sonraki iki yılda üretilen seri 3 ve seri 4'de çok az, temelde ön panjurunda değişiklik vardı. 1962 yılında çıkan Seri 5 neredeyse DB5 modeli olmuştu; konforlu olması için daha yüksek ve uzun bir gövdeye sahipti. Yükselen gövdenin aracı yükseltmemesi için tekerleklerinin çapı düşürülmüştü. Seri 5'deki bir başka değişiklik ise, "James Bond Aston Martini" olacak DB5'in aerodinamik burun tasarımına sahip olması idi.

1962 yılında, toplam 1100 adet üretilen DB4'ün çok az sayıda üstü açık modeli üretildi. 70 adet üretilen üstü açık modelde, hard top seçeneği bulunuyordu.

1959'da satışa sunulan, DB4'ün daha yüksek performanslı modeli, DB4 GT özel ve hafif bir modeldi. Yarışlarda prototipi kullanılan DB4 GT'nin daha düşük burulma oranına ve ağırlığa sahip olabilmesi için dingil mesafesi standart DB4'den kısa tutuldu. İnce alüminyum gövde ve farklı eksantrik milleri, çift bujili ateşleme odaları, çift boğazlı 3 Weber karbüratör gücü 302 beygire yükseltti. DB4 GT 0-96 km/s hızlanmasını 6.1 saniyede tamamıyor ve 250 km/s hıza ulaşabiliyordu.

Ferrari'nin 250 GT SWB modelini geride bırakmak isteyen Aston Martin, DB4 GT'den sonra daha da hızlı olan Zagato modeli üretti. Birinci Dünya savaşından hemen sonra kurulan Zagato, Aston Martinin yanı sıra, Maserati, Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Abarth ve Ferrari gibi müşterilerine de danışmanlık hizmeti veriyordu. Daha da hafif ve iyi yol tutan DB4 GT Zagato 314 beygir gücündeydi ve sıfırdan 160 km/s hıza 14 saniyede ulaşıyordu.

Tamamen el yapımı olan Aston Martin DB4'ler, işin doğası gereği, birbirine, fabrikasyon otomobiller kadar benzemiyordu. Hatlarındaki komplikelik, aracın üretimini zorlaştırıyordu: özellikle bagaj kapağı üretimi en zor parçaydı.

1991 yılında Aston Martin'in izin vermesi ile, kullanılmamış 4 adet DB4 şasesi ve fabrikaya ait bir DB4, Milano'daki Zagato atölyesine gönderildi ve orijinaline sadık kalınarak, 1960ların üretim teknikleri ile, sadece yol tutuşunda iyileştirme yapılarak, 1991 modelleri üretildi. Bu modeller 1.000.000 Amerikan Dolarının üzerinde fiyatlara alıcı buldu.

[İlgili Linkler](#)

[Aston Martin Resmi Web Sitesi](#)
[Aston Martin Racing Sitesi](#)
[Aston Martin Resimleri ve Modelleri](#)
[Aston Martin Resimleri](#)
[Aston Martin Resimleri](#)
[Aston Martin Duvar Kağıtları](#)
[Aston Martin Duvar Kağıdı](#)

Teknisyenin Köşesi **Turboşarj Arızaları ve Bakımı**

Geçtiğimiz ay turboşarj ünitesinin temel çalışma prensiplerinden bahsetmiştik. Bu ay kaldığımız yerden devam ediyoruz.

Turbo Kullanımında Dikkat Edilmesi Gereken Noktalar

Turbo motorlar kullanılırken dikkat edilmesi gereken en önemli husus, otomobili yüksek devirlerde kullandıktan sonra motor stop edilmeden önce kısa bir müddet de olsa rölantide çalıştırılarak, türbinin boşalması ve soğumasına izin verilmesidir. Aksi takdirde gazın sirkülasyonu esnasında türbin boşalmadan bir miktar gaz içeride kalacak ve zaman içinde Turboyu ciddi şekilde yıpratacaktır.

Ağır yük altında çalışan araçlarda turbo uygulamasının motorda çok daha fazla yük ve yüksek ısılara yol açacağı ve bunun için Intercooler uygulamaları veya diğer soğutma yöntemleri gerektiği unutulmamalıdır. O yüzden kullanımdan sonra soğutulması ve soğutma sisteminin bakımı şarttır.

Turbo takviyeli motorların sıkıştırma oranı, atmosferik motorlara göre daha düşüktür. Bunun temel nedeni havanın sıkıştırılmasının turbo tarafından gerçekleştirilmesidir. Bununla birlikte turbo basıncından dolayı, motorun bazı parçaları normalden daha dayanıklı olmalıdır. Bu nedenle pistonlar ve kolları, silindir kapak contası, supaplar gibi devamlı basınç altında çalışan parçalar geliştirilmelidir.

Soft turbo uygulaması adı verilen turbo modifikasyonlarında, araca sadece turbo kitinin eklenmesiyle bir güç artışı sağlanmaktadır. Ancak yüzde ellilere varan güç yükselten turbo uygulamalarında, yukarıda sıralanan motor modifikasyonları yapılmalıdır ve bunlara dikkat edilmelidir.

Montaj Sırasında Dikkat Edilmesi Gereken Noktalar

Bir motora yeni bir turbo ünitesi monte ediyorsunuz. İşte dikkat edilmesi gereken birkaç önemli nokta:

- Aracın egzoz ve emme borularını iyice kontrol ediniz. Buralarda kesinlikle yabancı cisimler bulunmamalıdır.
- Aracın hava filtresi montaj sırasında mutlaka yenisi ile değiştirilmelidir.
- Her Turboşarj üretici fabrikanın üzerinde belirttiği seri numaraları taşıy. Turbonuzu araca monte etmeden önce bu numaraların aynı olup olmadığını kontrol ediniz.
- Turbo contalarının düzgün kesildiğinden ve yıpranmış olmadığından emin olun.
- Kesinlikle sıvı conta kullanmayın.
- Yağ giriş ve çıkış borularının bağlantı yüzeylerinin temiz olduğundan emin olun.
- Turboyu monte etmeden evvel mutlaka içini üretici tarafından önerilen yağ ile bir miktarın doldurun.

Turboşarj Arızaları

Aracın Yağının Kirli Olması

Yağın kirli olması yada içerisinde yabancı partiküllerin olması turboya zarar verebilir. Bu tür parçalar yağ içerisinde gözle görülemez ancak yatak yüzeyinin aşınmasına neden olurlar. Ayrıca genellikle kompresör tarafındaki burç aşınır.

Yağın Azalması

Turbo yağını motordan alır. Turboya gelen yağ miktarı azaldığında (bunun nedeni parçacıkların yağ borusunu tıkaması veya yağ giriş borusuna yanlış conta veya conta parçaları takılması olabilir) shaftın üzerinde kararma meydana gelir.

Aşırı Hız

Aşırı hız türbin kanatlarında parça kaybına neden olabilir. Hasar dış etkenlerden oluşmuş gibi gözükür, ancak kanatlardaki kırıkların ve olağanüstü hallerde pervanenin yanmasının sebebi çoğunlukla aşırı hızdır. Pervanede esneme dolayısıyla çok küçük çatlaklar meydana gelir, aşırı hızın etkisiyle bu çatlaklar genişler ve ani bir arıza oluşur.

Türbinini Dolması

Türbin basınçlı gazla dolduğu andan itibaren ters yöndeki kompresör pervane de basınçla dönmeye başlar. Gazı, basınçlı bir şekilde, dışarıdan alınan ve emme manifolduna giren temiz havanın üzerine püskürterek motora giren toplam hava yoğunluğunu ve basıncını normalin yaklaşık yüzde 50 daha üstüne çıkarır. Bu da içeri giren havanın benzinle birlikte ateşlendiğinde çok daha şiddetli bir patlama gerçekleştirmesini sağlar.

Önümüzdeki ay teknisyenin köşesinde bir başka konu hakkında görüşmek üzere. Bu süre içerisinde turbo ünitesi ile ilgili sorunlarınız için bizimle irtibata geçebilirsiniz.
