

GMY Yoluna Emin Adımlar İle Devam Ediyor

Çok değil, bundan tam 15 ay önce kurulmuş bir kuruluş olarak, 2007 yaz döneminde İsoTlar Tata'dan sonra ikinci, son 15 ay içindeki sekizinci anlaşmamızı da Opel Türkiye ile gerçekleştirerek Türk otomotiv sektöründe üretici ve distribütör firmaların çözüm ortağı olmaya devam ediyoruz.

Opel Türkiye ile gerçekleştirdiğimiz işbirliği kapsamında 2007 yılının ilk yarısında devreye aldığımız ve anlaşmalı servislerden motor yenileme firmalarımıza giren her türlü parçanın on-line olarak takibini sağlayan "elektronik raporlama" sistemimiz de Opel Türkiye yöneticilerine ve servis müdürlerine de ağılmıştır.

2007 yaz döneminin GMY'ye bir başka getirisi de GMY servis sistemine kazandırılan yeni servis noktalarıdır. Kendi illerinin en büyük firmaları olan Kastamonu ve Afyon Motor Yenileme firmaları GMY servis sistemi içerisinde yer almak için hazırlıklarını tamamlamak üzeredir. GMY önümüzdeki dönemde de yeni katılımcılar ile servis ağını genişletecektir.

ISO çalışmalarımız ise ülke genelinde bütün hızıyla devam etmektedir. 25 ildeki 34 motor yenileme firmasının işletim sistemlerini ve süreçlerini standardize edebilmek amacı ile başlatılan projede, web-tabanlı yazılımlar kullanılmakta ve GMY noktalarının önümüzdeki 10 yılda ihtiyaç duyacağı bilgisayar programları da eş zamanlı olarak hazırlanmaktadır. Ülke genelinde belgelendirmenin tamamlanabilmesi için hedef tarihimiz olan 1 Ocak 2008 için geri sayım devam etmektedir.

GMY olarak sektöre önümüzdeki dönemde getireceğimiz bir başka yenilikte ülke genelinde hazırlıklarını tamamladığımız "Turboşarj Bakım Merkezleri"dir. İlk etapta 5 adet açılacak Turbo bakım merkezimize önümüzdeki dönemde sadece yeni turbo bakım merkezleri eklenmeyecek aynı zamanda değişik araç parçalarının revizyonları da GMY servis noktalarında gerçekleştirilecektir.

GMY ülkemizin satış sonrası pazarında üstlendiği görevini gerçekleştirmek için emin adımlar ile yoluna devam etmektedir.

Röportaj - Turgut Varlık **Honlama ve Yüzey Pürüzlülüğü**

Honlama ve Yüzey Pürüzlülüğü

GMY olarak bu ay, Varkut Motor Yenileme yöneticilerinden Turgut Bey!den Yüzey Pürüzlülüğü hakkında bilgi aldık.

Bize biraz kendinizden bahseder misiniz?

1957 yılında Sakarya'da doğdum. Rektifiye işi benim baba mesleğim. Varkut Motor Yenileme 55 yıldır bu piyasada ve ben Gazi Üniversitesi Makine Mühendisliğini bitirdikten sonra babamın işyerinde çalışmaya başladım. Bu meslekte 25. yılım doldu ve halen Sakarya'da motor yenileme işine devam ediyorum.

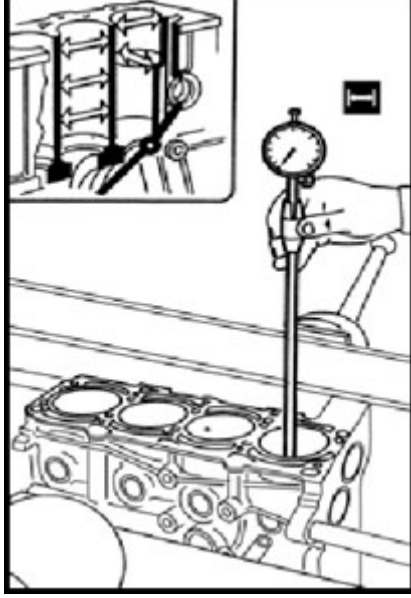
Yüzey pürüzlülüğü ne demektir?

Yüzey pürüzlülüğünden bahsetmeden önce biraz motor ve honlama hakkında bilgi vermekte fayda olacağına inanıyorum. Biz rektifiyeciler motoru otomobilin kalbi olarak tanımlarız. Motoru oluşturan temel parça olan motor bloğu üzerinde pistonları, biyel kollarını, krank milini, silindirleri yada silindir gömleklerini muhafaza eder. Motordaki silindirler blokların yapımı sırasında kullanılacak pistonlara göre tornalanırlar ve honlama yapılırlar.

Burada kritik işlem honlamadır zira honlama silindir yüzeyinin segmanların çalışabilmesi için hazırlanmasıdır. Honlamanın kalitesi direk olarak yapılan motorun ömrüne etki eder. Honlamanın kalitesini etkileyen ise üç tane temel faktör vardır: Ölçüsel ovallik, ölçüsel koniklik ve yüzey pürüzlülüğü

Bu faktörleri biraz daha açıklayabilir misiniz?

Memnuniyetle. Silindirlerde ovallik komparatör olduğu yerde 90 derece döndürerek yüzeyin enine ve boyuna göre alınan ölçüler arasındaki farktır. Segmanlar silindir yüzeyine her zaman dairesel olarak temas edeceği için silindir yüzeydeki ovallik motor yağının kartere sıyrılmasını zorlaştırır. Koniklik ise komparatör aşağı ve yukarı kaydırarak alt ve üst kısımdan alınan ölçüler arasındaki farktır. Koniklik durumunda silindirin bir yerinde piston boşluğu çoğalır ve piston geçici olarak bir tarafa eğilir.



Honlama işlemi sonucu ortaya çıkan **yüzeyin pürüzlülüğü** ise motor ömrünü ve yağ sarfiyatını belirleyen en önemli faktördür. Bu yüzden silindir yüzeyi segmanların aşınmadan çalışabilmesi için yeterince pürüzsüz olmalıdır. Aynı zamanda silindir yüzeyinde segmanlar tarafından sıyrılan yağın tutulabilmesi için uygun sayıda, derinlikte ve dağılımda yağ cepleri bulunmalıdır. Pürüzsüz olan silindir yüzeyinde çalışan segmanlar yüzeye tam basabilmeli, yağı iyi sıyrabilmeli, artan kompresyon ile birlikte kartere gaz kaçakları engellenmelidir. Segmanlar tarafından sıyrılan yağ yüzeydeki yağ ceplerinde tutunabilmeli ve yanma odasına minimum miktarda yağ taşınmalıdır. Onun için motor yenileme servisimizde honlama makinesinde özel honlama taşları, honlama fırçaları ve honlama yağı kullanmakla beraber GMY sisteminin öngördüğü Plato Honlamayı yapmaktayız.

Plato Honlama Nedir?

Plato honlama, pürüzsüz bir yüzeyin avantajlarına sahip olurken, sıyrılan yağın tutulabilmesi için gerekli yüzey yapısına ulaşabilmenin tek yoludur. İki adımlı honlama sistemi ile segmanın çalışması için gerekli pürüzsüz yüzey ve sıyrılan yağın tutulabilmesi için gerekli yağ cepleri yaratılır.

Plato Honlama yapılmadığı zaman motorda;

- * Revizyon sonrası aşırı yağ sarfiyatı ve kartere kompresyon kaçağı (üfleme) şikayetleri görülmekte,
- * Segmanların kenarlarında parlaklaşma
- * Segmanlarda incelmeye
- * Aşırı segman ağız açıklıkları gözlemlenmektedir.

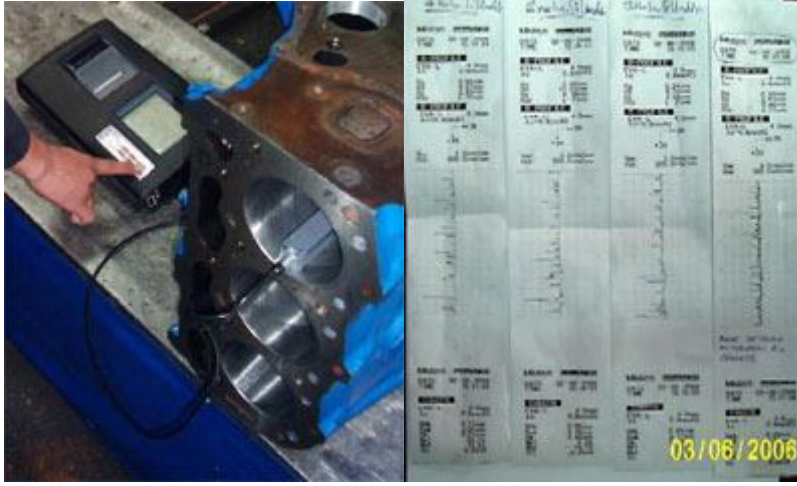
Bu yüzden servisimize gelen bütün motorlarda silindirler Plato Honlama yöntemi ile honlanır ve honlamadan sonra mutlaka yüzey pürüzlülük ölçümü yapılır.

Yüzey pürüzlülük ölçümünü nasıl yapıyorsunuz?

Yüzey pürüzlülük ölçümü aslında revizyon sonrası silindirlerin kontrolüdür. Zira yüzey ölçüleri göz ile kontrol edilemez. Biz bu işlemi şu şekilde gerçekleştirmekteyiz;

- Motor bloğunu titreşim almayacak bir zemine veya sabit bir çalışma masası üzerine yerleştirilir. - Silindirleri temiz bir bezle silinir ve ölçülecek yüzeyde gözle görülür bir kirlilik olmadığına emin olunur.
- Ölçülecek düzlemlerin, motor bloğunun konulduğu düzleme mümkün olduğunca paralel olması sağlanır.
- Her kullanımdan önce yüzey pürüzlülük cihazının kalibre edilmesi şarttır.
- Ölçüm ünitesini, motor bloğunun ölçülecek silindiri içerisine yerleştirilir ve ölçüm gerçekleştirilir.

Bu işlem her silindir için ayrı ayrı yapılır ve ölçüm sonuçları alınır. Ölçüm sonuçlarında çıkan Ra, Rz, R3z, Rt, Rpk, Rvk gibi değerler yorumlanarak yüzeyin pürüzlülük kalitesi belirlenmiş olur.



Peki yüzey pürüzlülüğü ile yüzey atıklığı arasındaki fark nedir?

İkisi tamamen farklı şeylerdir ve birbiri ile karıştırılmamalıdır.

Yüzey atıklığı yada maksimum atıklık, silindir bloğunun ve silindir kapağının yüzeyinde oluşan eğiklik miktarıdır. Bu eğiklik yüzey atıklık ölçüm aparatı ile tespit edilir.

Yüzey pürüzlülüğü ise, servisimize yenileştirme için gelen bir motorda honlamadan sonra silindirlere yapılan bir kontroldür. Bu kontrol, yüzey pürüzlülük cihazı ile yapılır. Aslında ikisi tamamen farklı şeylerdir.



Yüzey Pürüzlülük Ölçümü

Yüzey Atıklık Ölçümü

Bu değerli bilgilerinizi bizlerle paylaştığınız için teşekkür eder, çalışmalarınızda başarılar dileriz.

Bizi kıymetli okuyucularınızla buluşturduğunuz için öncelikle ben teşekkür eder ve bilginin paylaşılması için gösterdiğiniz gayrete de ayrıca teşekkür ederim.

Blok Muafiyeti Uygulaması Nasıl Şekillendi? **Mehmet Sezer**

Blok Muafiyeti Uygulaması Nasıl Şekillendi?

Geçen ay blok muafiyetinin çıkışı hakkında kısa bir bilgilendirmede bulunmuştuk. Bu ay yazımıza blok muafiyeti uygulamasının atası olan BMW Kararları ve 1985 senesinde Avrupa'da uygulanmaya başlayan 123/85 sayılı Tüzük'ün içeriği ile devam ediyoruz.

Avrupa Komisyonu'nun motorlu taşıtların ve satış sonrası hizmetlerin dağıtımına ilişkin ilk muafiyet kararı 13 Aralık 1974 tarihinde çıkmış "BMW" Kararı'dır. Bu karar, sektöre yönelik bir dönüm noktası kararı olmuş, üreticilerin kendi dağıtım sistemlerini bu karara göre şekillendirecekleri umulmuş; ancak sonuç böyle olmamıştır. Çoğu otomobil üreticisi, bireysel muafiyet almak amacıyla anlaşmalarını Komisyon'a bildirmeye devam etmiştir.

Avrupa Komisyonu'nda çok sayıdaki bireysel muafiyet başvurusu ile ilgilenmemek ve motorlu taşıt sektörüne yol gösterici, hukuksal anlamda güvenli bir ortam yaratmak amacı ile "BMW" kararında benimsenen prensipler doğrultusunda belirlenen şartları taşıyan anlaşmaların bildirim zorunluluğu olmaksızın, otomatik olarak yararlanabilecekleri bir blok muafiyet tüzüğü çıkarmaya karar vermiştir.

1 Temmuz 1985'te devreye giren ve 30 Haziran 1995'e kadar, tam 10 yıllık bir sürede devrede kalan 123/85 sayılı Tüzük, bu yıllarda motorlu taşıtların dağıtım ve servis anlaşmalarını kapsamak üzere yürürlükte kalmıştır.

123/85 sayılı Tüzük, motorlu taşıtların ve satış sonrası hizmetlerin dağıtımının etkin bir biçimde yapılabilmesi bakımından, dağıtıcı ve yetkili satıcılara getirilen bazı kısıtlamaların vazgeçilmez olduğu varsayımı ile, seçici ve münhasır nitelikteki dağıtım ve servis anlaşmalarına muafiyet tanımıştır. Komisyon'un ilk kez "BMW" Kararı ile dile getirdiği ve 123/85 sayılı Tüzük'te vurguladığı en önemli varsayım şudur:

'Motorlu taşıtlar, her zaman aynı yerde olmamak üzere, düzenli veya düzensiz aralıklarla uzman bakımı ve tamiri gerektiren, pahalı ve karmaşık yapıda dayanıklı tüketim mallarıdır. Uzman servis hizmetlerinin sağlanması için üreticilerin yetkili satıcı ve servislerle işbirliği yapması gerekir; çünkü, yetkili satıcı ve servislerin teknik sorunlar ve bakım talimatları ile ilgili olarak tüm bilgilere sahip olması ve onların iyi şekilde eğitilmesini sağlamak için bu işbirliği çok büyük önem taşır; ancak kapasite ve etkinlik bakımından Komisyon, servis hizmetleri alanında böyle bir işbirliğinin sınırsız sayıda yetkili satıcı ve servise yaygınlaştırılmasının mümkün olmayacağı görüşünü taşımaktadır.'

Kısacası Komisyon 123/85 nolu Tüzük ile birlikte yetkili servis ve satıcı sayısını şartlandıran (sınırlandıran) bir takım kurallarının önünü açmıştır. Önümüzdeki ay 123/85 tüzüğü ile otomotiv sektörüne getirilen yenilikleri incelemeye devam edeceğiz. Bu süre içerisinde Blok Muafiyeti ile ilgili sorunlarınız için bizimle irtibata geçebilirsiniz.

Teknisyenin Köşesi Turboşarj

Turboşarj

Turboşarj, kısa adı ile turbo, motora atmosferik basıncın üzerinde hava vererek motordan daha yüksek güç alınmasını sağlayan bir ünedir. Turbo ünitesinin motorlar üzerinde kullanılması neredeyse içten yanmalı motorların keşfi ile aynı zamana denk gelir.

Turbo ünitesini başarı ile ilk uygulayan ise İsveçli mühendis Alfred Büchi'dir. İlk uygulamalar yalnızca büyük kapasiteli motorlarda (gemi motorları, lokomotifler vb) gerçekleştirilmiş, ilk kez 1938 yılında "Swiss Machine Works Sauer" markası ile turbo ünitesi bir kamyonada kullanılmaya başlamıştır.

1962 yılında turbo uygulamaları ilk kez binek otomobillerde Chevrolet, Corvair, Monza ve Oldsmobile Jetfire firmaları tarafından uygulanmış fakat kullanıcılar tarafından güvenilirliklerinin zayıf bulunmasından dolayı kısa sürede pazardan silinmiştir.



1973'te yaşanan ilk benzin krizinden sonra turbo ticari vasıtalarda daha fazla kabul görür hale gelmiştir. 1980'lerin başında Amerika'da yürürlüğe giren sıkı emisyon şartnameleri turbonun kullanımında artışa sebebiyet vermiştir. 1970'lerde turbo ünitesinin Formula 1 yarışlarındaki araçlarda kullanılması ise turbo kelimesinin tanınmasına neden olmuştur.

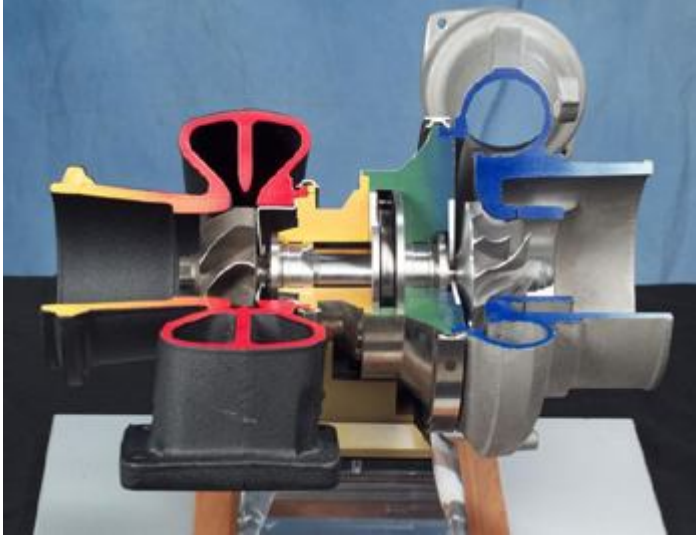
Turbo motordan düşük emisyon seviyeleri ile en ekonomik şekilde güç elde edilmesini sağlarken, motorun gücünü eksiltmeden, termal olarak verimli bir hale getirmekte ve sağladığı yüksek potansiyel ile motorun gücünü arttırdığından dolayı, günümüzde bir çok araç üreticisinin dizel veya benzinli modellerinde bulunmaktadır.

Nasıl Çalışır?

Turbo hareketini egzoz gazının dışarı çıkma basıncından alan bir çeşit pompa olarak tanımlanabilir. Üç temel parçadan oluşmuştur: Türbin, kompresör ve bunları birleştiren bir mili üzerinde taşıyan ana gövde.

Her motor çalıştığı zaman bir miktar yanmış gazı dışarıya atar. Bu gazlar egzoz tarafında bulunan Türbin pervanesini döndürür. Bu sayede egzoz gazının çıkma basıncıyla dönen türbin aradaki bağlantı milinin yardımıyla kompresör pervanesini döndürür. Kompresör çarkı da emilmiş havayı döndürerek sıkıştırır ve sıkıştırılmış bu havayı motor silindirene gönderir.

Aynı silindire havayı sıkıştırarak bastırmak, bir otobüse 50 kişi yerine 75 kişiyi bindirmek gibi düşünülebilir. Yanma odasına daha fazla havanın girmesi ile içeriye daha fazla yakıt püskürtülebilir ve bu sayede turbo kullanılan motorlarda %40'lara varan güç ve tork artışı sağlanılmaktadır.



Turboşarj Kesit Görünüm

Turbo ile ilgili sizlere aktaracağımız bilgilere bu ay burada ara vermekteyiz. Önümüzdeki ay bu köşede turbo ünitesine sahip motorların kullanım ve bakımlarında dikkat edilmesi gereken noktaları ve sıklıkla raslanan turbo arızalarını ele alacağız.

Otomotiv Markaları – ALFA ROMEO

	<p>Üretildiği Ülke: İtalya Kurulduğu Yıl: 1907 İsmi Nerden Geliyor:Anonima Lombarda Fabbrica di Automobili kısaltması ve Nicola Romeo'nun soy ismidir. Kurucusu: Nicola Romeo Logosunun Anlamı:Kırmızı haç soyluluğu, beyaz zemin halkı ve köylüleri simgeliyor. Taç giymiş engerek yılanı ise soylu Viscoti Ailesi'nin armasından alınmıştır.</p>
--	---

Alfa Romeo, İtalyan bir otomobil üreticisidir. 1907 yılında Milan'da kurulmuştur. Kurucusu Nicole Romeo'dur. Alfa Romeo, 1986 yılında Fiat'ın bir parçası olmuştur.

"Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" A.L.F.A. (Lombarda Anonim Otomobil Fabrikası) isimli şirket, 1910 yılında Alessandro Darracq tarafından Milano'da Portello'nun 1907'de inşası tamamlanan Endüstriyel tesislerinde kuruldu. Şövalye Ugo Stella tarafından yönetilen Alfa, iyi donanımları ve sürülebilirlikleriyle pazarda pay sahibi oldu. İlk mutlak Alfa ismini alan otomobil 24 HP olarak üretildi ve Alfa için yarış maceraları başladı, ama 1915 yılında askeri siparişlerle ilgilenmeye başlanıldığında bu maceraya ara verildi. Savaş sonunda, 1920 yılında Alfa Romeo markasıyla ilk otomobil doğdu: "Torpedo 20-20 HP" ve yarışlara kaldıkları yerden devam edildi.

İtalya'nın Piacenza kentinde 1872 yılında doğan Giuseppe Merosi, 1910 yılında yeni gelişmekte olan bir pazara Portello otomobillerini sürme gibi çok zor bir görevi üzerine aldı ve kısa zamanda bu zor görev için doğru insan olduğunu kanıtladı. Tasarımlarıyla etkileyici, hoş giden yollara ve yarışlara uygun otomobiller ortaya çıktı. Tasarımcı 1923 yılında, iki kişilik yarış otomobili olarak pistlere ilk Monza Gran Premio'sunda çıkmaya aday P1'i projelendirdi.

Giuseppe Merosi imzalı ilk otomobilden 300 adet üretildi. 24 HP hızlı ve güvenli bir otomobil olarak Alfa'nın ilk ticari başarısını kazanmasını sağlamış oldu. Model, motorun çekiş gücüyle ve

titizlikle üretilmiş mekanik parçaları ile hemen sportif arabalardan hoşlananların beğenisini kazandı. Monobloklu motorundan tek mafsal bağlantısına kadar o çağ için araba oldukça modern özelliklere sahipti. 24 HP pistlere ilk olarak 1911 yılının 6a Targa Florio (dört yapraklı yonca plakası) ile iki otomobil olarak çıktı. Bu otomobillerin hızları ve yer tutuşları herkes için tam bir sürpriz olmuştur. Özellikle yarışlar için Merosi, 1911'de, 45 HP gücünde 15 HP Corsa'yı geliştirir. 1914 yılında bu model piyasaya sürülür (15-20 HP), bu sırada 24 HP modelini örnek alan, daha az karmaşık ancak aynı parlak özelliklere sahip 12 HP modeli daha sonra piyasaya çıkmıştır.

ALFA'nın 1910 yılında doğuşundan beri amacı, henüz çok bilgili olmayan ancak çoktan "motor"lu yarışlar için coşku duyan bir müşteri kitlesine satmak üzere otomobiller üretmektir. Bu yarışmacı macera 1911 yılında, Franchini ve Ronzoni isimli pilotlar Targa Florio (dört yapraklı yonca plakalı) ile iki altıncı jenerasyon 24 HP'yi pistlerde ilk olarak boy göstermişti.

Alfa Romeo, önce Portello kaporta atölyeleri, daha sonra Arese ve Pomigliana'daki tesisleri ile yalnızca gezici ve yüksek performanslı güçlü araçlar üretmekle kalmamış, yarış otomobilleri de üretmiştir. Grand Prix'lerde, dayanıklılık yarışmalarında ve rallilerde zaferler elde etmiştir, iki kez Formula 1 dünya birinciliği kazanmıştır. Yarışları kazanmak her zaman için Alfa Romeo' nun varoluş amacı olmuştur. Otomobil tarihi ile paralel olarak, diğer markalardan daha fazla yarış kazanması göz önünde bulundurulduğunda, Alfa Romeo kurulduğundan bugüne kadar bu bağlamda çok geniş deneyimler kazanmayı başarmıştır.

Üretilen ve Üretilmekte Olan Modeller

GTV	Kamal
159	Alfetta
BRERA	75
Alfasud	155
Alfasud Sprint	156
Arna	6
33	90
33 Sprint	164
33 Sport Wagon	166
145	Montreal
146	Nuova Junior
147	Nuova Super
Junior GT	Nuova Spider
Giulia Super	GT Spider
Giulietta	Spider Junior
1750 Berlina	Spider
1750 GTV	SZ
1750 Spider	GTV 6
2000 Berlina	2000 Spider
2000 Coupe	GT
2000 GTV	-

Konsept Modeller

- Alfa Romeo'nun dünyada sadece 500 adet üretilecek 300 bin Euro'luk 8C modeli *Alfa Romeo 8C Competizione*
- Alfa Romeo Diva Concept

İlgili Linkler

[Alfa Romeo Resmi Web Sitesi](#)

[Alfa Romeo Türkiye](#)

[AROC-TR; Sadece Alfa Romeo Sahiplerinin Üye Olduğu Bir Site](#)