

TEKNİK YAZILAR VE BİLGİLER ÜZERİNE

Merhaba

Araçlarla ilgili mail gruplarındaki teknik yazışmalar, genellikle bu işi kendine hobi edinmiş, elinden her türlü iş gelen ve zengin bir alet donanımına sahip kişiler arasında yapılır. Bizim grubumuzdaki yazışmalar bu türde değil. Bu yazışmaları izleyen sizleri vosvos ustalığı konusunda yetiştirmek, yağa benzine bulaştırmak, egzoz gazını koklatmak gibi bir amacım yok. Dikkat ettiyseniz bugüne kadar fren, yürüyen aksam, lpg, elektrikli extra aksesuarlar gibi hassas konularda şunu yapın, bunu yapın şeklinde yol göstermedim, konuyu biraz detaylandırıp ustalara yönlendirme yaptım. Motor veya şanzıman veya karbüratör iflas ederse en kötü ihtimalle yolda kalırsınız. Frenler tutmazsa, yolda tekerlek koparsa, aşırı amperden yangın çıkarsa bunun pardonu olmaz. Herşeyden önce vosvosumuzla kendimizin ve sevdiklerimizin canını taşıyoruz. Belki birşey olmaz düşüncesinin yerine "ya olursa" kaygısını her an taşımamız gerekiyor. Bu grubu vosvostan anlayan, anlamayan altıyüzün üzerinde vosdost izliyor. Hayati bir konuda eksik, yanlış bilgi deneyimsiz bir kişi tarafından benimsenip uygulamaya geçirilirse bunun vicdani sorumluluğunun altında ezilmek istemem, kimseye de bunu tavsiye etmem.

Bu ekonomik ortamda, zor koşullarda vosvosunu yürütmeye çalışan ve yenisinin yarı fiyatına tamir olayına, bırak idare eder tavsiyesine, çok basitmiş ben yapayım olayına hemen atlayacak o kadar çok arkadaşımız var ki.

Yazılanlarda, çizilenlerde, anlatılanlarda amaç, vosvosunuzu size anlatmak, onun sorunlarının nedenlerini araştırıp doğru çözümlere yönlendirmek, rotül - rotbaşı - aks rulmanları - amortisör gibi çıkma/tamir kabul etmeyen parçaların da olabileceğini hatırlatmak, ve en önemlisi ustaya giderken yapılacak işin ne olduğunu, kaçta malolacağını tahmin etmenizi ve ustaların insafına kalmamanızı sağlamak.

Teknik yazıları okurken bu gözle bakın, detayların içinde boğulmayın, ben anlamıyorum, ben yapamam demeyin. Gerekli olan bir kelime, bir cümle mutlaka belleğinizde kalacaktır. Bunlar zamanla birikip vosvosunuzu anlamanızı sağlar. Gerçek hayattaki dostlarınız gibi ona da "dostum" diyebilmeniz için onu tanımanız gerekir.

Emin Alpgiray

TAKIM ÇANTANIZDA NELER OLMALI

Vosvosunuzda bulunması gereken alet ve edevat cinsi tamamen sizin kullanımınıza kalmış şeyler. Elinizden gelen işler oldukça fazlaysa alet sayısı da fazla olacak mutlaka. Ben genel olarak sıralayayım, tercihi siz yapın.

SET 1. Torna vida takımı (Düz ve yıldız. Birer küçük, birer büyük 4 adet)

Açık ağız anahtar (7-8-9-10-11-13 (bir uzun bir kısa 2 adet) -14-17 mm)

Yıldız anahtar (8-9-10-13 mm)

Pense ve Kargaburun

Maket bıçağı veya çakı

Elektrik izolasyon bandı

El feneri (mıknatıslı olması tercih sebebidir)
İnce zımpara kağıdı (#600)
Pas çözücü spray

SET 2. SET 1 + Metrik soket anahtar takımı (8 ----- 19 mm ve buji için 21 mm)
Allen takım
Kurbagacık (10")
Papağan pense
Feeler çakısı
Yıldız Anahtar 21mm

SET 1 yanınızda mutlaka bulundurmanız gereken aletlerdir. Karbüratör ayarları, platin kontrolü, gevşemiş vida ve somunların sıkıştırılması gibi basit işler için vosvosunuzda bulundurun. Eğer yağ değişiminden süpab ayarlarına kadar biraz el becerisi isteyen işleri de kendiniz yapmayı düşünüyorsanız SET 2 de gerekli ama vosvosunuzda taşımasanız da olur.

Alet takımı dışında vosvosunuzda mutlaka bulundurmanız gereken yedek parçalar da var. Kriko ve bijon anahtarı zaten zorunlu, onları saymazsak ;

Fan kayışı

Gaz teli

Far (55/60 watt) , Stop-Park(ikili) ampullerinden birer, Ön park(5 watt), Sinyal (21 watt) ampullerinden ikişer adet

16 amper sigorta (en az üç adet)

Erkek ve dişi kablo pabucu (üçer adet)

Aşağıda sayacaklarım da genellikle uzun yol yapıyorsanız vosvosunuzda bulunması gereken ama olmasa da olur türden malzemeler ;

Çadır

Uyku tulumu

Çizgili pijama

Termos

Şarjlı ışıldak

Emin Alpgiray

MODEL VE TİP

SORU : Vosvoslar nerede ve hangi tarihler arasında üretildi ?

CEVAP : Vosvosların Almanya dışında üretimleri 1953 yılında Brezilya Sao Paulo'da başladı. 1953-57 yılları arasında, almanyadan gelen parçaların montajı şeklindeki üretimle 2268 adet Tip.1 (sedan) ve 552 adet Tip. 2 (bus) üretimi yapıldı. 1957 yılında tamamen yerli malzeme ile üretime geçen fabrikanın resmi açılışı 18 Kasım 1959 da yapıldı. Üretime ara verildiği 7 Aralık 1986 ya kadar Sao Paulo' da 3.3 milyon adet Volkswagen üretilerek dünyanın 60 ülkesine satıldı. 4 Şubat 1993 te yeniden başlayan üretim halen devam etmektedir.

1971 yılından itibaren de Brezilya dışındaki 19 ülkede (uruguay, peru, güney amerika, nijerya,kosta rika, irlanda, yugoslavya, tayland, meksika gibi ülkelerin arasında 1971-74 yılları arasında Pick-up tiplerinin montajını yapan Türkiye de vardır) montaj fabrikaları ile üretim başladı. 1987 yılı sonuna kadar bu fabrikalardan sadece Meksika Puebla dışındakiler üretimlerine son verdi.

Şu anda Brezilya'dan başka sadece Meksika Puebla tesislerinde üretim % 76 yerli malzeme kullanılarak devam etmektedir.

Nerede üretilirse üretilsin motor ve şaseler Volkswagen'in verdiği seri no'ları ile bantlardan çıkmıştır. Almanya Emden'deki tesislerde üretilen son sedan (Aralık 75) ve son convertible (Ocak 78) halen Wolfsburg müzesinde ziyaretçilerini beklemektedir.

SORU : Volkswagenlerde Type 1 Type 2 gibi deyimler kullanılıyor, bunlar nedir ?

CEVAP : Type 1 (111,113,117,133,151,153) : Bildiğimiz Vosvos. Standard, Super Beetle, Convertible, Karmann Ghia ve Type 181 arazi aracı(Thing) bu guruba giriyor.

Type 2 (211,241,261) : Minibüs olarak tanıdığımız VW Bus, Panel ve Pick-up bu gurupta. Ayrıca Westfalia olarak tanınan üstü körüklü kamp minibüsleri (231) de bu guruba giriyor. 1950-67 arası modeller Early Bus, 1968-79 arası modeller Late Bus, 1980-91 arası modeller (1983 den sonra su ceketli soğutma sistemli) Vanagon olarak tanımlanıyor. Yeni adları ise Transporter.

Type 3 (311,315,361) : Türkiyede en çok Variant olarak bilinen tipler. Fastback (Hatchback benzeri), Notchback (Normal otomobil tipi) ve Squareback (Station, Variant) bu guruba giriyor.

Type 4 (411,412) : Variant benzeri oval farlı station modeller. VW nin en az tutulan modelidir.

SORU : Alacağım yedek parçanın vosvosumun modeline uygun olup olmadığını nasıl anlayabilirim ?

CEVAP : Türkiyede pek kullanılmıyor ama vosvoslar type no'ları ile tanınırlar. Her orijinal yedek parça da o type no ile başlayan 9 rakamlı bir numara taşır.

111 bildiğimiz standard vosvos, 113 super beetle, 115 branda sun roof'lu, 117 yeni tip sun roof'lu, 133 1303 serisi, 141 Karmann Ghia conv. , 143 Karmann Ghia coupe, 151 standard conv. , 153 super beetle conv. , 181 Thing, 211 Bus. (bu rakamların şase no'larının ilk üç rakamı ile ilgisi yok).

SORU : Vosvosumun üstüne kestirerek cabrio'ya dönüştürmek istiyorum. Bunun olumsuz yanları var mı ve maliyeti ne kadar olur ?

CEVAP : Ezbere tavan kesilmez, kasanın stabilitesi bozulacağı için yan desteklerin konulacağı yerler ve ölçüleri çok önemli. Maalesef bizde bu işler çok özenli yapılmıyor. Ufak bir taşın üstünden geçerken kapısı açılan, krikoda kaldırılırken ön camı patlayan vosvoslar gördüm.

Vosvosun tavan tadilatı iki tip, cabrio modelinde tavan ön camın 9 cm üzerinden itibaren arka motor ızgaralarına kadar kesiliyor, kapı üstleri de aynı seviyeye getiriliyor, arka ve arka yan camlar tamamen kaldırılıyor. Speedster modelinde (hebmuller) ise ön cam daha basık bir camla değiştiriliyor ve iki kişilik modellerde özel motor kapağı ve özel ızgaralar takılıyor. Tente, cabriolarda açıkta kalırken, iki kişilik speedsterde arka bölüme gizlenebiliyor.

Üst tente çok önemli, ya yurt dışından getirilecek veya burada yaptırılacak. Her iki durumda da uzun vadede sorunlar yaratabiliyor. Şemsiye veya yağmurlukla otomobil kullanmak gibi...

Üst kestirmek 5 - 6 yıl öncesinde olduğu gibi popüler değil. O yıllarda Bursa, Manisa ve Denizlide bu işler için atelyeler kurulmuştu. Halen devam ediyorlar mı bilmiyorum. Bursalı arkadaşlar bu konuda bilgi verebilirler sanırım. Ve yine o yıllarda 100 milyonluk bir vosvosun üstünü açtırma maliyeti malzeme + işçilik 350 - 400 milyon liraydı. Aynı oran devam ediyorsa iyi düşünmenizi öneririm.

CABRIO SAHİBİ BİR VOSDOST GÖRÜŞÜ :

Sevgili Emin abi, üstünü açtırma konusuna alınmıyorum vallahi:(

Senin ve birçok arkadaşın gözlemlerine katılıyorum, sadece üstünü kesip, buyrun cabrio yaptık diyen ustalar biliyorum, güvenlik üzerinde durulmadan,işin mühendislik kısmı hiç düşünülmeden,

yolda yalpalamadan gidemeyen kesilmiş voslar var maalesef:(

Benim alınganlık yaptığım konu, üstünü açtırma konusunun, vosvosseverlikle bağdaştırılması.

"vay kıymışsın güzelim vosa",

"maymun etmişin arabayı" gibi söylemlerle, konunun teknik kısmının değil duygusal yanının tartışılıyor olması...

Fikirlerin tecrübelerle değil, hiç kullanmamış oldukları, belki yakından bile incelememiş oldukları, gözlerinde canlanan birkaç tane kötü kesilmiş vosvos ile dile getiriliyor olması,

bu konuda yazışmamaya özen göstermeme sebep oldu.

Merak eden arkadaşlar için, benim vosumu yapan ustanın telefonunu vereyim.

İrfan İpek, Bursa'da, tel : 0 224 2150239

Şu anki maliyet tahminim komple, (kaporta-boya-döşeme ve aksesuarlar) 3,5-4 milyara yapılabileceği...

Net tutarlar için ustaya arabayı göstermekte fayda var, bu işte ciddi maliyet vosun tüm kaportasının yeniden yapılandırılmasından, tüm çürüklerinden arındırılmasından kaynaklanıyor...

Sevgilerimle,

Tolga AKKERMAN

SORU : Vosvoslarda kullanılan şase ve motor kod no'larını bir anlamı varmı ?

CEVAP : Volkswagenler üreticileri vosvosları, bazı otomobil firmalarında olduğu gibi şekil olarak farklılık gösteren modellerine kuş isimleri vermek yerine, TYPE olarak adlandırmışlar.

Type 1 : Bildiğimiz Vosvos. Standard, Super Beetle, Convertible, Karmann Ghia ve arazi aracı(Thing) bu guruba giriyor.

Type 2 : Minibüs olarak tanıdığımız VW Bus, Panel ve Pick-up bu gurupta. Ayrıca Westfalia olarak tanınan üstü körüklü kamp minibüsleri de bu guruba giriyor. 1950-67 arası modeller Early Bus, 1968-79 arası modeller Late Bus, 1980-91 arası modeller (1983 den sonra su ceketli soğutma sistemli) Vanagon olarak tanımlanıyor. Yeni adları ise Transporter.

Type 3 : Türkiyede en çok Variant olarak bilinen tipler. Fastback (Hatchback benzeri), Notchback (Normal otomobil tipi) ve Squareback (Station, Variant) bu guruba giriyor.

Type 4 : Variant benzeri oval farlı station modeller. VW nin en az tutulan modelidir ve ülkemizde 411 olarak bilinir.

Ayrıca yedek parça sınıflandırmasını yapabilmek için de bu type sınıflandırması içinde model numaralaması yapmışlar.

Type 1 : 111 Standard vosvos, 113 Deluxe Sedan (export, US ve UK için), 115 Sliding roof(ragtop), 117 steel sliding roof, 133 bombeli camlı 1303'ler, 151 Convertible, 153 1303 Convertible,143 KarmannGhia, 141 KG Convertible, 181 Thing-Safari

Type 2 : 211 Basic bus(1950-79), 241 Panel bus, 261 Pick-up, 231 Westfalia, 251 Vanagon(1980-91)
Type 3 : 311 Fastback, 315 Notchback, 361 Variant
Type 4 : 411,412

Bu sayılar orijinal parça kodlarının tanımlanmasında işe yararlar. 9 rakamlı parça kodlarının ilk üç rakamı vosvosun modelini, ikinci üç rakamı parçanın yerini, son üç rakam da parçanın ne olduğunu belirtir.

Örnek : 111-105-279 nolu parça, standart vosvosun(111) motorundaki (1) krankshaftın(05) volan bağlantı contası(279)dır. Siz hiiiç kafanızı karıştırmayın bu numaralarla. Parçacıya gidip "volan keçesi ver" dediğinizde bu parçayı alırsınız.

SORU : Vosvos sahiplerinde standart - süper diye bir tartışma var. Farklar nedir ve hangisi daha iyidir ?

CEVAP : Bu listede standart - super tartışması yaşanmadı ama kuzguna yavrusu şahin (tofaşla karışmasın aman ha) görünür misali normal olarak herkes alıştığı, memnun kaldığı tipi savunuyor. Her ikisinin de artıları da var, eksileri de ama herşeyden önce standart da olsa süper de olsa vosvos vosvostur. Bende her ikisinden de olduğu için taraflı davranmamaya çalışacağım.

1971den sonra ortaya çıkan superlerin ön ve arka süspansiyon sistemi biraz daha geliştirilmiş, 1600 dediğimiz 1584cc motor üretilmiş, 72 ağustosundan sonra da ön göğüslük ilave edilerek "bombeli cam" 1303'lerin üretimi başlamış. Bu arada eski kasa standard vosvosların üretimine de devam edilmiş.

Bizde 1303'lerin daha fazla tutulma sebebi biraz daha modern görünüşleri, standart modellere göre aksesuarları daha iyi taşımaları (çelik jant, sis farı vs.). Bunun dışında standartlara göre daha geliştirilmiş görünen her teknik detay sorun olarak geri dönmüş. Masrafları da süper olmaya başlamış. Benim tahminime göre 1303'lerin üretimlerinin durdurulup standart vosvosların üretiminin birkaç yıl daha devam etmesinin nedeni de bu. Standart vosvoslar, basit mekanikleriyle, sorunsuz süspansiyon sistemleriyle, motoruyla hatta sesiyle tam bir klasik. Ne yazık ki kıymetleri bilinmediği için yıllardır bakımdan yana şanssız kaldılar va yavaş yavaş piyasadan çekiliyorlar. Yedek parçaları bile daha zor bulunur oldu.

1303'lerin bana göre artıları biraz daha seri olmaları, direksiyon turları ve uzun boylular için biraz daha ön alan sağlamaları.

SORU : 1300 motorlarla 1600 motorlar arasında ne farklar var, 1300 motoru 1600'e çevirmek mümkün mü ?

CEVAP : İlk değerler 1300 (1285cc), parantez içindekiler 1600 (1584cc) içindir.

Piston çapı 77 mm (85,5 mm)

Sıkıştırma oranı 7,5 : 1 (8 : 1)

Güç 4100 devirde 44 HP (4000 devirde 50 HP). Neden devirler farklı diye sormayın, yarım veya çeyrek beygir motor tarifinde değil ancak kaçak sucuk imalatında kullanılır.

Tork 3000 devirde 8 mkg (2600 devirde 10 mkg)

Karbüratör 31PICT (34PICT). 31 ve 34 emiş manifolduna oturan boğaz çapı (mm) dır.

Karb. kapasitesi 1,35 cm³/strok (1,45 cm³/strok)

Debriyaj baskısı 180mm, spiral yaylı, üç noktadan baskılı (diyafram tip, 200mm, yaprak yaylı, çok noktadan baskılı)

Şanzıman Son dişli 4.37 ayna/mahruti oranlı (4.12 ayna/mahruti oranlı)

1300'den 1600'e geçişte amaç vosvosun gücünü arttırmaksa sadece piston - gömlek değişimi yeterli olmaz. Bu motora yeterli yakıtı sağlamak (karbüratör ve buna bağlı emiş manifoldu değişimi) ve üretilen gücü yürüme organlarına aktarmak (baskı - balata ve şanzıman değişimi) gerekir. Aksi halde biraz fazla ses, biraz fazla yakıt tüketiminden başka bir değişiklik olmaz.

Fazla masraf yapmak istemezseniz ;

Karbüratör aynı kalabilir, 31PICT karbüratördeki 112,5 veya 117,5'lük ana meme yerine 130'lük meme takarsınız. Dar emiş manifoldu ile hava - yakıt oranı limitte olsa da motora yeterli yakıtı sağlar.

Baskı - balata, gaza ani yüklenmelerde kaydırsa da idare eder.

1300 şanzıman 1600 motorla da vosvosu sorunsuz yürütür. Sadece son dişli farkından dolayı kullanılmayan, boşa giden bir güç sözkonusu olur. Kolay anlaşılması için misal ; 4.viteste motor 4000 devirdeyken 1300 şanzımanla 100 km/saat, 1600 şanzımanla 110 km/saat hız yaparsınız. Bu vosvosun aynı benzin tüketimi ile 110 km yerine 100 km yol gitmesi, yani %10 benzin kaybı anlamına gelir.

SORU : Motor numaralarının başındaki harflerin anlamı nedir ?

CEVAP : 1949 yılından 1965 yılına kadar motor kodlarında harf yok. 000001 ile başlamış, 1965 yılında 9 999 999 ile bitmiş. Motorlar 53 aralık ayına kadar 1131cc (1100 - 30hp), 65 ağustos ayına kadar 1192cc (1200 - 36hp) olarak üretilmişlerdir.

Ağustos 65 yılından itibaren kodlamada 1 harf ve 7 rakam kullanılmaya başlamıştır.

D 1192cc (1200 - 36hp)

F 1285cc (1300 - 40hp)

H 1493cc (1500 - 44hp)

B 1584cc(1600 - 50hp)

Ağustos 70 yılından itibaren kodlama 2 harf ve 7 rakamla yapılmış. Sadece 1200 modeller D kodu almıştır.

1285cc'ler AB(40hp), AR(44 hp)

1584cc'ler AD(50hp), AE(48hp - 1973'den itibaren AK), AS(50hp), AF(46hp- fuel injection), AH(48hp), AJ(48hp - convertible)

Aynı motor hacmindeki değişik kodlamalar ithalatın yapıldığı ülkeye göre farklı üretimlerden kaynaklanıyor. Bu ayrıntılar hakkında fazla bilgi verilmemiş. Benim tahminim silindir kapağı girişleri, piston tipi, yağ sistemi, karbüratör tipi, krank yapısı gibi değişiklikler.

SORU : Vosvosumun şase numarasından üretim tarihini bulabilirmiyim.

CEVAP : Vosvosların doğum gününü hesaplamak için şase numaraları sağlıklı sonuç verir. Yine de hesaplamaların tam isabetle tutacağını sanmıyorum ama yaklaşık bir fikir verebilir. Model değişikliklerinin ağustostan ağustosa olduğunu varsayarsak (yani 1 ağustos 1973'de ilk 74 model'in üretildiğini) o yılki üretim toplamını günlere bölerek vosvosun hangi gün bantlardan çıktığını yaklaşık bulabiliriz sanıyorum. Yaklaşık diyorum çünkü fabrikanın yılın hangi ayı bakıma alındığını, hangi günlerde üretimin durduğunu, tatil günlerini vs. bilmek çok zor.

Şase no'ları ve yıllara göre üretim sayıları aşağıda (Erol Pir arşivinden)

1960 : 663.838 adet (2 528 668 - 3 192 506)

1961 : 818.487 adet (3 192 507 - 4 010 994)

1962 : 835.840 adet (4 010 995 - 4 846 835)

1963 : 830.282 adet (4 846 836 - 5 677 118)
1964 : 825.280 adet (5 677 119 - 6 502 399)
1965 : 929.202 adet (115 000 001 - 115 999 000)
1966 : 1.021.298 adet (116 000 001 - 116 1021 298)
1967 : 844.892 adet (117 000 001 - 117 844 892)
1968 : 1.016.098 adet (118 000 001 - 118 1016 098)
1969 : 1.093.704 adet (119 000 001 - 119 1093 704)
1970 : 1.096.945 adet (110 2000 001 - 110 3096 945)
1971 : 1.143.118 adet (111 2000 001 - 111 3143 118)
1972 : 961.362 adet (112 2000 001 - 112 2999 000)
1973 : 1.021.860 adet (113 (1303'ler için 133) 2000 001 - 113(133) 3021 860)
1974 : 818.456 adet (114(134) 2000 001 - 114(134) 2818 456)
1975 : 267.815 adet (115(135) 2000 001 - 115 2267 815)
1976 : 176.287 adet (116 2000 001 - 116 2176 287)

SORU : Yeni vosvos sahibi olacağım, hangi model bir vosvos tercih etmeliyim ?

CEVAP : Vosvos, ööle bakkaldan alınır gibi de alınmaz... Tamam; en önemli nokta ısınmaktır vosvosa.. (İlk görüşte aşk...) AMA...

Rasyonel düşünmeye başlayınca... Vosvos denen şekere benzeyen rengarenk tatlı araçlar artık antika... Yaşlılar mı yaşlılar... Her vosvos (maalesef) birbirine benzemiyor... Bir kaç tip vosvos var:

- sevilen sayılan vosvos olduğu için "birlikte olunan" beraber yaşanan... her zaman el üstünde tutulan

-ucuz olduğu için kullanılan gerektiğinde atılabileceği düşünülen; değer verilmeyen

-belli bir karizması olduğu için kullanılıp kolaylıkla ve ucuzca modifiye edilebilir; maymuna çevrilmeye yatkın olduğundan...

çeşitler artırılabilir... (hee.. bi de düz camlıları bombelileri var felan ama o konuyu şimdilik boşverin)

Bakımlı vosvos, sevgi görmüş vosvos; (ki sevilen vosvos doktorunu periyodik olarak görmeye gider ve bu muayenelerin karşılığında o da size sevgi ile döner)

Makyayı yerinde vosvos bakımlı demek değildir... Erkeklere şöyle anlatayım; karşıdan gelen taş gibi sarışın hatun var ya... Aslında iki kelimeyi yanyana getiremiyo; burnu ve göğüsleri silikon... Saçları da kaynak ve kendi rengi değil... Haaa.. Evet.. Uzaktan anlamak mümkün değil... Hmm.. Kızlar kendileri örnek düşünsün diyecem ama... Du' bakiyim... Şu uzaktan gördüğün yakışıklı var ya... Simsiyah giyimli... Jön... Aslında kepek sorunu var; yakınına gelince ter kokuyo... Arka dişlerinin hepsi çürük... Ve sakızını çıkarıp restoran masalarının altına yapıştırıyo... Uzaktan yakışıklı ve atletik görünüyo o ayrı...

Vosvoslar da öyle... Vosvos alınırken yapılacak en önemli şey... Vosvosu "tanıyan" biriyle gitmek... Tercihan "vosvos" ustası olmalı... Başka usta da olmaz... Her ustayım diyenin vosvosa el attığı ve bu el atışların hep hüsrarla sonuçlandığını görecektir kadar vosvos kullandım, usta da gördüm... (Ki vosvos sevgim Cem Çobanlı'nın anlattığı ufak Deniz'inki gibi olsa da sahip oluşum o kadar eskiye de dayanmıyor) Gerçek bir vosvos ustası bakışla bile vosvosun ne halde olduğunu söyleyip gerçek değerini ve başınıza açacaklarını söyleyebilir... Tanıdığım bir kişi bir arkadaşıyla 900 milyona bir vosvos alıp üstüne 500 milyonluk masraf yapıp inanılmaz bir makyajla satmaya kalktılar... Vosvosçu birisine çattıklarında adam bunlara bu vosvos sizin istediğiniz gibi 3 milyar etmez; taş çatlasa 1.400 eder demişti... (Tamı tamına) Sonra tabii -maalesef- bir zavallıya 3 civarı bi paraya sattıklarını duydum...

Neyse... konuyu dağıtmamak lazım...

Bir şey daha... A'sında Z'sine kadar bir vosvosun orijinal olması çok pahalıya patlayan bir "uğraş"; pahalı bir "hobi" dir ama belli ölçülerde bu orijinalliğe sadık kalınması gerektiğini düşünüyorum... Vosvos minimalist bir araç olup lükse kaçmadan "ihtiyacı karşılayacak" özelliklerle donatılmıştır, 70'den sonrakilerde yine lükse kaçmadan bazı konfor öğeleri eklenmiştir (örneğin sinyal verdikten sonra direksiyon eski konumuna dendiğinde sinyal otomatik kapanır) ama yine de özellikleri gerektiği kadardır... (Açıkçası alman otoritesi ve disiplinine; mekaniğine kim ne diyebilir ki)

Vosvos sahibi olmayan bir çok kişinin hayalinde üstü açık tatlı mı tatlı bir vosvos vardır...(Vosvosları tanıyınca iyileşiyorlar o ayrı) Bana kalırsa (dikkat burdan sonrakiler çok kişisel fikirler) vosvos üstü bombeli her tarafı kapalı bir araçtır. Üstü açık bir araç bir "hobi" aracıdır; şehir otomobili değildir.. Hele Türkiye şartlarında hiç değildir... Yandan geçem kamyonetten kibrit ve sigara atıldığına her an şahit olunabilir) Sıkışık trafikte bir çok aracın arasında çok zor durumda kalınabilir... Ayrıca malum herşeyin orijinali makbul olduğundan Türkiye'de de gerçek cabrio vosvosların sayısı iki elin parmaklarını geçemediğinden suni üstü açık bir vosvosun saç ektirmiş yaşlı bir amcadan veya silikonlu yaşlı teyzeden (yine bence) hiçbir farkı yoktur. (Tolga, sözüm meclisten dışarı... Senin kırmızı canavarın bütün söylediklerimden muaf) Çok düzgün, orijinaline sadık bir işçilikle tabii ki gerçek bir cabrioya sahip olunabilir; tabii avuçla para dökülür, emek verilir o ayrı.. (Dedim ya evli ve pahalı bir hobi olan yanı o işin)

Bakınız şimdi listede 2 yıldır okuyup öğrendiklerimden demetler sunacağım... Sırf yeni dostlar için... (Guruların dedikleri okunmalı, hazmedilmeli) Bilir misiniz vosvosu ayakta tutan tavanıdır ; iskeleti bağlayan ve bir bütün haline getiren tavanıdır.. Tavanı üzerinden aldığınızda ne kadar satbil olacağını düşünün... Sanırım Emin şahit olmuştu (veya benzeri) kötü şekilde üstü açık vosvosların toprak yollarda giderken çarpılıverdiklerine; camlarının patladığına... Vosvos o değildir... Bence ne insana ne de başka araca böyle eziyet etmemek; içinden gerçek ruhunu koparıp almamak gerekir...

(Üff... iyice uzattım di mi... tamam bitiriyorum...) Önerim şudur... Saplantılarınız varsa tabii ki hedefinizden şaşmayın üstü açık bir vosvos hayalinizi gerçekleştirin ama doğru yerde; doğru şekilde... Mümkün olduğunca araştırarak, orijinale mümkün olduğunca bağlı kalarak...

Saplantı değilse standart bir vosvosla tanışın önce... Kaynaşın... ilk fırsat bulduğunuzda başka vosvosları kullanıp karşılaştırın... Ama ne olursa olsun yanınızda anlayan biri olsun... Kazıklanmayın... Vosvos olmayan bir şeyi vosvos diye almayın... Tertemiz, makyajlı bir vosvosu motoru çalışınca almaya kalkmayın... Bir hafta sonra ne vosvosu satanın ne de sizi gaza getirenlerin kulaklarını çınlatmayın... Vosvos alırken onun yaşamınızın bir parçası olacağını unutmayın... Veya önce şunu sorun... "bir aracın yaşamımın bir parçası olmasına hazır mıyım" (Yine bence) Vosvos almak sahipsiz bakımsız bir evcil hayvan almaya çok yakın bir şey... Bir vosvosu herhangi köşeli bir araç gibi evinizin sokağında herhangi bir yere parkedip arkanıza bakmadan eve gireceğinizi düşünmeyin.... :))

Gözünüzü korkutmuş olmayın... Ama bu iş böyle... Güllerin dikenini oluyor... Ama malum gülün yerini de hiçbir şey tutmuyor... Gerçekten gül koklamak istiyorsanız... (yet artık yahu)

UNUTMAYIN... Bir bilene danışmadan, tanıştığınız vosvosu bir bilenle tanıştırmadan asla... Çok rahat ve emin olun ki bu listede değişik şehirlerde onlarca kişi size bu

yardıma yapmaya hazır... Hemen elini uzatacak bir sürü "vosvosçu" var... Hepimizin "güvenilir" ustaları var...
Unutmayın... Gaza gelmeyin... Bir süredir yazmayan Bay Erol "motor" Pir'in dediği gibi "akıllı oluunnhhh"

Vosvos sevgidir... Vosvos ruhun gıdasıdır...

(bu noktada başımı boyundan hafif öne doğru kırarak selamımı verip sahneden geri geri yürüyerek ayrılıyorum :)
daha yazacaklarım var ama bu maile eklemek içime sinmeyecek...
sevgiler...

Özgür Poyrazoğlu

VOSVOS KULLANIRKEN

SORU : Düz yolda giderken direksiyona dokunmasam bile düz bir istikamette gidemiyorum. Yol tutuşum iyi değil.

CEVAP : Park halindeyken direksiyonu sağa sola çevir. Tekerlekler direksiyondan komut alana yani kımıldayana kadar 6 - 8 santimlik bir boşa hareket varsa direksiyon kutunda boşluk var ve bu boşluk yolda vosvosunun gezinmesine yol açıyor demektir. Ustan, kaput içinden ulaşarak direksiyon kutusu boşluk ayar vidasını sıkar ve bu sorunu giderebilir. Ancak vida son noktaya kadar sıkılmışsa ya direksiyon kutusunu yenisi ile değiştirmen ya da bakım yaptırman gerekebilir.

SORU : Motorumun, özellikle sıcak havalarda aşırı hararet yapmasını nasıl önleyebilirim ? Uzun yolculuklarda belirli sürelerle motoru durdurup vosvosu dinlendirmek gerekli midir ?

CEVAP : Vosvos soğuk iklim aracı olarak dizayn edilmesine rağmen bakımlı bir motora sahipse hararet yapmaz. Eğer yapıyorsa nedenlerini ateşleme, yakıt sistemine bağlı nedenler ve soğutma sistemine bağlı nedenler olarak ikiye ayırabiliriz.

Ateşleme ve yakıt sistemine bağlı nedenler 1. Bujiler (yanlış buji aralığı, kirli veya yanmış buji) 2. Platin (yanlış platin aralığı, kirlenmiş veya meme yapmış platin) 3. Yanlış avans ayarı 4. Karbüratör veya manifold flanşlarından hava kaçağı .

Soğutma sistemine bağlı nedenler 1.Gevşek veya yağlanmış fan kayışı 2. Termostat arızası veya açılmayan flaplar 3. Kirli veya tıkanmış yağ radyatörü 4. Silindir kapağı veya motor bloğu finleri arasında yağ ve çamur birikimi 5. Tıkanmış veya hasarlı kazan-egzos sistemi 6. Düşük yağ seviyesi.

Ayrıca fren balatalarının ve el freni telinin ayarsızlığı da motoru zorlayacağından yüksek hararete neden olabilir.

Yolculuklar sırasında motoru dinlendirmek gereksizdir. Sadece verilen molalarda kontağı hemen kapatmayıp 3-4 dakika bir süre çalıştırmak, yükte olmayan motorun çabuk soğuması açısından faydalıdır.

SORU : Vosvosumun motoru, çalıştıktan kısa bir süre sonra aşırı ısınıyor. Motor kaputu üzerindeki plastiği sökersen faydası olur mu ?

CEVAP : Motorun kısa sürede ısınması aşağıdaki nedenlerden birinden veya birkaçından olabilir.

1. Fan kayışın gevşek olabilir
2. Termostat arızası nedeniyle motor sacı arka flaplar açılmıyordur
3. Benzinin oktanı farklı olabilir. Avans ayarını değiştirmen gerekir
4. Fren balataların ayarsız olabilir veya el freni teli fazla gerilmiştir
5. Egzos kazanı perdelerinde çürüme,dökülme varsa gaz çıkışını engelleyebilir
6. Motor veya silindir finleri arasında kıştan kalma bloklaşmış çamurlar olabilir
7. Yağın minimum seviyeye düşmüş olabilir
8. Otomatik jikle kapatmıyor olabilir. Hava-Benzin oranı uyumsuz olur
Veya sorun vosvosdan değil senden kaynaklanıyordur.
9. Ara sıra gaza gereğinden fazla yükleniyorsan
10. Uygun devirlere çıkmıyor düşük devirde yol alıyorsun.

Motor kabini havayı arka camın altındaki yarıklardan aldığı için motor kapağı üzerindeki spoileri sökmen kısa mesafelerde hiçbir işe yaramaz. Eğer çok sıcak bir havada uzun yol yapacaksan spoileri söküp ters monte etmeni tavsiye ederim.

SORU : Yolculuk sırasında yağ gösterge lambasının yanması neyi gösterir?

CEVAP : Motordaki yağ basıncının 6 psi değerinin altına düştüğünü gösterir. Bu basınçta krank, piston kolları, pistonlar ve yataklar yeterince yağlanmaz. Özellikle en uzaktaki üçüncü silindir neredeyse kuru kalır. Yağ lambasının yanmasından sonra uzun süre (10 - 15 dakika) yola devam edilirse önce yataklar kranka yapışır(yatak sarması), ikinci aşamada piston silindir içinde kuru gidip gelmeye başlar, silindire yapışarak piston kolunu zorlar ve kırar. Kırılan kol motor bloğunu parçalar.....ve vosvos oracıkta can verir..

SORU : Yağ lambasının yanması hararetle mi alakalıdır yağın seviyesiyle mi?

CEVAP : Her ikisiyle de alakalı ama öncelikle hararete sebep olan düşük devirli kullanımla alakalı. Yağı, dolayısıyla motoru soğutan "fan" dır. Fan da motorun devri ne kadarsa o kadar devir yapar. Düşük devirde yağ çabuk ısınır, ısınan yağ motoru soğutamaz ve yağ - motor - yağ - motor zinciri yüksek sıcaklıklara ulaşır. Yağın akıcılığı artar ve neredeyse su kıvamına gelir. Yağ pompası yeterli basıncı sağlayamaz ve motorun uzak bölümleri tamamen yağsız kalır ve üst sorudaki senaryo tekrarlanır.

VOSVOS MOTORU YÜKSEK DEVİR İSTER. 20 KM/HR HIZDAN ÖNCE 2. VİTESE, 50'DEN ÖNCE ÜÇE, 70'DEN ÖNCE DÖRDE GEÇMEYİN. BU HIZLAR MİNİMUM 2400 DEVİR/DAKİKA VE İYİ BİR YAĞ SOĞUTMASI SAĞLAR VE VİTES KÜÇÜLTMELEER İÇİN DE GEÇERLİDİR.

SORU : Yağ lambasının sıcak havada uzun yol aldıktan sonra birden yavaşlayınca yanması normal midir?

CEVAP : Yağ lambasının yanması hiçbir koşulda normal değildir. Uzun bir yoldan sonra bir virajda veya rampada göz kırpması (ki o da sürekli olmamak kaydıyla) normaldir ama düz yolda lamba yanması "sağa çek ve dur" demektir.

SORU : Uzun yolda harareti önlemek için ne yapmalı?

CEVAP : Yağ seviyesi ve kalitesi normalse (katkı yoksa), motor bakımlıysa (yatak boşluğu, segman kaçacağı yoksa), ve uygun devirlerde kullanılırsa vosvos hiçbir zaman hararet yapmaz.

Çok sıcak bir havada uzun yola çıkıyorsanız kaput ızgaraları üzerindeki yağmurluğu ters takmak ekstra hava girişi sağlayacağı için iyi sonuç verir. Kaput menteşelerine parça ilavesiyle kaputu üstten aralık bırakmak da uzun yolda faydalı olur.

En önemlisi devir saati, hararet ve basınç göstergeleri taktırmak ve motoru bu göstergelerden izleyerek vosvos kullanmaktır. Bundan daha iyi bir yöntem yok.

SORU : Vosvosuma yeni bakım yaptırdım ama bir süre yol aldıktan sonra yağ lambam göz kırpmaya, rampalarda uzun süreli yanmaya başlıyor.

CEVAP : Vosvosunun durumunu, aldıktan sonra ne gibi bakım yaptırdığını, neler değiştirdiğini bilemiyeceğim için vosvosuna özel değil genel bir cevap vereceğim. Yağ lambasının göz kırpması, bir süre yanık kalması birkaç duruma bağlı.

1. Motorda yağ seviyesi düşüktür.

2. Motor sıcaklığının artması (hararet) yüzünden yağ incelir, akıcılığı artar. Yağ pompası yeterli basıncı sağlayamaz. Hararet belirtileri olmadığını söylüyorsun ama bunu gösterge olmadan tam anlayamazsın. Motor hararet yaptığında mutlaka hemen yatak sarması gerekmez, yağ az da olsa yağlamaya devam ediyordur ama yataklar ve sürtünen kısımlar hasar görmeye başlamıştır. Vosvos çekişten düşer, rampalarda zorlanır, yağ lambası göz kırpmaya başlar.

3. Daha önce yağ katkıları kullandıysan (veya senden önceki sahibi kullandıysa) yağ radyatöründe tortu ve tıkanmalar vardır, geçişte yağ basıncı düşer. Motor indiğinde tinere yatırılarak temizlenmesi gerekir.

4. Yağ basınç müşiri arızalıdır veya girişine pislik, tortu gelmiş olabilir. Müşiri söküp üfleyerek ve hafifçe yere vurarak temizleyebilirsin. Takarken diş kaptırmamaya dikkat et, yumuşak piring diş hemen bozulur.

Ustaların yataklardaki boşluk hararete neden olur derken doğru söylemişler ama bu yağ lambasının yanmasına neden olmaz. Yatak boşlukları piston kollarının düz bir çizgide değil salınımlı çalışmasına neden olur ve pistonlarda düzensiz sürtünmeler oluşur. Bu düzensizlik hem hararete, hem piston ringlerinin(segmanların) aşınmasına, hem krankta vibrasyona (volan keçesinin ömrünü de bitirir) neden olur. Segmanlar aşırırsa pistonların emme strokunda yağ karterden silindire çekilir ve hava benzin karışımıyla beraber yanar. 100 kilometrelik bir yolda yağın yarısını kaybedersin. Lamba o zaman yanar işte. Eğer yağda eksilmen yoksa yataklarda önemli derecede bir boşluk yok demektir.

20 - 50 yağ ve hiçbir katkı kullanma. Castrol HD30 kullan, bu vosvosun orijinal yağıdır. Hatta motorun uzun zamandan beri açılmadıysa HD40 sana daha da uygun olur. Monograde(SAE30, SAE40) yağlar, multigrade(10-40, 20-50) yağlara göre ısınma ve soğuma açısından daha dirençli.

SORU : Vosvosum 120'nin üzerine çok zor çıkıyor. 130 yaptım ama rampa aşağı. Onda bile 130'u geçemedim. Motorum yeni toplandı ve herşey yeni. Bir arkadaş karbüratörün 100 km den sonra benzin ayarını kısmasından bahsetmişti, bu olabilir mi? Bir diğer sorunum ise motoru yaptırılı 7000 km olmasına rağmen her çalıştırdığıta egzosdan bazen çok bazen az bir mavi duman atıyor. Bu nedir? Yani motor sıcakken de atıyor olması canımı sıkmalı mıdır?

CEVAP : 120'nin üzerine çıkamaman normal. 1285cc motor, orijinal karbüratör(pict31) ve buna uygun ana meme(127,5 veya 130'luktur) ile fabrika çıkışı

bir vosvosun yapabileceği maksimum hız zaten 127km/saat. Lastik genişliği, aracın yük durumu, rüzgar direnci bu son hızı etkiler tabi ki.

Standart bir 1300 motor, 6.50*15 lastikle, 4.375 son dişli oranlı şanzumanla 4.viteste 1000 devirde 32 km yol alır. 4000 devire çıksan 128 km/saat yaparsın ve bu da limit değerdir zaten. Uygun koşullarda rüzgarı da arkana alıp düz bir yolda ibreyi 140'a getirirsin ama bu kısa sürelidir. Sen listedeki hız dolduruşlarına aldanma. Ben vosvosumu yeni toplattığımda ustamla bir deneme sürüşünde 3 - 4 dakika süreyle 160 km/saatlik hızı aştım. Ama 1584cc motor, pıct34 karbüratör, 145'lik ana meme ve 3.88 son dişli oranlı big şanzuman'la. Aradaki fark motorun istediğinden fazla benzin ve 1000 devirde 37 km yaptıran şanzuman. Şimdi yorulmuş segmanlarımla ve 15lt/100km'lik tüketimle 140 km'yi zor görüyorum o başka tabi.

Karbüratörlerde belirli bir hızdan sonra benzini azaltan bir sistem yok. Distribütörler için motoru koruma amaçlı 4500 devrin üzerine çıkılmamasını sağlayan santrifüj kontaklı bir tevsî makarası sistemi var ama ancak yurt dışından temin edebilirsin.

Startta motordan çıkan dumanın yağ kaçağı ile alakası yok. Yağ kaçağından çıkan duman sadece startta değil sürekli olur. Kontağı kapattığın anda silindirlerde kalan benzin yoğunlaşır ve bir dahaki startta yarı yanmış olarak dışarı atılır. Bu sıcak motorda da soğuk motorda da olur. Dumanın azlığı çokluğu da kontağı kapattığın andaki motor devrine bağlı. Yol yaptın, durdun ve hemen kontağı kapattın. Manifolttaki benzin akışı devam edecek ve bir dahaki startta çok duman atacaktır. Durduktan sonra bir süre rölantide kalıp kontağı kapatırsan yoğunlaşan benzin miktarı daha az olacağından ya az duman atar ya da yakıt hava oranı çok düşük olacağından yanma olmaz, pistonların hareketi çiğ benzini dışarı atar hiç duman göremezsin.

Sonuç olarak ;

120 km iyi bir hız değil, sen 110'u geçme, hatta 90 daha iyidir. Ani frende sana 10 - 15 metre kazandırır. Her bir metre kurtarılan bir can demektir. İllaki 130 - 140 isterem dersen ana memeyi 135 veya 137.5 yaptır. Bassan da basmasan da tüketimin 11lt/100km'ye çıksın, benzinciler de kazansın. Hatta uzun bir süre 140 yap, motoru yak, ustalar da sebeplensin.

Sevgiler, keyifli ve emniyetli sürüşler.

MOTOR

SORU : Motorum bir süre yağsız kaldı ve yağ lambası yanık olarak çalıştı. Motora birşey olmuşmudur, çok masraf çıkar mı ?

CEVAP : Motorun yağsız olarak çalışması mutlaka kalıcı hasarlara neden olmuştur ama yapacağın masraf bu hasarların ne derece büyük olduğuna bağlı. Ben sana hasar derecelendirmesini yapayım, sen yine de bir ustanın görüşünü al.

Motor yağsız çalıştığıında,

1.derece. Ana yataklar aşırı ısınır, metal eriyerek dağılır ve kranka yapışır (yatak sarması)

2 derece. Piston kolu yatakları da parçalanır, strok ekseni değişir ve piston - gömlekler hasar görür.

3.derece. Piston silindire yapışır, piston kolu yerinden çıkar ve motor bloğunu kırar.

Senin motorun durumunu bilemiyorum, umarım birinci aşamada kalmıştır. Motorun hasar durumuna göre işçilik pek fazla değişmez ama değişecek parçaların sayısı motor yaptırmanın maliyetini çok etkiler.

SORU : Vosvosumda sürekli yağ eksilmesi oluyor. Götürdüğüm usta segmanların değiştirilmesi gerektiğini söyledi. Ne önerirsiniz ?

CEVAP : Segmanlar (piston rings) silindir ve piston arasında hareket eden, yanma haznesi ve yağlama sistemi arasındaki sızdırmazlığı sağlayan elemanlardır. İki adet kompresyon ve bir adet yağ ringi olmak üzere her pistonda üç adet bulunur. Motor çalışması sırasında silindirle hareketli temas halinde olduklarından, sürtünme nedeniyle kısa sürede aşınırlar.

Vosvoslarda olduğu gibi dört zamanlı motorlarda pistonun hareketini dört bölümde incelersek,

- 1.Emme hareketi (piston geride, emiş süpabı hava + yakıt karışımının girmesi için açık)
- 2.Sıkıştırma hareketi (piston öne doğru hareketli, her iki süpab kapalı)
- 3.Yanma, güç aktarma hareketi (buji ateşlenmiş, karışımın ani genleşmesi nedeniyle piston geriye doğru hareketli, güç kranka aktarılmış)
4. Egzos hareketi (piston öne doğru hareketli, egzoz süpabı açık, yanmış gaz dışarı atılıyor)

Piston ringlerinin (segmanların) ileri derecede aşınması halinde;

1. harekette silindir içinde vakum olacağından bir miktar yağ, yanma odasına(silindire) girer ve karışımla birlikte yanar. Araçta yağ eksilmesi bu nedendir. Egzostan çıkan beyaz duman segmanların aşındığını ve vosvosun yağ yaktığını anlatır.

3.harekette yanma odası basınçlı olacağından bir miktar yanmış gaz segmanlardan geçerek yağlama bölümüne girer ve karterde birikir. Bu gaz, yağ dolum kapağı yanındaki karter havalandırma hortumundan hava filtresine gelir ve yüksek devirlerde hava + yakıt karışımının oranını bozar. Araca gaz verdiğinizde yetersiz oksijen nedeniyle motor sarsıntılı çalışır, verim düşer, yakıt tüketimi artar..

Segman aşınmasını anlamanın yolu kompresyon testidir. Bu testte ısınmış olan motordaki bujiler teker teker sökülerek her bir buji yuvasına kompresyon test cihazı takılır. Normal, sağlıklı bir motorda yanma hareketi sırasındaki basınç 110-115 psi civarındadır. 100 psi kabul edilebilir bir değer olup 90 psi altındaki değerler yakın bir zamanda piston ringlerinin değişmesi gerektiğini (usta tabiriyle, segman atmak) gösterir. 80 psi altındaki değerler ise düşük kompresyon nedeniyle yakın bir zamanda motoru yakacağınızın işaretidir.

Kompresyon test cihazı her tamircide bulunan (bulunması gereken) basit bir alet olup ölçüm yaptırmak vakit ve nakit açısından fazla birşey tutmaz. Ayrıca segman değişimi her ne kadar motoru indirmeyi gerektirse bile blok açılmayacağından işçiliği biraz daha düşüktür ve bir günde biter.

Segman kaçacağınız var, zaman ve para açısından uygun değilsiniz, ne yapabilirsiniz.

Her 200-300 km de yağınızın seviyesini kontrol eder, eksilme varsa ilave edersiniz.

Ateşlemede düzensizlikler yaşıyorsanız karterden hava filtresine giden hortumu hava filtresinden ayırıp motorun alt sacının yanından dışarı verebilirsiniz.

Bunlar geçici çözümler olup uzun vadede motoru yakmayı engellemez. Zaman zaman kompresyon testini yaptırın ve ölçüm sonuçlarına göre ilk fırsatta piston ringlerinizi değiştirin.

Not. Kompresyon testi sırasında silindirlerden sadece birinde veya ikisinde düşük basınç okunması o pistonlardaki ringlerin aşındığını göstermez. Genellikle aşınma dört pistonda da aynı olmalıdır. Farklı basınçlar o silindirdeki egzoz süpabında oturma sorunu olduğunu gösterir. Bu süpab yuvasına yapışmış kurumlardan veya pas partiküllerinden olabilir. Motor çalışırken karbüratörün içine bir miktar motorin veya ince yağ dökerek gaz verirseniz bu pisliği rahatlıkla sökecektir.

SORU : Soğuk havalarda motorum çalışmıyor veya çalıştıktan kısa süre sonra duruyor.

CEVAP : Soğuk havada akü daha zayıf akım verir. Buna rağmen starter motoru döndürüyor ancak motor çalışmakta zorlanıyorsa motordaki yağın soğuk nedeniyle artan viskozitesinin normale dönmesini beklemek gerekir. 2 - 3 kez start verildiğinde yağ ikaz lambası sönüyorsa yağ normal viskozitesine ulaşmış demektir. Motor yine çalışmıyorsa, benzin-hava karışımının ilk start için benzince zengin olmasını sağlayan otomatik jiklede sorun vardır. Otomatik jikle normal görevini yapıyor ancak karbüratör boğazında buzlanma nedeniyle motor çalışmakta zorlanıyorsa bir müddet bekleyin. Motor ilk çalıştırmadan sonra sürekli tekleme ve stop etme eğilimi gösteriyorsa karbüratör çıkışı,emiş manifoldunun üst boğazında, benzince zengin karışımın ani genişmesi sonucu buzlanma oluşur.Boğazdaki karlanmayı görüyorsanız yani başka sorun yoksa motor stop ettikten sonra tekrar çalıştırmadan 2-3 dakika bekleyin. Buzlanma çözülürken ısınıcı boğaza bırakır ve tekrar çalıştırdığınızda hava-benzin rahatça akar. Tekrar buzlanma yaparsa hava çok soğuk demektir. Bekleme süresini arttırın.

Her şey normale geldikten sonra motorunuz yine çalışmıyorsa bir bidon alıp en yakın benzin istasyonuna gidin. Vosvoslar depolarında benzin olduğu sürece çalışırlar.

SORU : Yağ değiştirirken çıkan yağdan motorun durumunu basitçe anlayabilirmiyiz ?

CEVAP : O halde yağınız değişirken vosvosunuzun yanında olun. Ustanızdan eski yağı boşaltmak için kullanacağı tavayı temizlemesini isteyin. Yağ boşaldıktan sonra tavanın başına oturun,koku ve dokunma testi yapın.

Yağda bariz bir yanık kokusu varsa motorunuz aşırı ısınıyor demektir.Eğer vosvosunuza yüklenmiyor, normal kullanıyorsanız soğutma sisteminizi gözden geçirin. Motor inmeden yapabileceğiniz, motor bloğu ve silindir kapaklarınızın kanallarındaki (varsa) yağlı çamurları temizlemek ve motor saclarını kontrol etmektir.

Benzin kokusu varsa parmağınıza bulaştırın ve kaydırıcı özelliği kalmış mı bakın. Yağ özelliği de bozulduysa benzin pompası kaçırıyordur, değiştirin. Yağ normale karbüratör ayarlarınız bozuk (benzince zengin karışım) demektir, ayarlatın.

Tavayı başka bir kaba boşaltıp, tavanın dibini kontrol edin. Parlak metal tozları varsa ana yataklarda aşınmalar başlamış demektir. Motor bakımı için program yapip para biriktirmeye başlayabilirsiniz.

Kararmış ancak özelliğini kaybetmemiş yağ, herşey yolunda anlamına gelir.

SORU : Yağ değişirken yağ kapağında beyaz köpükler vardı, bu normal mi?

CEVAP : Yağ kapağındaki beyaz köpük büyük ihtimal segmanların yıpranmasıdır.Motor çalışırken beyaz duman atıyorsa bu en belirgin işarettir. Fakat yağ segmanı sağlam kalıp kompresyon sekmanları yıpranmış olabilir, bu durumda yağ yakmayacağı için beyaz duman görülmez, fakat yanma odasındaki basıncın bir miktarı motor bloğu içine kaçacağından yağda bir köpürme yapar ve bunun neticesinde yağ kapağının iç kısmında beyaz köpük görülür.

SORU : Segmanlarım oldukça eskidi, motor aşırı yüklendiğinde sarsıntı hissediyorum.

CEVAP : Segman kaçağı olup olmadığını anlamak için aracınızı çalıştırın. Yağ dolmuş kapağı yanından hava filtresine giden karter vent hortumunu, filtre yanından söküp ve aracı yüksek devirlere çıkarın. Hortumun ucundan egzoz gazı geliyorsa segmanlar aşınmış demektir. Eğer kaçak fazla ise bu gaz karbüratörde hava-yakıt dengesini bozarak motoru sarsar, çekişi düşürür ve benzin tüketimini artırır. Motor bakımı nakit ve vakit meselesi diyorsanız karter vent hortumunu hava filtresinden söküp sağ arka sacın yanından aracın altına yönlendirin

SORU : Vosvosumda normal benzin mi süper benzin mi kullanmalıyım ?

(Bir zamanlar normal benzin denilen bir tür benzin varmış da)

CEVAP : Her iki tür benzini de kullanabilirsiniz. Eğer normal ve süper benzin arasında geçişler yapıyorsanız her seferinde avans ayarını değiştirtmeniz gerekir. Avans ayarını değiştirmeksizin oktan yükselirse motor biraz daha fazla hararet yapar. Tam tersinde de çekiş düşer. En iyisi hep aynı tür benzin kullanmaktır.

SORU : Yeni motor yaptırdım, nasıl alıştırmalıyım ?

CEVAP : Ustalar size motoru alıştırmamız için yapmanız gerekenleri söylemişlerdir mutlaka ama ben yine de hatırlatayım. İlk 1000 km motorun açılması için çok önemli. Şehir içinde ve düşük devirlerde dolaşmaktan kaçınin. Fırsat buldukça açık yolda 1 - 1.5 saat yol yapın. Ani kalkışlar ve hızlanmalar yapmayın. Devir hakkını vererek bir süre 50 km ile, sonra 75 km, 100 km ve emniyetli bir şekilde çıkabileceğiniz süratlerde kullanın. Ustaların deyimi ile motoru sağır alıştırmayın. İlk 500 veya 1000 km de yağınızı yenileyin, motor yataklarından gelen metal parçacıkları yağda birikir. Süpab ayarları için acele etmeyin. Kapaklar yerine oturana kadar 0.20 kalsınlar.

SORU : Vosvosum çok benzin yakıyor

CEVAP : Sanırım son günlerin popüler konusu vosvosların benzin tüketimleri. Standard tüketim değerleri olarak fabrika çıkış rakamları geçerlidir. Yani 90 km/saat sabit hızda 100 km de bu tüketimler ;

1200 (1192cc) 7.5

1300 (1285cc) 8.8

1600 (1584cc) 9.2 lt olarak verilmiştir.

Bu değerler ancak fabrika çıkışı özelliklerini hala daha taşıyabilen, yani 30 küsur yıldan sonra orijinal kalabilmiş vosvoslar için geçerlidir. Kaçımız böyle bir vosvos sahibi acaba. Vosvosunda 5.60x15 cross-ply veya 155SR15 radyal lastik kullanan kaç kişi var. Bu sadece en basit bir örnek. Bunun yanında tüketimi doğrudan etkileyen faktör tabii ki karbüratörler.

1200 ler Solex 28 pıct

1300 veya 1303 ler Solex 31 pıct

1600 veya 1303S ler Solex 34 pıct karbüratör kullanır. Tabii orijinal ama meme'leri (main jet) aşınmadan veya bakımları sırasında değişmeden kaldılarsa. Erim'in tüketim rakamları çok düşük. Sanıyorum motor 1600 olmasına rağmen ya 31 karb. veya 112,5 meme takılmış 34 karb. kullanıyor. Düz yolda sorun çıkarmaz ama yüklü olarak yokuşları çıkmakta oldukça zorlanır.

Bu yaştaki vosvoslar için

1200 motor için 8-8.5 lt

1300 motor için 9-10 lt

1600 motor için 11-12 lt tüketimler kabul edilebilir mantıklı tüketimlerdir. Bu da 40 lt lik bir depo ile 380 - 400 km yol yapmak demektir.

Eğer tüketiminiz bunların üzerindeyse öncelikle karbüratör ayarlarını (hava-benzin oranı ayarı) yaptırarak rölanti devrini 850-900 arası bir değere ayarlayın. Ayar tutmuyorsa karbüratörü söktürmeden memeyi söktürüp aşınmasını veya uygunluğunu kontrol ettirin.

Karbüratör dışında bujilerin durumu, platin, distribütör ana şaftı, vakum sisteminin hatalı çalışması, yanlış avans ayarı, hatta fren balatalarının ayarsız olup kampanaya teması bile aşırı benzin tüketimine neden olabilir.

SORU : Yakıt tüketimim bu yaşta bir vosvos için normal olarak verilen değerlerin neredeyse iki katı. Motorum çok mu kötü durumda ?

CEVAP : Yakıt tüketimi gerçekten senin söylediğin rakamlara ulaşıyorsa iyi bir bakıma ihtiyacın var demektir. Vosvosu aldıktan sonra neler yaptırdın bilmiyorum ama aşırı benzin tüketim nedenlerini yazayım sen bir kontrol et.

1. Bu kadar yakıt için hava/yakıt oranı tutturmak çok zor. Rölantide bile egzostan çığ benzin kokusu alman lazım (arızalı parça karbüratör, hava/yakıt oranı yanlış)

2. Yağını kontrol et, yanmış egzoz gazı değil, çığ benzin kokusu var mı? (arızalı parça benzin otomatiği, süpabları kaçırıyor)

3. Rölanti çok yüksek, motor bağıriyor (arızalı parça karbüratör, rölanti ayarı yanlış veya kelebek takılı kalmış)

4. Ana meme veya jet meme aşırı aşınmış veya yanlış meme takılmış.

5. Hava filtresi yeterli hava veremiyor, tıkalı

6. Motor sacında eksikler var, bloktan ısı kaybı olduğu için motor yeterince ısınmıyor, otomatik jikle sürekli devrede.

7. 3 - 5 km'lik dur - kalkları fazla kısa yolculuklar yapıyorsun, motor ısınmaya fırsat bulamıyor. Benzin tüketimi fazla deme hakkını kendinde bulabilmen için 75-85 km/saat sabit hızla(4.vites) en az 50 km yapman lazım.

8. Zayıf ihtimal ama el frenin tam bırakmıyor veya balatalar kampanalara temas ediyor olabilir. Tekerlek göbeklerinde aşırı ısınma varmı bir kontrol et.

9. Diğer sebepler : Bobin arızası, bir - iki bujinin çalışmaması, platin arızası, distribütör şaftında boşluk, aşırı avans ayarı gibi sebepler de aşırı benzin tüketimine neden olur. Ama aynı zamanda da motor düzensiz ve teklemeli çalışır, mutlaka farkedersin.

SORU : Yaptığım 150 km kadar bir yol sonrası yağım 250cc kadar eksildi. Motorumda ne sorun olabilir ?

CEVAP : 500 km de 100 cc kabul edilebilir bir kayıp ama 150 km'de 250 cc oldukça fazla. Eğer park ettiğin yerde, motorun altında bir yağ birikintisi oluşuyorsa dış kaçaklara bakmak gerekir. Dış kaçaklar yağ kavallarından, yataklarda boşluk varsa pulley (kayışın bağlı olduğu alt kasnak) göbeğinden kaynaklanır. Dış kaçak yoksa segmanlar aşırı derecede aşınmıştır ve bu tüketim ölçülerine göre en kısa zamanda segman değişimi gerekir. Segmanların ileri derecede aşınmasında, silindir emme konumunda yağ yanma odasına çektiği gibi kompresyon konumunda yanmış gazı kartere kaçıtır. Bu gaz karter havalandırma hortumundan hava filtresine gelerek karbüratörün hava-yakıt oranını yakıt lehine bozar. Bu durumda egzosdan siyah duman atar ve çığ benzin kokusu gelir. Ama bu durumda karbüratörden yapılacak bir ayarlama kesinlikle yanlış olmasına rağmen ne yazık ki bazı ustalar bunu yapar. Hatta hava/yakıt ayar vidasını öylesine bir ayarlar ki bir süre sonra vida veya yuva dişleri bozulur, ayar tutmaz ya da baktığınızda ayar vidasını yerinde bulamazsınız.

Karbüratör vosvosunuzun kalbidir. Yenisi kolay bulunmuyor, ikinci el bulsanız da hareketli parçalar aşındığından ayar tutmuyor. Kıymetini bilin, kurcalamayın, anlamayan ustaya dokundurtmayın.

SORU : Piyasada benzin borusuna takılan ve benzin tüketiminde % 30 tasarruf sağlayan cihazlar var. Vosvosuma bunlardan takabilirmiyim ?

CEVAP : Bu cihazı hatırlıyorum. 90'lı yılların gözdesiydi. Benzin tüketiminde % 30 (bazılarında % 50) tasarruf sağlayan bu cihaz karbüratör girişindeki benzin hortumuna takılır. Güçlü manyetik özelliği sayesinde türbülanslı(dalgalı) akıştaki benzin iyonlarına etki ederek laminar(düz) bir akış sağlar ve benzinin her molekülünün yanmasına yardımcı olarak benzin tüketiminde büyük tasarruf sağlar.

ÇOK SAÇMA

Benzinin iyonları yoktur. Siz hiç mıkna-tısa yapışan benzin gördünüz mü.

Bu başka bir cihazsa mutlaka onun da cafcıflı bir teknik açıklaması(palavrası) vardır. Siz karbüratörünüze giren benzinin tamamının yanması için gerekli tüm ayarlarını yaptırın yeter. Bundan büyük tasarruf olmaz. Ne kadar ekmek, o kadar köfte hesabı. Ne kadar benzin yakarsanız o kadar yol gidirsiniz.

SORU : Yaz aylarında motoru daha soğuk tutmak için manifolda gelen ısıtma borularını sökmenin bir faydası olur mu ?

CEVAP : Manifold ısıtıcısı yazın da aynı şekilde görev yapar. Ana memeden boğaza inen benzin, ani genişleme neticesinde aşırı soğur. Isıtıcının görevi bu soğumayı ve kristalleşmeyi önlemek. Kışın soğuk havanın da etkisiyle buzlanma olur ama yazın en sıcak günlerinde bile bu genişmeden dolayı karbüratör boğazı sürekli soğuk kalır. Yazın motoru soğuk tutmak için,

Kazan üzerinden hava filtresine gelen ısıtıcı karton boru sökülebilir.

Dinamo kasnağı üzerine çok iyi balanslanmış bir fan takılabilir (kanat yönü motora hava verecek şekilde).

Varsa kaput ızgaraları üzerindeki plastik yağmur koruyucusu ters takılabilir.

Motor kaputu menteşelerine parça ilave edilerek kapak üstten süzülen havayı içeri alacak şekilde aralık bırakılabilir (Geniş bilgi için : Sebo)

Belki başka yöntemler de vardır, aklıma gelenler bunlar.

SORU : Soğuk havalarda motoru daha çabuk ısıtmak için motoru çalıştırıp beklemekten başka neler yapabiliriz ?

CEVAP : Egzos kazanı üzerinden karton boru ile hava filtresine gelen sıcak hava motorun ısınmasına tabi ki yardımcı olacaktır ama oradan sıcak hava gelebilmesi için de önce motorun çalışması ve egzosun ısınması gerekir. Bu da 2 - 3 dakika süre alır. Zaten bu kadar sürede yağ normal akıcılığına kavuşmuştur ve rahatça yola çıkabilirsiniz.

Kontağı çevirir çevirmez yola çıkma gibi bir isteğiniz varsa ;

* Evden bir iki dakika daha erken çıkın.

* Radyoyu açın ve dinlediğiniz melodinin bitmesini bekleyin.

* Derin nefes alın, içinizden "ben vosvosumu çok seviyorum" cümlesini elli kere tekrarlayın.

* Bakın, göğüslüğünüz de tozlanmış, tozunu alın, camlarınızı silin.

* Ne bileyim, sizi birkaç dakika oyalayacak birşeyler bulun işte

Motorun ısınması için birkaç dakika beklemek, vosvos ustasında yatakların değişmesi için birkaç gün beklemekten çok daha iyidir ve cüzdanınızı da fazla yormaz.

SORU : Benzin tüketimini karbüratör ana memesini değiştirerek düşürebilirmiyim ?

CEVAP : Bir zamanlar sekiz silindri Amerikan otomobilleri yollarda dolaşırken vosvoslar "en ekonomik otomobil" olarak ortaya çıkmışlardı. Teknolojinin gelişmesi, daha da önemlisi benzindeki devlet vergi politikası şimdi voslarımızı benzin için canavarlar haline dönüştürdü. Eğer vosvos kullanmaktan zevk alıyorsanız ve vosvos kullanmanın da bir ayrıcalık, bir yaşam biçimi olduğunu düşünüyorsanız bundan şikayet etmeyin. Km'de şu kadar yakıyorum, bu çok fazla demek için düz yolda sabit hızda (90 km/saat) en az elli kilometre yol yapın ve tüketiminizi öyle hesaplayın. Şehir içi hiçbir zaman ölçü olmaz, birinci viteste 5 dakika, ikinci viteste 10 dakika giderim, 20 kere durup kalkarım, benzin tüketimim 500.000 tl/km olur. Motorunuza uygun karbüratör ayarlarıyla, avans ayarıyla, temiz platin ve bujilerle vosvos kullanmayı en ekonomik çözüm olarak görün. Orijinal 130'luk yerine 102,5'luk ana meme ile de 1600 motorlu bir vosvos gider ama sadece gider. Yokuşlarda kalabalıksanız yanınızdaki arkadaşlar inip yürüyerek size eşlik ederler, eğlenirsiniz ama hayati önem taşıyan bir sollama sırasında veya yandan gelen bir tehlike durumunda kaçamazsınız. Vosvos kullanırken keyif almak istiyorsanız motora istediği benzini verin.

SORU : Motor bakımı için neler yapmalıyım, nerelere baktırmalıyım, hangi parçaları değiştirmeliyim. Ayrıca motor altındaki rüzgar saçları yok, bunu nereden temin edebilirim.

CEVAP : Motor bakımından kasıt (hafif bakım veya yol bakımı) buji, platin, meksefe kontrolü, karbüratör ve hava filtresi temizliği, rölanti ve hava - yakıt oranı ayarlarıdır. Değişecek parçalar motordaki sorunlara bağlıdır. Rüzgar saçları için adres vw hurdacıları, yani ikinci el, çıkma parça satanlar. Bir iki parça eksik varsa bunu soba borusu veya havalandırma sistemi imalatçılarından yardım alarak kendin de yapabilirsin.

SORU : Hepimiz biliriz, motor pistonundaki segmanlar yukarıdan aşağıya doğru ateşleme-kompresyon-yağlama olarak sıralanırlar. Yağlama segmanı en aşağıda bulunur. Piston, silindir içinde üst ölü nokta ile alt ölü nokta arasında gidip gelirken ya da başka bir deyimle piston üst ölü noktada iken yağlama segmanının yukarısında öteki segmanların arası ve en yukarıda da pistonun ait bir et kalınlığı kalır. Yağlama segmanı daha fazla yukarıya gidemediğine göre pistonun yukarıda bahsettiğim bölümünde yağlama olmaz. Peki burada yağlama olmayınca piston ve silindirler birbirine neden yapışmaz, piyasa tabiri ile neden motor yatak sarmaz?

CEVAP : Kol yataklarında sorun olmayan, yani düzgün bir hareketle gidip gelen, yani piyasa tabiri ile sentesinde bir piston hiçbir zaman silindir iç yüzeyine temas etmez. Piston silindir içerisinde gidip gelirken silindir iç yüzeyine temas eden parçalar segmanlardır. Segman dış çapı, silindir iç çapından 1 mm daha büyük olduğundan piston silindir içine sokulurken segmanlar piston üzerindeki yuvalara itilirler ve içeride açılarak silindir iç yüzeyine, sızdırmazlık görevi yapacak şekilde basarlar. Orijinal segman takımında (örnek. Kolbenschmitt) her ring üzerinde noktalanmış işaretler vardır. Bu noktalar pistonun üst tarafına gelecek şekilde yapılan segman montajında, yani uygun montajda segmanların açık noktaları (ring gap) birbirleriyle 120 derece açı yapacak şekilde yerleşirler. Bu açılı yerleşim, yağın yanma bölümüne, egzoz gazının da kartere geçişini engeller. Segmanların arasında yağ ve egzoz gazı karışımı her zaman dolaşır ve segmanların

bastığı silindir iç yüzeyindeki yağlamayı yapar. Ayrıca kurşunlu benzindeki kurşuntetraetil maddesinin de yağlayıcı/kaydırıcı özelliği buna yardımcı olur.

Uygun yerleştirilmeyen segmanlarda ring gap'ler aynı yönde olursa(özellikle kompresyon segmanlarında) egzoz gazı yağın girişine izin vermez ve segmanların kuru çalışmasına, aşırı ısınarak silindirlere yapışmasına neden olur.

Piyasa tabiri ile segman sarması, segmanların silindire yapışması, Yatak sarması, krank'ın üzerine oturduğu, tutya bazlı yuvarlanma yüzeylerinin aşırı ısınma ile kranka yapışması, Süpab sarması, aşınma nedeniyle süpab'ın aksenel hareketini salınımlı yaparak piriç yataklarına (guide, piyasa tabiriyle gayıt) yapışmasıdır. Bir de yaprak sarması ve lahana sarması var ki onlar konu dışında olmasına rağmen zeytinyağlı olanını tercih ettiğimi belirteyim dedim.

Kolay gelsin, afiyet olsun, sevgiler, keyifli sürüşler.

Emin Alpgiray

YAKIT SİSTEMİ

SORU : Vosvosumun ateşleme sistemini elektronik ateşleme sistemi ile değiştirebilirmiyim, bunun aşırı benzin tüketimine faydası olur mu ?

CEVAP : Volkswagenin klasik ateşleme sistemi, VW golf, bmw, audi gibi bosch ateşleme sistemi kullanan otomobillerin distribütörlerinin elektronik parçaları (distribütörünüz sorunsuz ve uygunsa) kullanılarak değiştirilebilir veya yurt dışında satılan Compufire, Pertronic, Flame Thrower gibi elektronik ateşleme sistemleri takılabilir. Distribütörünüz normal çalışıyorsa elektronik ateşleme sisteminin benzin tüketimine olumlu hiçbir etkisi yoktur, sadece artık platin kullanmayacağınız için platin arızası, değiştirme, ayarlama gibi şeylerden tasarruf edersiniz.

SORU : Karbüratörler üzerindeki yazılar ne anlama geliyor. Benim vosvosumun motoru 1200cc, karbüratörüm Solex 28PICT.

CEVAP : Karbüratör boğaz çapı ile ilgili rakamlardan sonraki sayılar o tipin yıllara göre gelişimini gösteriyor. Senin örnekteki 28PICT ve 28PICT-1 gibi. Aşağıdaki link'te senin sorun için şöyle bir cevap var.

"28 PICT-1 carburettor the vacuum piston was changed to a diaphragm type vacuum control." Yani distribütöre bağlı olan vakum ünitesi piston değil, diyafram sistemi ile çalışıyor.

<http://www.vw-workshops.com/fuel/stanwshop/ws002.htm>

<http://www.vw-workshops.com/index.htm?fuel/stanwshop/ws002.htm&3>

Başka bir örnek istersen 1600cc motorlar için kullanılan 34PICT-3 ile benim kullandığım 34PICT-4 arasında "thermostatically controlled accelerator pumpvalve" gibi bir ilave var.

Genel olarak ele alırsak vw'lerde kullanılan karbüratörler ;

1200cc için 28PICT, 28PICT1, 28PICT2
1300-1500cc için 30PICT1, 30PICT2 (69'a kadar), 30PICT3(70 1600cc)
1600cc için 34PICT3, 34 PICT4 şeklinde.

Bu standard karbüratörler, en ekonomik şekilde benzin ve hava-benzin akışını sağlayan standard memelerle donatılmış. Yani sonraki sayılar benzin tüketimlerinde bir farklılığı göstermiyor. Vosvosun performansını azaltmak veya arttırmak (tabii benzin tüketimini de) için bu memelerde değişiklik yapmak mümkün. 110 dan 155'e kadar olan ana meme (main jet) değişiklikleri yaparak en uygun karbüratör performansı yakalanabilir. Bunun için egzoz borusu temizlenir, en az 100 km yol yaptıktan sonra (şehir dışı ve uygun hızda) egzoz rengi kontrol edilir. Siyah renk meme çapının fazla olduğunu, haki veya kahverengi renk meme çapının yetersiz olduğunu gösterir. Parlak gri renk uygun meme kullanılıyor demektir. Aynı kontrolü buji seramiklerinin rengine bakarak da yapabiliriz. Siyah renk fazla, beyaz renk az, kahverengi uygun benzin tüketimini gösterir.

SORU : Ben Ankara'da ilk defa 1303 1974 model araba aldım. Benim sorunum, karbüratör yeni (0)olmasına rağmen çekişi rampalarda çok düşük. Üçten ikiye alıp tekrar üçe geçtiğimde motor yığılıyor. Çekişi arttırmam ve motorun ağırlaşmasını sağlamam için ne yapmalıyım.

CEVAP : 74 1303 eğer değişiklik yapılmadıysa 1285cc, buna uygun karbüratör Solex PICT31'dir. Yeni bir karbüratör bu motorda rahatlıkla gerekli performansı sağlar. Senin sorunun vosvosunu uygun vites aralıklarında kullanmamandan kaynaklanıyor. Vosvoslar yüksek devir isteyen arabalardır. İki kiden üçe geçiş en az 50 km/saat hızda olmalı. Daha düşük hızlarda geçiş yaparsan motor yığılma yapar. Hatta ikiden üçe geçişte bu hızda bile olsan geçiş öncesi ve hemen sonrası biraz daha gaz vermen yerinde olur. Birden ikiye geçişte 20 - 25, ikiden üçe geçişte 50 - 55, üçten dörde geçişte 70 - 75 km/saat uygun hızlardır. Bu sadece rampalarda değil düz yolda da geçerli.

Motorun ağırlaştırılmasını sağlamak deyimini anlamadım. Seri olmasını sağlamak anlamında söylediyse avansın artırılması yeterli ama buna bağlı olarak yakıt tüketimin artar.

SORU : Vosvosum soğuk havalarda zor çalışıyor, çalıştığı anda da ayağımı gazdan çektiğimde motor duruyor. Otomatik jikle daha uzun süre devrede tutmak için neler yapabilirim.

CEVAP : Otomatik jikle termostatik kontrollü çalışır, motorun değil termostatın ısınması ile dişli parça normal konuma döner(çok soğuk bir havada 5-6 dakikada). Bu sürede motor tam ısınmasa bile yağ normal akıcılığına ulaşmıştır. Termostat hatalı çalışıyorsa dişli parça normalden daha önce yerine gelir. Usta jiklenin normal hale dönme süresinden termostat arızasını anlar (parçacılarda termostat ayrı olarak da satılır).

Jiklede zaman ayarı mümkün değil. Böyle birşey de motora zararlı zaten. Jiklenin görevi kelebek damper kontrolü ile gelen havayı motor ısınmaya kadar azaltıp, benzin-hava oranını benzin lehine çevirmek. Karbüratör boğazında buzlanmayı yapan ve ayak gazdan çekildiğinde motoru stop ettiren benzinin fazla oluşu. Eğer jikle termostatı ve diyaframı normal çalışıyorsa ve jikle kış ayarındaysa ortada mekanik bir sorun yok demektir. Motorun ısınması için bir süre bekleyeceksin(1-3 dakika). Fazla gaz vererek veya jikle ile oynayarak soğuk motorla yol alırsan motora hasar verirsin. Yatak aşınmalarının %90'ı ilk 15 dakikada olur.

Boğazdaki ani genişmeden oluşan buzlanma, motor çalışırken değil dururken daha çabuk çözülür. Bu buzlanma olayı vosvoslar gibi eski teknoloji ile çalışan sistemlerde her zaman var. Bir de özellikle 31PICT karbüratörler ara flanş ile 34mm çapındaki emiş manifoldu boğazına (geniş boğaz-1600 motorlar için) oturuyorlarsa buzlanma daha fazla oluyor. Motorun 1300, karbüratörün 31PICT ve emiş manifoldun geniş boğaz ise dar boğaz manifoldla değiştir, sorun biraz daha azalır.

SORU : 2004 yılından itibaren tüm benzin istasyonlarında kurşunsuz benzinden başka benzin bulunmayacağı gazetelerde haber olarak yer aldı. Normal benzinden süper benzine geçiş yapan vosvoslarımız kurşunsuz benzini kullanabilecekler mi ?

CEVAP : Ülkemizdeki rafinerilerde şu an kullanılan prosesler gereği üretilen benzinin % 40'ı 93 - 98 oktan arası kurşunsuz , % 60'ı 85 - 91 oktan arası normal benzin olarak üretilmektedir. Oktan süper benzinde olması gereken min.95 üzerinde tutmak için benzen, toluen gibi aromatik hidrokarbonlar normal benzine katılabilir ancak bunların kanserojen olması nedeniyle benzin içindeki oranları %2 ile sınırlandırılmıştır (yakın gelecekte hedef sıfır olacaktır). Oktan yükseltmek amacıyla normal benzine kurşun tetra etil (tetraethyllead - TEL) katılır ve süper benzin olarak piyasaya verilir. Bu katkı aynı zamanda eski tip alaşım motorlarda piston ve silindir arasında kaydırıcı etki yapar ve sürtünmelerden dolayı aşınmaları engeller.

Kurşunsuz benzin kullanımında pistonlar, silindirler ve silindir kapakları daha hızlı bir aşınmaya uğrayacaklardır ama bu aşınma vosvoslarda kurşunsuz benzin kullanılamaz anlamında bir aşınma değildir. Yani on yıl sorunsuz kullanacağınız motorunuzu dokuzbuçuk yıl kullanırsınız o kadar.

93 yılından beri üretilen motorlar ve yedek parçalarında kurşunsuz benzine uygun alaşımlar kullanılmaktadır. Bir dönem brezilyada, daha sonraları da meksikada üretilen vosvoslar ve vosvos parçaları da buna dahildir. KolbenSchmitt, Mahle, Cima markalı piston gömlek takımları, G1 kabartma yazılı silindir kapakları işte bu türden parçalar. 97 yılında meksikadan ithal edilen 20 adet "0" km vosvos, elektronik ateşlemeli, tek nokta püskürtme sistemli, katalizörlü ve kurşunsuz benzin kullanan vosvoslardı. Anahtar teslimi 21000 dolarlık fiyatla, bu kadar meraklısına rağmen satılamadılar.

Benim içimi sıkı konular, çevre kirlenmesindeki payı binde oranlarda olan kurşunun öne sürülerek, emisyon kontrolsüz taşıma araçlarının atmosfere verdiği karbon monoksitin, fabrikaların baca gazlarından, evlerin kalorifer dumanlarından çıkan sülfürün yarattığı çevre kirliliğinin gözardı edilmesi, Rafinerilerde tamamen kurşunsuz benzin üretimine geçiş için 2010'lu yıllar hedeflenmişken süper benzin üretilmeyeceğinin iddia edilmesi, Dünyada uygulaması yokken "20 yaş üstü araçların trafikten men edileceği" söylentilerinin çıkarılması, Vergi uygulamalarında motor cc'lerinin baz alınarak eski araç kullanımını yerine daha küçük hacimli yeni araçların cazip hale getirilmesi....

Eğer bütün bunlar vosvoslara hurdalıkların yolunu tarif eden otomobil üreticilerinin parmaklarıysa, benim tanıdığım vosvos o parmakları kırar.

SORU : Emin Hocam, kurşunsuz benzin konusunda aşınmaların payı küçümsenecek kadar az mıdır? Yani katkılar veya motora eklenecek ilaveler gereksiz midir? Daha

önce bir arkadaş kurşunsuz alıyor diye bayağı bir olay olmuş ve sanki motorun ömrü gitmiş gibi tavsiyelerde bulunulmuştu. Bunun bir çözümü yokdur da kaderimiz budur mudur bunun adı

CEVAP : Geçmişteki olay motorun ömrü gitmiş şeklinde değil, kullanımda süreklilik arzettiğinde aşınmaların hızlanacağı şeklindeydi. Üstelik ustanın özellikle kurşunsuz benzin tavsiyesi tepki almıştı.

Olayın aslı, kurşunsuz benzinin vosvoslara uygun olmaması. Bu sadece vosvoslar için değil 93 öncesi tüm yerli otolar için de geçerli.

Otomobil kullanımının ileri düzeyde olduğu amerikada bile normal, premium ve unleaded olmak üzere üç tür benzin üretimi devam ederken bizdeki bu aceleye getirme ve AB olayına bağlama şaşkırtıcı.

Elle gelen düğün bayram hesabı, normalden süpere geçişte yaptığımız gibi sadece bir avans ayarı ile kurşunsuza geçiş yapacağız. Her zaman olduğu gibi "motorunuzu ancak katkılarla koruyabilirsiniz" türünden sloganlarla yeni ürünler piyasaya çıkacak. Hatta daha ileri gidilip depoya kaç kalibrelik kurşun sıkılması gerektiği bile tartışma konusu olacak.

Dediğim gibi, benzinle teması olan piston - gömlek, silindir kapağı ve süpablar dışında aşınmaya maruz hiçbir parça yok. Bunların aşınma sürelerini belki biraz küçümsemiş olabilirim ama bunu da zaman içinde göreceğiz.

Kaderimiz sadece budur.

MOTOR YAĞLARI

SORU : Vosvoslarımızda yağ çok önemli olduğuna göre en uygun yağ, en kaliteli ve pahalı olanıdır?

CEVAP : VW'in hiçbir kaynak kitabında sentetik, yarı sentetik, süper, en bi süper yağ tavsiyesine

rastlamadım. 1971 VW kullanma kılavuzunda "

Recommended lubricants : Premium or monograde oil (not multigrade = bu kırmızıyla yazılmış)

1. Temperate and sub-tropical climates SAE30

2. Very cold climates -average temp. -15C (5F) SAE10W " yazar.

Yine dünyada en çok kullanılan kaynak kitaplardan Haynes - VW owners workshop manual' da

Oil Type : Multigrade engine oil

Recommended : 20W-50 yazar.

Bentley - Official service manual (Type1 1970-1979)' da " In view of the small engine oil capacity and the heavy strains imposed on the oil none but the best quality monograde oil should be used. Do not mix oils of different types" yazar.

John Muir'in Idiot book adlı muhteşem eserinde yağ konusunda şunlar yazılı (sayfa 94 - Rap on Oil)

"A 10-40 oil will do its thing from the temperature where you would ordinarily use a 10 weight oil (zero degrees fahrenheit in a vw) all the way up to where you would use a 40 weight oil (120 degrees fahrenheit) but experience has shown that THE MULTIGRADE OIL'S ABILITY TO LUBRICATE IS NOT AS GOOD AS THE MONOGRADE OIL'S ABILITY AT THE HIGH TEMPERATURES AT WHICH AN AIRCOOLED ENGINE RUN. Therefore, we recommend that you use the best monograde, heavy duty (HD), API Service SE-CC, MS (Military Standard) oil that you

can buy. (Burada Muir amca marka da vermiş ama ben vermeyeyim de reklama girmesin)

There is a little doubt that the syntetic oils do have excellent lubricating properties and don't break down as easily as petroleum products. One of the things that hold me backfrom syntetics is their cost.They are much more expensive and even a light leak can drain your bread. Also, the fact that VW's don't use an oil filter means you should change oil often, righth ? The sum it up, if your engine ise new, without leaks and has an oil filter and you like the idea, use syntetic oil. If all these conditions aren't happening, it's probably a waste of money."

Yani özetle denmiş ki "paranız çoksa istediğinizi yapın".

Vosvoslara Oil Dripper adını takanların bir bildikleri varmış meğerse :))

Konu biraz daha aydınlanmıştırdı umarım. Listeye attachment gönderilebilseydi bu sayfaları tarayıp gönderecektim. Bir iki de dip not ilave edeyim.

1. F1'lerde sentetik yağ kullanılabilir. O tür motorlarda yağ karterdedir, soğuma amacıyla sirküle etmez ve su ceketini tarafından sürekli soğutulur. Hiçbir zaman sıcaklığı 350-400 derecelere ulaşmaz. Zaten ulaşamaz, sentetik yağlar 340 dereceden itibaren degrade olur, yani moleküllerine parçalanır.

2. VW yağ pompası çıkış basıncı 150 psi' dir. SAE 30HD, 90 derece sıcaklık ve 2500 devirde 42 psi basınç veriyor(deneme) ki bu ideal yağlama basıncıdır. Alt limit 28 psi'dir ve ikaz lambası 6 psi'da yanar. Sentetik yağ ile bu denemeyi yapmadım ama daha düşük viskozite sınıfına girdiği için bu sonuçları vereceğinden emin değilim, açıkcası kuşkuluyum.

3. Sentetik yağa karşı değilim. Daha iyi yağlayıcı özelliği olduğunu ilk mailimde de belirtmiştim. Vosvosum gibi 3000 km'de bir yağ değiştirmedimden jeep'te sentetik yağ kullanıyorum ve 15000 km'den sonra (duruma göre, belki de 20000) değiştirmeyi düşünüyorum. Eğer yağ özelliğini kaybeder de daha önce değiştirmek zorunda kalırsam (şimdi 8000 deyim) tekrar

madeni yağa dönüş yapacağım. 15000 km'den aşağısı ödediğim parayı kurtarmaz.

4. Artık eskiden olduğu gibi kışın 20-50 kullanmıyorum, yaz kış HD30 kullanıyorum.

SORU : Motorumda dizel otomobiller için yapılan yağı kullanabilirmiyim?

CEVAP : Dizel ve Benzinli motorlar için üretilen yağların kimyasal yapıları aynı, katkı maddeleri biraz farklıdır. Ben de birara 30 SAE benzinli motor yağı bulamadığım için iki yaz Dizel 30 kullandım. Motorda bir sorun yaratmıyor ama benzinin yanma ısı motorine göre daha yüksek olduğu için yağın bozunması daha çabuk oluyor (1500 - 2000 km) ve daha kısa sürede değiştirmek gerekiyor. Mecbur kalmadıkça kullanılmamasını tavsiye ederim.

SORU : Vosvoslarımızda hangi yağ kullanmalıyız ?

CEVAP : Dizel motorlar için üretilen yağlarla benzinli motorlar için üretilen yağlar arasında hammadde açısından büyük bir fark yok. Benzinin daha yüksek olan yanma ısı nedeniyle benzinli motorlar daha yüksek sıcaklıklara ulaştığından sadece yağ katkıları farklı. Genelde yağ katkıları (R + O) şeklinde tanımlanıyor ve katkı oranları benzinli ve dizel araçlara göre değişiyor. R ; rust yani korozyon önleyici, O ; antioksidan yani hava ile temastan oluşabilecek bozulmayı ve tortuyu önleyici maddeler. Bu maddeler yağ özelliğinde olmadığı için fazlası motora zarar verebiliyor. Yani çok katkılı yağ daha iyidir diye bir kural yok. Üstelik marka ve SAE numarası ne olursa olsun tüm yağlar aynı tip yağlar ve hiçbiri vosvosa uygun değil. Üretilen tüm yağlar, motorda hareketli parçalarla temas nedeniyle ısınan yağ soğutmak amacıyla su kullanan, yani su soğutmalı motorlar için tasarlanmış. Bu tip

motorlarda yağ, su yardımı ile sürekli soğutulduğu için yağ sıcaklığı 80 - 110 derece arasında sabit tutulabiliyor. Bizim vosvosların böyle bir şansı yok. Bakımlı bir motor ve iyi çalışan bir fanınız varsa ve motoru da yormuyorsanız yağınız 130 - 150 derece arasında sabit kalabilir. Bu da yağın çalışma sırasında daha fazla incelmesini, daha çabuk bozulduğunu gösterir ki vosvos üreticileri yağ değişimi için 3 ay veya 1500 mil'i önermişlerdir.

Yukarıdaki nedenler dizel motorlar için de geçerli. Üstelik motorinin düşük yanma ısı ve motorun su soğutmalı oluşu nedeniyle dizel tipi yağlar daha da sıradan yağlar. Ben de birara **** HD30 bulamadığımda SAE30 dizel yağı kullanmıştım. Normal yağa oranla daha önce karardı ve incelirdi.

Magnatec yarı sentetik tip bir yağ. Bu tip yağlarla ilgili görüşlerimi geçen yıl Tolga Şahin'in bir maili üzerine belirtmiştim, burada tekrarı yerine o mailleri alta ekliyorum ve bu vesile ile askerdeki vosdostumuzun kulaklarını çınlatıyorum. 10W40, 15W50, 20W50 etiketli yağlara gelince, o yağlar " Ben SAE 10 ve SAE40'ın, SAE15 ve SAE50'nin karışımı değilim, normal bir yağım ama çalışma şartlarında hem 10 numara hem de 50 numara yağın özelliklerini gösteririm" diyor. Bizim vosvoslar da buna cevap olarak " 10 numara yağı dikiş makinaları, 50 numara yağı sanayi motorları ve türbinler kullansın, ben ille de 30 numara yağ isterim" diyor. Yağ firmaları da bu cevap üzerine "Ben de çok düşük maliyetle ürettiğim ve daha ucuza satmak zorunda olduğum monograde yağların üretimini iyice azaltırım, hatta piyasadan kaldırıyorum, bulamayanlar daha pahalı olan multigrade yağlarımı kullanmak zorunda kalırlar" diyor ve dediğini de yapıyor.

Cevap oldukça uzun oldu, konuyu topluyorum ;

1. Piyasada vosvosa uygun yağ yok. Kötünün en iyisini kullanın. Marmara, Akdeniz ve Ege'deyse, yani kışın hava sıcaklığı ortalama olarak sıfırın altına düşmüyorsa SAE30 size uyar. Bunun dışında diğer bölgelerde 20/50 daha uygundur, motor soğukken zorlanmaz.

2. Yaz aylarında nerede olursanız olun bulabilirseniz SAE30 veya SAE40 vosvosa en uygun yağdır.

SORU : Motorum oldukça yıpranmış durumda ve yağ eksiltiyor. Motor yağıma piyasada çok kullanılan yağ katkılarından ilave edersem yenilenir ve performansı artarmı ?

CEVAP : "Piyasadaki tüm katkıların motorlara, özellikle bakım zamanı gelmiş, yıpranmış motorlara büyük faydası var. İçlerindeki metal türü veya teflon gibi organik bazlı katkılarla aşınmış segmanlara, blok içindeki kılcal çatlaklara dolgu yaparak sürtünme kayıplarını azaltırlar ve motorun verimini arttırırlar". Bu yağ üreticilerinin sloganı. Ne derece doğru bilemem ama bana mantıklı gelmiyor. Bu partiküller seçici değil ki problemleri yerlere gitsinler. Normal bir partikül dağılımını düşünürsek sağlam yüzeylerde de çizme ve aşındırma yapabileceğini hesaba katmak gerekir. Ama bizim vosvoslarda durum çok farklı. Su soğutmalı otomobillerde yağ sıcaklığı neredeyse hiç değişmezken bizde çevre sıcaklığı ile 220 derece arasında sürekli değişiyor ve radyatörde ani soğumaya uğruyor. Vosvosun fan muhafazası içindeki yağ soğutucusunda ani soğumadan dolayı serbest kalan bu partiküller yağ radyatörü deliklerini tikiyor ve zamanla yağın geçişini engelliyor. Bu motorun yanmasına sebep olabilir. Katkılar bu açıdan ZARARLI.

Bir de economizer adıyla satılan yağ katkıları var ki bunlar hiçbir katkı maddesi bulandırmayan ağır madeni yağlar (mobil economizer, rom gibi). Motordaki yağın akışkanlığını azaltıp kaçakları ve basıncının düşmesini engelliyorlar. Bunların zararı

yok ama ben yine de yaz aylarında yeni motorlarda HD30, yıpranmış motorlarda HD40 kullanmaktan yanayım. 10 - 40, 20 - 50 gibi multigrade yağlar vosvos literatüründe yoktur zaten.

SORU : Yağ katkılarını motora olumlu etkisi var mı ?

CEVAP : Yağ katkıları, katkının türü ne olursa olsun bizim vosvoslara uygun değil. Piyasada bulunanların hepsi 60 numara kalın yağa katılmış vesaire vesaireler. Kimisi teflon, kimisi bakır partikülü falan filan. Hani reklamlardaki şampuanlar gibi, isviçre bilmemne enstitüsünde test edildi, onaylandı türünden şeyler.

Bizim vosvoslar dışındaki araçlarda, motor soğutma işini su yapar. Su devridaim pompası, radyatörü ile motor su ceketinde dolaşarak karterdeki yağı, dolayısı ile motoru soğutur. Yani yağ kendi halinde pistonların, krankın arasında su sayesinde fazla ısınmadan dolaşır durur. Bu nedenle yağa ne katarsan kat, zeytinyağı bile koysan olumlu olumsuz hiçbirşey olmaz.

Bizim vosvoslarda ise yağ herşeydir. Yağ pompasının yardımı ile dolaşırken motoru soğutur, yağlar, radyatörden geçerken fanın üflediği havayla soğur, döner motoru yine soğutur. Yağ katkısı koyduğunda ise tam radyatörden geçişte aniden soğuyup içinde ne varsa bırakır. Katkı kimyasal değil fiziksel bir karışımdır ve ani soğumaya gelmez. Bıraktığı partiküller ise radyatör peteklerini tıkayarak işgörmez hale getirir ve ya motor indirmeye ya da motor yakmaya varan sonuçlar doğurur.

SORU : Yağ değişimi sırasında motorda bir miktar eski yağ tortusu kalıyor, bunu nasıl temizleriz ?

CEVAP : Kullanılmış yağı boşalttıktan sonra daha ince bir yağla motor 15 dakika kadar çalıştırılarak karterdeki tortular temizlenerek atılabilir. Bunu için 2 litre SAE20 veya SAE15 (motorsikletlerde benzine karıştırılan yağ, açık olarak da satılır, litresi 2,5 milyon) yeterlidir. Aynı amaçla 1,5 litre SAE30 ve 0,5 litre gazyağı da karıştırılarak kullanılabilir.

Temizlik sonrası çıkan kirliliği gördüğünüzde (ilk boşalttığınız yağdan çok daha kötü bir görüntü) bu işlemin önemini daha iyi anlayacaksınız.

ELEKTRİK SİSTEMİ

SORU : Vosvosumda hangi elektrik sigortası neredeki cihazı emniyete alıyor.

CEVAP : Sigorta kutusundaki sıralama ve sigorta sayısı modellere göre değişiyor. Kablo kodlama sistemi aynı olduğu için kutuya giren kablo kodlarından neyin nereye bağlı olduğunu bulabilirsiniz. Kablo kodları ile ilgili tüm detaylar Volksmate'in sitesinde var (www.airblower.8m.com).

Beyaz renkli sigorta 8, kırmızı 16, mavi 25 amperlidir. Orijinal sigorta kutusunda mavi kullanılmamıştır. Soldan itibaren sigorta sıralamaları ;

8'li sigorta kutusu

1-Cam silecekler, Flaşör rölesi, Stop lambaları, Km göstergesindeki ikaz lambaları, Bobin ve kontak anahtarı-marş motoru devresi.

2-Sol uzun far,uzun far ikaz lambası,selektör anahtarı.

3-Sağ uzun far, (2 ile 3 arasında köprü var)

4-Sol kısa far,selektör anahtarı

5-Sağ kısa far, (4 ile 5 arasında köprü var)

6-Sol park lambası.

7-Sağ park lambası,plaka lambası (6 ile 7 arasında köprü var)

8-İç aydınlatma,korna,radyo için uç.

10'lu sigorta kutusu

1- Fren lambaları, sinyal lambaları, km saati iç aydınlatma,Bobin ve kontak anahtarı-marş motoru devresi.

2- Korna, silecek motoru, km saati ikaz lambaları

3- Sol uzun far, uzun far ikaz lambası

4- Sağ uzun far

5- Sol kısa far

6- Sağ kısa far

7- Sol park (ön arka) lambası

8- Sağ park(ön arka) lambası, plaka lambası

9- İç aydınlatma, flaşör rölesi

10- Radyo için uç

12'li sigorta kutusu

1- Sinyal lambaları, km saati ikaz lambaları, Bobin ve kontak anahtarı-marş motoru devresi.

2- Silecek motoru, Arka cam rezistansı

3- Korna, Fren lambaları

4- Dörtlü flaşör

5- Yedek

6- İç aydınlatma

7- Sol uzun far, uzun far ikaz lambası

8- Sağ uzun far

9- Sol kısa far

10- Sağ kısa far

11- Sol park (ön arka) lambası

12- Sağ park(ön arka) lambası, plaka lambası

SORU : Vosvosuma ilave elektrikli cihazlar takmak istiyorum. Nelere dikkat etmem gerekir.

CEVAP : Vosvosunuza sis farı, fan , ısıtıcılı fan vs. gibi aksesuarlar ilave edecekseniz, dinamo veya alternatörünüzün bu akımı sağlayacağından emin olmanız gerekir.Aksi halde tüm sistem çalışırken devreye alacağınız bir cihazın çekeceği extra akım yolda kalmanıza sebep olur.

İlave edeceğiniz cihazın watt olarak gücüne bakın.

Amper = Watt / Volt(12) formülünü kullanın ve cihazın çekeceği akımı bulun. 74 model öncesi Bosch dinamo 30 amper, alternatör 55 amper akım üretir ve bu akımın 20 - 25 amperlik kısmını normal sistem kullanır.

Ayrıca yeni takacağınız cihazın hangi sigortaya bağlanacağını ve bu sigortaya bağlı diğer kullanıcıların çektiği akımı mutlaka gözönünde bulundurun.

Kısacası yolda kalmayı ve daha tehlikelisi elektrik yangını riskini davet etmeyin.

SORU : Düz dinamo ile alternatör dinamo arasındaki farklar (değiştirmeyi düşünüyorum) nedir?

CEVAP : Dinamo 1450 devir/dakikada 30 amper, alternatör 2000 devir/dakikada 55 amper akım üretir. Aradaki fark sana sis farı, daha güçlü far ampulleri, daha güçlü bir müzik sistemi vs. gibi avantajlar sağlayabilir. Değişirme sırasında dinamo ayağının ve konjektör denilen voltaj regülatörünün de değişmesi gerekir.

SORU : Aküm çok çabuk bitti ve akü servisi konjektörün değişmesi gerektiğini söyledi. Bunu yeni akü vermemek için söylemiş olabilirler mi ?

CEVAP : Konjektör(regülatör)ün görevi, dinamonun ürettiği akımı sabit voltajda aküye ve aydınlatma sistemine vermek. Bu sabit voltaj 12 - 14 volt arası. Eğer konjektör arızalıysa voltajı sabit tutamaz. Hiç iş görmüyorsa farlarda ve iç aydınlatmalarda ışığı titreşimli olarak görürsünüz. Bu değerlerde akü şarj etmez. Sürekli 15 voltun üzerindeki değerlerde de akü suyunu kaynatarak asit - su oranını yani akü elektrolitini bozar ve akünün ömrünü çok kısaltır. Benim tavsiyem, bir oto elektrikçisinin dinamodan başlayarak konjektör dahil, aküye kadar bir ölçüm yapmasından sonra değiştirmeye karar vermen. Ayrıca dinamonun ve kömürlerin durumu da şarj sistemini çok etkiler.

SORU : Arka cam rezistansında kopukluklar var ve çalışmıyor. Camın değişmesinden daha uygun bir çözüm yokmu ?

CEVAP : Alüminyum soba boyası bir çözüm olabilir. Vosvosumun eski arka camında denemiştim ve yaklaşık üç yıl o yıpranmış rezistansı kullandım. Özel bir boya değil ve her yerde kolaylıkla bulunuyor. Kullanılacak olan boya çalkalanmadan dip kısmındaki alüminyum tortuyu bir kalem ile başka bir yere alırsanız o tortuyu kullanmak daha iyi sonuç verir. Rezistansın kopuk bölgesinin üst ve altına bant yapıştırıp boyayın. 10 dakikada kurur, sonra bandı sökün.

Pahalı ve marka bir boya olmasın sakın. Onlarda alüminyum solvante çok iyi karışmış durumda ve tortu olmuyor. 250 gramlık kutuda satılan ucuz soba boya tercih edin.

NOT. Bu işlem sadece ufak kopuk noktalar içindir. 1 - 2 cm boyundaki eksik bölgelerde işe yaramaz.

SORU : Benzin deposu göstergem çalışmıyor, tamiri mümkün mü ?

CEVAP : Göstergedeki sorunun kaynağının elektrik bağlantıları mı, şamandra mı olduğuna karar vermek için bir elektrikçinin kontrol etmesi gerekli. Bunu gösterge girişine (km saatinin arkasında, saatin sökülmesi lazım) 0 - 12 volt arasında akım vererek ve ibrenin hareketine bakarak karar verebilir. Onda sorun yoksa şamandra sökülerek göstergeye gönderdiği sinyalin doğruluğu şamandranın elle indirilip kaldırılması ile anlaşılır. Arıza hangisindeyse ona göre bakım yaptırırın veya parça değiştirirsin. Rezistans telleri tamir edilemez.

KALORİFER SİSTEMİ

Motorun çalışma ısısını alan soğuk hava sistemi, aynı zamanda içeri ısı veren sıcak hava sisteminin başlangıcıdır.

Volkswagenlerin en önemli özelliği motorlarının hava soğutmalı olmasıdır. Su ceketli soğutma sistemlerinin kaçak ve bakım giderleri gibi yüksek masraflarının yanında avantajlı gibi görünse de motorun daha gürültülü olması, sıcak havada ve yoğun

trafikte kullanımda motor sıcaklığının kontrolünün zorluğu vosvos kullanıcılarının tatlı sorunlarıdır.

Çok kanatlı fanın çektiği hava, fan koruyucu(fan guard - fan shroud - dog house) içindeki yönlendirici plakalarla önce sol taraftaki(bize göre) dikey yağ soğutucunun petekleri arasından geçer. Yağı soğuturken kendi ısınır (ortam sıcaklığına göre 20 - 25 derece(1)). Fan koruyucunun merkezine yönelir, ikiye ayrılır ve silindir ve silindir kapaklarının alüminyum kanatçıklarının(fin) arasından geçerek silindirleri soğutur. Buradaki ısıyı alarak kendi ısınır(35 - 40 derece(2)).

Motorun sıcaklığını alan bu soğutma sistemi vosvoslarımızda aynı zamanda iç ısıtma(kalorifer) sistemi olarak çalışır. Motorun her iki yanında, silindir kapaklarının altında yatay olarak yerleştirilmiş ısı değiştiriciler (heat exchanger) bulunur. Motoru soğuturken ısınan sıcak hava(2), 65 öncesi modellerde doğrudan, daha üst modellerde fan koruyucudan çıkan karton körüklerle bu ısı değiştiricilere girer. Her iki arka silindirden çıkan sıcak ekzos gazı da ters yönden bu ısı değiştiricilere girer. Sıcak hava, egzoz gazının geçtiği iç boru boyunca yoluna devam ederek ısınır(60 - 65 derece(3)) ve ısı değiştiricinin ucundaki klape(flap) sistemine gelir. Bu klape sistemi, eski modellerde vites kolunun sağ ilerisinde, tunel üzerindeki valf ile, diğer modellerde el freni sağındaki kol ile çalışır. Bu sistem sıcak havayı ya ısı değiştiriciden dışarı atar veya aracın içine yönlendirir.

Isı değiştiricinin ön ucundan çıkan sıcak hava, içi cam yünü izolasyonlu plastik körüklerden(orijinali bu, aynı işi 50 mm'lik karton körükler de yapar) geçerek aracın içine girer(arka koltuğun altından, sağ ve soldan). Her iki giriş, arka koltuk altından da ısı vermek amacıyla ikiye ayrılır ve koltuk altındaki çıkışlara gelir. Bu çıkışların ucunda da el freni solundaki kol ile kontrol edilen klapeleler vardır. Bu kol aşağıdayken klapeleler kapalıdır ve tüm sıcak hava marşbiyeller yanındaki kanal içindeki boru ile öne kadar gelir. Bu kanal üzerinde, kapı altında, sıcak havayı araç içine veya boru boyunca öne yönlendiren plastik klapeleler bulunur. Sıcak hava kanalı, kapıdan 15cm kadar ileride, tekmelik dediğimiz yan sacların arkasında 50mm(bazı modellerde, özellikle düz camlı standart vosvoslarda 30mm) çapında, yukarı bakan açık bir boruda biter. Bu borunun ucuna takılan karton körüklerle sıcak hava göğüslüğe yönlendirilir(tekil kullandığıma bakmayın, tüm anlatılanları sağ ve sol olarak düşünün).

Bundan sonraki anlatacağım özellikle 1303'ler için. Standard vosvoslarda ön kaputu açarak göğüslük arkasındaki havalandırma borularını takmak, sökmek, yönlendirmek basit olduğu için detaya gerek duymadım.

Göğüslükte, direksiyonun sağ altında havalandırma düğmeleri vardır. Soldaki düğme, ön camın dışındaki ızgaralardan içeriye açılan kapağı kontrol eder(Kaput içinden, silecek motorunun olduğu bölümü açarsanız düğmeyi çevirerek çalışma kontrolünü yapabilirsiniz. Çalışmıyorsa içeriden, radyo sökülerek o boşluktan plastik kızaklı çalışma mekanizması kontrol edilebilir. Arızası büyük veya kırıkta göğüslük sökülmeden tamir edilemez veya değiştirilemez. Genelde kolay bozulmaz, sıkışma sorunu olabilir. Radyo penceresinden bir boya fırçasıyla temizleyip biraz yağlarsanız büyük ihtimalle çalışacaktır). O açıksa soğuk hava, hem cam iç altındaki yatay yarıklardan(73'lerde dikey) hem de göğüslükteki ön orta ızgaralardan üfler. Kış mevsiminde bu düğme ile işimiz yok, kapalı kalsın. Sağdaki düğme göğüslükteki ön orta ızgaraları kapatır. O zaman giren soğuk havanın tamamı cam içine üflenir.

Konumuz ısınma olduğuna ve sıcak havayı göğüslüğe kadar getirdiğimize göre oradan devam edelim.

Arka koltuk altı çıkışları ve ayakların yan taraflarındaki plastik klapeler kapalı ise sıcak havanın tamamı göğüslüğe yönelir. Genelde arka koltukta yolcunuz olmuyorsa arka çıkışları kapalı tutun, soldaki kol çalışmıyorsa(ki % 80 vosvosta iptal olmuştur) arkadaki boruların ucuna pazarda satılan 5 - 6 santim çapındaki lastik toplardan takarak veya bez tıkayarak sıcak hava çıkışını iptal edebilirsiniz. Buraya kadar anlatılan sistemde hiçbir sorunuz yok ve soğuk bir havada vosvos kullanıyorsunuz :

Havalandırma düğmelerinin her ikisini de kapalı duruma getirirseniz gelen sıcak hava cam altındaki ızgaralara ve göğüslüğün her iki ucundaki kapaklı deliklere (kelebek camları için - 1303) gider ve camlardaki buğu sorununu çözer.

Sağ havalandırma düğmesini açarsanız sıcak hava ön orta ızgaradan(yönü elle ayarlayabilirsiniz) size gelir, ısınırsınız.

Ayak yanlarındaki klapeleri ayarlayarak sıcak havayı istediğiniz gibi dağıtabilirsiniz. 8 - 10 dakika içinde vosvosunuzun iç sıcaklığı 25 derecenin üzerine çıkacaktır. Uzun yol yapıyorsanız bu ısı bir süre sonra 30 - 35 derecenin üzerine çıkar. Ya sol havalandırma düğmesini ya da kelebeği açarak taze hava alırsınız ya da el freni sağındaki kolu istediğiniz seviyede tutarak iç ısıyı ayarlarsınız.

Bu veriler teorik değil ortalama 5 derece hava sıcaklığında denenmiş gerçek değerlerdir. Konu mankeni olarak hiçbir mekanik sorunu olmayan 74 model 1303 kullanılmıştır.

Şimdi gelelim sorunlara ; ısıtma sisteminiz normal çalışmıyor ve vosvosunuzda donuyorsunuz. Neden ?

1. Çalışıyor ama içeriye sıcak hava ile birlikte rahatsız edici bir yağ ve egzoz kokusu geliyor : Bu çok kötü. Isı değiştiricilerin içinden geçen egzoz borusunda kaçak-çürük-delik var ve egzoz gazı(karbon monoksit) vosvosunuzun içine giriyor. Farkında olmadan ölürsünüz. Şofben veya kömür sobası zehirlenmelerini hatırlayın. Ya kalorifer sistemini(sadece kol ile kapatarak değil araca giren boruları sökerek) iptal edin veya boru kaçağını yaptırın. Nasıl mı ? Önce ustanız kaçağın olup olmadığını, varsa hangisinde olduğunu test etsin. Motor çalışırken iki egzoz ucu üstü�ü topaklarıyla tıkanır. Sağlıklı bir motorun bu durumda stop etmesi gerekir. Kaçak varsa motor tekleyerek de olsa çalışmaya devam eder ama kaçak olan taraftan ses ve gaz çıkışı olur. Ana egzoz kazanında çürük ve kaçak varsa bu testin yararı olmaz. Göz kontrolü gerekir. Motor indirilip ısı değiştiriciler sökülür. Egzoz ustası ısı değiştiriciyi dış sacını yarararak açar, hasarlı boruyu bulur, keserek değiştirir, egzoz çıkış flanşlarında kaçıklık olmayacak şekilde(montajda sorun olmasın diye) ısıtıp eski konumuna yani gönyesine getirir ve dış sacı yeniden kaynatır. Bu biraz yorucu ve dikkat gerektiren bir işlemdir. Hurda vosvos bolluğunda çıkma bir ısı değiştirici de alınıp değiştirilebilir ama onun da sağlam olduğundan emin olmanız gerekir.

2. Klape sistemi çalışmıyor : Bir telle çalışan, yaylı, çok basit bir itme - çekme mekanizması vardır. Her usta tamir edebilir, gerekli ufak parçalar hırdavatçılarda bile bulunur.

3. Sağdaki kola bağlı, klape açma - kapama teli çalışmıyor : Tel yoktur, kopuktur, sıkışmıştır. Parçacılarda çatal kalorifer teli diye satılır. Eskisini çıkarıp yenisini takmak bir saat sürer. Şase tunelinden geçen kanalı tıkalıysa biraz uğraştırır.

4. Soldaki kola bağlı, arka koltuk altındaki klape sistemi çalışmıyor : Bu o kadar önemli değil, üstte yazdım. Arka koltuk yolcu durumuna göre ya sürekli açık ya sürekli kapalı bırakırsınız. Çalışır hale getirmek klapelelerin durumuna bağlı. Kolay bir iş değil.

5. Sıcak hava alt yanlardan aracın önüne kadar geliyor ama göğüslüğe çıkmıyor : Sıcak hava borularının ön uç noktasından göğüslüğe çıkan körüklü karton borular yoktur / yerinden çıkmıştır. Tekmelik dediğimiz yan saclarda, döşemenin altında kalan, 8cm x 10cm dikdörtgen pencereler vardır(kaportacılar çürük sanıp kapatmadılarsa). O boşluklar kullanılarak karton borular zemindeki uca oturtulabilir. Göğüslük tarafı boştaysa göğüslüğün sökülerek 10 santim kadar yukarıya kaldırılması ve karton borunun üst ucunun sabitlenmesi gerekir. Ön kaput içinden, kaput yaylarının arkasından da deneyebilirsiniz ama bu daha da zor bir işlem.

6. Sıcak hava göğüslükteki bazı noktalardan hiç çıkmıyor : Bu göğüslük içindeki plastik dağıtım borularının yokluğundan / yerinden çıkmasından kaynaklanır. Göğüslük takılıyken bu boruları düzeltmeye çalışırsanız kablo gruplarına zarar verebilirsiniz. Bu işe karar verdiğinizde veya başka bir nedenle göğüslüğün sökülmesi gerektiğinde 5.maddedeki körükleri ve bu boruları elden geçirirsiniz. İlk dört maddedeki bakımlar vosvosunuzda sıcak bir kış geçirmenizi sağlar.

FREN SİSTEMİ

64 dahil klasik voslarda kullanılan fren merkezleri 19mm'lik tek hidrolik devreli. 65 - 67 arası 17mm'lik merkez kullanılmış. 68 sonrası vosvoslarda da 19,05mm'lik çift hidrolik devreli fren merkezleri var.

Fren merkezlerinin farklı olması frenlerin hissedilir derecede farklı olması anlamına gelmiyor. Eğer fren sisteminde bir sorun yoksa 64'ün freni ile 74 freni arasında büyük bir fark yok. Birim alana kg cinsinden basınç hesabı yapılırsa 74'ün üstünlüğü biraz anlaşılır ama kağıt üzerindeki bu farkı ayakla hissedemezsiniz.

*Bakım veya hidrolik değiştirme sonrası her tekerlekte ayrı ayrı hava atma işlemi yapılır. Bir kişi freni pompalarken diğer kişi herbir tekerlekteki hava ventillerini gevşeterek hiç hava gelmeyene kadar bu işlemi tekrarlar. Bir tekerlekte bile hava kalsa bu tüm sistemi etkiler. Fren pedalı çok yumuşaksa sorun sistemde kalan havadır.

*Fren merkezi içinde süpab görevi yapan lastik sızdırmazlık elemanlarında aşınma varsa hidroliği geri kaçırır(iç kaçak) ve tekerleklere yeterince iletmez. Fren pedalı önce serttir ama frene bir kaç defa basıldıktan sonra yumuşar.

*Ana boruda veya tekerleklere giden fren hortumlarında küçük çatlamlar vardır. Frene basıldığında oradan sızıntı yapar(dış kaçak) ve hidrolik seviyesi sürekli azalır.

Fren pedalı önce serttir, tabana doğru indiğinde yumuşar ve ayağınızın altından kaybolur.

*Balatalar aşınmıştır. Fren pedalının aşağıya doğru hareketinin yarısı balataların kampanaya temasında harcanır, kalan boşluk hidroliği yeterince basınçlandırmaz. Fren pedalı dibe yapışır ama yine de vosvosu durduramaz.

Bakımlı frenler, emniyetli duruşlar dilerim.

Emin Alpgiray

SORU : Vosvosta 165 lastik mi 185 lastik mi kullanılmalıdır ?

CEVAP : 185 ve 165 ebatlı lastiklerin her ikisini de değişik zamanlarda kullandım ama benzin tüketimi açısından karşılaştırma yapmadım. Kullanımda geniş tabanın tek iyi tarafı yol tutuşu ve virajlarda arkanın savrulmaması. 165 in olumlu yönleri çok daha fazla.

Tur çapı en az 2 - 3 metre daha az, bu da parkederken çok büyük kolaylık sağlıyor,

Su geçişlerinde aquaplanning denilen suda yüzme olayı çok düşük seviyede,

Son süratte 185 e göre 10km/saatlik bir artışı var,

Çamurluklardan dışarı taşıp çamuru, taşı vosvosunuza fırlatmıyor,

Sürtünme yüzeyi daha az olduğu için kalkışlarda ve yolda motoru yormuyor, bu benzin tüketimini önemli ölçüde farketirir

Dış çap farklı olduğu için (165 64,5cm = yuvarlanma uzunluğu 202 cm, 185 60,5 cm = yuvarlanma uzunluğu 189 cm) 100 km de 9 - 10 km lik bir gösterge hatası yapıyor.

Bu benzin tüketimine de yansır. Yani 100 kilometre yol yapabileceğiniz benzinle 90 - 91 km gidersiniz. Veya km saatiniz 100 km yazsa bile siz 90 km gitmişsinizdir.

Ayrıca orijinal 4,5 inçlik jantlar 185 lastik için emniyetli değil. Yüklü araçta virajda arka savrulursa lastiğin topuğu janttan kurtulabilir.

SORU : Vosvosumun fren sistemindeki oluşabilecek arızalar ve nedenleri nelerdir ?

CEVAP :

1. Fren pedalının çok aşağıda tutması : Fren balataları , kampanadan uzak ayarlanmıştır.

2. Fren pedalının yumuşak olması : Fren hidrolik sisteminde hava kalmıştır. Hidrolik yağ kaçağı vardır

3. Frene basıldığında pedalda darbe hissi : Fren balatası ayarsızdır. Kampanalarda aşınma vardır

Ana merkez civataları gevşemiş olabilir

4. Frenlerin zayıf olması : Ayarsız balatalar. Aşınmış balatalar. Yağlanmış balatalar. Bir veya daha fazla tekerlekte hidrolik silindirdeki kaçak. Bir veya daha fazla tekerlekte hidrolik hortumdaki kaçak. Düşük hidrolik yağ seviyesi

5. Fren yapıldığında aracın bir yöne çekmesi : Bir taraftaki balatanın yağlanmış olması. Bir tekerlekte hidrolik silindirde kaçak. Bir tekerlekte hidrolik hortumda kaçak.Farklı balata malzemesi veya farklı aşınma

SORU : Frenlerim pek sağlıklı tutmuyor.

CEVAP : Frenlerde zayıflama ve fren pedalında yumuşama varsa,

1. Hidrolik yağ seviyesi düşük olabilir. Kontrol edip tamamlayın ve harici kaçak arayın. (ÖNEMLİ)

2. Hidrolik normalse, ana merkez (Master cylinder) içinde piston görevi yapan lastik ringlerde aşınma veya pislik nedeniyle çalışmama olabilir. Yağı geri kaçırdığı için frenler yumuşar ve bir süre sonra hiç tutmaz. (BU DA ÖNEMLİ)

Alınacak parça : Ana merkez tamir takımı (65-66 modellerde 17mm, diğer modellerde 19mm. Parçacılar da 17'lik ve 19'luk diye satılır.

3. Fren içinde hava sonradan oluşmaz. Balata veya bir hortum değişiminden sonra hava tam olarak atılmadıysa zaman içinde hava kabarcıkları birleşir ve hidrolik yağın görevini engeller. (Bu pek önemli değil. Fren yine de tutar)

SORU : Yurtdışındaki vosvoslarda beyaz yanaklı lastikler görüyorum. Bunlar sonradan yapılmı, yurdumuzda da satılıyor mu ?

CEVAP : Beyaz yanaklı vosvos lastikleri 7-8 yıl önce Pirelli imalat programındaydı ama bunlar radyal değil, crossply convensiyonel lastiklerdi. Yurtdışında Cooper imalata devam ediyor. Burada Aliağa'da bir oto aksesuarcısı yurtdışından getirdiği kauçuk esaslı bir boya ile o işi yapıyor ama sadece uzaktan görünüşü güzel oluyor. Tavsiye etmem, boyadaki solvent zamanla lastiği kırılğan yapar.

SORU : Vosvosuma çelik jant almak istiyorum ama piyasada 5 bijonlu çelik jant bulamadım. Ustalar kampanaya flanş takarak dört bijonlu jant takılabileceğini söyledi. Bu işlem nedir ?

CEVAP : 20 gramlık bir kurşunun bile lastik balanslarını nasıl etkilediğini düşünürsen en az 3 - 4 kiloluk flanşların etkisini hesaba katman gerekir. Şanzımanı ve ön takımları çok zorlarsın.

Kampana değişiminin imkansız olduğunu söyleyen ustalara! bir lafım olacak. Hiç ölçmüşler mi acaba. Fren pabuçlarının (balataların çakıldığı brake pad) da değişmesi şartıyla dört bijonlu kampanalar arka tekerleklere hiç modifikasyonsuz bire bir uyar. Ön tekerleklere gelince, dört bijonlu modellerin rulman ve göbek sistemi farklı olduğu için kampana ile birlikte ön aksın da değişmesi gerekir. Bu işlemi iki vosvosa yapan bir usta var ama izmirde.

Belki flanşlar için yapacağın masrafın birazcık üzerine çıkarsın ama sonuç çok daha olumlu olur.

Bir de bir arkadaşım piyasada bulduğu göbeğe yakın beş delikli amerikan jantlar için kendi beş delikli kampanasında yeni delikler açtırdı. Ama bunun için çok detaylı bir çalışmayla delik yerlerini hesapladı ve delik açılması, dış çekilmesi sırasında tornacıyla birlikte hep işin başındaydı. Bu da bir yöntem tabii.

SORU : Yoldayken sağ arka lastik balatalarından duman çıktı, nedeni nedir.

CEVAP : Olay bir kere olduysa balata ıslanmıştır, sürekli oluyorsa balata kampana ile sürekli temasta demektir. Fren ayarsızlığından veya balata pabuçlarını tutan yayın kırılmasından kaynaklanır.

LASTİKLER

Dünyada, lastik ölçülendirmesinde (Uniform Tire Quality Grading System veya kısaca UTQG) dört ayrı sistem kullanılmaktadır. Ülkemizde ise bu ölçülendirmenin sadece iki sistemi kullanılmaktadır.

P-Metric
European Metric

P-Metric örneği ve açıklaması :

P165/65SR15, P165/65R15, P165/65R15 95S

P = Binek otomobili lastiği (Passenger Car Tire)

165 = Taban genişliği mm

65 = Yanak yüksekliği hesabı için oransal rakam

S = Hız sınıfı (kodlamada bu değer yoksa diğer teknik değerler içinde verilmiştir)

R = Radyal (lastik yapısı)

15 = Jant apı inch

95S = Lastik teknik özellikleri (yük, hız, sıcaklık, aşınma, sürtünme dayanımları sınıflandırması)

European Metric örneği ve açıklaması :

165/70SR15, 165/70R15, 185/70R14 88S

165 = Taban genişliği mm

70 = Yanak yüksekliği hesabı için oransal rakam

S = Hız sınıfı

R = Radyal (lastik yapısı)

15 = Jant apı inch

88S = Lastik teknik özellikleri (yük, hız, sıcaklık, aşınma, sürtünme dayanımları sınıflandırması)

Eğer kodlamada yanak yüksekliği hesabı için oransal rakam verilmemişse 82 olarak alınır.

155SR13, 155R13, 155R13 78S

155 = Taban genişliği mm

S = Hız sınıfı

R = Radyal (lastik yapısı)

15 = Jant apı inch

78S = Lastik teknik özellikleri (yük, hız, sıcaklık, aşınma, sürtünme dayanımları sınıflandırması)

Lastik ölçüleri hesaplamaları :

Yanak Yüksekliği :

Örnek 1. 165/65 R 15

Kodlamada ikinci olarak verilen 65 rakamı, yanak yüksekliğinin taban genişliğine oranıdır (%).

$$TG / YY = \% 65 \quad \text{yani} \quad YY = TG \times 65 / 100 = 165 \times 65 / 100 = 107.25 \text{ mm}$$

Örnek 2. 165 SR 15

İkinci olarak verilmeyen oransal rakamı 82 olarak alırsak (%).

$$TG / YY = \% 82 \quad \text{yani} \quad YY = TG \times 82 / 100 = 165 \times 82 / 100 = 135.3 \text{ mm}$$

Lastik apı :

Kodlamada verilen son rakam inch olarak jant çapı yani lastiğin janta oturma boşluğudur. 15" = 381 mm

Yanak ykseklĐi 2 ile çarpılıp jant çapı ilave edildiğinde lastik çapı hesaplanır. Verdiğimiz 1.örnekte ;
107.25 x 2 + 381 = 595.5 mm
2.rnekte 135.3 x 2 + 381 = 651.1 mm bulunur.

Bu hesaplamalar araca takılmamış bir lastik için geçerlidir. Lastik şişirildiğinde dış çap, taban genişliğine bağlı olarak 5 mm (+/- 2 mm) artacaktır.

Lastik Teknik zellikleri :

Yük (load index) : Load index kodları lastiğin tek başına yk yaşıma kapasitesini libre olarak (1 lb = 0.454 kg) verir.

65 639 lbs = 290 kg

75 853 lbs = 387 kg

85 1135 lbs = 515 kg

95 1521 lbs = 690 kg

100 1764 lbs = 800 kg

Hız (speed rating) : Lastiğin hız sınırını gösterir. Bu harf ana kodlamada Radyal kodundan önce yer alabildiği gibi teknik sınıflandırmada da verilmiştir.

Q 99 mph = 158 km/saat

S 112 mph = 179 km/saat

T 118 mph = 190 km/saat

U 124 mph = 200 km/saat

H 130 mph = 208 km/saat

V 130 - 149 mph = 208 - 240 km/saat

Z 149 - 168 mph = 240 - 270 km/saat

W 168 - 186 mph = 270 - 300 km/saat

Y 186 mph = 300 km/saat zeri

Sıcaklık (temperature grades) : Lastiğin hız ve sürtünme nedeniyle ısınmasına karşı gösterdiği dirençtir.

A: Best

B: Intermediate

C: Acceptable

Sıcaklık sınıflandırmaları normal şişirilmiş ve aşırı yüksüz bir lastik için geçerlidir. Aşırı yük veya az hava veya aşırı hız ısıyı artırır ve lastik ömrünü azaltır.

Aşınma (tread wear) : Normal kullanım testlerinde bulunan değerler baz alarak sınıflandırma yapılmıştır.

More Than 100 : Aşınmaya dayanıklı

100 : Ortalama değer

Less Than 100 : Aşınmaya dayanıksız.

Lastiğin kısa sürede aşınması, iklim şartlarına ve yol türüne bağlı olarak değişeceğinden bu değerler lastik satın almada ölçü değildir. Üretim kalitesini onaylamak amacıyla üreticinin kalite kontrol aşamasında kullanılır.

Sürtünme (traction) : Asfalt, beton ve ıslak yüzeylerde kontrollü fren testlerinde çıkan durma mesafesi sonuçlarına göre yapılan bir sınıflandırmadır.

AA: En iyi
A: Daha iyi
B: İyi
C: Zayıf

Lastik Yenileme :

Birçok ülkedeki trafik kanunu uygulamalarında lastikteki diş derinliğinin 1.6 mm'nin altına düşmesi, lastik yenilemeyi zorunlu kılmaktadır. Bazı lastik üreticileri lastik tabanında diş aralarına belirli aralıklarla "wear bars" aşınma limiti göstergesi yerleştirmişlerdir. Bu hesaplamalar aracın hızlanması, yol tutuşu ve fren mesafesi baz alınarak yapılmıştır. Kış veya kar lastiklerinde bu diş derinliği limiti 4.5 mm'dir. Sürekli ıslak ve yağmurlu yollarda diş derinliği daha çok önem kazanmaktadır. Suyun, kar gibi sıkıştırılamayacağı için en kısa zamanda dişler arasındaki kanallardan lastik yüzeyini terketmesi gerekmektedir. Aksi takdirde aquaplaning = hydroplanning denilen su üzerinde kayma olayı başlar ve direksiyon kontrolü biter. Diş derinliğinin az, yani kanalların derin olmaması bu olayı başlatır.

Tek lastik değiştirme : Aşırı aşınma, yarıma gibi nedenlerle tek lastik değiştirilecekse bu lastiğin diğerleri ile aynı marka, aynı ölçü ve aynı tip olması zorunludur. Bu durumda başka tip bir lastiğin arkadaştan ödünç alınması veya bedava olması veya ucuz olması veya kaliteli olması bir bahane olamaz. Aynı markadan bulunamaması halinde bir alt satıra geçin.

İki lastik değiştirme : Aşırı aşınma, yarıma veya aynı markadan bulunamayan tek lastiği değiştirme amacıyla yapılan ikili lastik değiştirmelerinde bu lastiklerin diğerleri ile aynı marka, aynı ölçü ve aynı tip olması tercih nedenidir ancak zorunlu değildir. Başka bir marka aynı ölçü ve benzer tip lastik satın alabilirsiniz. Bazı kaynaklar yeni aldığınız lastiklerin arkaya takılmasını tavsiye ediyorlar. (Derleyenin notu : Arka lastiğin sürüş anında patlaması, ön lastik patlaması kadar kontrol kaybına neden olmayacağından yeni lastiklerin öne takılması bana daha mantıklı geliyor)
(Derleyenin ikinci notu : Dört lastikten ikisinin daha fazla aşınarak değiştirilme aşamasına gelmesi, araçta yolunda gitmeyen birşeylerin işaretidir. Bu, lastiklerin balanssızlığı veya rot ayarlarının bozukluğundan olabilir. Öncelikle bu sorunu çözmeden yeni lastikleri takmayın).

Dört lastik değiştirme : Cebinizde bol paranız varsa aracınıza uygun olması şartıyla istediğiniz marka, model ve tipte lastik satın alabilirsiniz.

Hepinizin bildiği gibi vosvoslarımıza en uygun lastik 165/15 (veya tam kodu ile 165 SR 15). Artık üretimi yapılmıyorsa seçeneklerimiz arttı demektir. Çeşitli olumsuzluklarına rağmen 165 - 175 - 185 hatta 195 bile alınabilir. Ne de olsa bu olumsuzluklar bizi değil vosvosu ilgilendirir :)))

Bizi ilgilendiren kısmı kilometre saati ile olan uyumsuzluk. Yani ne kadar benzin yakıyor hesabı yapanlara, hesap yöntemine ek yük getiren kısmı.

Orijinal vosvos lastiği 165 SR15'in dış çapı 0.6511 metre, bir turunda aldığı yol 2.04 metre'dir.

Yine 165 olmasına rağmen 165/65 R15 lastiğin (örnek Toyo) dış çapı 0.5955 metre, bir turunda aldığı yol 1.86 metredir.

175/65 R15 lastiğin (örnek Continental) dış çapı 0.6085 metre, bir turunda aldığı yol 1.91 metredir.

185/60 R15 lastiğin (örnek Bütün markalar) dış çapı 0.6030 metre, bir turunda aldığı yol 1.89 metredir.

Vosvoslarımızın kilometre saati ölçümü sol ön tekerleğin dönme sayısına göre yapar. Orijinal lastiğiniz 49.019 defa döndüğünde 100 km yol yapmışsınızdır.

Aynı benzin harcamasıyla 165/65 ile 91.175 km, 175/65 ile 93.626, 185/60 ile 92.645 km yaparsınız. Kilometre saatinin 100 km yazdığına inanmayın.

Bu hesaplamalar için yine bu sayfalardaki "Lastik Hakkında" konulu yazıyı okuyun.

Demek ki neymiş, orijinal lastik kullanarak % 7 - 9 arası benzin tasarrufu yaparmışsınız.

Basit bir hesap daha. Yılda ortalama 50.000 km yaptığınızı varsayalım. Ortalama 10lt/100km hesabıyla 5000 litre benzinden % 9 tasarruf yaparsanız 450 litre yapar. Bu da vosvosunuzu bakımlı tutmak için yılda yaklaşık 1000 YTL'nin cebinizde kalması demektir.

Sevgiler, düşük tüketimler.

Emin Alpgiray

GENEL SORULAR

SORU : Vosvosumun kriko giren delikleri iş görmez durumda. Nasıl bir kriko kullanmalıyım ?

CEVAP : Kollu, tekerlekli uzak doğu malı hidrolik kriko, garaj, atelye gibi düz yerlerde çalışır. Dört tekerleği olduğu ve o tekerleklerde el freni olmadığı için az bir eğitimde bile iş görmez, vos'u yere düşürür. Ayrıca toprakta da çalışmaz, gömülür. Ama iki tonluk, kullanışlı, basit harika bir krikodur.

Tavsiyem semt pazarlarında bile satılan hidrolik krikolardan alman. Bunlar aile boyu cola şişesi görünümünde olup 2 - 3 - 5 tonluk olarak piyasaya arz edilmiş türk malı krikolardır. Her ne kadar uzak doğu malları gibi gösterişli değilse de basit yapılı olduklarından bozulmazlar. Ayrıca daha hidrolik sistemini çalıştırmadan önce üstten açılan vidalı ayakla 20 santimlik bir ek yükseklik daha kazanırlar. Toplam kaldırma yükseklikleri 45 artı eksi 5 santim olup iş bittiğinde ventili açarsan eski boyutuna döner. Kaldırma kolları geçme parçalardan yapıldığı için yer kaplamaz ve fiyatı da daha ucuzdur.

Kriko ile beraber taşınacak ve gerektiğinde altına konacak 25 x 25 boyutlarında 5 santim kalınlığında bir tahta, krikonun can yoldaşısıdır. Bu voslar için olsa da olur olmasa da ama 1400 kiloluk bus için pek de iyi olur. Bu bus bir de westfalya ise,

tüpüydü, kap kacağıydı, yatak yorganıydı derken krikonuzu gömüldüğü toprakta bırakıp gitmek zorunda kalabilirsiniz.

SORU : Uzun süre vosvosumu kullanmayacağım, nasıl korumam gerekir ?

CEVAP : Eğer vosvosunuz kış süresince yatacaksa arada bir çalıştırmanız gereksiz. Aküyü söküp eve alın, yapabiliyorsan vosvosu da takoza alın ki lastikler tek noktadan basmasın.

Arada bir kullanmak için hazır tutmayı düşünüyorsanız haftada bir çalıştırdığınızda 15 - 20 dakika yol yapın. Bunun faydası ;

1. Akü yüksek devirleri bulursa daha iyi kendine gelir
2. Lastiklerin hep aynı noktadan basmasını önler
3. Kısa süreli rölantilerde silindirlerde yakıt kalmasını ve bir sonraki çalıştırmadaki kurumu önler
4. Motor yağının sakızlaşmasını önler
5. Egzos kazanı perdelerinde nemden pas oluşmasını önler

Vosvosun özellikle kış aylarında branda ile örtülmesi doğru değildir. Havalandırmayı önleyeceğinden pas oluşması daha kolay olur. Biriken karları temizlemek, silecekleri sökmek veya eski silecek lastiklerini takmak yeterli olacaktır.

SORU : 1303 modellerde ön paneldeki havalandırma düğmeleri nasıl çalışıyor

CEVAP : Soldaki düğme, ön camın dışındaki ızgaralardan içeriye açılan kapağı kontrol eder. O açıksa hava, hem cam iç altındaki yatay yarıklardan hem de göğüslükteki ızgaralardan üfler. Sağdaki düğme göğüslükteki ızgaraları kapatır. O zaman giren havanın tamamı cam içine üflenir (Buğu için). Düğmeler plastik sürgü sistemi ile çalışıyor. Kırılmadıysa sıkışmış olabilir. Radyoyu sökerek yuvasından lamba ile içeri görebilirsiniz. Sağlam görünüyorsa sprey pas sökücü veya yağ kullanarak açma kapama yaptırılır. Çalışmazlarsa göğüslüğü söküp değiştirilmesi gerekir.

SORU : Bazı vosvoslarda benzin otomatiği ile karbüratör arasına filtre konuyor, bu gerekli mi ?

CEVAP : Bir arkadaşımın vosvosu bahsedilen filtre olayı nedeniyle yanıncaya kadar ben de filtremi benzin pompası ve karbüratör arasına takıyordum. Daha doğrusu ustalarda öyle bir alışkanlık olduğu için onlar takıyordu. 1303 lerde depo altı ile şasiden geçen çelik boru arasında filtre takacak yeterli mesafe var. Filtrem 9 senedir orada. 1962 1200 de ise depo altında yeterli mesafe yok. Onda da şasiden çıkan çelik borunun ucuna fan muhafazası sacının sol yanına gelecek şekilde takılabiliyor. En emniyetli yer orası. Ayrıca Pierburg ve Brosol benzin pompalarında ince filtre teli zaten bulunuyor. Önemli olan depodan gelen tortunun benzin pompasının süpablarını tıkamasını engellemek.

SORU : Kilometre telim sürekli kopuyor, neden ?

CEVAP : Kilometre teli kopması çok sık rastlanan bir arıza değil. Tamamen takma hatasından kaynaklanıyor. Bazı ustalarımızın montaj konusunda çok parlak fikirleri oluyor.

1. Kilometre telinin, sol ön tekerlek göbeğinden kilometre saatine kadar kavis yapmadan gitmesi gerekiyor. Bu da ancak orijinal yuvalarından geçirildiğinde mümkün. Maalesef bu yuvalar da deponun altında kaldığı için usta! bulduğu

deliklerden geçirerek hedefine ulaşıyor. Kilometre saati 20-60 km arası devamlı salınıyor sonra biraz düzeliyorsa telde olmaması gereken kıvrımlar var demektir.

2. Tel rahat çalışsın diye kablo içine gres yağı veya ince yağ basıldığında, zaman içinde katılaşmadan dolayı teli zorlayan tortular oluşuyor.

3. Uygun montaj yapıldıktan sonra telde bir noktada sıkışma olduğunda da aynı sorun çıkıyor.

Kilometre telinin vibrasyonlu çalışması km sayacının plastik dişlilerinde de hasara sebep olabiliyor. Onun için salınımlı veya tıkrıtlı çalıştığında kopmasını beklemeden değiştirilmesi masrafı biraz azaltır.

SORU : Vosvosumda sürekli bir benzin kokusu oluyor, neden ?

CEVAP : Eğer gözle görünür bir benzin kaçağın yoksa araç içine gelen benzin kokusunun nedeni, depo kapağı ile depo arasındaki benzin dolum borusu üzerindeki depo vent hortumunun, aracın dışına çıkmayıp bagaj içinde kalmasıdır (5 mm kalınlığında plastik bir hortum). Bu hortum benzinin etkisiyle zamanla sertleşip kısalır ve ucu aracın içine geri gelir. Akvaryum malzemesi satanlardan alacağın hava hortumu ile yenileyebilirsiniz. Ömrü 1-2 sene.

Depo kapağı contasını, depo alt çıkışındaki hortum bağlantılarını ve motor içindeki hortum bağlantılarını VOSVOSUNUZ ÇALIŞIRKEN kontrol edin.

Benzin hortumu ve benzinle ilgili herşeyin elden geçmesine rağmen hala benzin kokusu varsa yapacaklarınızı sırasıyla yazıyorum.

1. Dolum kapağı iyi kapanıyor mu, lastik contası sağlam mı.

2. Kapak ile depo arasında bir kalın (dolum), bir biraz daha ince (dolum sırasında havalandırma) ve bir de çok ince (depo hava tahliyesi) lastik hortum vardır. Bağlantı noktaları sağlam, kelepçeleri sıkı mı. İnce depo tahliye hortumu bagajdan aracın dışına kadar uzanıyor mu. Bu zamanla kurur, kısalır ve ucu aracın içinde kalır, öyleyse değiştirin. Akvaryum hava hortumu da aynı işi görür. En az 20 santim dışarı çıksın.

3. Deponun altında (ön tekerleklerin arasında) motora giden lastik hortum vardır. 40 cm lastik hortum şaseye giren çelik boru ile birleşir. Hortum sağlam ve kelepçeleri sıkı mı.

4. Motor kaputunu açın. Sol tarafta bujilerin yanından çelik benzin borusu motor sacının içinden geçerek gelir ve lastik hortumla benzin otomatiğine girer. Sacın içinden lastik hortumla geliyorsa hatalı bağlantı var demektir. Motor sacı geçişi mutlaka çelik boru olmalıdır. Titreşimle sac zamanla hortumu keser ve bu tehlike yaratır. Eğer böyleyse ustanızdan değiştirmesini isteyin. Bu bölümdeki hortum bağlantılarını ve kelepçeleri kontrol edin.

5. Kaput açıkken motoru çalıştırın ve benzin otomatiği ile karbüratör arasındaki hortum bağlantısını ve kelepçeleri kontrol edin. Motor çalışmazken burada benzin olmayacağından kaçak olsa bile farkedilmez.

Bütün bunlardan sonra bir kaçak bulamadıysanız ve koku devam ediyorsa geriye deponun altında çürüme ve çatlak ihtimali geliyor. Bu çok önemli, 1303'lerde deponun altına gelen yerde sigorta kutusu ve kablolar vardır. Mutlaka depoyu söktürün ve kontrol ettirin, ihmale gelmez.

Benzinle ilgili tüm bağlantılarda mutlaka kelepçe olsun. Sıkı ve sağlam görünse bile kelepçesiz bağlantı zaman içinde benzinle yumuşar ve açılır.

SORU : Kış öncesi vosvosum için yapacağım bakım neler olmalı, nelere dikkat etmeliyim ?

CEVAP : 1. Kapıların altındaki su tahliye delikleri tıkanmış olabilir. Yağmurlar başlamadan açılırsa iyi olur. Camdan süzülüp kapı içine giren su o deliklerden çıkamazsa ayaklarınızın yanına gelir. İnce uçlu birşeyle delikleri temizleyin, marşbiyel üzerindeki karşı deliklerin de açık olduğundan emin olun.

2. 1303 lerdeki ön ızgaraların kaput içindeki kapağını açarak içini temizleyin ve su tahliye deliğinden suyun rahatça aktığından emin olun. Kapağı sökmüşken silecek mafsallarını da yağlayın.

3. Otomatik jikleyi orta çizgiye, hava sıcaklığı 10 derecenin altına düştüğünde de son çizgiye getirin. Bunun için alternatör tarafındaki rezistansı sabitleyen üç civatayı hafifçe gevşeterek hafifçe aşağı doğru döndürün ve civataları yaniden sıkın. (Size bakan taraftaki üç civatalı diyaframa dokunmayın)

4. Söktürdüğünüz kalorifer borularını yerine taktirin :))) veya bakımını yaptırıp çalışır hale getirin.

5. Kapı lastikleri yapışmasın diye yağlamayın, yağlı malzemeler kapı, bagaj fitillerinde donma ve yapışmayı önler ama zaman içinde lastiğin içine işleyerek yapısını bozar. Ayrıca vosvosa giriş çıkışlarda üzerinin yağlanması da işin kötü yanı. Kuru soğuklarda yapışmayı engelleyici en iyi malzeme bildiğimiz talk pudrası ama hava yağışlı ise ıslanlığında iş görmez.

Piyasada satılan torpido parlaticılar da yapışmayı engeller. Kuru bir havada lastiğin karşısındaki yapışma yüzeyine(kasa üzerine) sıkıp kurummasını bekleyin. Bu malzeme yapışmayı önleyeceği gibi arada nem oluşumunu da engelleyecektir. Kapı fitilleri donsa da BAZI vosvoslarda kapı yine de açılır. Ama kapı lastiği kapıdaki yuvasından çıkarak kasanın üzerinde kalır. Bu BAZI vosvoslar kapı lastiğinin, kapı kenarlarındaki yuvalara itilerek yerleştirildiği vosvoslardır ve doğrusu da budur. Kapı, pencere, demir doğrama ustalarının derby, bally sürerek yapıştıkları lastikler yerinden çıkmayacağı için kapı açılmaz, zorlandığında da yırtılır.

6. Havaların ani soğuması lastik havalarını etkiler ve lastik basınçları 3-4 lb/ft2 kadar düşer. Önlere 18 - 22 (bagajın yüklü oluşuna veya sabit yolcu sayısına göre), arkaları 27 lb/ft2 yapın. Vosvoslarda fabrika çıkış değerleri bunlardır. Özellikle önlere basılan fazla hava belki direksiyonu rahatlatır ama rot başları ve rotillerin ömrünü kısaltır.

7. Cam fıskiyesinin su kaplarına donmasın diye kesinlikle antifriz koymayın, boyayı bozar. 1/2 su, 1/2 camsil -12 dereceye kadar donmaz.

SORU : Kışın vosvosumda ısınamıyorum. Kaloriferlerimi nasıl daha verimli hale getirebilirim ?

CEVAP : 1965 öncesi modellerde fanın üflediği hava, motorun alt iki yanındaki ısı değiştiricilerde egzoz gazı ile ısınır ve kalorifer boruları ile aracın içine gelir. Vites kolunun yanındaki vana, çatal bir tel yardımı ile ısı değiştirici çıkışındaki kapakları kontrol eder.

1965 ve daha yukarı modellerde fandan gelen hava önce motor bloğunun üzerinden geçer, motor sacının sağ ve solundaki körüklerden ısı değiştiricilere gelir. Egzoz gazı ile ısındıktan sonra kalorifer borularından geçerek aracın içine girer. ısı değiştirici çıkışındaki kapakların kontrolü el freni yanındaki (Sürücü tarafı) kol ile yapılır. El freninin diğer tarafındaki kol, arka koltuğun altında bulunan iki sıcak hava çıkışının kapaklarını kontrol eder.

Sistem çok basit olduğu için eğer çalışmıyorsa, ya ısı değiştirici çıkışındaki kapaklar arızalıdır veya kontrol teli kopuktur. Telin geçtiği kanalda tıkanma yoksa kalorifer arızasının giderilmesi kısa süreli ve maliyeti düşük bir işlemdir.

SORU : Vosvosuma ön taraftan su giriyor, bunu nasıl tamir ettiririm, kaportacılar bu işi çözer mi?

CEVAP : Suyun geldiği yeri tesbit edip kapatma işini en iyi şekilde vosvosun sahibi yapar. Hem de sadece malzeme parasına.

1. Vosvosun kaç model bilmiyorum ama ön ızgaralardan bahsettiğine göre 1303 olmalı. Ön cam lastiğinin alt kısımlarından sızdırma olup olmadığını kontrol et, bunun için yağmuru bekleme, sen içerde otururken birisi dışarıdan cam boyunca 1 - 2 dakika bolca su döksün. İçeriden cam lastiğinin alt tarafından sızma olup olmadığına bak.

2. Ön ızgaralardan giren su, silecek motorunun bulunduğu, kaput içindeki kapaklı hazneye toplanır ve oradan tahliye olur. Bu tahliye kanalında bir sorun varsa su fazlası kapak arasından benzin deposu üzerine, oradan kaput yayları yanından marşbiyelere kadar iner. Sıcak havanın üflendiği ayak yanlarındaki açıklıktan da içeri gelir. Islaklığın oradan başlamasından bunu anlayabilirsin.

3. Çamurluk içinden, pedalların arkasına gelen yüzeyi ve alt birleşme noktasını kontrol et. Lastiklerin fırlattığı su buradan içeri girebilir. Özellikle alt birleşme noktası en çabuk çürüyen yerlerden birisidir. Su girme olayı park halindeyken değil de bir yol yapma sonrası olduysa su büyük bir ihtimalle buradan girmiştir.

4. Dördüncü bir ihtimal yok.

Çözüm 1. Piyasada satılan siyah cam macunu (en iyisi çekomastik, ama dikkat, şeffaf silikon olanından değil, siyah olacak. Sanırım 200 gr - 3 milyon TL ve her derde devadır) alınır. İnce uç camın yan tarafından (ortadan biraz daha yukarıdan başlanır) cam ile lastiğin arasına sokulur. Tüp sıkılarak alta doğru inilir ve öbür yan ortaya kadar devam edilir. Sıkma işi bittikten sonra lastik hafifce bastırılarak macun fazlası bir bezle alınır. Eğer cam lastiğinin üst ve yan taraflardan kaportaya bastığı yerlerde de aralık varsa aynı şekilde macunlanır. Macun işi kuru bir havada yapılır.

Çözüm 2. Genellikle kaportacılar marşbiyel altlarındaki su tahliye deliklerini çürük sanıp kapatırlar. Eğer su ayak yanından geliyorsa ilk fırsatta kapı alt menteşesinin arkasına gelen bölüme giren suyu atabilmek için dışarıdan en alt noktaya 7 - 8 mm'lik bir delik aç (delikten çürüme başlamaması için deliğe bol boya yedir). Silecek motorunun olduğu bölümdeki kapağı açarak tahliye hortumunun tıkalı olup olmadığını su dökerek kontrol et. Genellikle ızgaradan giren yaprak parçaları bu hortumu tıkar. Yumuşak bir kablo kullanarak tıkanıklığı giderebilirsin. Sakın kapağı su kaputun içine girmeyecek şekilde izole etmeye kalkma. İçerde su seviyesi yükselirse havalandırma deliğinden içeriye sigorta ve kabloların üzerine su gelir.

Çözüm 3. Pedal bölgesinin dış yüzeyinde su girdiğini gördüğün veya tahmin ettiğin bir yer varsa aldığıın siyah macunu bu delikleri kapatmak için de kullanabilirsin.

SORU : Soğuk veya yağmurlu havalarda ön camda oluşan buğuyu nasıl önlerim ?

CEVAP : Vosvoslarımızda cam buğusu sorununa gelen cevapların çeşitliliği karşısında bir de konunun uzmanına danışayım dedim ve sitemizin teknik bölümüne yazdım. Gelen yanıtı sizlerle paylaşıyorum.

----- Original Message -----

From: <teknik@vosvos.net>

To: <ealpgiray@superonline.com>

Sent: Wednesday, November 27, 2002 3:48 PM

Subject: Re : Camlarda buğulanma

Sevgili vosvossever kardeşim.

Cevabı verilebilecek birçok soru varken sen tutmuş en zor soruyu seçmişsin. Vosvoslar ve buğu olayı ayrılmaz bir bütünün parçalarıdır ve vosvosun varsa buğusuna katlanmak zorundasın. Yine de buğu sorununu en aza düşürme çareleri var elbette. Önce buğu önleme çarelerini, sonra buğuyu giderme çarelerini sıralayalım.

Buğu önleme :

1. İrice bir golden elma alınır. Elma tam olgunlaşmamış, hafifçe ekşi olacak. Dikine ortadan kesilir. Burada bir ince nokta var. Vosvosun klasik düz camlıysa düz, 1303'se hafif bombeli keseceksin. Bu kesilmiş elma ön cama sürülür (iç taraftan Aslı, dıştan değil). Buğu zerrecikleri elma tadından hoşlanmadıkları için ön cam temiz kalır.

2. Sıvı deterjan bir beze dökülür ve ön cama sürülür. Dikkat edin, bu işlem köpürtmeden yapılmalıdır. Cam buğulandıktan sonra bir bezle sildiğinizde zaten köpüreceğinden önceden köpürtmenize gerek yoktur. Bu aşamada ön camdan birşey göremeyeceğiniz için yan camı açıp kafanızı dışarı çıkararak yolunuzu görmeniz tavsiye edilir.

3. Piyasada satılan blueeagle, santiniglass, antibuguing gibi buğu gidericilerden alınır. Ön cama bolca sıkılır. İlk aşamada oluşan tutkal yapışmış gibi görüntüyü temizlemek için bir bezle bastırarak silinir. İkinci aşamada cama yapışan bez parçaları sert bir cisimle (kredi kartı vs.) kazınır. Son aşamada alkolle veya sıcak suyla camdaki reçineler temizlenir ve "oh be, buğu gibisi yokmuş" gibi sözlerle yola devam edilir.

4. Sürüş sırasında nefes verilirken baş hafifçe sağa doğru çevrilerek sıcak nefesin ön cama yönleneceği engellenir. Bu aynı zamanda boyun kaslarınızı da çalıştıran bir yöntemdir.

Buğu giderme :

1. Oldukça kalın giyinilir. Soğuğa hassas iseniz sağ, değilse sol kelebek camı açılarak camda oluşan buğu dışarıdan gelen hava akımı ile giderilir. Ben sağ kelebek camını tavsiye ederim. Buğu temizlenmesi biraz zaman alıyor ama soğukalgınlığından yatma süreniz azalıyor.

2. Sefaköy hurdacılarından çıkma silecek motoru ve iki silecek kolu alınır. İyi bir ustaya gidilerek iç tarafa monte ettirilir. Bu işlem 1303 sahiplerine tavsiye edilmez, düz camlar için daha uygundur.

3. Piyasada kolayca bulunan vileda, scotch marka hav ve tüy bırakmayan bezler vardır. Bir tane alınır, yan koltukta oturan yolcuya verilir ve her iki dakikada bir ön camı silmesi söylenir. Direksiyonda yalnızsanız buğu oluşabilecek havalarda sizinle aynı yöne gidecek bir otostopcu mutlaka bulursunuz. Bu buğu giderme metodunda en önemli nokta silicinin yoğun trafikte, ışıklarda görüşünüzü kapatmaması için kısa bir höööt sesiyle uyarılmasıdır.

4. 1965 öncesi modellerde motordaki fanın üflediği hava, motorun alt iki yanındaki ısı değiştiricilerde egzoz gazı ile ısınır ve kalorifer boruları ile aracın içine gelir. Vites kolunun yanındaki vana, çatal bir tel yardımı ile ısı değiştirici çıkışındaki kapakları kontrol eder.

1965 ve daha yukarı modellerde fandan gelen hava önce motor bloğunun üzerinden geçer, motor sacının sağ ve solundaki körüklerden ısı değiştiricilere gelir. Egzoz gazı ile ısındıktan sonra kalorifer borularından geçerek aracın içine girer. Isı değiştirici çıkışındaki kapakların kontrolü el freni yanındaki (Sürücü tarafı) kol ile yapılır. El freninin diğer tarafındaki kol, arka koltuğun altında bulunan iki sıcak hava

çıkışının kapaklarını kontrol eder. Bu durumda içeri giren sıcak hava marşbiyelerin yan tarafındaki açıklıktan ve arka koltuk altındaki deliklerden yere doğru yönlendirilir.

Direksiyonun sağ altında havalandırma düğmeleri vardır. Soldaki düğme, ön camın dışındaki ızgaralardan içeriye açılan kapağı kontrol eder. O açıksa soğuk hava, hem cam iç altındaki yatay yarıklardan hem de göğüslükteki ızgaralardan (1303) üfler. Sağdaki düğme göğüslükteki ızgaraları kapatır. O zaman giren soğuk havanın tamamı cam içine üflenir. Ayakların yan taraflarındaki kapaklar kapalı ise sıcak hava göğüslüğe yönelir. Havalandırma düğmelerinin her ikisini de kapalı duruma getirirseniz gelen sıcak hava cam altındaki ızgaralara ve göğüslüğün her iki ucundaki kapaklı deliklere (kelebek camları için - 1303) gider. Cam altındaki ızgaralardan üfleyen sıcak hava buğuyu kısmen de olsa çözer. Buğuyu tamamen gideren bir sistem henüz keşfedilme aşamasındadır.

Kolaylıklar dilerim.

Güzin amcanız.

SORU : Yurtdışından parça getirtip 1600cc vosvosumun gücünü arttırmak istiyorum. Bu ithalat işinin bir prosedürü varmı ?

CEVAP : Bence modifikasyonu pek düşünme. 1600cc lik motor, 850 kg'lık vosvos için yeterli güç üretir. Yurtdışındaki modifiye vosvoslar genelde gösteri veya drag yarışı amaçlı modifiye ediliyorlar. Üstelik modifiye için gerekli performans parçaları ülkemizde yok ve değil modifiye, normal parçaları bile getirtmek pek akıl karı değil. Neden mi.

Geçerli gümrük mevzuatı nedeniyle yurtdışından yedek parça getirtme birçok formalite gerektiriyor. İthalat izni gerektiği için kendin getiremiyorsun. İthal izni olan bir parçacı ile anlaşman, parçalar geldiğinde gümrüğünü ve kargo masrafını senin ödemen gerekiyor. Üstelik firmaya girdi görüneceğinden fatura almak ve kdv ödemek gibi ek rakamlar da hesaba girecek. DHL, UPS gibi havayolu ile taşıma yapan şirketlerle iş yapacaksan getirtmeyi düşündüğün motor parçaları kg olarak hayli ağır olduğundan vereceğin kargo ücreti parça fiyatını geçer. Ucuz olsun diye surface veya bulk mail olarak deniz yolunu tercih edersen parçalar fazla hacimli olmadığından gemi, ambar veya gümrüklerde kaybolma şansı çok fazla. Tek şansın yine yurtiçi parçacılar olacak. Yine de yurtdışına kendin gitme imkanını bulursan devir, yağ göstergesi vs gibi aksesuar türünden bazı parçaları çantana koyar getirirsin. Ben modifikasyon yerine motorun çalışmasını her an izleyebileceğin tam bir gösterge setinin olmasından yanayım. Bunu istanbulda da yaptırabilirsin. Devir saati, yağ sıcaklık ve yağ basınç göstergeleri.

Almanyada birkaç yıldır parça üretimi yok. Parçacılar ithalatı güney amerikadan (brezilya, meksika) yapıyorlar. Arada sırada zamanında oraya giden "made in germany" parçalar da oradan geliyor. İzmirde olduğum için istanbuldaki büyük parçacılar hakkında referansım yok, bunu listeye sorabilirsiniz, istanbullular yardımcı olurlar.

SORU : Vosvosumun alt ziftlemesini ne zaman ve nasıl bir zift ile yapayım.

CEVAP : Ziftleme işi genelde kaporta tamiri sonrası yapılır. Altta çürükler ve paslanma varsa ziftle kapatılsa bile devam eder ve görünmez.

Kendin yapacaksan piyasada bu iş için malzemeler hazır olarak satılır. Ziftleme işini genel olarak kaportacılar yapar. Para durumuna göre meges veya PVC kaplama bile yaptırabilirsin.

SORU : Araçların arka koltuğunda da emniyet kemeri olmasının zorunlu olduğuna dair bir haber okudum. Vosvoslarımıza uygulanabilir mi ?

CEVAP : Bahsettiğiniz haber 1992 yılında da gündeme gelmişti ama pek üzerinde durulmadı. Kaza anında arka koltukta oturanlar, ön taraftakiler kadar risk altında değil.

Vosvoslarımıza arkada oturan yolcular için de emniyet kemeri takılabilir. 1303'lerde arka koltuk altında, şase numarasının sağ ve solunda, emniyet kemerinin taban kollarının takılabileceği iki adet 17mm'lik somun var(üzerlerinde kapak vardır). Kol buraya takıldıktan sonra kilit mekanizması arka koltuğun oturma yeri ve sırtlık arasından çıkarılabiliyor. 62'lerde bu somunlar yok ama iyi bir kaportacı yarım saatte buraya somun kaynatabilir. Konulacak yer, alttan çalışmaya çok uygun.

Makaralı kısım ise arka yolcuların omuz seviyesinin biraz üzerine gelecek şekilde, arka ve yan camlar arasındaki direğe takılabilir. Tabi yer tesbit edilecek, delik açılacak ve somun kaynatılacak. Veya kalın bir sac vidası ile monte edilecek(bu biraz göstermelik olur, çok sağlam olmaz).

SORU : 1303 vosvosumun ön konsolunda çatlaklar var, onları nasıl kapatabilirim.

CEVAP : 1303 ön konsollarındaki hasarlar genel sorun. Kötü görünümünden kurtulmak için birkaç yol var, sana uygun olanını seç.

1. Çatlaklar çok derin değilse camcıların sızdırmazlık için kullandıkları siyah mastik ile doldurabilirsin. Biraz yüksek doldur ve tamamen kuruduktan sonra maket bıçağı ile yüzeyi sıfırla.

2. Bazı parçacılarda sert PVC'den yapılmış hazır kaplamalar bulunur. Almayı düşünüyorsan çok iyi yapıştırman gerekiyor. Alttaki kalabilecek hava kabarcıkları ısındığında genleşerek bombe yapar. Her ne kadar orijinaline yakın ve sağlam görünüyorsa da eğer camların renkli değilse zamanla (2 - 3 yılda) güneş ısıyla bozuluyor.

3. Bazı döşemeciler presle suni deri kaplaması yapıyorlar. Bu da uzun ömürlü değil. Özellikle km saati çıkıntısının olduğu bölge, gerilme nedeniyle suni deri kurudukça çatlıyor. Gerçek deri kaplama biraz daha iyi, kumaş kaplama çok daha iyi bir çözüm olabilir.

SORU : Benim 1200 Karbüratör ayarının yapılmasına rağmen km de şehir içinde 250-300 bin civarında yakıyor ne yapabilirim? Kaloriferi açtığım zaman içeriye egzoz kokusuna karışık duman kokusu geliyor, sorun ne olabilir?

CEVAP : Şöyle 40 - 50 km'lik bir uzun yol sürüşü yapabilirsiniz mesela.

Deponuzu doldurursunuz, uygun vites aralıklarını kullanarak motoru fazla yormadan 90 km/saat hızla 40 veya 50 km yol yaparsınız. Deponuzu tekrar doldurursunuz. Ödediğiniz rakamı yaptığınız km'ye bölüp vosvosunuzun gerçek benzin tüketimini bulursunuz.

Şehir içi kullanımı hiçbir zaman ölçü değildir. 1 km'lik yolda 150bin de yakarsınız 400bin de.

Vosvosun kalorifer sisteminden egzoz kokusu gelmesi, motorun her iki yanındaki hava ısıtıcıların içinden geçen egzoz borusunun delik olduğunu gösterir ve HAYATİ TEHLİKE arzeder.

Ustamın böyle bir vosvosta yaptığı testi anlatayım. Her iki eline birer üstüpbü topağı alıp çalışan vosvosumun iki egzosunu da tıkadı. Motor stop etti.

Aynı işlemi kalorifer sisteminde kaçak sorunu olan vosvosa uyguladı. Motor bir an silkeledi ama çalışmaya devam etti. Isıtıcılardan biri dışarıdan da hissedilecek bir ses ve koku ile egzoz gazını bağlantı boşluklarından dışarı atıyordu. Bu testi siz veya ustanız uygulayabilir. Kaçak varsa kalorifer sistemini hiç açmamak, sistem çalışmıyorsa ve sıcak hava doğrudan borular ile içeri verildiyse boruları mutlaka sökmek gerekiyor. Karbon monoksit hissettirmeden öldürür. Sık rastlanan şofben zehirlenmelerini hatırlayın. Bir an önce ısıtıcılarınızın tamir, bakımını yaptırın.

Kalorifer sisteminin çalışma prensiplerini de bu bölümde bulabilirsiniz.

Not. Fan, ısıtıp içeri gönderdiği havayı motor kaputu içinden alır. Motor kaputu içi yağlı ve kirliyse içeri gelen sıcak hava bu kokuyu da taşır. Isıtıcıların testinden önce motoru sıcak su ile iyice bir temizletin(distribütörün ıslanıp vosvosunuzun çalışmamakta ısrar edeceğini unutmayın).

SORU : Vosvosum 120'nin üzerine çok zor çıkıyor. 130 yaptım ama rampa aşağı. Onda bile 130'u geçemedim. Motorum yeni toplandı ve herşey yeni. Bir arkadaş karbüratörün 100 km den sonra benzin ayarını kısmasından bahsetmişti, bu olabilir mi? Bir diğer sorunum ise motoru yaptırılı 7000 km olmasına rağmen her çalıştırdığıta egzozdan bazen çok bazen az bir mavi duman atıyor. Bu nedir? Yani motor sıcakken de atıyor olması canımı sıkmalı mıdır?

CEVAP : 120'nin üzerine çıkamaman normal. 1285cc motor, orijinal karbüratör(pıct31) ve buna uygun ana meme(127,5 veya 130'luktur) ile fabrika çıkışı bir vosvosun yapabileceği maksimum hız zaten 127km/saat. Lastik genişliği, aracın yük durumu, rüzgar direnci bu son hızı etkiler tabi ki.

Standart bir 1300 motor, 6.50*15 lastikle, 4.375 son dişli oranlı şanzumanla 4.viteste 1000 devirde 32 km yol alır. 4000 devire çıksan 128 km/saat yaparsın ve bu da limit değerdir zaten. Uygun koşullarda rüzgarı da arkana alıp düz bir yolda ibreyi 140'a getirirsin ama bu kısa sürelidir. Sen listedeki hız dolduruşlarına aldanma. Ben vosvosumu yeni toplattığımda ustamla bir deneme sürüşünde 3 - 4 dakika süreyle 160 km/saatlik hızı aştım. Ama 1584cc motor, pıct34 karbüratör, 145'lik ana meme ve 3.88 son dişli oranlı big şanzuman'la. Aradaki fark motorun istediğinden fazla benzin ve 1000 devirde 37 km yaptıran şanzuman. Şimdi yorulmuş segmanlarımla ve 15lt/100km'lik tüketimle 140 km'yi zor görüyorum o başka tabi.

Karbüratörlerde belirli bir hızdan sonra benzini azaltan bir sistem yok. Distribütörler için motoru koruma amaçlı 4500 devrin üzerine çıkılmamasını sağlayan santrifüj kontaklı bir tevsî makarası sistemi var ama ancak yurt dışından temin edebilirsin.

Startta motordan çıkan dumanın yağ kaçağı ile alakası yok. Yağ kaçağından çıkan duman sadece startta değil sürekli olur. Kontaklı kapattığın anda silindirlerde kalan benzin yoğunlaşır ve bir dahaki startta yarı yanmış olarak dışarı atılır. Bu sıcak motorda da soğuk motorda da olur. Dumanın azlığı çokluğu da kontaklı kapattığın andaki motor devrine bağlı. Yol yaptın, durdun ve hemen kontaklı kapattın. Manifolttaki benzin akışı devam edecek ve bir dahaki startta çok duman atacaktır. Durduktan sonra bir süre rölantide kalıp kontaklı kapatırsan yoğunlaşan benzin miktarı daha az olacağından ya az duman atar ya da yakıt hava oranı çok düşük olacağından yanma olmaz, pistonların hareketi çiğ benzini dışarı atar hiç duman göremezsin.

Sonuç olarak ;

120 km iyi bir hız değil, sen 110'u geçme, hatta 90 daha iyidir. Ani frende sana 10 - 15 metre kazandırır. Her bir metre kurtarılan bir can demektir. İllaki 130 - 140 isterem dersen ana memeyi 135 veya 137.5 yaptır. Bassan da basmasan da tüketimin 11lt/100km'ye çıksın, benzinciler de kazansın. Hatta uzun bir süre 140 yap, motoru yak, ustalar da sebeplensin.

Sevgiler, keyifli ve emniyetli sürüşler.
Emin Alpgiray

SORU : Vosvosumu bir yıldır çalıştırmıyorum. Şimdi onu yeniden yollara döndürmek istiyorum. Ne yapmalıyım?

CEVAP : Vosvosunu hemen yürütmek(en azından ustaya bakıma götürmek için) istiyorsan yapacağın birkaç işlem var.

1. Akünü takmadan önce motor kaputunu aç. Yağ seviyesinin normal olduğunu gör. Vites boştayken alternatör/dinamo kasnağını elle saat yönüne bir tur kadar çevir. Zorlanırsın ama yine de döner. Sonra geri çevir, aynı işlemi birkaç kere tekrarla. Bu uzun süre hareketsiz kalmış parçaların yavaş bir şekilde yağlanmasını sağlar, aynı zamanda motorda bir sıkışma varsa marşla vereceğin hareketin zararını engeller.

2. El freni çekili bıraktıysan büyük bir ihtimalle balatalar kampanaya yapışmıştır, ayrılmaz. Orta boy bir çekiçle tekerleklerin arkalarından kampanalara hafif darbelerle vur. Bu arada bir arkadaşın da vosvosu ileri geri itsin. Bu işlemle balataları kampanalardan ayırabilirsin. Arkadaşın fazla iri yarı olmasın, vosvosunun altında kalırsın.

3. Gelebilecek benzin tortusunun karbüratörüne kalıcı olarak yerleşmesini istemiyorsan benzin pompası giriş hortumunu sök, 1 - 1,5 litre kadar tortulu benzini bir kaba boşalt, hortumu yerine tak, kelepçesini sık. Sağa sola benzin bulaştırma, bulaştıysa sil ve uçmasını bekle.

4. Fren hidroliğinin seviyesini kontrol et.

5. Akünü bağla, kontağı aç, şarj ve yağ lambasının yandığını gör.

6. Marşa bas. Motor çalıştıktan sonra ayağını hemen gazdan çekme. Uzun süre kuru kaldığı için otomatik jikle çalışmayabilir. Ayağını ara sıra gazdan çekerek motorun normal ısısına ve devrine ulaştığını anlayabilirsin. Motor normale geldiğinde aşağı in, kaputun içini, alt benzin borularını(sağ ön tekerleğin arkası/depo çıkışı - şase girişi, sol arka tekerleğin arkası/şase çıkışı - motor sacı girişi) gözden geçir.

7. Herşey normale yavaşça hareket et, frenleri birkaç defa yokla, bir kere kazık fren yap. Sorun yoksa normal kullanımla istediğin yere gidebilirsin.

SORU : Teknik bir yardıma ihtiyacım var. Daha önce 73/1303'üme devir saati taktırdım ve gayet iyi çalışıyor. Şimdi sıra akü, yağ basıncı ve hararet göstergelerine geldi. Akü kolay, yağ basıncı ve hararet nereye nasıl takılacak pek içinden çıkamadım. birde motorları önde olan araçlara göre dizayn edilen malzemeler sıkıntı yaratıyor. Mesela basınç için civalı boru 1.5 m kadar , bizim ihtiyacımız ise 4 - 5 m

civarında. Aranızda daha önce aynı işlemi yapan ya da > yaptıranlardan yardım rica ediyorum.

CEVAP : Yurt dışından getirtilen VDO göstergeler için durum çok daha farklı. Sadece kablo ile tüm verileri taşır, boru/prob/rekor/aparat ıvır zıvırı ile uğraşmazsın. VDO göstergeler Türkiye'de bulunmuyor. İnternet üzerinden sipariş verebilirsin. Oil Temp. 29.99, Oil Pressure 29.99, Ammeter 32.99 USD(Ammeter yerine Voltmeter tavsiye edilir 29.99). Ayrıca Oil Temp ve Oil Pressure'in her biri 12.99 USD'lık sender unit alınmasını da gerektiriyor.

Bunlara orijinine göre 40 - 60 USD Kargo bedeli de ilave edeceksin.

Senin bahsettiğin mekanik göstergeler sanal alışveriş sitelerinde üçlü set olarak kargo dahil 30 milyona satılıyor. İlaveler için de 15 - 20 milyon harcaman yeterli olur.

Bu tip göstergeleri ben 12 yıldır sorunsuz kullanıyorum. Devir göstergesi dışındakileri üçlü set olarak almıştım. Dediğin gibi önden motorlu araçlara, özellikle minibüslere yönelik yapıldığı için vosvoslara montajında sorun çıkıyor. Üstelik bu işler için zamanını harcayacak ustalar da yok. Fazla işçilik ücreti alamıyacakları için ilgilenmek istemiyorlar. Kendin takmak zorunda kalabilirsin.

Ampermetre'de sorun çıkmaz. Elektrik bağlantıları için şema cihazla birlikte veriliyor. Şema olmasa da bir oto elektrikçisi yarım saatte bağlantılarını yapar.

Cıvalı boru diye bahsettiğin doğrudan göstergeye bağlı ve ucunda müşir olan spiral boru olmalı. O basınç değil hararet göstergesine ait ve içinde cıva değil freon gazı var. Standart boru boyunun 1m80cm olması gerekiyor ve vosvos için o da kısa kalıyor. Yedek parçacılarda boru uzunluğu 3 mt olan tipleri de var ama gösterge kadranı 7,5 cm çapında. Elindekini değerlendirmek istersen öncelikle yapacağın vites kolunun bulunduğu yere bir konsol bulup yerleştirmen. Göğüs'lüğe takmayı düşünüyorsan vazgeç, o zaman onunla ancak arka koltuktaki yolcunun ateşini ölçebilirsin. Alacağın konsola taktığında bile motorda sıcaklık okuyabileceğin herhangi bir bağlantıya

ulaşamayacaksın. Spiral boruyu en kısa yoldan(arka koltuk altında açacağın bir delikten) dışarı çıkarıp fonksiyonel olmasını sağlayacak bir noktaya yerleştirmen yeterli. Bu da silindir kapağı üzerinde, üçüncü silindire en yakın noktadaki alüminyum finlerin arası. Zaten elindeki gösterge ile yağ sıcaklığı okuman mümkün değil. Üçüncü silindir yanından, yağın en az etki ettiği, motorun en sıcak olduğu nokta senin için bir ölçü olacak. Yani yağ değil blok sıcaklığı okuyacaksın, dış hava koşulları değiştikçe değişik veriler alacaksın ama sonuçta zaman içinde normal değerlere alışı normal olmayan durumları gözleyebileceğin bir göstergen olacak.

Basınç göstergesi için de durum aynı. Kendi borusu yeterli uzunlukta değil.

3 mm çaplı 3 metre uzunluğunda boruya ihtiyacın olacak. Ya laboratuvar malzemeleri satan bir yerden 3mm'lik çelik "gaz kromotografi cihazı" borusu alacaksın ya da soğutma sistemleri ile ilgili bir yerden 5mm'lik bakır boru alıp her iki uca, göstergeye ve basınç verisi alacağın noktaya uygun rekor yaptıracaksın. Basınç verisini orijinal basınç müşirinin olduğu noktadan alacaksın. Bunun için oraya bir 4 - 5 cm'lik bir aparat yaptırman gerekiyor.

Aparatın bir ucu müşirdeki dış yapısında(hafif koniktir, düz dış açarlarsa yağ kaçıır)erkek, diğer ucu yine müşirin dış yapısında (müşir oraya takılacak) dişi olacak. Aparatın ortasında da bulacağın boruya göre rekorlu bir (T) çıkışı olacak. Boruyu

buraya monte ettikten sonra sıcaklık genleşmeleri için bir defa spiral formu ver ve motor sacı altından, hararet spirali için açtığın delikten geçirerek konsola götür ve göstergeye bağla. İlk çalıştırmada gösterge rekorunu hafif gevşeterek yağ gelişini görünceye kadar borudaki havayı boşaltmayı unutma.

Gördüğün gibi yapacağın işler çok basit, çok da zevkli :)))

Ben bunlarla uğraşamam diyorsan gözün taktığın devir göstergesinde olsun. Hangi viteste olursan ol açık yolda 2800 devir/dakikanın, trafik yoğunluğunda ve zorunlu durumlarda 2000 devir/dakikanın altına düşme.

Gerekirse uzun bir süre birinci viteste bile git. Böyle yaparsan motorda basınç ve hararet sorunun olmaz, göstergeye ihtiyacın da olmaz. Zaten bir iki yıl içinde kulağın motor sesine de alışacağından devir saati de gereksiz aksesuarlar arasında yerini alır. Vosvoscu kulağı en kaliteli göstergeden daha hatasız çalışır(tabi vosvosunda "dome theater" müzik sistemi yoksa).

Kolay gelsin,

Emin Alpgiray

Vosvosumuza hangi göstergelerden takalım

Yağın ideal harareti/sıcaklığı/ısısı değişkendir. Isıyı birbirlerine sürtünerek çalışan mekanik parçalar ortaya çıkarır. Bir motorda bu sürtünmelerin merkezi, yani yataklar iyi durumdaysa, yani yataklarda aşınma, uyumsuzluk, sıkışma yoksa ısınma normal olacaktır. Yağ ısı göstergesi uygun devirlerde (2500 - 3500 arası) 90 - 120 derece arası gösteriyorsa bu ideal ısıdır. Uzun bir süre 120 km/saat(4.vites - 4000 devir) hızla yol alırsanız yağ ısısı sürekli yükselir ve 160 dereceye kadar çıkar. Sürekli dolaşması ve soğumasına rağmen yağın bu dereceye çıkması mekanik parçaların ısısının 300 derecelere ulaştığını gösterir ki bu da yatak malzemelerinin yapıldığı hafif alaşımların deforme olma sıcaklığıdır. Buna rağmen yağ ısısı için bir tehlike sınırı koymak, vosvos kullanıcısını gözü göstergede yol almaya zorlamak doğru olmaz. Göz yolda olacağı için bu iş için kulağı kullanmak daha iyidir. Vosvosunuz uygun devirde olmadığını düşük devirde bayılarak, yüksek devirde bağırarak size anlatır.

Taze vosvoscuysanız ve henüz kulağınıza güveniniz tam değilse ısı ve basınç göstergesi yerine devir göstergesi taktırın ve 2500 devirin altına inmemeye, 4000 devirin üzerine çıkmamaya özen gösterin.

Isı göstergeleri su soğutmalı araçlar için yapılmışlardır ve 120 derecenin üzerini göstermezler. İbre sona dayandığında boşuna panik yapar vosvos kullanmanın keyfini çıkaramazsınız.

Basınç göstergeleri psi cinsinden değer gösterir ve yağ lambası müşirinin yanından sinyal alırlar. Yolculuk sırasında ısıya ve motor devrine göre basınç sürekli değişeceğinden hangi şartlarda kaç psi göstermesi gerektiğini ezberlemek zorunda kalırsınız. 2500 devirde, yağ ısısı 110 dereceyken 15 psi çok iyi bir değerdir ama 4000 devirde 15 psi üçüncü pistonda yağlama olmuyor anlamına gelir.

Yani uzun mailin kisası öncelikle devir göstergesi sonra kulak. Diğerlerini süs olarak kullanın.

PRATİK BİLGİLER

Vosvosunuzda Benzin Kokusu

Benzin aldıktan sonra, kullanırken, park halinde vosvosunuzda benzin kokusu varsa benzinle ilgili tüm parçaları, bağlantıları kontrol etmeniz gerekir. Eğer bu koku bir kaçak habercisiyse her an tehlikeyesiniz demektir.

Bu kontrol için yapacaklarınızı sırasıyla yazıyorum.

1. Dolum kapağı iyi kapanıyor mu, lastik contası sağlam mı.
 2. Kapak ile depo arasında bir kalın (dolum), bir biraz daha ince (dolum sırasında havalandırma) ve bir de çok ince (depo hava tahliyesi) lastik hortum vardır. Bağlantı noktaları sağlam, kelepçeleri sıkı mı. İnce depo tahliye hortumu bagajdan aracın dışına kadar uzanıyor mu. Bu hortum zamanla kurur, kısalır ve ucu aracın içinde kalır, öyleyse değiştirin. Akvaryum hava hortumu da aynı işi görür. Ucu araçtan en az 20 santim dışarı çıksın.
 3. Deponun altında (ön tekerleklerin arasında) motora giden lastik hortum vardır. 40 cm lastik hortum şaseye giren çelik boru ile birleşir. Hortum sağlam ve kelepçeleri sıkı mı.
 4. Motor kaputunu açın. Sol tarafta bujilerin yanından çelik benzin borusu motor sacının içinden geçerek gelir ve lastik hortumla benzin otomatığına girer. Sacın içinden lastik hortumla geliyorsa hatalı bağlantı var demektir. Motor sacı geçişi mutlaka çelik boru olmalıdır. Titreşimle sac zamanla hortumu keser ve bu tehlike yaratır. Eğer böyleyse ustanızdan değiştirmesini isteyin. Bu bölümdeki hortum bağlantılarını ve kelepçeleri kontrol edin.
- Depo ve benzin otomatığı arasındaki bağlantılarda(1 - 2 - 3 - 4) kaçak varsa bu kaçağı ancak vosvos dururken görebilirsiniz. Motor çalışırken bu bağlantı devresi vakumda olacağından dışarı kaçak olmaz. Benzin otomatığı - karbüratör arası bağlantılarda kaçak varsa ancak motor çalışırken ortaya çıkar.
5. Kaput açıkken motoru çalıştırın ve benzin otomatığı ile karbüratör arasındaki hortum bağlantısını ve kelepçeleri kontrol edin. Motor çalışmazken burada benzin olmayacağından kaçak olsa bile farkedilmez.

Benzinle ilgili tüm bağlantılarda mutlaka kelepçe olsun. Sıkı ve sağlam görünse bile kelepçesiz bağlantı zaman içinde benzinle yumuşar ve açılır.

Koku duyulacak kadar bir kaçak varsa mutlaka kaçağın olduğu yerde ıslaklık ve akma olması gerekir. Motor çalışırken kaputu açıp içeride bir kaçak olup olmadığına bakın. Hiçbirşey yoksa sorun karbüratörünüzün hava - benzin ayarında olabilir. Oran benzin lehineyse egzodan çiğ benzin atar. Kalorifer borularınız sökükse benzin kokusu boru bağlantı deliklerinden araç içine gelir. Motor çalışırken egzosa bir kağıt tutun, benzin fazlalığı, benzin zerreciklerinin kağıt üzerinde bıraktığı izlerden anlaşılır.

Bütün bunlardan sonra bir kaçak bulamadıysanız ve koku devam ediyorsa geriye deponun altında çürüme ve çatlak ihtimali geliyor. Bu çok önemli, bizim 1303'lerde

deponun altına gelen yerde sigorta kutusu ve kablolar var. Mutlaka depoyu söktürün ve kontrol ettirin, ihmale gelmez.

Neden yanar bu vosvoslar

Vosvos sadece dört nedenle yanar.

1. Yanlış elektrik bağlantısı veya kısa devre (bu yolda olmaz, kontağı açınca olur)
2. Arka koltuk yaylarının akü kutup başlarına kısa devre yaptırması (bu da arka koltuğa sumo güreşçisi oturursa ve akü üstünde lastik örtü/kapak yoksa olur)
3. Lastik benzin hortumlarının kelepçesiz takıldığı için yerinden çıkması veya uzun süre değiştirilmeyip çürümeye terk edilmesi(bu da ihmalden olur)
4. Pompa ile karbüratör arasında, sıcak motora yakın bölgede filtre olması (bu da benzin pompasının kendi içinde filtre olduğunu bilmeyen, filtreyi ön tarafa depo çıkışına takmayı düşünemeyen "usta" vosvos tamircilerinden kaynaklanır).

Bunlardan başka neden görmedim, duymadım, olabileceğine de inanmıyorum. Okuduğunuz gibi bu nedenlerin hepsi insan kaynaklı. Yani görünür kazalar ve önlemek için yapılacaklar da belli.

Bir de LPG bombasını vosvosuna yerleştirip dolaşanlar var ki onlar yangına davetiye çıkardıkları için bu olay standard değil "opsiyonel" oluyor.

Alevsiz, dumansız bir vosvos kullanmanız dileğiyle.

AKLINIZDA BULUNSUN

Lastik hava basınçları

Jant	Lastikler	Hava basıncı(Normal)		Hava basıncı (Yüklü)	
		Ön	Arka	Ön	Arka
4.5J * 15	5.60 * 15 Crossply	16	24	17	26
4.5J * 15	155SR*15 Radyal	18	27	18	27
4.5J * 15	165/60R*15 Radyal	18	27	18	27
5.5J * 15	175/70HR*15 Radyal	18	27	18	27
5.5J * 15	185/65 * 15 Radyal	18	27	18	27

1.Motor arızaları, muhtemel sebepleri ve giderilmesi.

1.1. Start verildiği halde motor dönmüyor.

- a.Zayıf akümülatör.
- b.Hatalı akümülatör bağlantıları.
- c.Hatalı marş motoru ve starter bağlantısı.
- d.Starter sıkışması.
- e.Arızalı marş motoru.

f. Arızalı starter.

- a.b.c. Akünün tam şarjlı olduğunu kontrol edin. Tüm bağlantıları temizleyip sıkın.
- d. Vitesi 4.e takın. Aracı öne arkaya hareket ettirip dişlilerin uygun temasını sağlayın. Sonuç alamazsanız marş motorunu sökün ve starteri bakıma alın.
- e.f. Marş motorunu ve starteri bakıma alın.

1.2. Motor dönüyor fakat çalışmıyor.

- a. Bujiler ateşleme yapmıyor.
- b. Motora benzin gelmiyor.
- c. Motora benzin gelişi çok fazla (Flooding = Boğulma).
 - a. Ateşleme sistemini kontrol edin. (4.Bölüm)
 - b. Yakıt sistemini kontrol edin. (5.Bölüm)
 - c. Gaz pedalını sonuna kadar basarak (tam gaz) motor çalışana kadar start verin.

1.3. Motor çalışıyor fakat düzenli değil.

- a. Ateşleme veya yakıt sistemi arızası.
- b. Supab ayarları yanlış.
- c. Supablar yanık.
- d. Aşınmış piston veya silindir gömlekleri.
 - a. Ateşleme ve yakıt sistemini kontrol edin (4 ve 5 Bölüm)
 - b. Supab ayarlarını yaptırın.
 - c.d. Silindir kapaklarını sökün ve kontrol edin.

1.4. Aşırı yağ tüketimi.

- a. Volan keçesi, Kapak contaları, Kavallar, Yağ pompası veya yağ soğutucusundan dış kaçak.
- b. Piston ringlerinin aşınması (Siyah dumanlı egzoz gazı).
- c. Supab yuvalarının aşınması.
 - a. Kaçağın yerini bulup giderin.
 - b. Piston ringlerini değiştirin.
 - c. Silindir kapaklarına yeni supab yuvası çaktırın.

1.5. Aşırı mekanik ses.

- a. Supab ayarlarının bozulması.
- b. Krank yataklarının aşınması.
- c. Pistonların aşınması.
 - a. Supab ayarlarını yaptırın.
 - b.c. Kontrol edin ve yenileyin.

1.6. Aşırı titreşim.

- a. Bir veya daha fazla silindirde yanma yok.
- b. Gevşek montaj civata ve somunları.
 - a. Ateşleme sistemini kontrol edin.
 - b. Civata ve somunları gözden geçirin.

2. Motordan gelen mekanik seslere göre arıza tanımı.

2.1. Silindir kapağından gelen darbe sesleri.

- Soğuk Motor : Aşınmış piston, piston ringleri , kapak saplamalarının diş sıyırması.
- Sıcak Motor : Ayarsız supablar, eğrilmiş supab, kırık piston ringleri, aşınmış supab yayları.

2.2. Motor Bloğundan gelen darbe sesleri.

- Soğuk Motor : Aşınmış piston, Aşınmış eksantrik mili yatağı, gevşek eksantrik merkez civatası, kırık piston ringleri.
- Sıcak Motor : Ana yatakların aşınması, aşırı aşınmış pistonlar.

2.3. Motor bloğundan gelen tırmalama ve sıyırma sesi.

Parçalanmış piston ringleri.

2.4. Motor çalışırken darbe sesi ile gelen sarsıntı.

Aşınmış ana yatak, Gevşemiş volan, gevşek veya kırık montaj civataları.

2.5. Araç hızlanırken güç kaybı, tekleme ve sarsıntı.

Karışık yakıt, bozuk supab ayarları.

2.6. Islık sesi.

Egzos manifoldu kaçağı, gevşek manifold civataları.

Not: 1 - 2 - 3 - 4 No'lu arızalarda motor yağ eksiltir ve yağ ikaz lambası yanar. Yağ ikaz lambası yandığında emniyetli bir şekilde derhal durunuz.

3. Soğutma sistemi arızaları, muhtemel sebepleri ve giderilmesi

Arıza	Muhtemel Sebepler	Giderilmesi
Motorda aşırı ısınma	Gevşek veya kopuk fan kayışı	Gerginliğini ayarlayın veya değiştirin
	Eksik veya yanlış grade motor yağı	Kontrol edin ve tamamlayın. Tavsiye edilen motor yağı Castrol Multigrade 20-50
	Avans ayarı yanlış	Avans ayarı yaptırın
	Fan emişinde üstüğü veya bez	El ile kontrol edin
	Fan muhafazası arkasındaki termostat kontrol kanatları kapalı	Söktürüp bakımını yaptırın
	Yağ soğutucusu tıkanmış	Söktürüp temizletin
İç ısıtma yeterli değil	Fanguard'dan ısıtıcıya giden hortumlar hasarlı	Değiştirin
	Isıtıcıdan araç içine gelen hortumlar hasarlı	Değiştirin
	Isıtıcı kontrol kolları arızalı veya tel kopuk	Kontrol edin ,çalışmıyorsa değiştirin

Öneriler : 1.Sıcaklık ve yağ basınç göstergesi taktırın. Yapacağınız az bir masrafla daha büyük masraflardan kurtulursunuz.

2. Devir göstergesi taktırın.Her viteste 2500 dev/dak' nın altına düşmezseniz motor ısınma ve çekiş sorunu ortadan kalkar.

3. Yedi yıldır Haziran - Ekim arasında Castrol HD30 (Benzinli araçlar için), Ekim - Haziran arasında Castrol 20-50 kullanıyorum. Hiçbir sorunum olmadı.

4. Yakıt sistemi arızaları, muhtemel sebepleri ve giderilmesi

Arıza	Muhtemel Sebepler	Giderilmesi
Araç dururken benzin kokusu	Yakıt hatları bağlantılarında sızıntı veya kaçak	Bağlantıları değiştirin
	Depo kaçağı	Tamir ettirin
	Depo havalandırma sistemi yanlış	Havalandırma hortumlarını kontrol edin
Motor çalışırken benzin kokusu	Benzin pompası ve karbüratör arasında kaçak	Bağlantıları kontrol edin. Hortum bağlantılarında kelepçe kullanın
	Karbüratörde taşma	Karbüratörü söküp iğne vana ve şamandırayı kontrol edin
Aşırı yakıt tüketimi	Aşınmış veya uygun olmayan ana meme	Değiştirin
	Jikle kelebeğinin kapalı durumda sıkışması	Kelebeğin serbest hareket ettiğini kontrol edin
	Benzin pompası diyafram kaçağı	Yağı kontrol edin. Benzin kokusu varsa benzin pompasını ve yağı değiştirin.
Zor çalışma, güç kaybı, kesikli çalışma	Karbüratörde bir veya daha fazla memede tıkanma	Karbüratörü temizletin
	Yakıt pompası veya filtrede tıkanma	Temizletin ve filtreyi değiştirin
	Benzinde su var veya oktan düşük	Depoyu temizletin veya benzin katkısı kullanın
Gaz verildiğinde ıslık sesi	Emiş manifoldu bağlantılarından hava girişi var.	Bağlantıları kontrol edin

Öneriler 1 . Blok yakıt pompası kullanan araçlarda, benzin deposu çıkışından çelik boruya bağlanan hortum üzerine, pislik tutucu plastik bir filtre takılması yakıt pompası ve karbüratör arızalarını ortadan kaldırır. Motor bloğu yakınında, pompa veya karbüratör öncesi kesinlikle filtre kullanmayın. Motor yangınlarının iki sebebi vardır. Birincisi benzin hortumlarının yerinden çıkması veya yarılması diğeri ise plastik filtrenin yumuşayarak erimesidir.

2 .Yağ banyolu hava filtreleri genellikle eski modellerde kullanılsa da kapasite olarak farklı olmadıkları için her modelde kullanılabilirler. Üstelik bakımı kolay, daha ekonomik ve metal gövdeli oldukları için daha emniyetlidirler. Kağıt filtre zaman içinde kirlenerek hava geçişini azaltır. Yağ banyolu tiplerde oluşan toz tortusu yağ dibine çöktüğü için uzun süre hava geçişini engellemez.