

## Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 18/12/2010 10:57

Sitemizdeki geçmiþ ve farklı baþlýkta ki "Teknik Ve Faydalý Bilgiler" içeren konular bu bölüme taþýnacaktýr;

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : 62zafer54 - 18/12/2010 15:17

### Lastik Nedir

Belirli ýsý ve basýnç altýnda, istenen þekil ve boyutlarda þipirilen kauçuk ile çelik tel ve kord bezinden meydana gelen taþýtlarda kullanýlan parçadýr.

### Araç Lastiklerinin Görevleri

" Taþýtýn yükünü taþýr

" Aracýn hareket etmesini ya da durmasını saðlayan sürtünme kuvvetini oluþturur

" Aracýn istenilen yönde ilerlemesini saðlar

" Yoldaki bozukluklardan kaynaklanan sarsýntýlarý absorbe eder

### Lastiðin Yapýsý Nasýldýr

1. Gövde; Lastiklerin en önemli kýmýdýr, lastik hava basýncýný tutan, yükü taþýyan ve darbeleri karpýlayan kýmýdýr.
2. Sýrt; Lastiðin yerle temas eden kýmýdýr, bu kýmýmda yol tutuþunu, çekipi, su atmayı ve soðutmayı saðlayan kanal ve deser bulunur.
3. Yanak; Lastiðin sýrt ve topuk bölgesi arasýnda kalan, zeminle temas etmeyen bölgesidir.
4. Topuk; Lastiðin jantla temas eden kýmýdýr.
5. Omuz; Lastiðin sýrt kýmýndan yanak kýmýna geþip yaptýðý kalýn kauçuktan yapýlmýþ üst yanak bölgesidir.
6. Kupak (Karkas); Radyal lastiklerde bulunan gövde ile sýrt arasýnda lastiði çevresel olarak saran çelik, naylon, rayon vb. maddelerden yapýlmýþ bileþendir.
7. Darbe Katlarý; Çapraz katlý lastiklerde kullanýlan, karkasý çevresel olarak sarýp yapýyý kuvvetlendiren ve sýrtýn karkastan ayrýlmasını önleyen bileþendir.
8. Supap; Hem iç lastikli hem de tubes( iç lastiksiz) lastiklerin þipirilmesi ve havasýnýn tahliye edilmesini saðlayan parçadýr.

### Lastik Çepitleri Nelerdir

#### Kullaným Amacýna Göre Lastik Çepitleri

" Binek (otomobil) lastikleri

" Ticari araç lastikleri

" Ýþ makinalarý lastikleri

#### Sýrt Desenlerine Göre Lastik Çepitleri

" Düz tip lastikler

" Düz-diþli tip lastikler

" Diþli tip lastikler

" Blok tip lastikler

" Kar tipi lastikler (kar lastikleri)

" Askeri amaçlý lastikler

#### Gövde Yapýlarına Göre Lastikler

" Çapraz Katlý lastikler ( Diagonal lastikler)

" Radyal Katlý lastikler

Ýç lastikli ve iç lastiksiz (tubeles) lastikler.

#### Lastiklerin Üzerinde Yazan Yazý ve Rakamlarýn Anlamý Nedir

Örneðin lastiðin üzerinde þöyle bir yazý varsa; 295 / 80 R 22.5 16PR bu ifadelerin anlamlarýna bakalým

295: Kesit geniþliði (12.00)

80: Kesit Oraný=H/S\*100

R: Radyal çapraz katlý

22.5: Jant çapý (20)

16PR: Kat adedi (16PR)

#### Araç Lastiði Alýrken ve Kullanýrken Nelere Dikkat Edilmeli

" Lastik soðukken imalatçý firmanýn belirlediði kadar þipirilmelidir.

- " Sýcak havalarda lastikte zamanla artan basýnç, havasý azaltýlarak kesinlikle düþürülmemelidir, lastikler bu artýpa uygun üretilir.
- " Araca apýrý yük yüklenmemelidir
- " Kaldýrýmlara çýkýlmamaly, tümseklere çarpýlmamalydır.
- " Sýk ve ani frennden kaçýnýlmalydır.
- " Kalkýplarda patinaj yapýlmamalydır.
- " Supaplarda kapaklarýn bulunmasýna özen gösterilmelidir.
- " Epi olan diðer lastikle (çift lastikli araçlarda) aralarýnda 5mm den fazla kanal derinlik farký olmamalydır.
- " Epli lastiklerde aralarýna sýkýpan cisimler zarar vermeden çýkarýlmalydır.
- " Jant ve lastikler balanslý olmalýdır.
- " Lastikler dönüp yönlerine göre doðru þekilde takýlmalydır.

Kaynak: Tmmob Ýþ Makinalarý El Kitabý

tamamen alintidi

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : 62zafer54 - 18/12/2010 15:18

### Old Wheels Dimensions

- AR 78-13 I
- AR 78-13 I
- CR 78-13 I
- BR 78-14 I
- CR 78-14 I
- DR 78-14 I
- ER 78-14 I
- FR 78-14 I
- GR 78-14 I
- HR 78-14 I
- BR 78-15 I
- ER 78-15 I
- FR 78-15 I
- GR 78-15 I
- HR 78-15 I
- JK 78-15 I
- LR 78-15 I
- AR 70-13 I
- BR 70-13I
- CR 70-13 I
- BR 70-14 I
- CR 70-14 I
- DR 70-14 I
- ER 70-14 I
- FR 70-14 I
- GR 70-14 I
- HR 70-14 I
- BR 70-15 I
- ER 70-15 I
- FR 70-15 I
- GR 70-15 I
- HR 70-15 I
- JR 70-15 I
- LR 70-15 I
- AR 60-13 I
- BR 60-13 I
- CR 60-13 I
- DR 60-14 I
- ER 60-14 I
- FR 60-14 I
- GR 60-14 I

GR 60-15 I  
HR 60-15 I  
LR 60-15 I

karsiligi olan yeni lastik boyutlari

P165/80R13, P175/75R13  
P175/80R13, P185/75R13  
P185/80R13  
P175/75R14  
P185/75R14  
P195/75R14  
P195/75R14  
P205/75R14  
P215/75R14  
P225/75R14  
P165/80R15, P175/75R15  
P195/75R15  
P205/75R15, P195/80R15  
P215/75R15  
P225/75R15  
P225/75R15  
P235/75R15  
P185/70R13, P185/70R13  
P195/70R13

P185/70R14, P185/70R14  
P195/70R14, P195/70R14  
P205/70R14  
P205/70R14  
P215/70R14  
P225/70R14  
P235/70R14  
P175/70R15  
P195/75R15  
P215/70R15  
P225/70R15  
P235/70R15  
P225/75R15, P235/70R15  
P245/70R15, P255/70R15  
P195/60R13, P215/50R13  
P205/60R13  
P215/60R13, P235/50R13  
P215/60R14  
P225/60R14, P245/50R14  
P235/60R14  
P245/60R14, P265/50R14  
P235/60R15, P265/50R15  
P255/60R15, P275/50R15  
P275/60R15, P295/50R15

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : 62zafer54 - 18/12/2010 15:19

Ölcüler :Kübik Inch  
1 kübik inç - 16,387 cc

Inç / Inch / Ayak / mil  
1 inç / inç - 2.54 cm  
1 ayak - 12 inç = 30,48 cm  
1 mil - 1, 6093 km

1km - 0, 6214 kilometre  
Ađýrlýk  
£ 1 - 0,453 kg  
Galon  
1 galon - 3,785 litre  
1 varil - 31,5 galon = 119 litre

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : 62zafer54 - 18/12/2010 15:23

<http://img819.imageshack.us/img819/1588/smallblockcutaway.jpg>

### ENGINE Motor

Accelerator \_link\_age Gazcübüg  
air cleaner Havafiltresi  
alternator sarzdinamosu  
bearing Bilya  
belt kayis  
block ( engine, motor ) Motor blogu  
blower Komprosör  
bolt, screw Civata  
bore Delik(örnek sibob yataklari,veya silindir)  
camshaft ( cam ) Eksantrik mili  
camshaft bearing Eksantrik mil yatagi  
carburetor ( carb ) garbüratör  
cast döküm  
condenser kondasatör  
connecting rod Piston kolu  
connecting rod bearing piston kolu yatagi  
crankshaft ( crank ) krank mili  
cylinder head ( head ) silindir kapagi  
distributor distribütör  
exhaust manifold eksoz manifört  
fan fan (sogutupervane)  
firewall Sürücükabini ile motor bölümünü ayiran kaporta  
flywheel Volan  
forged Dövme,(presdövme pistonlar)  
fuel line Benzi borusu,hortumu  
  
uel pump Benzinponpasi  
gasket Conta  
harmonic balancer ? motor yatagi,Rulman yatagi diye bilirmiyiz  
header Ekzozmanifort  
heater kalörfer  
housing kilif,kapak  
hose hortum  
ignition Atesleme tertibati(kontak,kontaga bas,kontag almiyor)  
ignition coil Atesleme bobini  
ignition wire Atesleme kablosu  
intake manifold enme manifoldu  
lifter supap fincani  
main bearing Anna yatak/lar  
main cap anna kapak/silindi kapagi yatagi  
motor mount motor kulagi  
nut Vida  
oilpan yag depose/karter  
oilpump Yag ponpasi  
piston Piston  
piston pin Piston pimi  
piston ring Piston segman

points kontak  
radiator Radiatör  
resistor direnc/resinstans  
rocker arm itici cubugu  
rotor distributor rotor  
spark plug buji  
starter Marsdinamosu  
stroke sillindirkapagi civatasi  
stud  
timing chain zaman ayr zinciri  
timing chain cover zaman ayr zinciri kapagi  
valve ( intake - / exhaust ) sipap emme /puskurtme ,eksoz  
valve cover valf kapagi/supap kapagi  
valve guide supap yuvasi  
valve spring supap yay  
washer civata pulu  
waterpump su ponpasi  
windshield wiper motor cam silicegi motoro  
wiring harness kablo tesisat  
Tercümede yanlislik olabilir  
lütfen not edin, raðmen olmamasýna barkod ve ifade butonlarý gösterilen, halen kullanabilirler

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : 62zafer54 - 18/12/2010 15:24

2 door hardtop / coupe 2 kapili B direksiz  
4 door hardtop 4 kapili B direksiz  
2 door sedan 2 kapili B direkli (sedan veya limosin)  
4 door sedan 4 kapili direkli  
convertible konvertibl(tenteli,üstü acik)  
Station wagon station (siteyjen)  
Sedan delivery station arka camlari kapali  
Panel truck kapali kamyonet(kapali camsiz pic up)

3 window coupe arka yan camsiz coupe  
5 window coupe arka yan camli coupe  
Phaeton 4koltuklu yan camlari olmayan öncami cikabilen üstüacik araba

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : salim - 28/04/2011 08:19

1956 ford fairlane motorlari hakkında bilgi almak istiyorum motor gücü düz altimi yildiz motormu tesekkürler

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : bigshark - 04/05/2011 10:17

Selamlar,

[http://www.oldcarbrochures.com/static/NA/Ford/1956%20Ford/1956\\_Ford\\_Brochure/1956%20Ford.jpg](http://www.oldcarbrochures.com/static/NA/Ford/1956%20Ford/1956_Ford_Brochure/1956%20Ford.jpg)

1956 Ford Fairlaine'de kullanılan fabrikasyon motorlar sunlardir:

\* 6 silinidir 137 HP 223 cui ( 3.6 lt) sarsintisiz calisan 12 Volt elektrik sistemli , 8:00-1 sýkýptýrma oranli , holley çift bare

karburatorlu,ekonomik ve tutumlu ama yuksek performansli bir motor,(Ford'un iddiasina gore en gelistirilmis 6 silindirli motor)  
Ilginç bir şekilde 1956 Ford Fairlane'de standart motor V8 gibi görünürken, 6 silindir opsiyon listesinde gibidir..

\* V8 202 HP 292 cui ( 4.7 lt ) Y-Thunderbird kodlu motor,( Thunderbird modelinde kullanılan aynı motor) Ford-omatic otomatik sanziman seçeneği,8:4-1 sıkıştırma oranlı , Çift Twin-Jet karburatorlu, otomatik jikleli idi.Ayrıca Motor'da 3 kat uzun omurlu 18mm bujiler, 12 volt elektrik sistemi bulunuyordu.

<http://i52.tinypic.com/27ytzsj.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : camaro76z28 - 21/08/2011 12:09

Yurt dýþýndan kargo ile parça getirme ile ilgili limit 150€'dan 75€'ya çekildi.

<http://ekonomi.milliyet.com.tr/yurtdisindan-esya-alanlar-dikkat/ekonomi/ekonomidetay/21.08.2011/1429499/default.htm>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 18/04/2012 16:37

<http://img225.imageshack.us/img225/1349/64chevybencartwright.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 24/12/2012 18:25

DASH REPAIR (Ön konsol tamiri)Saç torpidosu olmayıp çepitli renklerde kaplama olan özellikle 71 ve üstü model arabalarýmýz büyük derdi özellikle güneş ve dýþ etkenlerle çatlayıp deforme olmuş torpido üstünün tamir ve malzemelerini gösteren amatör e becerisiyle gayet hoş ve güzel bir sonuç yakalabileceðüinin ispatý;Alp Dünder'ýn gönderisi ile;

<http://www.bmw2002faq.com/content/view/89/33/>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 25/01/2013 17:53

57chevrolet nickli üyemiz Adanalý Arif Yavuz'un tecrübesini de katarak paylaştýðý bir internet alýntýsýný da ben bu bölümümüze zira çok arkadaşýmýza faydalý olacaktır;

### BU KONU ÝNTERNET ÜZERÝNDEN ALINTIDIR

1950'li yılların düz panzýmanlarý özellikle 1nci vites açýsýndan oldukça hantal ve keyifsiz, çünkü dipli oraný 3,55:1; yani çok kýt vites geçmeniz gerekiyor. Bir de vites kolunun direksiyonda olmasý ve vites aralýðýnın uzun olmasý, sürüp açýsýndan keyfinizi bozuyor. Senkromeç ve devamlý yað kaçýran kuyruk-ön keçeleri; ayrıca 1955-1956'lara özel vites karýþma problemleri (ki deðnek arabanızý kullanamýyor) de otomatik panzýmana geçmek için motivasyonlarým... Diðer seçenekleriniz daha uygun 1 vites oraný 1960 yılı panzýmanlarıný kullanmak veya diferansiyel dipli oranýný küçültmek; ancak masrafa girmişken neden keyifli bir otoma panzýmanýmýz olmasýn?

Bu dönüþümde en çok faydalandýðým kaynaklar summitracing.com (ve teknik destek ekibi), classicchevy.com sitesindeki bazı çizimler ve danchuk.com daki ürün açýklamaları oldu. Ayrıca bowtieoverdrives.com da 700R4 ve 200R4 panzýman düþünenler için ideal kaynak.

Alacađýnýz otomatik þanzýman, her halükarda yeni üretim olmayacak. Bütün üreticiler eski þanzýman kutularýný alarak içlerini y  
dolayýsýyla güvenilir bir yerden almakta fayda var. Yenileme yaparken de Stage-Level 1,2,3 þeklinde sýnýflandırýyorlar. 1 veya  
Stock, günlük sürüp için kullanýlan araçlar için hazýrlanýrken, Stage 2-3-4 modeller daha agresif ve yarýþ amaçlý kullanýmlara u  
dayanýklý malzeme ile yenileniyor. Ayrýca üretim sonrası üreticilerin tavsiye ettiði tüm üretim hatasý düzeltmelerini de uyguluyor

Öncelikle seçeneklerimizi tanıyalým:

<http://img542.imageshack.us/img542/7082/200r4.jpg>

TurboHydramatic 350 ve 400: 1964'te TH400 ve daha sonrasında 1969'da TH350 olarak kullanýlmaya baþlayan ve oldukça  
popüler 3 ileri vites þanzýmanların arasında çok fark yok; TH400 kilogram ağırsýndan daha ağır ve 1nci-2nci vites oranlarında t  
ufak farklar var. 3ncü vites oraný orijinal manüeller dahil tüm þanzýmanlarda 1:1; dolayýsýyla hýz ve yakıt ağırsýndan bir avantaj  
sađlamýyor. Hani bir zamanlar yeni arabalarda "abi 5nci vites istiyor" derdik ya, onun sebebi 4ncü vitesin hep 1:1 olmasýydý. Bu  
þanzýmanların yenilerini ABD'den 600USD ile baþlayan fiyatlarla alabilirsiniz. SummitRacing'in TH350 þanzýmaný 600 USD'a  
satýpta. Bir sonraki ekonomik model ise TCI'ýn ürettiði þanzýmanlar (yaklaýık 1000 USD). Ayrýca ebay.com'da birçok kiþi de ye  
þanzýman satýyor, eđer güven sorununu aþabilirsiniz.

TurboHydramatic 700R4, 4L60, 4L60E: 1980 sonrası üretilen bu þanzýmanlar, daha yeni teknoloji ve birbirinin benzeri. En  
büyük avantajý ise 4ncü overdrive vites ve lockup. Bu þanzýman'ýn overdrive vitesi sayesinde özellikle uzun yol kullanýlmalarını  
%30'a varan yakıt tasarrufu elde edebilirsiniz. Fiyatları 800 USD'dan baþlýyor. 700-R4'ün 1nci vites oraný, özellikle yüksek oran  
diferansiyeller için ideal değil (benim diferansiyelim 3.70:1), çok çabuk ve sert 2nci vites geçiþ veriyor. 700-R4'lerin ilk  
modellerinde teknik sorunlar var, dolayýsýyla 4L60 olarak adlandırýlan ve 1990'da üretilmeye baþlanan yeni modellerini tercih  
edin . Eski modellerin türbine bađlanan (pompa) diþlisi 27 çentik, almanýzý tavsiye ettiđim yenilerin ise 30. 4L60E modelinden  
sakýnýn, elektronik içerdiđinden uygulamasý problemli olabilir.

TurboHydramatic 200-4R (veya 200-R4):

200-4R, diþli oranları hariç 700-R4 ile benzer karakterlere sahip; overdrive ve lockup özellikleri var. Sadece Chevrolet'e değil,  
Buick, Oldsmobile, Cadillac ve Pontiac'a da uyumlu. Kuyruk kıymý yekpare olduđundan kilometre sayacı diþlisine müdahale  
etmek için karteri sökmeniz gerekiyor. Eđer 6" kuyruklu TH-350'nizi 200-4R ile deđiptirecekseniz, þaftýnýzda veya crossmember  
herhangi bir deđipiklik yapmanýza gerek yok; uzunlukları aynı. 200-4R'nin türbine bađlanan diþlisi 27 çentik, dolayýsýyla buna ç  
türbin almalýsýnýz. Sonuçta bu makale 200-4R için yazıldı; çünkü diþli oraný ve uygulama ağırsýndan en ideali 200-4R þanzým  
Burak Ünal'a benim kararýmý deđiptirdiði için teþekkür etmeliyim). Fiyatları 900 USD'dan baþlýyor. Transdepot.net'ten aldýđým  
þimdilik memnunum. bowtieoverdrives.com ise sanýrým en güvenilir satýcý, biraz daha fazla ödemeyi göze alanlar için

1.VÝTES DÝPLÝ ORANLARI

<http://img208.imageshack.us/img208/4712/ratiows.jpg>

2.KARTER ÇEPÝTLERÝ

<http://img72.imageshack.us/img72/4721/panid.jpg>

Lockup nedir: Otomatik þanzýmanlarda debriyaj görevini gören türbin, yađ basýncý ile motoru ve þanzýmaný birleþtirir. Bu birleþ  
debriyajdaki gibi 100% verim sađlamaz, her zaman motor ile þanzýman arasında kayýplar olur. Bu kayýplar performansý azaltýr  
sarfiyatý arttırýr (otomatik otomobiller bundan dolayı daha çok benzin yakar) ve ortaya çıkan ısı þanzýman sýcaklýđý arttırarak  
þanzýman'ın ömrünü kısaltýr.

Lockup, overdrive -yani 4ncü vites- geçtiđinizde, þanzýmana gelen elektrik akýmý sayesinde türbin içindeki ayrı bir balataý ya  
basýncý ile kilitleyerek, motor ile þanzýman arasında 100% kavrama sađlar. Motor devriniz düþer, hýzýnýz artar, bepinci bir vites  
gibi hissedsiniz. Lockup yeni model otomobillerde beyinden (ECM) kontrol edilir. Burada bahsi geçen 200-R4 ve 700-  
R4'leri ise bowtieoverdrives.com'dan alacađýmýz internal+external cabling kitleri (yaklaýık 100 USD) ile biraz modifiye etmemiz  
gerekecek. Þanzýman'ın karterini açacaksýnýz ve tarif edildiði þekilde 4ncü vites sensörünü, TCC (lockup) solenoidini ve basit  
kablolamayý deđiptireceksiniz. 4ncü vites sensörü, þanzýman'ýnýzın sadece 4ncü viteste kilitlemesini sađlayacak. Ayrýca "locku  
bastýđýnýz anda devreden çıkması gerekli (haliyle), bunun için de yine kitin içinden çıkan dýþ kablolamayý þanzýmana bađlam  
Burada kit alırken iki seçenek var. Birincisi fren lambasına bađlayacađýnýz kitin içinden çıkan bir röle, ikincisi ise yine kitin içind  
fren müþirini orijinaliyle deđiptirmek. Ýlave konfor için "lockup"ýn gazlanmalarda da devreden çıkmasýný isterseniz, fren devresi  
olarak karbüratör vakumuna göre devreyi kesen "adjustable vacuum switch" alýnabilir. E-bay'de 45 USD. Karteri açmýþken bir d  
karter tapasý yaptýrýn derim.

Ýnternette gezindiđinizde lockup'ýn gereksiz olduđunu savunanlar görebilirsiniz, ancak arkasında bir sebep bulamazsýnýz.

Lockup, maliyeti haricinde hiçbir dezavantaj olmayan bir teknoloji. Kilitleme olmadan overdrive'da yol alırken olupán düþük yağ  
basýncý, rüzgar direnci ve yüksek türbin harareti, hem yađ hem de balata ömrünüzü ciddi þekilde azaltabilir. Hatýrlatalým, hem a  
þanzýman hem de türbin lockup özellikli olmalı.

Mevcut þanzýman bađlantýlarınızý, þaftýnýzý, marþ motorunuzu, balata-baský ve volanýnýzý söktükten sonra yeni þanzýmaný  
baþlayabilirsiniz.

VOLAT DÝPLÝSÝ

<http://img43.imageshack.us/img43/8558/volato.jpg>

Volan Diþlisi: Manuel þanzýman volanları (flywheel) debriyaj baský ve balatalarýný bulundurur. Sizin ise artýk türbinin bađlanaca  
yine türbinin cývata delik aralıđına uygun bir volana (flex plate) ihtiyacýnýz var (dual pattern denilen ve iki deđipik delik aralıđýn  
uyumlu tercih edebilirsiniz). Ayrýca dýþtaki diþ sayýsýnýn, sökeceđiniz volanla aynı olmasý lazým ki marþ motorunuzla uyumlu ç  
devam etsin (Summitracing SUM-G100SFI). 1955-57 Chevrolet'lerde 168 diþli volan bulunuyor. Motorun denge ağırlýđý tipine

göre (internal-external) bir volan diplisi almanız gerekir. Chevrolet 1955 265 cuin motorum "internally balanced" olduğundan, ona uygun volanı seçtim. 1955-56'larda marş motoru, volan muhafazasına (bellhousing) bağlanıyor. Panzımanı deşirtirdiğiniz motorunuzu bağlayacak bir yer bulamayacaksınız, dolayısıyla Danchuk'ın #10100 kodlu adaptörünü alıp, marş motorunu motorunuza bununla bağlamanız gerekecek. Ayrıca en son volan diplinizi örtmek için de volan sacına ihtiyacınız var, hurdacı Danchuk #2277

<http://img717.imageshack.us/img717/9099/sumg2699s.jpg>

Türbin (Torque Converter): panzımana karar verdikten sonra diğer seçimleri yapmanız gerekiyor. Türbin, kalkıplar sırasında da göre ya da basıncınızı ayarlayarak motor ile panzıman arasındaki bağlantıyı sağlayan parça; yani otomatik debriyaj. Kesinlikle kullanılmayın, içindeki yağ tamamen bozalmak mümkün olmadığından; eskimiş yağ ve partiküller yeni panzımanınızın eskitecektir. Çentik sayısını panzıman ile aynı olmalı, çivata delik aralıkları, volan milinizle uyumlu olmalı (ör. 10.75in). Kavrama dişi (star) türbinin hangi devirde tam kavrama yaptığını belirtiyor. Günlük kullanım için 1500-1700 rpm arası uygun; daha yüksek performan amaçlı yüksek devirli motorlara uygun ve yakıt sarfiyatınızı arttırır. İkinci veri ise türbin çapı (12, 11, 10inch). Genellikle çap kavrama dişi artacaktır. Ayrıca panzımanınızda lock-up varsa, türbin de lock-up olmalı.

Panzımanı yerleştirmeden önce, türbinin içine yavaşça 2 kg kadar yağ doldurun ve panzımana yerleştirin, pompa diplisinin tam oturduğundan, türbinin önde olmadığından emin olun. Yine panzımanı yerine koymadan önce TV kablusunun panzıman bağlama yapın. TV kablusunun içinden lastik conta çıkıyor, aldığınız panzıman üzerinde de conta varsa, iki contayı birden takmaya çalışın.

<http://img195.imageshack.us/img195/8673/45048511.jpg>

TV Kablo (Throttle Valve Cable): TH350 ve TH400, karbüratörden aldıkları vakum ve roket teli ile kontrol edilirken, 200-R4 ve 700-R4'lerde motor ile panzıman arasındaki kontrol dişi sadece TV telidir. Panzıman içindeki basınç regülatörünü kontrol etmenin doğru ayarlanması ve doğru miktarda çekilmesi panzımanın performansı veya çöpe gitmesi ile direkt ilintilidir; çünkü tel basınç ya da basıncı ile vites deşipim zamanlamasını ayarlar. TV teli fazla çekilirse, yağ basıncı yüksek (iyi) ancak vites deşipimleri çok yavaş olur. TV telinin hareketi az olursa, yağ basıncı düşük olacağından, çok keyifli vites deşirtmesine rağmen, çok yakında balatalarınızın kavrulacaktır. Bu teli hazır almanız gerekir, bir ucu panzımana, diğer ucu ise karbüratöre bağlanır. Ancak karbüratörünüze bağlamak bir mühendislik yapıp, çizimlerde verilen hareket mesafesini tutturmanız gereklidir. bowtieoverdrives.com'da karbüratörünüze özelleştirilmiş bir çok seti bulabilir, ipinizi kolaylaştırabilirsiniz. TV Kablo bu projede en önem vermeniz gereken parçadır, ve ince ayar yapmanız gerektirecektir. Kablounun üzerinde parmağınızla basıp teli uzunluğunu ayarlayabileceğiniz bir kayıcı gelmek. Soğutma ve yağ: Panzımanın performansı ve ömrü için soğutmanın önemi büyüktür. Yetersiz soğutma ile muhtemelen kısa sürede balatalarınızın öldürebilirsiniz. Panzımanınızın yağ soğutma girip ve çıkışlarını, rekor veya basınca dayanıklı hortum ile soğutma bağlamalısınız. Bazı otomobillerde su radyatörünün en altında veya yanında ayrı yağ soğutma devresi vardır. Eğer radyatörü kullanırsanız, ilave bir yağ radyatörü bağlamanız gerekecektir. Ayrıca panzımanınızın karterine yapacağınız ufak bir modifikasyonla yağ hararet müpisi takıp, araç içinden panzıman hararetini izlemeniz iyi olacaktır. Müpisi bağladığınız yer, aynı zamanda yağ teli olarak ip görebilir —eğer aldığınız panzımanda yoksa—. Ebay.com'da CP8201 diye aradığınızda müpisi ile birlikte klasiğinize ya da göstergeyi, kargo dahil 30 USD'a alabilirsiniz. Normal durumda, karterdeki yağ sıcaklığı 90 dereceyi (200F) geçmemelidir. Ayrıca panzımanınız yaklaşık 12 litre otomatik panzıman yağı alacaktır, ancak çalıştırmadan önce türbinin içindeki dahil 8-9 litre koyma yağı yapmanız projenizde lütfen ucuz yağ kullanmayın, ATF yağlarının ambalajını dikkatli inceleyin, en az spesifikasyon 1 kullanımdır (Dextron 2 veya 1 kullanmayın). Ucuz yağların yağ dayanıklılığı az olduğu gibi elektronik devrelerinize de zarar verebilir yağları OPET veya Castrol'de bulabilirsiniz, diğer markalarda da olabilir

<http://img521.imageshack.us/img521/8676/crosstw.jpg>

Bağlantılar: Panzımanınızın önden motora, arka kuyruk kısmından ise pasenize bağlanacak. Burada deşipim modeller için deşipim modifikasyonlar olacak. Kuyruk kısmından bağlantı için pasenizde profil (crossmember) olmalı. 1955-57 Chevrolet için yapıyorsanız, profil olmadığından hazır alabileceğiniz (Danchuk #12564) veya yaptırabileceğiniz (resimdeki) tabıyıcı profili bulmanız iki yanına bağlamanız gerekir. Ayrıca panzımanı profile bağlamak için orijinal kulak almalısınız (Danchuk #977A). Egzoz susturucularınızın yerini deşirtmeniz gerekebilir.

Burada tecrübe ile öğrendiğim önemli bir ayrıntı var. Eğer motorunuz benim 1955 gibi önden kulaklı bağlantı ile bağlanıyorsa, panzıman bağlantısı motorun tork ile yerinden oynamasını maalesef engellemiyor, ve motor kulaklarınızın orta vadede kopartması tehlikeli bir durum yaratıyor. Bunun için motorunuzu yandan kulaklı bağlantılara dönüştürmeniz (sadece 1958 ve sonrası motor için kitler var maalesef), veya panzıman-motor bağlantısının oradan paseye yeni kulaklar ile ilave bağlantı yapmanız gerekir (Danchuk #870).

<http://img210.imageshack.us/img210/9636/fmsm4841bws.jpg>

Paft ve kayıcı: Söktüğünüz panzıman ile taktığınız panzımanın uzunluğu farklı ise paftınızın kısaltmanız ve balans sokmak panzımanlara (27 spine-dipli) ve paft mafsalınıza (1955'lerde tip 1310) uygun bir kayıcı (yoke) almanız gerekir. Her durumda paftı kısaltmanız gerekeceğinden; kayıcının uzunluğu çok önemli değil. Ben Summitracing AXE-T350-HP tercih ettim.

VİTES KOLU: Panzımanınızda artık P, R, N, OD, D, D2 ve D1 vitesleri var. Gerek yerden gerekse direksiyondan viteslerde oldukça çetrefilli bir ayarlama yapmanız gerekecek. Ayrıca aracın P ve N hariç bir vites çalışmamasını engelleyen, geri vites lambalarının kontrol eden Neutral Safety Switch (ClassicChevy.com #25-07) almanız gerekir. Yerden vitesler için panzımana üstten takılan vites adaptörleri bulunuyor. Koldan vites için ise ipler biraz daha zor. Tüm direksiyon borusunu sökmeniz gerekiyor. Eğer bulabilirseniz hurdacıdan otomatik bir aracın direksiyon borusunu ve kilometre saatini satın alın. Eğer bulamazsanız, manuel boruyu dikkatlice dağıtıp otomatikte adapte etmeniz gerekir. Bunun için yapmanız gerekenleri ana hatları ile anlatacağım.



detayları e-posta ile sorabilirsiniz. Ancak epey prova yapmanız gerekecek.

<http://img341.imageshack.us/img341/1218/neutralp.jpg>

<http://img827.imageshack.us/img827/1868/steeringf.jpg>

<http://img233.imageshack.us/img233/4803/vites.jpg>

Öncelikle vites milinin ucundaki bağlantı halkalarını çıkartıp, sadece 1 tanesini uygun pozisyonda boruya kaynatmalısınız. Direksiyon borusunun üzerine bir yarık açmanız gerekli. Buraya vites müpiri vida ile bağlanacak. Açtığınız yarık ile aynı yere gelecek şekilde vites miline bir çıkıntı yapın, bu çıkıntı müpire geçecek ve siz vites kolunu indirdikçe müpiri sürecektir. Yine direksiyon borusunun motor bölümüne bir metal parça yaparak P konumunda vitesin kilitlenmesini sağlayın. Müpirin elektrik bağlantılarını elden geçirin. Müpir monte edildiği yerde ayarlanabiliyor, aracı çalıştırdıktan sonra ince ayarlarını yapabilirsiniz.

<http://img233.imageshack.us/img233/1006/84150686.jpg>

Ebay, Danchuk veya hurdacıdan otomatik vites için gösterge almanız tavsiye ederim, çünkü üzerinde orijinal vites göstergesi akıyor. Vites borusunun sağ tarafına ince bir bakır tel bağlamanız ve direksiyon borusuna açacağınız ince bir yarık içinden bu kilometre göstergesine tutturmanız gerekli. Vites kolunu aşağıya çektiğinizde bu tel de yarık içinde hareket ederek vites ibresini hareket ettirecek.

Basınç göstergesi: Panzımanınızın bir basınç göstergesi olmadan doğru ayarlayabileceğinizi düşünmüyorum. Yine bowtieoverdan alacağınız basınç göstergesini, ilk çalıştırmadan önce panzımanınızın poför tarafındaki bağlantı noktasına bağlayın. Ateşledikten sonra bu göstergesi sökeceksiniz. Panzıman dönüpünü tamamladıktan sonra yapmanız gereken testlerde basınç göstergesi size yardımcı olacak. İlk çalıştırmadan sonra araç 1000 rpm'deyken P, R, N, O, D, L1 ve L2'de oluşan basınçları not alarak TV kablolarını parmağınızla biraz çektiğinizde basınçların da arttığını görün, böylece telde boşluk payı olmadığı anlaşıyor. Birisinden yardım alarak aynı viteslerde basınçları, gaz teline dokunmadan TV kablolarını elinize sonuna kadar çekerek tekrar kontrol edin. Sonuçlar yaklaşık aşağıdaki gibi olmalı, bu değerlerin altında panzımanınız yeterli basınç ile çalışmaz, risk altındadır. Eğer üzerindeyse sürüp konforunuza göre ayarlama yapıp yeniden kontrol edebilirsiniz. TV kablolarını ayarlamak için düğmeye basarak ayarlama çubuğunu ileri-geri kaydırmanız gerekli (poför tarafına kaydırdıkça basınç artacaktır)

Vites

TV normal durumda basınç

TV tam çekili basınç

Park, Neutral @ 1000 rpm

55-65 PSI

115-135 PSI

Reverse (geri) @ 1000 rpm

105-120 PSI

215-255 PSI

OD (4), D (3) @ 1000 rpm

55-65 PSI

115-135 PSI

D2, D1 @ 1000 rpm

120-140 PSI

120-140 PSI

Kilometre teli: Satın alacağınız panzıman üzerinde kilometre sayacı bağlantı göbeğinin olduğundan da emin olun, veya ayrıca alın. Yine bowtiesoverdrives.com daki online hesaplama ile lastik ölçülerinizi, diferansiyel oranınızı ve panzımanın içindeki (dr gear) dişlinin tipini girerek, satın almanız gereken göbek (driven gear) dişlisinin diş sayısını bulabilirsiniz. Yağınızı doldurmacı dişliyi ve göbeği yerine takıp, kilometre telinizi bağlayın (ben aynı teli kullandım).

Tüm montajlarınızı ve bağlantılarınızı yaptıktan sonra, aracınızı artık çalıştırabilirsiniz. Çalıştırma sonrası eksik yağı da unutmayın panzımanın yağına araç ısınmış ve çalışır durumda iken bakmanızdır. Her şeyin akmadan, ses çıkarmadan çalıştırdıktan sonra sürüşe geçip, vites değiştirme performansını kontrol edin. Unutmayın, eğer TV kablo su ayarını değiştirerseniz, yağ basıncı ölçümlerini yeniden yapın. Tüm ayarlarınızı bittikten sonra basınç göstergesini söküp orijinal tapasını takabilirsiniz.

Otomatik ve keyifli sürüşler dilerim...

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 23/03/2013 14:41

bıgshark Serdar'ın paylaşımlıyla 1937 yılında Chevrolet destekli yapılmış bu tanıtım filminde diferansiyel'in çalışma prensipleri basitçe anlatılıyor;

<http://youtu.be/yYAw79386WI>

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 06/05/2013 10:57

Chevrolet Motorlar1n1n Ate\_leme S1ralar1

[http://www.mre-books.com/chevy/engines/firing\\_order.html](http://www.mre-books.com/chevy/engines/firing_order.html)

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 10/06/2013 19:41

<http://img259.imageshack.us/img259/1143/10764555912201113894186.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 17/09/2013 10:29

<http://img59.imageshack.us/img59/5521/vjdi.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 06/11/2013 13:59

<http://img189.imageshack.us/img189/1620/iu5x.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 21/11/2013 17:40

<http://img809.imageshack.us/img809/466/wqut.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 20/12/2013 11:46

Ayd1n Özdemir'in payla\_1m1y1la;

Arkada\_lar;

K1\_ Lasti i (Kar Lasti i de il!!!) konusunda tüm teknik ve kullan1c1 bilgilerini içeren dosyay1 payla\_mak isterim. Bilinçli seçim ve kullan1m için hepimizin incelemesinde fayda var.

[http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya\\_ekler/13f6825c88ba616\\_ek.pdf](http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/13f6825c88ba616_ek.pdf)

Selamlar

## Cvp:2014 Y1l1 Motorlu Ta\_1tlar Vergisi Tablosu

Gönderen : papatya54 - 10/01/2014 18:26

Malum yeni sene yeni vergileri de beraberinde getiriyor,biz klasik severler olarak yeni y1l1n Ocak ve Temmuz aylar1n1pek sevmeyiz desek yeridir,ama ne yapal1m her \_eyin bir bedeli var tutkulu A\_klar1n ve sevginin faturas1 da bira kabar1k oluyor;

<http://imagizer.imageshack.us/v2/xq90/541/s8bu.png>

## Cvp:2014 Y1l1 Motorlu Ta\_1tlar Vergisi Tablosu

Gönderen : papatya54 - 08/02/2014 10:31

Klasik araçlar1n restorasyon a\_amalar1nda orijinallik arayanlar için faydal1 bir link;

<http://www.oldcarbrochures.com/>

## CvpLastiklerdeki yaz1 ve harflerin anlam1

Gönderen : papatya54 - 14/02/2014 14:34

<http://s30.postimg.org/fj0sbkm8h/LASTIK1.jpg>

[http://s30.postimg.org/wi9qqtgxg1/lastik\\_ebati\\_okuma2.jpg](http://s30.postimg.org/wi9qqtgxg1/lastik_ebati_okuma2.jpg)

<https://i.hizliresim.com/7DqQMa.jpg>

<https://i.hizliresim.com/PD0GP7.jpg>

## Cvp:2014 Y1l1 Motorlu Ta\_1tlar Vergisi Tablosu

Gönderen : papatya54 - 18/02/2014 11:46

<http://imagizer.imageshack.us/v2/xq90/842/ikwm.jpg>

Araçlarda kullanılan lastiklerin yanaklarında, lastiğin üretim tarihi, azami basınç değeri, çekiş gücü, hız derecesi ve 1s1 mukavemeti gibi bilgileri içeren etiketler yer alıyor.

Lastikler, yanaklarına damgalanan üretim tarihinden 4 yıl sonra kullanımlarını tamamlıyor. Lastiğin üretim tarihi, üretim yılındaki son iki rakam ve yılın kaçınca haftasında üretildiğine göre belirtiliyor. Örneğin, "3911" etiketindeki üretim tarihi, lastiğin 2011 yılındaki 39. haftasında, yani ekim ayında üretildiğini anlamına geliyor.

Lastik değiştirilirken ne kadar hava basılacağı verilecek de yanakta belirtilmekte. Bu miktar, 28PSI, 32PSI, 44PSI gibi ifadelerle bildiriliyor. Lastiğin, azami basınç değeri kadar değiştirilmesi, hem yakıt tasarrufu sağlanmakta, hem de araçta sürtünmeyi önleyip, lastik ömrünü uzatmakta önem taşıyor.

Lastiğin tasarlandığı hız değeri de bir harf ile yük endeksinin yanında yer alıyor. Her harf, azami hız değerinin ne kadar olduğunu gösteriyor.

Lastiklerin hız değerleri şu harf gruplarıyla ifade ediliyor:

| Harf  | Azami         |
|-------|---------------|
| Grubu | Hız (km/saat) |
| ----- | -----         |
| B     | 50            |
| F     | 80            |
| G     | 90            |
| J     | 100           |
| K     | 110           |
| P     | 150           |
| Q     | 160           |
| R     | 170           |
| S     | 180           |
| T     | 190           |
| U     | 200           |
| H     | 210           |
| V     | 240           |
| W     | 270           |
| Y     | 300           |

Lastik ebatları da sürüş güvenliğini açısından önem taşıyor. Yanakta yer alan "P195/65R15" ifadesindeki P yolcu lastiği, 195 milimetre cinsinden lastiğin genişliğini, 65'in boy oranını, yani lastik yüksekliğinin genişliğine oranını, 15 de jantın inç cinsinden çapını gösteriyor.

Yanaktaki "Temperature" yazısının bitimindeki A, B veya C gibi harfler, lastiğin 1s1'ye karşı mukavemet düzeyini gösteriyor. Lastikler en yüksek 1s1 dayanıklılığı için A'dan başlayarak B ve C diye sınıflandırılıyor.

Lastiklerin çekiş gücü de önemli etkenlerden biri. Çekiş gücünün yüksekliği, ıslak zeminde aracın durma mesafesini kısaltıyor. "Traction" ifadesinin sonundaki AA, A, B veya C harfleri, bu gücün büyüktен küçük olduğunu gösteriyor. Lastikteki "Desgastes" derinliği, "Treadwear" da sırt açılmasının dayanıklılığı ifade ediyor.

Lastik alırken sadece jant çapına bakmayın

Uzmanlar, lastik alırken jant çapının önemli olduğunu, ancak sadece bu kriterin yeterli olmadığını konusunda sürücülerini uyarıyor. Lastik seçiminde aracın ağırlığı, yolcu ve yük kapasitesi, motor hacmi gibi özelliklerin de göz önünde tutulması gerektiğini vurgulayan uzmanlar, bu sayede daha güvenli bir sürüşle kaza riskinin azalacağını ve yakıttan tasarruf sağlanacağını belirtiyor.

alınmalıdır

## Cvp:Teknik Ve Faydalı Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 10/05/2014 16:11

VIN numaralar1n1n rahatca bulunabilece i sitelerin linkleri;  
GM 1972-2009 y1llar1 aras1 v1n numaralar1 <http://service.gm.com/dealerworld/vincards/>

Olsmobile 1978-1988 y1llar1 aras1 v1n numaralar1 <http://apps.oldsgmail.com/vin.asp>

Oldsmobile 1947-1997 y1llar1 aras1 v1n numaralar1 <http://www.v8cars.hu/oldsvin/decode.php>

Chevroletin muhtelif y1llar1na ait bilgiler : <http://www.gmheritagecenter.com/gm-heritage-archive/vehicle-information-kits.html>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 23/07/2014 11:10

[http://s7.postimg.org/d92wxd03f/1964\\_Ford\\_All\\_12.jpg](http://s7.postimg.org/d92wxd03f/1964_Ford_All_12.jpg)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 04/08/2014 14:20

[http://s22.postimg.org/nxu6binsx/10153693\\_776638725689373\\_2102080375928512269\\_n.png](http://s22.postimg.org/nxu6binsx/10153693_776638725689373_2102080375928512269_n.png)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 21/08/2014 10:35

Araç 6 silindir mi? / 8 silindir mi? Ayr1ca sa arka da block da kabartmalı numara birde motorun silindir kapagin içinde ki kabartmalı numaradan hp sini ayr1ca Krank mili ve eksoz manifold daki numaralardanda içeri ini ö renebilirsiniz;Bu konu ile ilgili a\_a 1daki linkler çok faydal1 olacakt1r;

<http://www.thedirtforum.com/gmcastingnumberlocations.htm>

<http://outintheshop.com/faq/casting/castings2.html>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 22/08/2014 13:55

Okod Üyesi Ankara'l1 klasikçi dostumuz whitecaprice nickli Hakan Ku\_çu'nun payla\_1m1 faydal1 baz1 teknik bilgiler;

[http://s21.postimg.org/durf429yv/8m315\\_W.jpg](http://s21.postimg.org/durf429yv/8m315_W.jpg)

[http://s21.postimg.org/n53j7lkon/Dor\\_Jmm.jpg](http://s21.postimg.org/n53j7lkon/Dor_Jmm.jpg)

[http://s21.postimg.org/rcybgcm47/mqa\\_Lp\\_Z.jpg](http://s21.postimg.org/rcybgcm47/mqa_Lp_Z.jpg)

[http://s21.postimg.org/xy6g2dcl3/Y3abp\\_E.jpg](http://s21.postimg.org/xy6g2dcl3/Y3abp_E.jpg)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 24/09/2014 11:16

Pont1ac'lar1 modellerini ve yak1ndan tan1mak için Kemal Akel dostumuzdan güzel bir payla\_1m;

[http://s16.postimg.org/onj7kqath/10625107\\_282692151920788\\_20743331721681847\\_n.jpg](http://s16.postimg.org/onj7kqath/10625107_282692151920788_20743331721681847_n.jpg)

[http://s16.postimg.org/cmrxk03et/10646664\\_282692185254118\\_6812099408634416598\\_n.jpg](http://s16.postimg.org/cmrxk03et/10646664_282692185254118_6812099408634416598_n.jpg)

[http://s16.postimg.org/qung8ng3p/10685562\\_282692211920782\\_2942256240177720329\\_n.jpg](http://s16.postimg.org/qung8ng3p/10685562_282692211920782_2942256240177720329_n.jpg)

[http://s16.postimg.org/z932wqh51/10622769\\_282692165254120\\_3773791653828021009\\_n.jpg](http://s16.postimg.org/z932wqh51/10622769_282692165254120_3773791653828021009_n.jpg)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler / Klasik Amerikanlarda Motor Tipleri

Gönderen : papatya54 - 16/10/2014 11:06

M.Dazk1r'1n payla\_1m1yla G.M. motor teknik terimleri  
CID Years Bore Stroke Main bolts

|     |         |       |        |             |
|-----|---------|-------|--------|-------------|
| 262 | 75&76   | 3.671 | 3.10   | 2-bolt only |
| 265 | 55-56   | 3.750 | 3.00   | 2-bolt only |
| 267 | 79-81   | 3.500 | 3.48   | 2-bolt only |
| 283 | 57-67   | 3.875 | 3.00   | 2-bolt only |
| 302 | 67      | 4.001 | 3.00   | 2-bolt only |
| 302 | 68-69   | 4.001 | 3.00   | 2 & 4-bolt  |
| 305 | 75-date | 3.736 | 3.48   | 2-bolt only |
| 307 | 68-73   | 3.875 | 3.25   | 2-bolt only |
| 327 | 62-69   | 4.001 | 3.25   | 2-bolt only |
| 350 | 67-date | 4.001 | 3.48   | 2 & 4-bolt  |
| 400 | 70-72   | 4.125 | 3.75   | 2 & 4-bolt  |
| 400 | 73-80   | 4.125 | 3.75   | 2-bolt only |
| CID | Years   | Bore  | Stroke | Main bolts  |
| 348 | 58-61   | 4.125 | 3.25   | 2-bolt only |
| 366 | 66-date | 3.940 | 3.76   | 4-bolt      |
| 396 | 69-69   | 4.094 | 3.76   | 2 & 4-bolt  |
| 409 | 61-65   | 4.313 | 3.50   | 2-bolt only |
| 402 | 70-72   | 4.125 | 3.76   | 2 & 4-bolt  |
| 427 | 66-?    | 4.250 | 3.76   | 2 & 4-bolt  |
| 454 | 70-date | 4.250 | 4.00   | 2 & 4-bolt  |
| 502 | 91-date | 4.470 | 4.00   | 4-bolt      |

Ayr1ca 1955 y1l1ndan 1962 y1llar1 aras1 olan Chevrolet modellerinde

235 cubic inch = 3851ccm = 3900 140HP brut 125HP net hp olarak gecer = 6 silindir

Brut ve net beygir gucleri motor krank milindeki guc(brut) ve arka tekerlekte olculen guc (net) olarak aciklanabilir.

1963 y1l1ndan 1973 y1llar1 aras1 olan Chevrolet modellerinde

ayr1ca silindir kapak de i\_ikli i fark1 ile de Chevrolet Nova da olan motorlar

250 cui = 4097 ccm = 4100 = 6 silindir

- - - - - Cengiz Arsay'1n payla\_1m1yla

265 cui = 4343 ccm = 4300 = 8 silindir SB ( Small Block )

283 cui = 4638 ccm = 4600 = 8 silindir SB ( Small Block )

302 cui = 4948 ccm = 5000 = 8 silindir SB ( Small Block )

327 cui = 5359 ccm = 5400 = 8 silindir SB ( Small Block )

350 cui = 5735 ccm = 5700 = 8 silindir SB ( Small Block )

383 cui = 6276 ccm = 6300 = 8 silindir SB ( Small Block ) - Chevrolet'nin üretti i böyle bir motor yok, 350 blo a 400 krank1 takarak elde edilir.

400 cui = 6555 ccm = 6600 = 8 silindir SB ( Small Block )

348 cui = 5703 ccm = 5700 = 8 silindir BB ( Big Block ) eski tip

409 cui = 6702 ccm = 6700 = 8 silindir BB ( Big Block ) eski tip

Bu bloklar daha sonraki big blocklardan farkl1 olup silindirleri blo a paralel de ildir.

396 cui = 6489 ccm = 6500 = 8 silindir BB ( Big Block )  
427 cui = 6997 ccm = 7000 = 8 silindir BB ( Big Block )  
454 cui = 7440 ccm = 7400 = 8 silindir BB ( Big Block )

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler / Asagidakilerden hangisi 2 parcali saft yapisina gecilen ilk yildir?

Gönderen : papatya54 - 16/10/2014 11:15

1.Asagidakilerden hangisi 2 parcali saft yapisina gecilen ilk yildir?

- a-)1958 x
- b-)1962
- c-)1965

2. 1958 yilinda ,asagidakilerden hangisi 2 kapili station wagon modele verilen isimdir?

- a-)Delray
- b-)Yeoman x
- c-)Brookwood

3. Fuel Injection/Enjektörli motor sisteminin son olarak opsiyon listesinde oldugu yil hangisidir?

- a-)1958
- b-)1959 x
- c-)1960

4. Biscayne Utility sedan 'larin tasima kapasitesi kac kisilikli?

- a-)2 yolcu
- b-)3 yolcu x
- c-)6 yolcu

5. Paralel cam silecek yapisina gecilen ilk yil hangisidir?

- a-)1959
- b-)1960
- c-)1961 x

6.Impala serisinde 2 kapili sedan sadece bir yil uretimde kaldi, bu yil hangi yildir?

- a-)1958
- b-)1961 x
- c-)1964

7. Chevrolet 50. yil kurulus yilini hangi yilda kutladi?

- a-)1960
- b-)1961
- c-)1962 x

8. Asagidaki yillardan hangisinde kendi kendine ayar yapan fren yapisina gecilmistir?

- a-)1958
- b-)1963 x
- c-)1965

9. Asagidaki yillardan hangisinde guclendirilmis/darbelere dayanikli arka cam yapisina gecilmistir?

- a-)1958
- b-)1963
- c-)1965 c

10. Asagidakilerden hangisi opsiyonel 4 vites yapisina gecisin ilk yilidir?

- a-)1958
- b-)1959 x
- c-)1960

Do ru cwvaplar X ile i\_aretlenmi\_ olanlard1r; Serdar Genç'in payla\_1m1yla;

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler / Klasik Amerikanlar da Motor Numaralar1

Gönderen : papatya54 - 16/10/2014 11:42

[http://s27.postimg.org/8uothwrv7/d\\_k\\_418.jpg](http://s27.postimg.org/8uothwrv7/d_k_418.jpg)

Ornek Motor Numaralari

F1210A

Burada ilk harf motor uretim fabrikasinin yerini, geri kalan 4 hane uretimin ay ve gununu, sondaki harf/harfler ise motor kodunu veriyor

Yukaridaki Motor Numarasi icin F= Flint fabrikasini, 1210 12. ay yani Araligin 10. gununu,Aise 235 Cui 6 silindir 3 manual vitesli overdrive opsiyonlu bir motoru gosteriyor. Diger Motor uretim fabrikalari icin T=Tonawanda, C= Canadayi anlatiyor.

Motor Kodlari

A= 235 Cui 6 Silindir 3-vites ; Overdrive

AD=235 Cui 6 Silindir Agir gorev sanzuman ve debriyajli Motor

B= 235 Cui 6 Silindir Powerglide sanzuman

C= 265 Cui V8 3 manual vites

CD=265 Cui V8 Overdrive opsiyonlu

CE=265 Cui V8 agir gorev sanzuman ve debriyajli Motor

E= 283 Cui V8 4 Barrel Karburator

EA=283 Cui V8 Cift 4 Barrel Karburator

EB=283 Cui V8 Cift 4 Barrel Karburator ve Hi-Lift krank milli uretim

EJ=283 Cui V8 Fuel Injection ( enjektorlu)

EK=283 Cui V8 Fuel Injection ( enjektorlu )ve Hi-Lift krank milli uretim

EC=283 Cui V8 4 Barrel Karburator ve Overdrive opsiyonlu

F= 283 Cui V8 Powerglide sanzuman

FA=283 Cui V8 Powerglide sanzuman ve Klimali Motor



FC=283 Cui V8 4 Barrel Karburator ve Powerglide sanzuman

FD=283 Cui V8 çift 4 Barrel Karburator ve Powerglide sanzuman

FJ=283 Cui V8 Fuel Injection ve Powerglide sanzuman

FE=283 Cui V8 4 Barrel Karburator, Powerglide ve Klimali Motor

G= 283 Cui V8 Turboglide sanzuman

GB=283 Cui V8 Turboglide ve Klimali Motor

GC=283 Cui V8 4 Barrel Karburator ve Turboglide sanzuman

GD=283 Cui V8 Çift 4 Barrel Karburator ve Turboglide sanzuman

GF=283 Cui V8 Fuel Injection ( enjektörlü) ve Turboglide sanzuman

GE=283 Cui V8 4 Barrel Karburator, Turboglide sanzuman ve Klimali Motor

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 13/12/2014 15:06

[http://s10.postimg.org/691nlpjw9/10836183\\_10205294266495229\\_277619506\\_n.jpg](http://s10.postimg.org/691nlpjw9/10836183_10205294266495229_277619506_n.jpg)

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 27/01/2015 10:28

<http://s3.postimg.org/d00c3td7n/63olds1b.jpg>

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 09/03/2015 17:33

IGNITION & Spark plug type / timing setting

<http://pontiacformula.free.fr/en/allumage.php>

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 27/03/2015 13:06

Olginç bir kumlama \_ekli;

<https://www.youtube.com/watch?v=bCehkkTTeMk>

=====

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 09/04/2015 12:01

[http://s21.postimg.org/k2o304og7/11100160\\_10153274738917904\\_1302023125773855848\\_n.jpg](http://s21.postimg.org/k2o304og7/11100160_10153274738917904_1302023125773855848_n.jpg)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 06/05/2015 14:56

Deri tamiri;

<https://youtu.be/msBwHe1yz-k>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 28/08/2015 19:39

[http://s28.postimg.org/9sbxqlt9/11705302\\_875820482511239\\_654860787121378112\\_n.png](http://s28.postimg.org/9sbxqlt9/11705302_875820482511239_654860787121378112_n.png)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 04/09/2015 10:28

[http://s18.postimg.org/ejkrkmc5l/11750641\\_1094903200539148\\_5502211716267752583\\_n.jpg](http://s18.postimg.org/ejkrkmc5l/11750641_1094903200539148_5502211716267752583_n.jpg)

[http://s18.postimg.org/8woen59mx/11057803\\_1094903050539163\\_4173419782705153098\\_n.jpg](http://s18.postimg.org/8woen59mx/11057803_1094903050539163_4173419782705153098_n.jpg)

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 28/09/2015 12:34

<http://s24.postimg.org/p2sfg6xt1/bd80da8a849c8ac7287b18698a6d33c6.jpg>

## Cvp:Teknik Ve Faydalý Bilgiler

Gönderen : papatya54 - 07/10/2015 11:25

65-68 Bu1ck renk kombinasyonlar1

[http://s9.postimg.org/4qmodecbj/2502\\_2\\_low\\_res.jpg](http://s9.postimg.org/4qmodecbj/2502_2_low_res.jpg)

[http://s3.postimg.org/ll12ghzar/buick\\_1968\\_Mid\\_Size\\_Models.jpg](http://s3.postimg.org/ll12ghzar/buick_1968_Mid_Size_Models.jpg)

[http://s9.postimg.org/5244q5srj/2520\\_2\\_low\\_res.jpg](http://s9.postimg.org/5244q5srj/2520_2_low_res.jpg)

## Bu1ck da motor seçenekleri

Gönderen : papatya54 - 16/10/2015 14:24

[http://s1.postimg.org/ih3vsaom7/2494\\_n\\_1964\\_Buick\\_Full\\_Line\\_Prestige\\_16\\_17\\_low\\_r.jpg](http://s1.postimg.org/ih3vsaom7/2494_n_1964_Buick_Full_Line_Prestige_16_17_low_r.jpg)

## Biscayne nedir? Ompala'dan Bel-air' den fark1 nelerdir?

Gönderen : papatya54 - 23/10/2015 13:59

Bu ba\_lık konusuna Ankara'lı dostumuz Hakan Ku\_çu'nun bu konuda bilgilenmek isteyenlere ayr1ntılı bilgi payla\_1m1; Aslında ortada bir pazarlama ça1\_mas1 var , temelde birbiri ile çok farklı olmamasına rağmen bir fiyat sklası

olu\_turarak mü\_teri üzerinde sat1n alabilirsin duygusunu olu\_turmak amaçlanm1\_.

Ayr1nt1 vermek gerekirse CHEVROLET markas1 GM firmas1n1n en ucuz markas1d1r , yani dizayn itibar1 ile

CADILLAC be enen biri e er gücü yetmiyorsa ekonomik olarak daha ucuz olan ( s1ras1yla BUICK

>OLDSMOBILE>PONTIAC>CHEVROLET) ama görünüm olan birbirine çok benzeyen ba\_ka bir markay1 seçebilir , örne in incelersek PONTIAC ve CHEVROLET neredeyse ayn1d1r , ayn1 mant1kla IMPALA modelini çok be enen birisi daha az ödeyerek ( s1ras1yla IMPALA >BELAIR>BISCAYNE>DELRAY " 210 - 150 " serisi ) araçlardan birini seçebilir , ayr1ca firma araçlar1nda da maliyet az olsun mant1 1 ile fazla nikeleja yada üç tane stop lambas1na gerek yok yeterki ucuz olsun diyerek en hesapl1 model tercih edilm1\_tir, zira birde rakip Ford firmas1nda benzer FAIRLINE , CUSTOM gibi alternatif Araçlara kar\_1 özellikle BISCAYNE ilanlar1nda " neden daha fazla ödeyesiniz " benzeri tan1mlamalar çok kullan1lm1\_t1r.

Farklara gelince ; motor manas1nda motorun hacmi belirleyici unsur olup aksesuar tipine göre motor de i\_mez yani Impalada kullan1lan 250 lik motorla BISCAYNE kullan1lan 250 lik motor farkl1 de ildir , sadece taksi yada polis arac1 gibi opsiyonlarda \_ar1 dinamosu yada debriyaj Balatas1 gibi Farkl1l1klar olabilir , hatta iste e ba l1 al1nabildi i için 250 motorlu bir impala olabildi i gibi 348 kübik inç bir Delray Almak mümkündür .

Ana farkl1l1k ise d1\_ar1da stop lambas1n1n adedi ile ortaya ç1kmaktayd1 Impalan1n alameti farikas1 üç adet stop lambas1 iken di erlerinde iki stop lambas1 vard1 keza d1\_ar1daki nikelaj ve süslemeler fiyat dü\_tükçe azalmakta ve \_ekli de i\_tirmektedir .

Arac1n içinde tahmin edilebilece i gibi dö\_eme renkleri ve ^ekli yine modele göre daha az Ayr1nt1 ve süsleme parças1 içermekte , radyo Çe\_itleri maliyeti az tutmak ad1na istasyon Haf1za tu\_u olmayan çe\_itlere kaymaktayd1.

Bir di er Ayr1nt1 neden Biscayne gibi modeller daha çok tek kap1 yada station araçlarda daha fazlad1r yada üstü aç1labilen Delray yoktur ? Çünkü ekonomi mant1 1yla firmalar , ve Çekirdek aileler ucuz modelleri tercih etmi\_ler , di er dört kap1 Direkli modelleri de a r1r1kl1 olarak kamu kurumlar1 kullanm1\_t1r.

Son olarak CHEVROLET Firmas1 zaman zaman daha lüks araçlar yapt1 1n1n göstermek ve ç1tay1 yükseltmek ad1na , en lüks modelinin daha üstünü ç1kartm1\_t1r örne in en lüks model BELAIR iken IMPALA daha sonra CAPRICE ve CAPRICE CLASSIC gibi , bir yandan da daha ekonomik olmak ad1na NOVA , CHEVELLE gibi alt modeller ç1kartm1\_t1r.

## K1\_ Lasti i Uygulamas1

Gönderen : papatya54 - 05/11/2015 09:51

bigshark (Serdar Genç) payla\_1m1

2015-2016 Sezonu Kis Lastigi Uygulaması

1 Aral1ktan itibaren bütün ticari araçlara k1\_ lasti i takma zorunlulu u gelmi\_tir. Bütün ticari araçlarda olmas1 gereken özellikleri bakanl1k bir genelge ile nas1l olaca 1n1 belirtmi\_ bulunmaktadır. Bu yüzden bütün araç ticari araç sahipleri araçlar1n1 bu genelgeye istinaden trafi e donan1ml1 bir \_ekilde ç1kmalar1 gerekmektedir. K1\_ lasti i takmas1 gereken ticari araç sahipleri bu kurala uymaz ise 519 TL idari trafik cezas1 ile kar\_1la\_acaklard1r.

Zorunlu K1\_ Lasti i

Genelge hükümlerine göre ticari araçlarda aranacak k1\_ lasti i özellikleri \_unlard1r.

1) K1\_ lasti i; üzerinde M+S i\_aretı ve/veya kar tanesi (snowflake) i\_aretı bulunan ve 7 °C'nin alt1ndaki s1cakl1klarda yol tutu\_unu art1rmak amac1yla bile\_imi özel olarak belirlenmi\_ ve s1rt yüzeyinde özel olarak tasarlanm1\_ desenleri bulunan lastik türüdür. Sadece buzlu zeminlerde kullan1labilen çivili lastikler de k1\_ lasti i yerine geçer.

2) Kamyonet, minibüs ve "A" türü yetki belgelerine kay1tlı otomobillerin tüm lastiklerinin k1\_ lasti i olmas1 zorunludur."

3) Kamyon, çekici, tanker, otobüs, minibüs, otomobil ve kamyonet türü araçlar1n lastiklerinin yanaklar1nda (M+S) i\_aretı veya (M+S) i\_aretı ile birlikte kar tanesi (snowflake) i\_aretı veya sadece kar tanesi (snowflake) i\_aretı aranacaktır."

4) Kamyon, çekici, tanker, otobüs, yar1 römork ve römork türü araçlarda lastik di\_derinli i en az 4 mm olmak zorundad1r.

K1\_ lasti i takma zorunlulu u uygulaması 1 Aral1k ile 1 Nisan tarihleri aras1nda uygulan1r. Ülkemizde ayn1 anda ayn1 iklim \_artlar1 ya\_anmad1 1ndan bu süreler Bakanl1kça belirlenen artt1r1ml1 sürelerle s1n1rlı olmak üzere \_ehir içi ta\_1mac1l1kta k1\_ lasti i uygulaması ile ilgili hususlar ortalama yerel s1cakl1klar dikkate al1narak ilgili Valiliklerce belirlenebilir.

Kullandığımız özel araçlarda su an için zorunluluk yok gibi gozukmekle beraber, yakın dönemde (bir kac sene içinde lastik üreticilerinin talebi karsılaması mumkun olamayacağı için) tüm araçları kapsayan yeni bir uygulamaya gidilecek gibi görünüyor. Karlı ve kaygan zeminlerde ve 7 derece altındaki sıcaklıklarda cekiş ve fren gücünü arttırmak için zorunlu olmasa da kis lastigi taktirmakda fayda oldugunu nacişane hatırlatmak isterim..

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 09/12/2015 17:33

---

[http://s29.postimg.org/5d5f3kptz/ddd\\_1951.jpg](http://s29.postimg.org/5d5f3kptz/ddd_1951.jpg)

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 09/12/2015 17:34

---

[http://s29.postimg.org/lmvl6h0hz/ddd\\_fords.jpg](http://s29.postimg.org/lmvl6h0hz/ddd_fords.jpg)

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 04/03/2016 13:26

---

<https://arabalartarihi.wordpress.com/>

=====

**Cvp: Motor Blok Numaralar1**

Gönderen : papatya54 - 21/04/2016 10:48

---

[http://s31.postimg.org/y0yesgyuz/ww2\\_justanswer\\_com.jpg](http://s31.postimg.org/y0yesgyuz/ww2_justanswer_com.jpg)

[http://s31.postimg.org/k4xj2klmj/chevyasylum\\_com.jpg](http://s31.postimg.org/k4xj2klmj/chevyasylum_com.jpg)

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 24/05/2016 12:24

---

[http://s33.postimg.org/99omi2lmn/13103337\\_10154188699204216\\_7841642512904735104\\_n.jpg](http://s33.postimg.org/99omi2lmn/13103337_10154188699204216_7841642512904735104_n.jpg)

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 07/06/2016 17:32

---

[http://s32.postimg.org/tdrqqqwayd/13332812\\_1244274998926017\\_3229626468144693039\\_n.jpg](http://s32.postimg.org/tdrqqqwayd/13332812_1244274998926017_3229626468144693039_n.jpg)

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 24/02/2017 13:35

---

<http://i.hizliresim.com/dPqZ1Z.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 25/09/2017 15:24

---

<https://i.hizliresim.com/6y2XNN.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 26/09/2017 12:40

<https://i.hizliresim.com/2EglL0.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 14/10/2017 10:40

<https://i.hizliresim.com/5GVJ9l.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 16/10/2017 11:15

<https://i.hizliresim.com/1GN3pN.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 17/10/2017 14:21

<https://i.hizliresim.com/OyV28n.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 27/10/2017 11:29

<http://www.amerikanaraba.com/yazilar/teknik-bilgiler/chevrolet-motor-cesitleri-ve-bilgileri/>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 21/11/2017 14:40

<https://i.hizliresim.com/WGRdEN.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 07/12/2017 12:45

<https://i.hizliresim.com/YO7y9E.jpg>

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 12/12/2017 09:10

---

<https://i.hizliresim.com/EyjMZg.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 07/04/2018 17:48

---

<https://i.hizliresim.com/qGZa8B.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 11/07/2018 16:31

---

<https://i.hizliresim.com/VDPgdV.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 16/08/2018 10:53

---

<https://i.hizliresim.com/9NW033.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 11/09/2018 12:48

---

<https://i.hizliresim.com/0zJNLV.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 18/09/2018 12:46

---

<https://i.hizliresim.com/RDldzj.jpg>

=====

**Cvp:**

Gönderen : papatya54 - 24/07/2019 11:44

---

<https://i.hizliresim.com/Z5MdEk.jpg>

=====