

Yakittan elde ettigi isi enerjisini mekanik enerjiye çeviren makinalara motor denir.

Yakitlarına göre motorlar, Dizel-Benzin-LPG li olmak üzere ayrılırlar. Benzinli motorun yakiti benzin; Dizel motorun yakiti Mazot (motorin); LPG'li motorun yakiti ise LPG gazidir.

Silindir dizilis sekilerine göre motorlar sira tipi, v tipi, yildiz tipi, boksör tipi seklindeddir.

Sogutma sistemine göre motorlar, su sogutmali ve hava sogutmali diye ikiye ayrilir.

Yanma sistemine göre motorlar, içten yanmalı ve distan yanmalı diye ikiye ayrilir. Araçlardaki motorlar içten yanmalı motorlardir. İçten yanmalı motorlar ise, mazot, benzin ya da motorin yakarlar.

Motorlar, çalışma zamanlarına göre, iki zamanli ve dört zamanli motorlar diye ikiye ayrilir.

Benzinli motorlarda atesleme, sikistirilmis benzin-hava karisiminin buji ile ateslenmesi ile olur.

4 zamanli motorlarda 4 zaman, sirasi ile söyledir: Emme, sikistirma, atesleme (veya genisleme; is zamani da denir), egzost.

Enkektörlerden püskürtülerek atesleme yapılan motorlarda yakit olarak motorin kullanilir.

Katalitik konvertör kullanılan araçlarda yakit olarak, kursunsuz benzin kullanilir.

Bir motorun bazi parçaları sunlardır: mars motoru, piston, segman, piston kolu, silindir kapagi, supap kapagi, eme manifoldu, egzost manifoldu, silindir gövdesi, silindir gömlegi, karter, conta, külbütör, emme supapi, ekzost supapi, supap itegegi, krank mili, kam mili, volan dislisi, eksantrik dislisidir.

Dizel motorda ise bunların disinda, mazot pompasi (enjeksiyon pompasi) ve enjektör de bulunur.

Benzinli motorlarda, üsttekilerin disinda karbüratör, benzin pompasi, buji, distribütör, bobin vardir.

ATESLEME SISTEMI

Benzinli motorun atesleme sisteminin bazi önemli parçaları sunlardır:

Akü, kontak anahtari, endüksiyon bobini, distribütör, buji ile distibütör içinde bulunan platin takimi, alçak yüksek gerilim kabloları kondansatör, tevzii makarasidir.

Benzinli motorlarda bujinin görevi ateslemeyi saglamaktır. Benzinli motorlarda bulunan distribütörün en önemli görevleri endükdüy bobininden gelen yüksek voltaji bujilere dagitmanın yanisira, pilatin ve meksefe yardimiyla yüksek voltajın olusumunu saglamak, ayrıca tevzii makarasiyla da elektrik dagitimini saglamaktır.

Endüksiyon bobini aküden gelen voltaji 15.000 - 25.000 volta çıkarir.

Bujilere atesleme sorasna göre akim dagitan distribütördür. Motor çalışmazken kontak anahtari, atesleme durumunda açık unutulursa platin ya da bobin yanabilir.

Aracın belirli bir km.'sinden sonra bazi parçaları degismelidir. Bunlardan biri platin ve bujidir. Atesleme sistemi ayarlarından biri buji ayarı ve diğeri ise platin ayarı ile avans ayaridir.

Platin meme yapmış ise meksefe (kondansatör) yanabilir. Platin meme yaparsa zimparayla temizlenir.

Motorun çalışması sarsintili ise, sebebi buji kablolarından birinin çıkmış olması olabilir.

Benzinli bir motorda normal yanma olmamasının sebeplerinden biri bujilerin normal etesleme yapmaması, bir diğeri de platin ayarının bozuk olması ayrıca bujilerin kurum bağlanmış olmasıdır.

Bujiler ayarsız ve asınmış ise motor çekisten düşer.

Buji ayarları yanlış yapılmış bir aracın egzost dumanı siyahtir.

Motorun egzostundan siyah duman çıkması durumunda karışım oranı da kontrol edilmelidir.

YAKIT SISTEMI

Benzinli motorun yakit sisteminin parçalarından bazıları sunlardır:

yakit deposu, yakit pompasi, yakit göstergesi, karbüratör, hava filtresi, emme manifoldu.

Dizel motorun yakit sisteminin parçalarından bazıları sunlardır: yakit deposu, besleme pompasi, mazot filtresi, enjeksiyon pompasi, enjektör, isitma kizdirma bujileri, yakit göstergesi.

Hava filtresinin görevi, karbüratöre giren havayı süzmek ve ve sessiz emis saglamaktır. Hava filtresinin tıkanmasını önlemek için basınçlı hava ile temizlemeliyiz. Öte yandan, hava filtresi tıkalı olan motor zengin karışımla çalışır. Filtre yine de temizlenmeden motor hala çalıştırılırsa motor bogulur.

Karbüratör, emme manifoldu üzerindedir ve sadece benzinli motorlarda olur. Benzin-Hava karışimini ayarlar. Karbüratörün karıştırma oranı 1/15'tir.

Jinkle devresinin görevi, soğuk havalarda motorun çabuk çalışmasını sağlamaktır. Jinkle devresi karbüratörde bulunur. Jinkle keleşi, karbüratörün hava giriş deliğı önünde bulunur.

Yağ filtresi yağı süzer ve temizler.

Silindir içindeki yanmış gazlar egzost manifoldu ile dışarı atılır.

Egzost susturucusu, basınçlı olarak çıkan yanmış gazların sesini azaltır. Eğer aracın egzostundan fazla ses çıkıyorsa susturucu patlak olabilir.

Supap ayarı, en önemli motor ayarlarından biridir. Soğuk ve sıcak ayar olarak ikiye ayrılır.

Bir aracı kis şartlarına hazırlarken en önemli noktalardan biri hava filtresini kislik pozisyona almak ve otomatik jinkle kislik pozisyonuna çevirmektir.

Araçta yakıt ikmali yapılırken motor stop edilir.

Ayağımızı gaz pedalından çeksek bile motorun hala çalışmasını sağlayan devre rölanti devresidir.

Yakıtın içinde toz-su-pislik vs. varsa motor tekleyerek çalışır.

Yakıt sistemi ayarlarından biri rölanti ayarıdır.

Bogulmuş bir motoru çalıştırmak için gaz pedalına sonuna kadar basılarak mars yapılır.

Motor ısınca stop ediyorsa karbüratöre de bakılmalıdır.

Araç kullanırken yakıt tasarrufu için
hava filtresi temizlenmeli,
Karbüratör ayarları yapılmalı,
Jinkle devresi açık unutulmamalıdır,
Rölanti yüksek olmamalıdır,
Eskimis bujiler temizlenmeli,
Lastik hava basınçları normal olmalıdır,
Fren ayarlarının siki olmaması,
Uygun viteste gidilmesi,
Debriyaj kaçırması olmamalıdır,
Saatte 90/100 km hızın geçilmemesi
gerekmektedir.

Aracın fazla yakıt yaktığını anlamak için eksozuna bakılır. Eğer egzost rengi siyahsa fazla yakıt yakıyor olabilir.

YAGLAMA SİSTEMİ

Yağlama sisteminin parçaları:

Karter-yağ pompası,
Filtre,
Gösterge,
Seviye çubugu,
Yağ kanallarıdır.

Motorda yağın bazı görevleri:

Sürtünmeyi azaltmak,
Asinmayı önlemek,
Silindir ve segmanlar arasi boslugu doldurup sızdırmazligi saglamak,
Sogutmaya yardımcı olmak,
Asinmadan dolayi olusan pislikleri temizlemektir.

Karterin önemli görevlerinden bazilari:

Motor blogunun altini kapatmak ve yaga depoluk etmektir.

Araçta motor yagi kontrol edilirken kontak anahtari kapatilir ve 4-5 dakika beklenir. Yag ölçümü yapılırken araç düz durumda olmalıdır. Yag seviyesi yag çubuguyla ölçülür, ve yagin seviyesi yag çubugunun iki çizgisi arasında olmalıdır. Yag seviyesi normalin çok altinda iken motor çalıştırılırsa motor isinir ve yanar.

Motor yagi degistirilirken motor sicak olmalıdır.

Motorlarda genellikle 20-50 W numara motor yagi kullanilir. Motorun yagi karterin altındaki tapa açılarak bosaltilir. Yeni motoryagi ise süpap muhafaza kapagi üzerindeki kapaktan doldurulur.

Motor yagi ve yag filtresi belli km'lerde mutlaka degistirilmelidir.

Motorda yag basinci yoksa,
yag yok,
filtre tikali,
yag pompasi arizali,
ya da yag müsiri arizali olabilir.

Motorun yag eksiltmesinin sebeplerinden bazilari:

Karter contasının yırtılması,
sekman ya da silindirlerin asinması,
karterin delik olması,
tapadan yag sızdırmasıdır.

Yag yakan motorun eksuztundan mavi duman çıkar.

Marsa basılıp motor çalıştırıldığında yag lambasının sönmesi gerekir.
Motor çalıştığı sürece yağlamanın olup olmadığı motor yag göstergesinden takip edilebilir.
Motor çalışırken yag göstergesinde anormallik görülürse motor hemen durdurulur.

SOGUTMA SISTEMI

Su ile sogutma sisteminin bazi parçaları:

Radyatör,
Vantilatör,
Devirdaim pompasi,
Termostat,
Hararet (isi) gösterici,
Hararet (isi) müsiri,
Ilave su kabi,
Fan motorudur.

Radyatör, sogutma suyuna depoluk eder. radyatörün altında su bosaltma muslugu vardır.

Termostat silindir kapagi su çıkisindedir. Motorun sicakligini çalışma sicakligında sabit tutar.

Devirdaim pompasi vantilatör kayisından hareket alır. Radyatördeki soguk suyu su kanallarına yollar.

Hava sogutmali motoru, su sogutmali motordan ayiran bir diger özellik hava sogutmal motorda radyatör ve su pompasının olmamasıdır.

Vantilatör kayisi V seklindedir. Kayis gerginligi 1-1,5 cm civarında olmalıdır. Vantilatör kayisi hareketini krank mili kasnagından alır ve vantilatör kayisi devirdaim pompası ve alternatörü (sarj dinamosunu) çalıştırır. vantilatör kayisi koparsa motor hararet yapar.

Sogutma sisteminde su azaluyorsa

silindir kapak contası arızalı veya radyatör delik,
radyatör kapası bozuk,
radyatör hortumve kelepçeleri arızalı veya delik,
kalorifer hortumları delik veya
termostat arızalı olabilir.

Motorun hararet yapmasının nedenleri:

- >Radyatör peteklerinin tıkanması,
- >radyatörde suyun azalması,
- >vantilatör kayisinin gevsek veya kopuk olması,
- >termostatın arızalı olması,
- >motor yağının azalması,
- >motor sogutma suyu kanallarının tıkalı olması,
- >uygun vites ve hızda gidilmemesi,
- >otomatik fanın arızalı olmasıdır

Radyatöre konacak suyun seviyesi peteklerin üzerinde olmalıdır.

Çok sıcak motora rölantide çalışırken ilik ve kırıksız su konur.

Motor blugundaki su kanalları pastan ya da kireçten tıkanmış ise motor fazla ısınır.

Radyatöre konacak suyun içilecek temizlikte ve temiz su olması gerekir.

Su olduğu halde motor fazla ısınıyorsa, termostat arızalıdır.

Donmayı önlemek için radyatöre antifriz ilave edilir.

Termostadi sökülmüş motor, gereğinden soguk çalışır asınlmalar artar ve verim düşer.

Motorun çok sıcak çalıştırılması motoru çekisten düşürür.

Motor çok sıcakken radyatöre soguk su konursa silindir kapası ve blok çatlayabilir.

Çok sıcak bir motorda radyatör kapası ıslak bir bezle tutulup hafifçe gevsetilir ve buhar tamamen atılınca radyatör kapası açılır.

Araçta ısı (hararet) göstergesi çalışmuyorsa ısı müşiri arızalı olabilir.

Motor, çalıştıktan sonra çalışma sıcaklığına gelmiyorsa kalorifer hortumlarında kaçak olabilir.

Motor ısının aniden yükselmesinin sebebi kayis kopması olabilir.

MARS SİSTEMİ

>Mars sistemi motora ilk hareketi verir.

Parçaları:

-akü,
-kontak anahtarı,
-mars motoru,
-volan dislisidir.

Marsa basıldığında mars motorunun bediks dislisi volanın üzerindeki dislilerle kavrar ve volanı döndürür.

Volan da krankı döndürerek, motora gerekli ilk hareketi verir.

Mars durumunda mars motoru hiç dönmüyorsa:
akü bitik,
akü kutup başları gevsek,
akü kutup başları oksitli,
mars otomatığı arızalı,
mars motoru sargıları arızalı ya da sigortası atık olabilir.

Motor çalışırken mars yapılırsa volan dislidi, mars motoru ve mars dislisi zarar görür.

Marsa basıldığında mars motoru dönmez, korna da çalmaz ise sorun aküde-kutup başlarında olabilir.

Akü baska bir aküyle takviye yapılacaksa her iki akünün (+) kutup başları (+) kutup başlarıyla, (-) kutup başları ise (-) kutup başlarıyla birleştirilir. Her iki akünün de voltajı aynı olmalıdır.

Dijital göstergeli araçlarda akü takviyesi yapılmaz.

Marsa basma süresi 10-15 saniyedir. Fazla basılırsa akü biter.

Mars yapıldığında tik diye bir ses gelip, mars motoru çalışmıyorsa akü kutup başları gevsek olabilir.

Vantilatör kayısı hareketini volan kasnagından alır ve pervaneyi -devirdaim pompasını- sarj dinamosunu çalıştırır. Kayıs koparsa vantilatör pervanesi - devirdaim pompası ve sarj dinamosu hareket.

SARJ SİSTEMİ

Sarj sistemi, motor çalışmaya başladığı andan itibaren aracın elektrik ihtiyacını karşılar ve aküyü sarj eder.

Sarj sisteminin parçaları:

alternatör,
konjektör (regülatör),
sarj lambası,
vantilatör kayısıdır.

Alternatör, krank mili kasnagından vantilatör kayısı ile aldığı mekanik enerjiyi elektrik enerjisine çevirir. Bazı araçlarda alternatör değil, sarj dinamosu bulunur.

Konjektör (regülatör), alternatörün ürettiği elektriğin volt ve akimini ayarlar. Aracın devri arttıkça alternatörden çıkan akım ve voltajı ayarlar, tesisata ve aküye gönderir.

Sarj lambası, sarj sisteminin çalışmadığını ikaz eder. Yani alternatör, konjektör vs. arızasını belirtir.

Bir araç için gerekli elektrik enerjisini sarj sistemi sağlar.

Akü, motor çalışmazken isik ve özel elektrikli alicilatri besler.

Vantilatör kayisi çok siki ise alternatör yataklari bozulabilir.

Vantilatör kayisinin koptugu "ilk olarak" sarj ikaz lambasından anlasilir.

Motor çalışırken ayagimizi gaz pedalından çekince far isiklari zayıfliyorsa akü zayıflamis olabilir.

Motor çalıştigi halde sarj ikaz lambasi yaniyorsa vantilatör kayisi gevsek olabilir ya da alternatör kablo baglantilari gevsek veya alternatör kömürü asinmis olabilir.

Aracin durdurulup kontagin hemen kapatilmasi gereken hallerden bazilari:

- Sarj ikaz lambasinin yanmasi.
- Motordan ani bir sarsinti ya da ses gelmesi.
- Yag lambalarinin yanmasidir.

Konjektör ayari bozuxsa akünün su kaybi çok olur.

Araçta ampuller sik sik patliyorsa veya akü su kaybi fazlaysa veya konjektör arizali olabilir.

Marsa basilip motor çalıştiginde sarj ikaz lambasi sönmelidir.

AYDINLATMA VE IKAZ SİSTEMİ

Aydinlatma sisteminde, sigortalar, kablolar, farlar, park lambasi, sis lambasi, plaka lambasi, gösterge lambasi, iç aydinlatma lambasi, bagaj aydinlatma lambasi, gibi lambalar vardir.

Ikaz sisteminde, sinyaller, fren ikaz lambalari, geri vites lambasi, korna bulunur.

Her elektrik elemani gibi araçlarda bulunan aydinlatma ve ikaz sistemi gibi elektrikli devrelerde de: akü, kablolar, kablo baglantilari, sigortalar, açma kapama düğmeleri ya da kollari, ve alici olarak da ampuller bulunmaktadır.

Bu sistemlerin en önemli arizalari:

- kisa devre,
- kablo kopuklugu,
- akü bitmesi,
- akü kutup basi oksitlenmesi veya akü kutup basi gevsekligi,
- ampul yanmasi,
- sigorta atmasi,
- anahtarlarin arizalanmasidir.

Fren müsiri ikaz sisteminin bir parçasidir.

Farlardan bir kısmi ya da hiçbiriyanmiyorsa, sigortasi atik olabilir.

Flasör arizalanınca sinyal lambasi yanmaz.

Sigortalar atiksa bunun yerine ayni amperde sigorta takilir.

Far anahtari bozuxsa farlar yanmaz.

Isi göstergesi çalışmiyorsa, isi göstergesi müsiri arizali olabilir.

Aracin fren lambalari yanmiyorsa, fren müsiri arizali olabilir.

Fren lambalarından biri yanmiyorsa, yanmayan lambanın ampulu yanmis olabilir.

Farların bakımı yapılırken, far ayarı yapılır.

Farlardan biri sönük yaniyorsa far kablo bağlantısı gevsemis veya paslanmış olabilir.

Sigortanın görevi, kısa devre olduğunda sistemi korumaktır.

GÜÇ AKTARMA ORGANLARI

Güç aktarma organları sırasıyla:

Debriyaj, vites kutusu, saft, diferansiyel, akslar, tekerleklerdir.

Diferansiyelin görevi, gücü arttırmak, kendine gelen hareketi 90 derece kirip akslar yardımıyla tekerleklerle iletmek, virajlarda içteki tekerlegi az, dıştakini fazla döndürerek kolay ve rahat viraj almayı temin etmektir.

Kavrama (debriyaj) motorla vites kutusu arasındaki irtibatı keserek vites değiştirme olanakları sağlayan aktarma organıdır.

Akslar, diferansiyelin hareketini tekerleklerle iletirler.

Vites kutusu, aracın hızını ve gücünü ayarlar.

Araç hareket halindeyken ayaklarımız debriyaj pedalı üzerinde devamlı durursa debriyaj balatası aşınır.

Aracın ilk çalışması esnasında bir miktar gaz verildikten sonra debriyaj pedalına sonuna kadar basmanın faydası vardır.

Debriyaj balatası yağlanırsa debriyaj kaçıır. Debriyaj teli koparsa araç vites geçmez.

Vites değiştirirken debriyaj pedalına basılır.

Araç geri vites takılmak istendiğinde takılmıyorsa, debriyaj pedalından ayak çekilip yeniden basılır.

Aktarma organlarında yağ olarak, dişli yağı kullanılır.

Vites değiştirirken ses geliyorsa, debriyaj tam basılmamıştır.

Ani ve sert duruş kalkış yapmak debriyaj balatasını sıyırabilir.

Vites kutusu bakımı yapılırken yaga ve yağ kaçağına dikkat edilir.

LASTİKLER

Lastiklerin yeri, her altı ayda bir ya da her 10.000 km'de yer değiştirilerek aşınmalar denklemlidir.

Lastiklerdeki ağırlık dengesinin bozukluğu demek olan balans oluşursa araçta titreşim oluşur. Bu titreşimler en çok direksiyon simidinde hissedilir.

Lastik değiştirilirken krikonun takılınca el freni çekili olmalıdır.

Lastiklere normalden az hava basılırsa lastikler sürekli olarak ortadan aşınırlar ve araç titreşir. Aracın lastikleri araca binileceği zaman kontrol edilir.

Dubleks lastik iç lastiği olmayan lastiktir.

Karlı havalarda zincir çekici tekerleklerin ikisine de takılır.

Isinmadan dolayı lastik hava basıncı artmıssa hiçbirsey yapılamaz.

Lastiklerin üzerindeki rakamlar lastik ebatlerini belirtir.

Bir tekere dubleks, diğer tekere samyelli lastik takılırsa araç bir tarafa çeker.

Bijonların temizliği kuru bezle yapılır.

FRENLER

Araçta el freni duran aracı sabitlemek için kullanılır. El freni kopmuş ise el freni tutmaz. El freni çekili durumda unutulup yola devam edilirse kampanalar ısınır ve fren tutmaz.

Araç üzerinde 3 tip fren bulunur:

- Motor freni (kompresyon freni)
- Ayak freni
- El freni

Ayak freni 3 tiptir:

- Hidrolik fren
- Havali fren
- Karma fren

Fren sisteminin bazı parçaları şunlardır:

- Fren pedali
- Merkez pompası
- Fren boruları
- Tekerlek silindirleri
- Fren disk
- Fren balatası
- Kampanalar
- Fren ayar sistemleri

Havali frenli bir araçta üsttekilere ilaveten hava tüpü ve kompresör bulunur.

ABS frenin avantajları, frenlerken direksiyon hakimiyetini bozmaması ve fren mesafesini kısaltmasıdır.

Fren yapılmasına rağmen aracın hızı azalmıyorsa, fren hidroliği yok veya azalmış hatta fren ayarları geçsek olabilir. Fren sistemine yağ sızmış olabilir. Fren sisteminde kaçak olabilir.

Soguk havalarda el freni çekil durumda bırakılırsa fren balataları donarak yapışır.

Fren sisteminde hidrolik azalmışsa hidrolik yağı ile takviye edilir.

Ayak frenine basıldığında ön ve arka tekerlekler birlikte durur.

Araç çalışıyor fakat hareket ettiremiyorsa el freni çekik olabilir.

Aracın kampanaları asırı ısınmışsa fren ayarları bozuk olabilir.

Ön lastiklerin biri yeni biri eskiyse frenlerken araç bir tarafa çeker.

Westinghouse tipi frenli bir arabada hareket halinde iken motor stop ettirilirse asla fren tutmaz.

Hava frenli araçta hava basınç göstergesi basınç göstermiyorsa araç olduğu yerden kaldırılamaz.

ÖN DÜZEN SİSTEMİ

Ön düzen sistemi, aracın dönüşünü sağlar. Direksiyon simidi, direksiyon mili, sonsuz disli, sektör disli, rot, eğri rot, kısa rot, rotbasi bu sistemin bazı parçalarıdır.

Direksiyon kutusu yağı kontrol edilmelidir. Araçta çekme, gezme vs. varsa servise gidilmelidir. Kamber/ Kaster/ King-pim/ rot ve direksiyon kutusu ayarları gibi ayarları vardır. Ayarsızlık ve dislilerin asınması, direksiyon boşluğu artırır.

Ayrıca rot baslarının asınması ile direksiyon kutusu arızaları da direksiyon boşluğunu artırır.

Ön düzen ayarları bozursa ön lastikler içten ve dıştan asınır.

Direksiyon zor dönüyorsa lastik hava basıncı normalden azdır.

SÜSPANSİYON SİSTEMİ

Süspansiyon sistemi, araç tekerlerinin aracın şasi ve gövdesiyle birleştirildiği sistemdir. Yaylar (helezon yay), yaprak yaylar (makaslar) ve amortisörlerden oluşur.

Helezon yaylar otomobil türü araçlarda makaslar ise genellikle ağır hizmet araçlarında kullanılır.

Yaylar, yoldan gelen darbe titreşimleri üzerine alır. Yayların salınımini amortisör kontrol eder.

BAKIMLAR

Günlük bakımda motorun yağına, suyuna, fren hidroliğine, yakıtına, lastik hava basınçlarına, ışık ve ikaz sistemlerine bakılır.

Haftalık bakımda vantilatör kayışı gerginliği, akü bakımı yapılır.

Akü bakımı yaparken akü dis yüzeylerinin ve kutup başlarındaki oksitlerin sodalı su ve sıcak su ile temizlenmesine, plakaların 1 cm üzerine kadar saf su ilave edilmesine, eleman kapak deliklerinin açık tutulmasına, kisin akü donmasını diye akü tam şarj ettirilir, dijital göstergeli araçta asla akü takviyesi yapılmaz.

Akü kendiliğinden boşanıyorsa akünün üst kısmında pislik birikmiştir.

Kısa devreden dolayı yangın olursa akü kutup başları çıkarılır.

Akü 2 kutup başı arasında her iki kutup başına değen bir madeni parça varsa akü kısa devre olup patlar.

Yağlı tip hava filtresinin bakımı yapılırken sökülen parçalar gaz yağı ile temizlenir.

Yeni bir araçta 0-2000 km arası ilk kullanım süresine rodaj denir. Rodaj süresi çalışan parçaların birbiriyle alışma süresidir. Rodaj süresince asiri sürat yapılmaz, ani duruş kalkış yapılmaz, motor tam güç konumunda çalıştırılmaz, uzun süre sabit hızda gidilmez.

DİZEL MOTORA AIT BAZI BİLGİLER

Dizel motorlarda silindire sadece hava doldurulur ve yanma sıkıştırılmış havanın üzerine enjektörden yakıt püskürtülmesiyle sağlanır.

Dizel motorların yakıt sisteminde günlük yapılacak işlerden biri mazot-su ayırıcısı veya filtre ya da yakıt deposundan yakıt sisteminin suyunun alınmasıdır.

Dizel motorlarda yanma enjektörden yakıt püskürtmekle olur. Enjektörler kendilerine enjeksiyon pompasından gelen mazotu silindirlerdeki sıkıştırılmış havanın içine püskürterek yanmayı sağlarlar.

Enjeksiyon pompası, besleme pompası ile depodan gelen yakıtı basınçlı olarak enjektörlere yollar.

Dizel motorun çalışmamasının bir nedeni, hava yapmış olmasıdır. Hava yapmanın nedenleri:

- yakıtın bitmesi,
- boru ve rekorların gevşemesi,
- yakıt borularının sökülmesi,
- filtrenin temizlenmesi veya değişmesidir.

Dizel motorlarda egzost dumani siyah çıkıyorsa yakıt pompasına, enjektöre ve hava filtresine bakılır. Ayrıca dizel motorlarda yağ yapıldığında yağ motoru dönmüyor ancak motor çalışmıyorsa yakıt filtresi de takili olabilir.

Özellikle soğuk havalarda dizel motoru kolay çalıştırabilmek için kızdırma bujileri kullanılır.