Hazırlayan: Gülder DEMİR - gulder.demir@dunya.com

Kazanın bir saniye öncesine hazır mısınız?



Türkiye'de araç sürücülerinin bilinçli olmadığını belirten Demir Bükey İleri Sürücülük Teknikleri Akademisi'nden Yener Gülünay, trafik kazalarına karşı en büyük yaşam şansının doğru bilgiyi sağduyu, saygı, hoşgörü ve gerektiğinde beceriyle uygulayabilmek olduğunu vurgulayarak "İnsanları kazanın bir saniye öncesine hazırlamaya çalışıyoruz" diyor.





Trafik canavarı" Türkiye'nin değişmez gündemini oluşturmakta. Türkiye'deki trafik kazalarının fazla olması haricinde can kayıplarının çok olduğunu görüyoruz. İngiltere'de yüz bin araç başına meydana gelen kazalarda on iki kişi ölürken Türkiye'de kırk bir kişi ölüyor. 1992 yılında Demir Bükey tarafından kurulan İleri Sürücülük Teknikleri Akademisi trafikteki kazaları azaltmayı amaçlayarak, öncelikle sürücülerin bilinçlendirilmesi, kaza öncesi son birkaç saniyeye yönelik eğitimler vermeyi on altı yıldır sürdürüyor. Demir Bükey Akademi'den Yener Gülünay ile ileri sürüş teknikleri üzerine konuştuk.

● Türkiye'de araç sürücülerinin çok fazla kaza yapmasının nedeni sizce nedir?

Türkiye'de kimse sürüş tekniği konusunun bilincinde değil. Bu yüzden kimse hatanın kendisinde olduğunu kabul etmiyor. "Yol kaygandı", "Otomobil kontrolden çıktı" diyor. Polis raporlarında "aşırı hız" diye yazar. Aşırı hız değişkenlere göre kendi hız limitini aşmak demektir. Hâlbuki alakası yok. Sormamız gereken iki soru var. Bir; bu aleti kullanmasını nasıl öğrenmişiz? Bir sürücü kursuna gidip bir ehliyet almak mecburiyetinde olduğumuz için gitmişiz, ama öğrenememişiz. Kendi kendimize öğrenmeye çalışmışız ya babadan ya büyükten ya da usta şoförden yardım almışız. Ama bize otomobil kullanmayı öğreten kişi ne şekilde öğrenmişse aynı yöntemle öğretmiş. Dolayısıyla yanlışlar zincirleme devam ediyor.



İkincisi, kullandığımız aleti tanımıyoruz. Hiçbir bilgisi olmayan ya da yanlış bilgilerle donatılmış bir kişi, tanımadığı bir aleti okuma düzeyi ne kadar iyi olursa olsun hakkıyla kullanamaz. Baktığımızda otobanların çok güvenli olması gerekirken en tehlikeli ve tuzak-





lı yollar olduklarını görüyoruz. İnsan taşımacılığının daha çok karayollarında yapıldığını ve otobüslerle insanlar taşındığını görüyoruz. Otobüslerde birkaç senedir emniyet kemerli üretilmesine rağmen insanlarımızın o emniyet kemerlerini de takmadıklarını görüyoruz. Şöyle bir sürücü düşünün; ne lastikleri iyi durumda, ne koltuğu ayarlı, ne direksiyonu doğru tutuyor, ne kurallara uyuyor, hem de üstüne üstlük çok risk alıyor, saygısız yol almaya çalışıyor, yol vermek diye bir şey yok, sürekli sinirli, her şey olabilir, buna rağmen kemeri bağlı değil. Son derece riskli olan bu araçta yolculuk yapmak ister misiniz?

● Demir Bükey Akademi ne tür bir eğitim vermekte?

İleri Sürücülük Teknikleri, temel olarak her şeyi kapsıyor, ama Türkiye'de şu anda ihtiyaç duyulan, ehliyeti olan herkesin alması gereken, kazayı önlemeye yönelik "defansif sürücülük" eğitimleri ve onun alt eğitimleri. Şu an 17 milyon ehliyetli sürücü ve bu sürücülerin araçlarında seyahat eden iki, üç katı insan trafiğe çıkıyor. Bu insanların bugüne kadar bir eğitim almadığını gayet açık söyleyebilirim. İki günlük temel eğitimizde, insanları kazanın bir saniye öncesine hazırlamaya çalışıyoruz. Acil duruma düşen biri, üç tane kardinal hata yapmıştır. Tehlikeyi görmek için bakmamış, bakmış, ama görmemiş, görmüş fakat nasıl bir tehlike olduğunu tanımlayamamış, ondan sonra da içine düşmüştür. Kaza, önlenemez olana denir. Önlenebilir olana kaza denmez. Yaptığımız bu ikisi arasındaki farkı insanlara canlı olarak göstermek. Dolayısıyla bu işin doğrularını insanlara öncelikle öğretmek gerekiyor.

● Kazalar daha çok sürücü hatalarından mı kaynaklanıyor?

Eğitimlerimizde otomobil kullanmasını öğrencilerimize maalesef baştan öğretmek zorunda kalıyoruz. Bir aracı hareket ettirmek önemli değildir. Onu kontrol altında tutup gerektiğinde yavaşlatabilmek önemlidir. Örneğin 36 bin litrelik petrol taşıyan bir tankeri kullanan ağır vasıta şoförüne, buzun üzerinde ABS freninde ve en ufak bir direksiyon hareketinde yaşanan sapmaları, kaymaları gösteriyoruz. Bir döner kavşağı 27 km/saat yerine 33 km/saatlik bir hızla dönmeye çalıştığı zaman arkasının "pat" diye yattığını görüyor. Oysa kabinde bunu hissetmezsin bile. Ağır vasıta şoförü fren yapmaktan korkar, gerekli yavaşlamayı da doğal olarak acil durumlarda doğru yapabilmesi mümkün değildir. Dikkat edin sürücü frenden önce manevra yapmaya çalışır ve bütün terslikler o zaman başlar. Altın bir kural vardır, bir yere çarpacaksan veya yoldan çıkacaksan önce yavaşlamayı sağla ki, hiç değilse çarpışma en düşük hızda gerçekleşsin. Bugün ABS freninin nasıl kullanılacağını sürücüler bilmiyor. Acil durumda fren pedalının sonuna kadar basamaz. Bastığını zannediyor. Öyle bir basacaksın ki frene sonuna kadar, ancak o zaman en kısa sürede durabilirsin.

● Yakıt fiyatları sürücüleri çok etkiliyor. Araçlarda yakıt tasarrufu nasıl yapılmalı?

Araç sürüş tarzı yakıt tüketimini yakından ilgilendiriyor. Yüzde 15-20 civarında defansif araç kullananlar daha az yakıt harcıyor. Yani hız ortalamaları bir kere düşüyor, gaza daha az basıyorlar. Agresif kullananlar, aralara girmeye çalışanlar, hepsi daha fazla gaza basmak durumunda olanlar daha fazla yakıt tüketiyor. Öndeki araç, sık sık fren ve gaz pedallarına basılması gerekecek şekilde yakından takip edilmemeli. Frene ve ardından gaza basma hareketinin sık tekrarlanması, aracın seri kullanımı benzin tüketimini artırır. Araç yüksek veya gereğinden alçak devirde değil, optimum devirde kullanılmalı. Yani bir vites seçeneğinde motor devrinin 2.750-3.000 devirler arasında çalışmasına dikkat edilmeli.

Araç hareket halindeyken camlar açılmamalı. Pencerelerin açılması rüzgâr direncinin, dolayısıyla yakıt sarfiyatının artmasına neden olur. Motorun soğuk olması yakıt sarfiyatını artırır. Motor tam ısınmadan hızlı hareket edilmemeli. Motor çalıştıktan kısa bir süre sonra küçük viteste hareket ederek motorun ısınması sağlanmalı, yüksek vites ve hızlara geçmek için ise hararet göstergesinin normal seviyeye gelmesi beklenmeli.

Ayrıca, araçların motor veya yürüyen aksamındaki bir kusur da fazla yakıt harcatabilir. Örneğin motor çekişinde azalma, egzoz gazının siyah olması, motorun sıcakken zor çalışması gibi belirtilerin, aracın normalin üzerinde yakıt harcadığını gösterir. Aslında sürücüler alacakları basit önlemlerle araçlarının yakıt tüketiminde yüzde 20'yi aşan oranda tasarruf yapabilir. Kötü bujiler fazla yakıt harcanmasına neden olur. Bujiler, hava ve yakıt filtreleri, akümülatör ve bağlantı kabloları, yürüyen aksamın bakım ve ayarları mutlaka yapılmalı. Rotları ayarsız araçların lastikleri, seyir halindeyken direnç oluşturarak, yakıt sarfiyatının artmasına neden olur. Bunlar gözden kaçırılmamalı. Motorun rölanti devrinin yüksek olması da yakıt tüketimini artırır. Rölanti devri aracın fabrika çıkış değerinde olmalı.

Hyundai'den dünyanın ilk LPG'li hibrid otomobili



Hyundai, dünyada ilk kez geliştirilen yepyeni teknolojiye sahip çevre dostu otomobilini, 2009 yılında satışa sunmaya hazırlanıyor. Hyundai'nin hazırladığı Elantra LPI HEV hibrid araçta, hem LPG ile çalışan motor hem de elektrikli motor kullanılarak yakıt tüketimi ve zararlı gazların salımı düşürülüyor.

İlk etapta Kore'de satışa sunulacak olan Elantra LPI HEV (Hybrid Electric Vehicle-Hibrid Elektrikli Araç), dünyanın ilk sıvı petrol gazı (LPG) ile çalışan ve Lityum Polimer bataryalarını kullanan hibrid otomobili olma özelliğini taşıyor. Araçta Likit Petrol Enjeksiyonlu (LPI) 1,6 litre hacimli Gamma serisi motor ile birlikte 15 kW gücünde elektrikli motor ve sürekli değişken şanzıman (CVT) bulunuyor. Bu sayede Elantra LPI HEV'nin yakıt tüketiminde oldukça düşük rakamlar elde ediliyor.

Pazardaki rakiplerine göre yüzde 40 gibi ciddi bir oranda maliyet düşüren Elantra HPI HEV, benzinli motora sahip olan Elantra modeline göre de maliyetleri tam yüzde 50 oranında düşürüyor. Elantra LPI HEV, düşük yakıt tüketiminin yanı sıra 103 g/km'lik CO2 salımı ve benzinli Elantra'ya göre sağladığı yüzde 90 oranında azaltılmış emisyon değerleriyle tam bir SULEV (Süper Ultra Düşük Emisyonlu Araç) olarak kabul ediliyor. Hyundai, çevre dostu araç projelerini sadece hibridler üstünde yürütmüyor. Hidrojen ile çalışan FCEV (Yakıt Hücreli Elektrikli Araç) projesi de kısa bir süre içinde son halini alacak ve 2012 yılından itibaren yakıt hücreli araçların da seri üretimine başlanacak.

Nissan Qashqai satışa sunuldu



EuroNCAP çarpışma testlerinde en yüksek skoru alan Nissan Qashqai'nin 1,5 dizel versiyonu Türkiye'de. Qashqai 1,5 dizel 106 beygir gücünde ve 2000 devirde 240 Nm tork üretiyor. Araç gücünü ön tekerleklerinden altı vitesli düz şanzımanı ile aktarıyor.

Nissan, Qashqai 1,5 dizel versiyonunu Tekna Executive paketiyle satışa sunuyor. Bu pakette ABS, ESP, TCS, ön-yan ve perde hava yastıkları, deri döşeme, ısıtmalı ön koltuklar, hız sabitleme, Bluetooth, çift bölgeli otomatik klima, katlanabilir yan aynalar bulunuyor. Nissan Qashqai şehir dışı kullanımında, 100km'de 5,0 lt litre yakıt tüketiyor. Araç 59.990 YTL'den satışa sunuldu.

2009 Citroen C4







İki yeni motor seçeneği eklenen 2009 model C4'ler yenilendi. 2004 yılından bu yana, dünya çapında yaklaşık 900 bin adet satan Citroen C4'de BMW tarafından geliştirilen yeni motor kullanılacak. 1.6i litre 16V ve 2.0i 16V motorların yerini 1.6 litre 120 bg ve 1.6 litre turbo beslemeli 150 bg gücündeki motorlar alacak.

Araç görsel olarak, ön kısmında yeni nesi C5'e benzetilmiş. İçeride ise devir göstergesi daha merkezi konuma alınmış, firmanın "My Way" ismini verdiği yedi inç büyüklüğünde renkli ekrana sahip navigasyon sistemi opsiyonel seçenek olarak sunulmuş. Bluetooth, USB bağlantısı ve müzik sistemine entegre 10 GB büyüklüğündeki sabit disk diğer donanım seçeneklerinden.





Audi Q5



Alman otomobil üreticisi Audi'nin yeni modeli, 2008 yılının dördüncü çeyreğinde satışa sunuluyor. Q5'de üç motor seçeneği bulunacak. Yeni yedi vitesli çift kavramalı S tronic şanzıman ve "Audi drive select" donanım seçenekleri arasında olacak. Bir benzinli iki dizel olan motor seçeneklerinin teknik verileri şöyle: 2.0 TFSI, 211 beygir gücünde ve 1500 devirde 350 Nm tork üretiyor. Q5 2.0 TFSI 100 km/s hıza 7,2 saniyede ulaşabiliyor. Maksimum hızı 222 km/s olan aracın, karma kullanımda 100 km'deki yakıt sarfiyatı 8,5 litre. 2.0 TDI 170 beygir gücünde ve 1750 devirde 350 Nm tork üretiyor. Karma kullanımda 100 km'de 6,7 litre yakıt tüketen aracın 0-100 km/s hızlanması 9.5 saniye, maksimum hızı da 204 km/s.

3.0 TDI modeldeki en güçlü motor. V6, 240 beygir gücünde ve 1500 devirde 500 Nm tork üretiyor. 100 km/s hıza 6,5 saniyede ulaşan 3.0 TDI'nin maksimum hızı 225 km/s. 3 litrelik motor karma kullanımda 100 km'de 7.5 litre yakıt tüketiyor.

Bütün Q5 modelleri, motor gücünü yüzde 40 öne yüzde 60 arkaya veren quattro sistemi ile donatılmış. Sistem gerekli durumlarda motor gücünü, ön tekerleklere yüzde 65 arka tekerleklere de yüzde 85 oranında verebiliyor.



Fiat 500 Abarth yollarda



2008 Cenevre Otomobil Fuarı'nda üretileceği duyurulan 500 Abarth artık yollarda. 1,4 litre turbo beslemeli motoru 5500 devirde 135 beygir gücünde, sport düğmesine basıldığında 3000 devirde 206 Nm tork üretiyor (normal modunda 2500 devirde 180 Nm üretiyor).
Bu değerleri düşük bulanlar için Fiat bir de modifiye kiti sunuyor. Bu kit ile gövdesi de modifiye edilen 500 Abarth'ın motor gücü 160 beygire, torku ise 3000 devirde 230 Nm'ye yükseliyor. Aracın 0-100 km/s hızlanması 7,4 saniye, maksimum hızı da 211 km/s olarak açıklandı.

"VW 1-Litre" otomobili 2010'da geliyor



Dünyanın en önemli otomobil üreticilerinden Volkswagen, 2002'den beri prototip aşamasında olan 100 kilometrede 1 litre yakıt harcayan "VW 1-Litre" otomobili, sınırlı sayıda üretmeye ve 2010'da satmaya karar verdi.
300 kilo gram ağırlığında, gövdesi karbon kompozitten yapılan ve kaygan bir hatta sahip olması için şekillendirilen VW 1-Litre'nin, bu sayede de hava direnci katsayısı 0,16'ya indirgendi. Prototip bir silindirli dizel motora sahip, ama üretilecek modelde iki silindirli dizel motor kullanılabileceği, bu da yakıt olarak biodizel kullanabileceği anlamına geliyor. Araca ayrıca stop-start (araç ilerlerken, ani güç gerekmediğinde motor durdurularak ikincil üniteden tahrik alınması) ve anti-rölanti (araç durduğunda motorun otomatik stop edilmesi) özellikleri de eklenebilecek.





"Uslu Durmayanların" otomobili

Lancia Ypsilon Sport MomoDesign modelinin Avrupa'nın en önemli tasarım şirketlerinden Momo Design'ın, Lancia markasının İtalyan endüstriyel tasarımına yaptığı katkının bir ürünü dinamik görünümü ve doğal inceliği olan iki ruhlu yepyeni Lancia Ypsilon Sport MomoDesign, Türkiye'de satışa sunuldu. "Uslu durmayanların ve uslu durmamanın eğlenceli olduğunu bilenlerin" otomobili olarak tanımlanan Lancia Ypsilon Sport MomoDesign, Türkiye'de kendine özel bir kullanıcı kitlesi yaratmayı hedefliyor. Lancia Ypsilon Sport MomoDesign modelinin satışının özel sipariş yöntemiyle yapılacağını ve teslim süresinin yaklaşık iki ay olduğunu açıklandı. Lancia Ypsilon Sport MomoDesign, 16 bin 300 Euro'dan başlayan fiyatlarla piyasaya sunulacak. Sınıfının en güçlü motoruna sahip olan Lancia Ypsilon Sport MomoDesign, 4000 d/d'de 105 HP güç ve 1750 d/d'de 200 Nm (20,4 kgm) tork üreten heyecan verici yeni 1,3 Multijet 16V motoruyla dikkat çekiyor. Beş vitesli bu araç 177 km/s'lik maksimum hıza ulaşabiliyor ve 100 km/s'lik hıza 10,5 saniyede çıkabiliyor. Tüm bu mükemmel performans göstergeleri sayesinde Ypsilon Sport MomoDesign'ın özellikle performans meraklısı genç erkek müşterilerinin ilgisini çekmesi bekleniyor. Bu özelliklere sahip motor ise benzin tüketim performansında sınıfının en iyileri arasında bulunuyor. Şehir içinde 5,7 lt/100 km, şehir dışında 4,1 lt/100 km ve ortalama 4,7 lt/100 km'lik tüketim değerlerine sahip.



Yaratıcılığın yeni adı: BMW GINA Concept



Yarının otomobilleriyle ilgili öngörüleri şimdiden işlevsel hale getirmeyi amaçlayan BMW Group, markaya özgü benzersiz özelliklerle yepyeni bir Roadster tasarladı. GINA Light Visionary Model'in ön ve yan tasarımları dâhil olmak üzere tam ve kusursuz bir bütünlük sunuyor. GINA Light Visionary Model, üretim otomobillerde bulunan çamurluk, kaput, yan panel, kapı, tavan, bagaj kapağı gibi sıradan gövde unsurlarını bir yana bıraktı. Bunların yerini mümkün olduğunca az parçadan oluşan yeni bir tasarım aldı. Metal yapının dışı, çok sağlam ve esnemeye dayanıklı özel bir kumaş malzemeyle kaplandı. Bu malzeme sayesinde tasarımcılar model ve işlevsellik konusunda artık çok daha özgür hareket edebilecek. Sadece dört parçadan oluşan gövdenin en büyük parçası, GINA Light Visionary Model'in ön kısmından, arka kapıların ucuna kadar uzanıyor. Tasarımın en dikkat çeken unsurlarından biri ön far tasarımı. Aydınlatmaya gerek olmayan durumlarda tıpkı insan gözü gibi kapanan farlar, gerektiğinde otomobilin ön siluetini tamamen değiştirerek kumaşlardan kurtuluyor ve BMW'nin böbrek ızgarasının iki yanına doğru açılarak sürücünün talebini cevaplıyor. Bu tasarımda aerodinamik ihtiyaçlar da maksimum düzeyde tasarlandı.

Konseptin arka tasarımında, belli bir hıza ulaşıldıktan sonra otomatik olarak açılan spoyler, otomobilin yol tutuş dinamiklerini arttırmaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Rüzgarlık da dahil olmak üzere tüm arka tasarım, tek parça halinde kumaşla kaplı olduğundan, arka kısmın homojen görünümü korunmuştur. Tıpkı farlar gibi, sinyaller ve stop lambaları da dış iç yüzeyde gizlenmiştir.

