

## B SINIFI OTOMOBİL SÜRÜŞÜNDE İLK ADIM

### BAKIŞ TEKNİĞİ

#### 1- DÜZ YOLDA BAKIŞ:

Düz yolda seyir halinde iken bakışınız, soldaki aynayı, sağdaki aynayı ve iç aynayı görebileceğiniz biçimde ve takip ettiğiniz araç ile karşınızdan gelen aracı iyi izleyebilecek durumda olmalıdır.

#### 2- VİRAJDA BAKIŞ:

Sağa virajlarda hafifçe sola, sola virajlarda ise hafifçe sağa doğru eğilerek, virajın durumunu ve viraja karşıdan gelen bir aracın olup olmadığına hakim olmaya çalışmanız gerekmektedir.

#### 3- GERİYE BAKIŞ:

İki anlamda geriye bakış yapılır:

- Arkadan gelen araç olup olmadığının iç aynadan bakış
- Geriye gidiş halinde bakış

### AYNALARIN KULLANILMASI

#### 1- İÇ AYNA İLE GÖRÜŞ SAHASI

Sürücü koltuğuna oturduğunuz an ayarladığınız gözlem aynası, yani iç ayna ile arka camı tamamen görebileceğiniz alana iç ayna görüş sahası denir.

#### 2- DIŞ AYNA İLE GÖRÜŞ SAHASI

Aracın sağ ön ve sol ön camlarının dışına takılı olan aynalardan görüş alanı, sağ dış aynanın sağ arka kapı kolunu, sol dış aynasında sol arka kapı kolunu görebilecek şekilde düzenlenmiş olması gerekmektedir.

#### 3- SOL OMUZ ÜZERİNDEN GÖRÜŞ SAHASI

Sürücü sol omuzu üzerinden baktığı zaman kendisini geçmekte olan aracın ve kendisinin geçmekte olduğu araç ile herhangi bir yayanın emniyetli olduğunu görebileceği mesafede bir bakış açısı yaratmalıdır.

#### 4- SAĞ OMUZ ÜZERİNDEN GÖRÜŞ SAHASI

Sürücünün kendisini yetiştirmesinde oldukça özen göstermesi gereken bir tahmin mesafesidir. Çünkü sürücü bulunduğu yer itibarıyla sağ taraftan geçen araca, park ederken yanaşacağı platform veya bankete oldukça uzaktır.

## AYNALAR VE GÖRÜLMİYEN ALANLAR

Sürücülerin bilmesi gereken konulardan biri de aynaların görülmeyen alanlarıdır. Bunun için, aynaların çıkış noktalarından birer ışın geçirildiğinde taranmış alanların görülmediği kanıtlanır. Bu alanlar için sürücüler konumuz da adı geçen bakış tekniklerini uygulamak zorundadır.

## KUMANDA KOLLARINI TANIMA VE KULLANMA • DİREKSİYON SİMİDİ

Araca yön vermeye yarayan aygıttır ve daire biçiminde olup çapı 35-50 cm. dir. Zaruri haller dışında tek elle kullanmayın.

Sürücü koltuğuna oturduğunuz zaman ilk hareket sonrası düz yolda giderken saatin yelkovan ve akrebinin 9'u 15 geçe ve kollar 60° lik bir açıyla tutulma durumunu göz önüne getirip ellerinizi direksiyon simidi üzerinde aynı konuma getirin. Böylece direksiyona hakimiyetiniz daha güçlü olacaktır.

## FREN PEDALI VE FREN YAPMA:

Fren pedalı aracın hızını azaltmaya ve durdurmaya yarayan sistemin ayakla kumanda aygıtıdır. Direksiyon çubuğunun hemen sağında döşeme üzerinde bulunur.

## EL FRENİ:

Duran aracı tespit etmeye yarayan fren sistemine paralel elle kumanda edilen bir aygıttır. Sürücü koltuğunun sağında vites kolunun arkasında bulunur. Bazı araçlarda koltuğun solunda da olabilir, ancak günümüz araçlarında genelde sağdadır. Hareket halindeki araçlarda kullanılmaz. Eğer kullanılırsa tehlike doğar, kısa süreli duraklamalar ve park etmeler esnasında kesinlikle kullanılmalıdır.

## GAZ PEDALI VE GAZ VERME:

Aracın gidişi esnasında vites durumuna göre hız kazandırmaya yarayan parçaya gaz pedalı denir. Ayakla kumanda edilen bir aygıttır. Fren pedalının hemen sağında bulunur.

## DEBRİYAJ PEDALI VE KAVRAMA NOKTASI:

Debriyaj pedalı araca ilk hareketi vermek gidiş esnasında yol ve trafik durumuna göre araç en uygun hıza getirmek için istenilen vites konumuna geçebilmek üzere kullanılan pedala denir. Ayakla kumanda edilen pedalların en solunda bulunur.

Kavrama noktası aracın sarsıntısız ilk hareketi ve seyir halinde vites değiştirirken aynı sarsıntısızlığı kazandıran en alt ve en üst durum arasındaki mesafe boşluğudur.

## VİTES KOLU VE VİTESLER:

Vites kolu, vites kutusundaki dişlilere kumanda eden koldur.

Sürücü koltuğunun sağında bulunur.

Debriyaj yardımı ile kullanılır. Otomobillerde 5 ileri 1 geri olmakla beraber, 4 ileri 1 geri olanlar çoğunluktadır. 3 ileri 1 geri olan eski araçlarda olabilir.

- a) Birinci vites her türlü yol koşulunda, kalkışta ve çıkış eğimli bir yolda veya park halinde kullanılır.
- b) İkinci vites kalkış sonrasındaki toparlanma konumudur.
- c) Üçüncü ve sırasıyla daha büyük vitesler aracın ve yolun durumuna göre hız vitesleridir.
- d) Geri vites, geri manevra ve iniş eğimli bir yolda veya park halinde kullanılır. Şu unutulmamalıdır ki, bütün araçların vites şemaları birbirine benzer. Bunların hepsi H harfinin çevresinde toplanmıştır.

Sadece Geri ve Beşinci vites farklıdır.

#### OTOMATİK VİTESLER:

Bu tür vites donanımı olan araçta debriyaj yoktur.

Araç ilk kalkıştan itibaren hızına göre, gelmesi gereken vites konumuna kendiliğinden geçer.

Bu tür vitesli araçlarda N-P-R-D-L-S gibi harflere rastlanır.

Bunla bazı yabancı dildeki kelimelerin baş harfleridir.

Karşılığı Vites konumları ise N=Boş, P=Park, R=Geri, D=İleri sürüş durumunu L ve S= Düşük (Yavaş) hız durumlarını belirtmektedir.

#### TAŞITIN FRENLE DURDURULMASI

Güvenli taşıt kullanma konusunda hemen hemen hiç bir eğitim görmeden, kazandıkları sınırlı becerilere dayanarak taşıt kullananların, taşıtın frenlemeyle ne kadar zaman ve mesafede durdurulabileceği konusundaki bilgileri de, yok denecek kadar yetersizdir. Bu konuda yeterli bilgileri edinememiş olan sürücüler belli bir hızla giden taşıtın, gerçektekine kıyasla, daha kısa mesafede durdurulabileceklerini sanmaktadırlar. Bu yüzden, herhangi bir tehlikeyle karşılaşıldığı takdirde, zamanında tedbir alarak hızı azaltma gereği duyulmamaktadır. Bu anlayış ve davranışın doğal bir sonucu olarak da, önlenmesi mümkün olan bir çok trafik kazası önlenememekte, büyük ölçüde can ve mal kayıplarına yol açmaktadır.

Bilineceği üzere, herhangi bir tehlikeyle karşılaşan sürücü, taşıtı durdurmak için fren tedbirine baş vurur. Bunun için de, ayağını gaz pedalından kaldırarak fren pedalına basar. Ayağın gazdan kaldırılıp, fren pedalına götürülmesine kadar, kısa da olsa bir zaman geçer. Geçen bu zamana ``Sürücü İntikal Zamanı`` denir.

Yapılan denemelerden, sürücü intikal zamanının yaklaşık olarak 0.75 (3/4) saniye olduğu anlaşılmıştır. Sürücü intikal zamanı içinde, frenleme olayı başlamayacağı için, taşıtın o andaki hızıyla yoluna devam ettiği kabul edilebilir.

Ayağın fren pedalına basılmasından, frenleme olayının başlamasına kadar yine bir zaman geçer. Sistemdeki boşluk ve uyumsuzluklar nedeniyle geçen bu zamana da ``Fren İntibak Zamanı`` denilmektedir.

Yine yapılan denemelerde, fren intibak zamanının hidrolik sistemli frenlerde 0.10-0.25; hava sistemli frenlerde de 0.20 - 0.60 saniye olduğu tespit edilmiştir. Fren intibak zamanı sonunda, frenleme olayı gerçekleşir ve meydana gelen negatif ivmenin etkisiyle taşıt yavaşlamaya başlar.

Ancak, meydana gelen negatif ivme, birden bire en büyük değere yükselmez. Sıfırdan başlayarak yavaş yavaş artar ve belirli bir değere yükselir. Buna göre, frenleme olayının başlamasıyla, ivmenin en büyük değere yükselmesi arasında da bir zaman geçer. Bu zamana da "Rejime Yükselme Zamanı" denir.

İvmenin, taşıtı etkileyecek değere çıkmasıyla, taşıtın durduğu ana kadar geçen zamana ise, "Fren Zamanı" denilmektedir. Kolayca anlaşılacağı gibi, bir frenleme olayında, yukarıda belirtilen nedenlerle geçen zaman aralıklarının uzunluğuna bağlı olarak, taşıt da belirli uzunluklarda yol almış olur.

- Sürücü intikal zamanında alınan yola "Sürücü İntikal Mesafesi"
- Fren intibak zamanında alınan yola "Fren İntibak Mesafesi"
- Rejime yükselme zamanında alınan yola "Rejime Yükselme Mesafesi" • Fren zamanında alınan yola da "Fren Mesafesi" denir.

## DİĞER KOLLAR VE GÖSTERGELER:

### Cam Silecekleri ve Silecek Kolu:

Taşıtın ön camını temizleyen, bazı araçlarda da arka camın temizliğini sağlayan bir emniyet aracıdır. Yağmurlu havalarda sürücünün görüş alanını genişletir ve iyi bir sürüş tekniği uygulanmasını sağlar. Beraberinde çalışan silecek fıskiyesi ise yağmur sonrası cama gelen çamur birikintilerinin temizlenmesi amacı ile kullanılır. Genellikle silecek kolu direksiyonun sağında bulunur.

### Güneş Siperlikleri:

Aracın ön camının üzerinde bulunan bu emniyet aracı sürücünün veya yanında oturanın gözlerini direk olarak etkileyen güneş ışıklarından etkilenmemesini sağlar. Bilhassa yaz aylarında iyi bir sürüş tekniği uygulamasını ortaya koyar.

Camların hemen üstünde bulunur, yan camlardan gelen güneş ışıklarında kırar.

### Kalorifer:

Taşıtların kış şartlarında sürücü ve yolcu güvenliğini bozmadan doğa şartların kötülüğünü hissettirmeden yolculuk edebilmesini sağlar. Taşıtın içini ısıtır.

Ön cam buğu temizleyicisi:

Kalorifer çalışan bir sistem olup ön camın içinde gösterge tablosu üzerindeki kanallardan sıcak veya soğuk hava üfleyerek ön camdaki buğuyu temizleyerek sürüş güvenliği sağlayan bir emniyet aracıdır.

### Rezistans:

Elektrikli bir emniyet aracıdır.

Arka camda bir veya birden fazla direnç telinin camı ısıtmasıyla arka camdaki meydana gelen buğuyu kurutan ve arka camdan görüş rahatlığı sağlayan bir emniyet aracıdır. Kış aylarında sürüş kolaylığı sağlar.

## GÖSTERGELER VE İKAZ IŞIKLARI:

- 1- YAĞ BASINÇ GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 2- ISI GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 3- ŞARJ GÖSTERGESİ (Kırmızı)
- 4- BENZİN GÖSTERGESİ
- 5- KİLOMETRE GÖSTERGESİ (Odometre)
- 6- KISA HUZME İKAZI (Yeşil)
- 7- UZUN HUZME İKAZI (Mavi)
- 8- SİNYAL İKAZI (Yeşil) Aralıklı yanıp sönen
- 9- DÖRTLÜ SİNYAL İKAZI (Kırmızı) Aralıklı yanıp sönen
- 10- REZİSTANS İKAZI (Sarı )
- 11- JİKLE İKAZI (Sarı)
- 12- EL FREN İKAZI (Kırmızı)

## ARACI HAREKETE GEÇİRME(KALKIŞ)

a)Araç vitese takılır

b)Debriyaj pedalı, hafifçe kavrama seviyesine (motor sesi dinlenir, motorun zorlandığı, eski model araçlarda direksiyon simidinin titremesinin hissedildiği nokta) kadar kaldırılır. (Bu da aşağı yukarı, yarım debriyaj seviyesidir)

c)Motor sesi dinlenerek, duyabileceğin kadar, sağ ayak ile hafif hafif gaz pedalına basarken, sol ayak yani debriyaj pedalı aynı miktar kadar kaldırılır (özetle, sağ ayak gaza basarken, sol ayak, aracın hareketi hissedilinceye kadar kaldırılır. Ayaklar tıpkı 'terazi kefesi' gibi dengeli hareket etmelidir.

d)Aracın tekerlekleri yarım tur atana kadar pedallar aynı seviyelerde sabit tutulur, Yine tekerleklerin dönüşünü tamamlaması hissedilince, debriyaj pedalı tamamen bırakılıp, sol ayak döşemenin üzerine, debriyaj pedalının yanına konulur.

## VİTES DEĞİŞTİRME ( BÜYÜTME ) ( 1'DEN 2' YE,2'DEN 3'E,.....)

a)Öncelikle unutulmamalıdır ki, araç 1.viteste (kalkış vitesi ile) hareket etmeye başladıktan sonra, kulak, devamlı motor sesini dinler ve algılar durumda olmalı, gözler, yolu ve aracın gidişini izlerken, diğer yandan da, hız ve devir gösterge değerleri göz ucuyla takip edilir.  
b)Şimdi 1.viteste aracı harekete geçirdiğimizi düşünürsek, aracın hızı artınca, Motor sesi biraz daha fazlaşır, yani artar ve vitesi büyütmek(arttırmak), gerekir, bunun içinde şu şekilde hareket edilir, Önce sol ayakla debriyaj pedalına basılır, bununla beraber, sağ ayak gaz pedalından kaldırılır, Vites değiştirme işlemi bittikten sonra, debriyaj pedalı, yavaş yavaş, tamamen kaldırılır, yolun ve trafiğin durumuna uygun gaz pedalına basmaya başlanır.

## RAMPADA VİTES DEĞİŞTİRME ( BÜYÜTME )( 1'DEN 2' YE,2'DEN 3'E,.....)

El ve ayak hareketleri üstte yazılanlarla aynıdır. Tek farklılık, artık motorun zorlanmaya başladığı, vitesin değiştirilmesi gereken motor devir aralıklarıdır. Düz yolda 2500 devir ile 3000 devir aralığında vites büyütülürken, rampada seyir halinde 3500 devir ile 4000 devir aralığında vites büyütülmelidir. Çünkü, debriyaja basıldığında düz yolda belli süre ve mesafe aynı kalabilen araç hızı rampada debriyaja basıldığı an düşmeye başlar.

Düz yol ile rampa arasındaki fark; vites değiştirme anında aracın öne doğru ilerlemeye devam etmesiyle yolun ortasında kalakalması arasındaki farktır.

#### VİTES DEğİŞTİRME(KÜÇÜLTME) (4'DEN 3'E,3'DEN 'YE....)

Yolun ve trafiğin durumuna göre, vites küçültürken (düşürürken), büyütmeden farklı olarak, önce sağ ayak gazı keser, aracın motor sesinin azalması, araçta hız varsa, düşmesi beklenir ve vites küçültülür. (Gerektiğinde fren yaparak aracın uygun hıza düşmesi, motor sesinin azalması çabuklaştırılabilir) motor sesi az, aracın hızı düşük ise debriyaja basıp öyle vites küçültülür, Vites küçültme işlemi bittikten sonra, debriyaj pedalı, büyütmedekine nazaran daha yavaş bırakılır.

#### RAMPA KALKIŐI (KAVRAMA KALKIŐI)

a)Öncelikle 1.vitese (kalkış vitesi ) takılır.

b)Sol ayak debriyaj pedalına basılı, sağ ayak fren pedalına basılı pozisyondayken, sol ayak yavaş yavaş kavrama noktasına kadar kaldırılır.

c)Debriyaj pedalının kavrama noktasına geldiği, dizel motorda motor sesinin değişmesinden, benzinli motorda motorun titremesinden (VİBRASYON) anlaşılır.

d)Debriyaj pedalı kavrama noktasındaysa araçta geriye doğru kayma hareketi olmaz.

e)Sol ayak kavrama noktasında hareketsiz bekletilir ta ki sağ ayağı fren pedalı üzerinden kaldırıp gaz pedalı üzerine intikal (öteleme, varma) ettirip, motordaki vibrasyon yerini gaz sesine ( vınlama ) bırakana kadar.

f)Araçta geriye doğru kayma hareketi olup olmadığı, fren pedalı üzerinden ayağı hafif kaldırarak kontrol ( test ) edilebilir.( Araçta geriye doğru kayma hareketi var ise tekrar frene basılır.)

Eğer araç geriye doğru hareket etmiyorsa;

a)Debriyaj pedalı kavrama noktasındayken, sağ ayak freni bırakır ve hızlıca gaz pedalının üzerine götürülür.

b)Tatlı tatlı, kulağın duyacağı kadar gaza basılır ve bu durumda aracın ileri doğru hareket etmesi beklenmez.

c)Sağ ayakla gaza basarken, aynı anda ve aynı oranda debriyaj bırakılır. O anda araç ileri doğru hareket etmeye başlar.

d)Ayaklar tıpkı terazi kefesinde olduğu gibi dengeli hareket etmelidir,

e)Aracın lastikleri yarım tur atana kadar ayaklar aynı seviyede sabit tutulur, aracın ileri doğru hareketi iyice hissedilince, debriyaj pedalı yavaşça bırakılıp, sol ayak döşemenin üzerine (debriyaj pedalının hemen yanına) konulur.

## DURUŞ İÇİN

- a)Öncelikle iç ayna göz ucuyla kontrol edilir.
- b)Sağa sinyal verilir.(duruş sinyali)
- c)Duruş için önce gaz kesilir sonra durmaya karar verilen noktaya bir miktar frene basarak yaklaşılr.
- d)Durulacak noktaya iyice yaklaşılnca, sol ayakla debriyaj pedalına basılır.

## ÖZETLE;

## KALKIŞ İÇİN ;

- a)Koltuk ayarlanır
- b)Aynalar ayarlanır
- c)Emniyet kemeri takılır
- d)Debriyaja basılır e)Frene basılır
- f)Vites boşa alınır
- g)Motor çalıştırılır
- h)Vites kolu 1 e getirilir
- ı)Sol sinyal yakılır(kalkış sinyali)
- j)El freni bırakılır
- k)Sol ayna ve iç ayna kontrol edilerek kalkış yapılır

## DURUŞ İÇİN ;

- a)Viteş,kolu boş konumuna alınır
- b)Motor durdurulur
- c)Vites kolu 1'e takılır
- d)El freni çekilir
- e)Önce debriyaj pedalı sonra fren pedalı bırakılır
- f)Araçtan inerken kapı sağ elle, arkadan gelen araç trafiği kontrol ederek açılır.

## GERİ GERİ GİTME NOTLARI

Ana yoldan tali yola geri manevra yapabilmek için bilinmesi gereken çok basit bir kural vardır, O da araç direksiyonu hangi yöne doğru çevrilirse, aracın arkası o yöne doğru gider. Araç tam durmadan kesinlikle öne dönülmez, bakılamaz

“ Öğrenemeyen sürücü adayı yoktur, öğretemeyen eğitici vardır ”









### 3 – SÜRÜŞ ESNASINDA YAPILMASI GEREKENLER

a - Trafik kurallarına uyunuz.

b -Aynalardan yolu kontrol ediniz,dönüş sinyallerini veriniz.

c -Trafığı tehlikeye düşürecek gereksiz ikaz ve işaretler yapmayınız.

d -Gerektiğinde gazı artırın veya azaltınız. Akan trafikte, trafiğin hızına uygun araç kullanmanız gerektiğini unutmayınız. Ayrıca hızınıza uygun şerit seçiniz.

e - Zorunlu haller ( Sollama vb. ) dışında yolun sağından sürüşünüze devam ediniz. 4 –

### GERİ GİTMEK. GERİ MANEVRA YAPMA KURALLARI

a -Araçla geri gidilirken sağ sinyal lambası yakılır.

b – Fren pedalına basınız. Aracınızın tam olarak hareketsiz kaldığından emin olduktan sonra, vites kolunu ( R ) pozisyonuna getiriniz. Bu durumda geri vites lambaları yanar.

c - Sol eliniz ile direksiyonu üstten tutunuz, arkaya bakmak için sağ taraftan yalnızca başınızı çevirerek değil vücudunuzla beraber geriye doğru dönünüz. Geri gitmek için freni bırakınız.

d – Gerekiyorsa çok az gaz verin.

e - Geri gidişinizi, aracın sağ arka köşesine bakarak ,sağ bankete paralel bir şekilde gazı çok az kullanarak tamamlayınız.

f - Araç durmadan kesinlikle öne bakmayınız. Araç tam olarak durduktan 1 - 2 saniye sonra öne dönünüz ve aracın vitesini ( N ) pozisyonuna alınız.

### g – ( U ) DÖNÜŞÜ YAPMAK

- Aracınızı U dönüşü yapacağınız yolun sağ tarafına iyice yanaştırınız, Yolu kontrol ediniz, direksiyonu tam sol yapınız ve freni bırakarak dönüşe başlayınız. Dönüşün yarısına geldiğiniz de gaz kesin ve direksiyonu toplamaya başlayıp dönüşünüzü tamamlayınız. Yolun durumuna göre, yolunuza devam ediniz.

- U dönüşü, vites ( D ) pozisyonundayken sola doğru yapılır. 6 – DURMAK. DURMA KURALLARI

a - Durmak istediğiniz yere 15-20 metre mesafe kala sağ sinyalinizi veriniz. Şehirler arası yollarda durmak istenilen yere en az 150 - 200 metre mesafe kala sağ sinyal verilmelidir.

b– Aynalardan ( Özellikle iç dikiz aynasından ) aracın arkasını kontrol edip, trafiği aksatmayacak bir şekilde yolun sağına bankete, kaldırma veya bordür taşlarına paralel olarak iyice yanaşınız.

c - Frene yumuşak bir şekilde basarak aracı durdurun. Araç tam durana kadar iki elinizi direksiyondan bırakmayınız.

d – Aracınız tam olarak durduktan sonra vitesi ( N ) pozisyonuna alınız. Bu durumda freni bırakmayınız. Eğer, uzun süreli durulacaksa vitesi ( P ) pozisyonuna almak gerekir.

### 7 – ARACI EMNİYETE ALMA VE ARACI TERK ETMEDEN ÖNCE YAPILMASI

GEREKENLER İŞLEMLER a - Ayağınız frene basılı durumdayken, kontağı kapatınız. ( Açış yönünün tersi istikametine. )

b – Vites kolunu ( N ) pozisyonuna getiriniz.

C - El frenini çekiniz. Bu, aracınızın şanzımanına yük binmesini önleyecektir.

d – Daha sonra vites kolunu ( P ) pozisyonuna getiriniz.

e - En son fren pedalını bırakınız.

f - Emniyet kemerinizi çıkarınız.

g - Havanın veya aracın durumuna göre farları, silecekleri, camları, radyo v.s açıksa kapatınız.

h - Sağ elinizle aracın kapısını açıp, aralayınız. Aralardan, aracın arkasından gelen başka araç veya kapının açılmasından kaynaklanabilecek bir tehlikenin olup olmadığını kontrol ediniz. Sonra kapıyı açın ve araçtan inin, kapıyı kapatın. Aracınız ve kendi güvenliğiniz için , araçtan ayrılmadan önce mutlaka kapıları kilitleyiniz.

## OTOMATİK VİTESLER

( P ) : Park. Bu pozisyonda şanzıman kilitlidir. Kullanım yeri : Park halinde dururken, uzun süreli beklemelelerde, aracı ilk çalıştırmalarda kullanılır.

( R ) : Geri vites. Geri gitmek için kullanılır.

( N ) : Boş. Manuel araçlarda ki vites boşta pozisyonuyla aynıdır. Duraklamalarda kullanılabilir. Araç hareket halindeyken bu pozisyona alınmamalıdır. Yetersiz yağlamadan dolayı şanzıman hasarlanır.

( D ) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızına göre otomatik olarak vitesler değişir.

( D4 ) : Sürüş. ( D ) pozisyonuyla aynıdır. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızına göre otomatik olarak vitesler değişir.

( D3 veya 3 ) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.100 km. ye kadar kullanılmalıdır. Şehir içi kullanım bu pozisyonda olabilir.

( 2 ) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.60 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir.

Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

( 1 ) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.30 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir.

Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

( L ) : Sürüş. İleri gitmek için kullanılan vitestir. Bu pozisyonda aracın hızı max.30 km. ye kadar kullanılmalıdır. Bu km. ye kadar düşük hızlarda kullanım bu pozisyonda olabilir.

Şanzımanın bu pozisyonda geri kayma kilidi vardır. Dik yokuşlarda geri kaymayı önler.

( S veya O ) : Speed, Overdrive. Hızlı kullanım veya Spor kullanım. Bu butonlar devredeyken aracın normal vites değiştirme, devir aralığı yükselir. Hızlanma ve akselerasyon artar. Yakıt sarfiyatı maksimuma çıkar.

( KAR BUTONU ) Kaymayı önleme. Aracın devirsiz kalkmasını sağlar. Karlı, buzlu, yağmurlu ve kaygan zeminde kalkış için kullanılır.