

## İLK YERLİ TÜRK OTOMOBİLİ “DEVİRİM”

16 Haziran 1961 günü Devlet Demiryolları Fabrikaları ve Cer Dairelerinin yönetici ve mühendislerinden 20 kadarı Ankara’ da bir toplantıya çağrıldılar.

Toplantıya başkanlık eden Genel Müdür Yardımcısı Emin BOZOĞLU, Ulaştırma Bakanlığında alınan bir yazıyı okudu. Yazıda “Ordunun cadde binek ihtiyacını karşılayacak bir otomobil tipinin geliştirilmesi“ görevinin TCDD İşletmesine verildiği ve bu amaçla 1.400.000.-TL ödenek ayrıldığı belirtiliyordu.

Verilen termin 29 Ekim 1961, yani tanınan süre 4.5 aydı. Bu süre içinde bu çapta bir geliştirme çalışması yapılabilir miydi ? Bırakınız geliştirmeyi, hiçten yola çıkarak, çalışabilecek bir otomobil yapılabilir, böyle bir mucize gerçekleştirilebilir miydi? Toplantıda söz alanların çoğu böyle bir projede seve seve çalışmaya hazır olduklarını, fakat böylesine kısa bir sürede sonuç alınabileceğini sanmadıklarını dile getirmeye çalışmış, bir kısmı da “ hayır “ demişlerdi.

Tüm ülkede ise üniversitesinden, basınına, bir avuç sanayicisinden, politikacısına, sesini duyurabilen herkes Türkiye’de ne otomobil, ne de motor yapılabileceğine inanıyor, özel sohbetlerde, röportajlarda, hatta film gösterili konferanslarda bu görüş vurgulanıyordu.

Fakat bu inanılmaz şey gerçekleşiyor ve 29 Ekim 1961 sabahı Türkiye’ de yapılan bir otomobil, kaportası pürüzsüz olmasa da, kendi tekerlekleri üzerinde ve yine Türkiye’ de yapılan kendi motorunun gücüyle Büyük Millet Meclisi binasının önüne götürülerek Cumhurbaşkanı Cemal GÜRSEL Paşa’ ya sunulabiliyor, bir ikincisi Paşa’ yı Anıtkabir’ e götürüyor, sonra da Hipodrom’ daki geçit resmine katılıyordu.

Bu nasıl gerçekleşmişti ?

Projeye başka bir kuruluşun değil de Demiryollarının görevlendirilmiş olması,bir yandan, o tarihlerde TCDD’ nin onarım amacıyla kurulmuş fakat geniş ölçüde yedek parça imal eden Ankara, Eskişehir, Sivas ve Adapazarı’ ndaki fabrikaları ile önemli bir teknik potansiyeli ve yetişmiş işçisinden mühendisine kadar güçlü bir teknik kadrosunun bulunması, öte yandan Genel Müdür Yardımcısı Yüksek Mühendis Emin BOZOĞLU’ nun asker kökenli ve aynı zamanda Sıtkı ULAY Paşa’ nın akrabası olması dolayısıyla Milli Birlik Komitesi ve çoğu kabine üyelerince yakından tanınıyor ve güveniliyor olmasının sonucu idi.

Yüksek Mühendis Emin BOZOĞLU yönetim grubunun başı olarak, projenin yürütülmesi ve sonucuna ulaştırılmasında da gruptaki öteki yöneticiler gibi bütün bürokratik engelleri cesaretle aşarak her türlü imkanı sağlamak ve kimi kişisel sorunlar, kimi görevin çok yanlılığı ve ivediliği gibi nedenlerle büyük gerilim altında bulunan 20 mühendisin olağanüstü bir tempoyla fakat gönül rahatlığı içinde çalışmalarını sağlamak suretiyle de birinci derecede rol oynamıştı.

Zamana karşı yapılan yarışın kazanılmasında ikinci etken, görev alan mühendislerin proje süresince hafta sonları da dahil her gün, en az 12' şer saat, gerektiğinde bazı geceleri sökülmiş bir otomobil sedirinin üzerinde birkaç saat kestirmek suretiyle işbaşında kalmaktan kaçınmayacak ölçüde davaya gönül vermiş olmalarıydı.

16 Haziran 1961 günü yapılan toplantıda, çalışmalar için en uygun yerin, (bugünkü TÜLOMSAŞ) Eskişehir Demiryolu Fabrikalarında dökümhane olarak yapılıp kullanılmayan bir bina, en uygun yöntemin de elden geldiğince çeşitli tipten otomobil yapısını yakından inceleyerek fikir edindikten sonra, yapılacak tipin boyutları, motor, şanzıman vb. öteki grup ve parçalarının nasıl tasarlanıp imal edileceği üzerinde durulması olduğu sonucuna varıldı.

İşyeri olarak seçilen atölyenin hazırlanması için Eskişehir' e talimat verildi ve otomobili olanların 19 Haziran' da Eskişehir' de bulunmaları istendi. Dökümhane binası zemini, lokomotif kazanlarında kullanılmak üzere alınan saç levhalarla döşendi. Kapının üzerine, kocaman rakamlarla kaç gün kaldığını gösteren bir levha asıldı. Projenin bitimine dek bu levha, her gün bir azalarak, sonuna kadar orada kaldı. Atölyede bir baş üstü gezer vinç, çeşitli bankolar ve bir toplantı masası vardı. Yakınında bir de çay ocağı bulunan bu masa dört ay süreyle hem toplantılar, hem dinlenme, hem de gerektiğinde çalışma masası olarak kullanıldı.

Atölyede yapılan ilk toplantıda “ Yönetim Grubu “ açıklandı. Genel Müdür Yardımcısı Emin BOZOĞLU başkanlığında, Fabrikalar Dairesi Başkanı Orhan ALP, Cer Dairesi Başkanı Hakkı TOMSU, Cer Dairesi Başkan Yardımcısı Nurettin ERGUVANLI, Eskişehir Demiryol Fabrikaları Müdürü Mustafa ERSOY, Adapazarı Demiryol Fabrikası Müdürü Celal TANER, Ankara Demiryol Fabrikası Müdürü Mehmet NÖKER' den oluşan grupta iki de emekli subay vardı: Genel Müdürlük Müşaviri Hüsnü KAYAOĞLU ve Necati PEKÖZ. Ardından çalışma grupları belirlendi: Dizayn, motor-şanzıman, karoseri, süspansiyon ve fren, elektrik donanımı, döküm işleri, satın alma işleri ve maliyet hesapları grupları.

Önce otomobilin ana hatları saptandı. Dört ila beş kişilik, toplam 1000-1100 kg-ağırlığında, orta boy denilebilecek bir tip üzerinde mutabık kalındı. Motor 4- zamanlı ve 4 silindirli olmalı, 50-60 BG vermeliydi.

Karoseri için hazırlanan 1:10 ölçekli maketlerden seçilen birinin 1:1 ölçekli alçı modeli yapıldı. Karoserin damı, kaput ve benzeri saçları, bu modelden alınan kalıplarla yapılmış beton bloklara çekilmek ve çekiçle düzeltilmek suretiyle tek tek imal edildi. Bir yandan da Willy's Jeep, Warswa, Chevrolet, Ford Consul, Fiat 1400 ve 1100 motorlarının incelenmesinden sonra Warswa motoru örnek alınarak yandan supaplı bir 4- silindirli motorun gövde ve başlığı Sivas Demiryolu Fabrikasında dökülüp, Ankara Demiryolu Fabrikasında işlendi. Piston, segman ve kolları Eskişehir' de yapıldı. Motor Ankara Demiryolu Fabrikasında monte edildi. Frenlemede

40 BG' den fazla güç alınamayan bu motora alternatif olarak Ankara Fabrikası aynı gövde ve krank milinden yola çıkarak başka bir tip geliştirdi. B- motoru adı verilen üstten supaplı bir üçüncü motorda Eskişehir' de imal edildi.

Süspansiyon grubu ön takımlar için “ Mc Pearson “ sistemini önerdi ve numuneye göre Eskişehir' de imal edildi.

Eylül sonlarına doğru ön ve arka camları piyasada bulunabilenlere intibak ettirme zorunluluğu nedeniyle modele göre biraz değiştirilmiş, iki gövde çakılmış ve biri A, öteki B tipinden iki ayrı motor hazırlanmış bulunuyordu. Şanzımanlar, Ankara Fabrikasınca tümü yerli olarak yapılmıştı.

Montaja geçildiğinde karşılaşılan en büyük sorun, gövde – motor uyumunu sağlamak, debriyaj, gaz ve fren kumanda mekanizmalarını yerleştirmek ve direksiyonun en uygun konumunu bulmaktı. Ayarlı direksiyon önerisi kabul edilmedi. İki yıl sonra Cadillac bunu bir yenilik olarak getiriyordu.

Nihayet Ekim ortalarında Devrim otomobillerinden ilki tecrübeye hazır duruma gelebildi. Elektrik donanımı ile diferansiyel dişlileri, kardan istavrozları ve motor yatakları ile cam ve lastikleri dışında tüm parçaları yerli idi.

Bir yandan bu ilk otomobilin yol tecrübeleri sürdürülürken bir yandan da Cumhurbaşkanı' na sunulmak üzere B- motoru ile donatılan ikinci otomobilin yetiştirilmesine çalışılıyordu. Siyah renkteki bu 2 numaralı Devrim' in son kat boyası ancak 28 Ekim akşamı vurulabildi. Pasta ve cilası Ankara' ya sevk edilirken gece trende yapıldı. Buharlı lokomotiflerle çekilen trende bacadan sıçraması muhtemel kıvılcımlardan ötürü güvenlik önlemi olarak benzin depoları boşaltıldı.

Tren sabaha karşı Ankara' ya ulaştı. İki Devrim Otomobili o zamanlar Sıhhiye semtinde bulunan Ankara Demiryolu Fabrikası' na indirildi. Manevra imkanı sağlamak için depolarına yalnızca birkaç litre benzin kondu. Asıl ikmal sabahleyin Sıhhiye' deki Mobil Benzin İstasyonundan yapılacak, sonra da Meclis' e gidilecekti.

29 Ekim sabahı, Devrimler motosikletli oldukça kalabalık bir trafik ekibinden oluşan eskortun arasında yola çıktı. Çıktı ama, eskorttakiler, benzin alma işinden haberleri olmadığı için, Mobil' e uğramadan yola devam ettiler. Meclis' in önüne gelindiğinde durum anlaşıldı, acele getirilen benzin 1. Arabaya kondu. 2 numaraya konacağı sırada Cemal Paşa Meclis' in önüne gelmiş ve Anıtkabir'e gitmek üzere 2 numaralı Devrim Otomobiline binmişti. Yola çıkıldı. Fakat 100 m. Kadar sonra motor öksürerek durdu. Cemal Paşa' nın “ Ne oluyor ? “ sorusuna direksiyondaki Yüksek Mühendis Rıfat SERDAROĞLU “ Paşam, benzin bitti. “ cevabını verdi. Paşa' dan özür dilenilerek 1 numaralı Devrim' e geçmesi rica edildi. Buna uyan

Cemal Paşa Anıtkabir' e bu otomobil ile gitti. İnerken ünlü “ Batı kafasıyla otomobil yaptınız ama, doğu kafasıyla benzin ikmalini unuttunuz ” sözlerini söyledi.

Ertesi gün bütün gazetelerin söz birliği etmişçesine “ 100 metre gidip bozuldu “ başlığını attıkları 2 numaralı Devrim, aynı gün Hipodrom' daki geçit törenine katılıyor, ne bundan, ne de Cemal Paşa' nın Anıtkabir' e bir başka Devrim otomobili ile gittiğinden söz ediliyor; yalnızca haber, yorum ve fıkralarda harcanan bunca paranın boşa gittiğinden dem vuruluyordu. Oysa aynı yıl Tarım Bakanlığı bütçesine konmuş bulunan “ At neslinin ıslahı “ için 25 Milyon TL. ödenek ve sonucundan kimse söz etmiyordu.

Karoseri Grubundan Y.Mühendis  
Salih Kaya SAĞIN' ın  
Yazısından derlenmiştir.

**NOT: 1961 yılında 4 adet üretilen DEVRİM Otomobillerinden sadece birisi günümüze ulaşmıştır. Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş. TÜLOMSAŞ/Eskişehir bahçesinde, özel olarak yapılan camlı garajda muhafaza edilen DEVRİM Otomobili halen çalışır durumdadır.**

## İLK TÜRK OTOMOBİLİ "DEVİRİM"

**İmal tarihi :** 1961

**İmal yeri :** Eskişehir Demiryolu Fabrikası (TÜLOMSAŞ)

**İmal süresi :** 4,5 ay

**Üretim sayısı :** 4 Adet Binek Otomobili

**10 Adet Motor :** 4 adet A4L tipi, 3 adet A4T tipi, 3 adet B3T tipi

**7 Adet Şanzıman :** 3 adet A tipi, 4 adet B tipi

**Boyutlar :**

**Uzunluk :** 4500 mm.

**Genişlik :** 1800 mm.

**Yükseklik :** 1550 mm.

**Ağırlık :** 1250 kg.

**Motor tipi :** A4L

**Silindir Sayısı :** 4

**Silindir Çapı :** 81 mm

**Strok :** 100 mm

**Silindir Hacmi :** 2070 cm<sup>3</sup>

**Kompresyon :** 6:8:1

**Güç :** 50 beygir

**Devir :** 3600 d/d

**Karakteristik :** Dört zamanlı Su ile soğutmalı, Yandan supaplı. Basınçlı Yağlama,